Regierung von Oberbayern

Planfeststellungsbeschluss

für den
Verkehrsflughafen München

3. Start- und Landebahn

Band 3

Regierung von Oberbayern München, den 05.07.2011

25-30-3721.1-MUC-5-07

Planfeststellungsbeschluss
für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München
durch Anlage und Betrieb einer
3. Start- und Landebahn
nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen

98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss
für den Verkehrsflughafen München
(98. ÄPFB)

Band 3
(Seite 1.851 bis 2.793)

3.9.3.4.3 Konkrete Konfliktanalyse Europäische Vogelarten

Zur Feststellung der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände i. S. v. § 44 Abs. 1 BNatSchG für Europäische Vogelarten werden – entsprechend der nicht zu beanstandenden Vorgehensweise in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung der FMG – die Vogelarten zu ökologischen Gilden zusammengefasst und als solche zusammengefasst geprüft.

Zur Bewertung der anlagebedingten Verluste wird im Anschluss an den Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP (dort S. 35 f.) die sog. „Umhüllende“ herangezogen, die die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen aller Verursacherbereiche umfasst. Dieser Wirkbereich umfasst 100 Meter um die technischen Anlagen. Alle Reviere innerhalb dieses Wirkbereichs werden als Verlust gewertet, soweit nicht aufgrund der geringen Störempfindlichkeit der Art eine abweichende Bewertung geboten ist.. Dabei kann es zu Überschneidungen mit Wirkungen anderer vorhabensbedingter Planungen kommen, wie z. B. Effektdistanzen von Straßenneubauten.

3.9.3.4.3.1 Nicht gefährdete Gehölzbrüter

Die ökologische Gilde der nicht gefährdeten Gehölzbrüter fasst Vogelarten zusammen, die an Gehölze oder Bäume gebunden sind und ihr Nest alljährlich am Boden oder frei in Gehölzen oder Bäumen neu anlegen. Diese Vogelarten besiedeln während der Brutzeit Waldhabitate und gehölzbestandene Lebensräume sowie teils auch einzelne Gehölze oder Bäume in der freien Landschaft (weitere Ausführungen in der „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.201, Kapitel 4.2.2, S. 127-128).

Nach aktuellem Kenntnisstand ist nicht von einer Gefährdung der betroffenen Arten auszugehen, da sie weder in der Roten Liste Bayern einschließlich der Vorwarnliste noch in der Regionalisierten Liste für den Naturraum „Tertiär-Hügelland und voralpine Schotterplatten“ aufgeführt sind und zumeist auch deutschlandweit keinen deutlichen oder starken Abnahmetrend aufweisen. Lediglich für die Arten Dorngrasmücke, Fitis, Girlitz, Waldlaubsänger und Zilpzalp werden deutschlandweite langfristige oder kurzfristige negative Bestandstrends angegeben, die aber nicht zu einer Aufnahme in die Vorwarnlisten oder Roten Listen von Deutschland oder Bayern und zu keiner regionalen Gefährdung in Bayern geführt haben, so dass es sich auch hierbei um ungefährdete Arten handelt.

Zu dieser Gruppe werden folgende Arten gezählt:

Amsel, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Stieglitz, Wacholderdrossel, Waldlaubsänger, Zaunkönig und Zilpzalp.

Weiter werden dieser Gilde folgende Vogelarten zugeordnet, die weitgehend auf Nadelforste und Nadelgehölze beschränkt sind und bei Vorhandensein entsprechender Gehölze oder Bäume auch in Siedlungen oder der freien Landschaft vorkommen können:

Gimpel, Misteldrossel, Sommergoldhähnchen und Wintergoldhähnchen.

Für die meisten der hier aufgeführten Arten hat die avifaunistische Erfassung von 2006 eine weite Verbreitung (hohe Stetigkeit) im EKG ergeben. Andere, insbesondere nadelholzbewohnende Arten (z. B. die beiden Goldhähnchen, Misteldrossel) weisen aufgrund der vorhandenen Habitatausstattung im Erdinger Moos eine geringere Stetigkeit auf, sind aber in den entsprechend geeigneten Lebensräumen außerhalb des EKG regelmäßig und in hoher Stetigkeit anzutreffen. Der Waldlaubsänger ist eine Art der geschlossenen Wälder, vor allem Buchenwälder, und deshalb von Natur aus im Nördlichen Erdinger Moos nur als unregelmäßiger Brutvogel zu werten. Weitere Angaben zur Verbreitung sind der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S. 127-128) zu entnehmen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Rabenkrähe und die Ringeltaube **erfüllt**.
Mögliche Tötungen durch Gehölzbeseitigungen im Rahmen der Baufeldfreimachung sowie sonstige Gehölzbeseitigungen werden für alle Arten dieser Gilde dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 29; Maßnahme F-V-10 für die Baufeldfreimachung sowie Nebenbestimmung A.VIII.6.1.11 für die landschaftspflegerischen Maßnahmen). Weitere baubedingte Tötungen sind aufgrund der Habitatansprüche der hier behandelten Arten nicht zu erwarten (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S. 129-131).

Flugbetriebs- und straßenverkehrsbedingte Kollisionen einzelner Individuen können nicht völlig ausgeschlossen werden, es kommt jedoch bei keiner Art zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos (vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91). Zwar können die Arten Ringeltaube, Wacholderdrossel und Rabenkrähe in Bezug auf den Flugverkehr als kollisionsgefährdet gelten. Wie in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.2, S. 129-130) nachvollziehbar dargestellt, sind entsprechende Vogelschlagereignisse mit den drei genannten Arten jedoch so selten, dass eine signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos auszuschließen ist. Weiterhin ist, wie in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung nachvollziehbar dargelegt (S. 130-131), bei den hier behandelten Vogelarten auch nicht zu erwarten, dass sich durch die auf das Vorhaben bezogene Straßenverkehrszunahme eine Steigerung des allgemein im Raum vorherrschenden Tötungsrisikos ergibt.

Die Rabenkrähe und die Ringeltaube gehören jedoch zu den Arten, gegen die regelmäßig Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr gerichtet werden; es ist im Durchschnitt bei beiden Arten mit drei Abschüssen pro Jahr bei zu rechnen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 11, 12).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Im Anschluss an die Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.2, S. 131) geht das Luftamt davon aus, dass aufgrund der geringen Störempfindlichkeit der Arten erhebliche Störungen sowohl während der Bauzeit als auch durch den Betrieb ausgeschlossen sind. Erhebliche Störungen der Rabenkrähe und der Ringeltaube durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (pyroakustische Maßnahmen, „einfache Störungen“) sind ausgeschlossen. Diese Maßnahmen haben zwar eine störende Wirkung, nachhaltige Vergrämungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind jedoch ausgeschlossen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3, 11, 12).

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird **erfüllt**. Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Rodung von Gehölzen und Bäumen werden Fortpflanzungsstätten gehölz- und baumbrütender Vogelarten unmittelbar zerstört; weitergehende Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten im Umfeld sind aufgrund der geringen Störempfindlichkeit die-

ser Arten nicht zu erwarten. Zu zusätzlichen Verlusten von Fortpflanzungsstätten kommt es bei einzelnen Arten als Folge der Durchführung von Kohärenzmaßnahmen zu Gunsten von wiesenbrütenden Vogelarten sowie von sonstigen Kompensationsmaßnahmen zur Herstellung artenreicher Offenlandlebensräume. Durch die Maßnahmen des LBP werden zwar Ersatzhabitate für gehölzbrütende Arten entstehen; aufgrund der Entwicklungszeiten von neu gepflanzten Gehölzen und Bäumen kann jedoch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht ohne Unterbrechung aufrechterhalten werden, so dass die Kompensationsmaßnahmen nicht als CEF-Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden können.

Für folgende Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten im angegebenen Umfang erfüllt:

Art	Reviere	Art	Reviere
Amsel	83	Mönchsgrasmücke	202
Buchfink	185	Rabenkrähe	14
Dorngrasmücke	18	Ringeltaube	39
Eichelhäher	2	Rotkehlchen	77
Elster	13	Schwanzmeise	4
Fitis	43	Singdrossel	28
Gartengrasmücke	67	Stieglitz	25
Gelbspötter	28	Wacholderdrossel	57
Girlitz	3	Waldlaubsänger	1
Grünfink	45	Wintergoldhähnchen	2
Heckenbraunelle	33	Zaunkönig	10
Kernbeißer	3	Zilpzalp	99

3.9.3.4.3.2 Gefährdete oder rückläufige Gehölzbrüter

Wie die in Kapitel C.III.3.9.3.4.3.1 dieses Beschlusses untersuchte Gruppe, fasst auch die ökologische Gilde der gefährdeten oder rückläufigen Gehölzbrüter Vogelarten zusammen, die an Gehölze oder Bäume gebunden sind und ihr Nest alljährlich am Boden oder frei in Gehölzen oder Bäumen neu anlegen. Der Kuckuck, der seine Eier in Wirtsnester legt, wird hier aufgrund ähnlicher Habitatansprüche mit behandelt. Diese Vogelarten besiedeln während der Brutzeit Waldhabitate und gehölzbestandene Lebensräume sowie teils auch einzelne Gehölze oder Bäume in der freien Landschaft (vgl. zu weiteren Ausführungen „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fort-

geschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S. 134-138).

Die betroffenen Vogelarten werden auf der Roten Liste Bayern in den Kategorien „gefährdet“ oder auf der Vorwarnliste geführt. In der regionalisierten Roten Liste für den vom Vorhaben betroffenen Naturraum „Tertiär-Hügelland und voralpine Schotterplatten“ werden vier Arten in einer höheren Gefährdungskategorie geführt (Baumpieper und Pirol als „stark gefährdet“ sowie Klappergrasmücke und Turteltaube als „gefährdet“).

Zu dieser Gilde gehören folgende Arten:

Baumpieper, Bluthänfling, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck, Neuntöter, Pirol, Turteltaube.

Von diesen Arten weist lediglich die Goldammer als Brutvogel offener und halboffener Landschaften mit 570 Revieren im EKG eine gleichmäßige und mit Ausnahme der Flughafenwiesen flächendeckende Verbreitung auf. Kuckuck und Pirol sind weitgehend gleichmäßig aber in geringen Dichten im EKG verteilt. Die Klappergrasmücke ist im Nördlichen Moos unregelmäßig verbreitet. Bei diesen Arten, insbesondere Pirol, spiegelt die räumliche Verteilung die enge Bindung an die Laubholzbestände sowie bei der Klappergrasmücke an Sekundärstandorte im untersuchten Raum wieder. Der Bluthänfling besiedelt neben einem kleinen Vorkommen auf den Flughafenwiesen vor allem die östlichen Bereiche südlich des Viehlaßmooses. Turteltaube und Neuntöter zeigen ein ähnliches Verbreitungsbild vor allem im Osten und Norden des Gebietes mit Schwerpunkten in den Hangwiesen, im NSG „Viehlaßmoos“ und am Gutbrod-Weiher sowie im Schulmoos und am Eittinger Stauweiher; die genannten Räume sind halboffene Landschaften mit hoher Strukturvielfalt an Gehölzen und Bäumen, zahlreichen Randlinien und einem vergleichsweise hohem Anteil extensiver Wiesen sowie Saumstrukturen. Der Baumpieper dagegen ist neben den Hangwiesen in seinem Vorkommen fast ausschließlich auf die beiden Naturschutzgebiete „Eittinger Weiher“ und „Viehlaßmoos“ konzentriert, wobei das Schwerpunktvorkommen mit ¾ aller Reviere im Viehlaßmoos liegt. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung verwiesen (Kapitel 4.2.2, S. 134).

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Mögliche Tötungen durch Gehölzbeseitigungen im Rahmen der Baufeldfreimachung sowie sonstige Gehölzbeseitigungen werden für alle Arten dieser Gilde dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010,

Kapitel 3.3.2, S. 29; Maßnahme F-V-10 für die Baufeldfreimachung sowie Nebenbestimmung A.VIII.6.1.11 für die landschaftspflegerischen Maßnahmen). Weitere baubedingte Tötungen sind aufgrund der Habitatansprüche für die hier behandelten Arten nicht zu erwarten. Für den Bluthänfling ist aufgrund der bevorzugten Bruthabitate trotz der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeiten nicht vollständig auszuschließen, dass Exemplare im Baufeld, etwa in kurzfristig entstehenden Ruderalfluren, Nester errichten. Gleichwohl wird die baubedingte Zerstörung bzw. Tötung von Gelegen und/oder nicht flüggen Jungvögeln des Bluthänflings durch die Maßnahme F-V-11 wirksam vermieden: Mehrjährig betriebene Baufelder sind jährlich, jeweils vor Beginn der Brutsaison darauf zu überprüfen, ob sich dort Habitate entwickelt haben bzw. Habitatrequisiten vorhanden sind, von denen eine besondere Lockwirkung ausgehen könnte (Hochstaudenfluren, Büsche). Erforderlichenfalls ist die Baufeldräumung vor Beginn der Brutsaison, d. h. vor dem 01.04., zu wiederholen. Nach Beseitigung dieser Habitatrequisiten stehen keine geeigneten Brutflächen mehr im Baufeld zur Verfügung.

Die hier behandelten Vogelarten sind in Bezug auf den Luftverkehr nicht zu den kollisionsgefährdeten Arten zu rechnen.

Weiterhin ist auszuschließen, dass sich durch die auf das Vorhaben bezogene Zunahme des Straßenverkehrs für diese Arten eine signifikante Steigerung des allgemein im Raum bestehenden Tötungsrisikos ergibt. Dies gilt auch für die ED 19 im Bereich Schulmoos und südlich des Eittinger Weiher, wo mit einer deutlichen projektbedingten Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Bei Turteltaube und Bluthänfling liegen nur ein bzw. zwei Reviere in diesem Bereich; außerdem liegt keine Zerschneidung von Habitatfunktionen vor, so dass nicht von regelmäßigen Straßenquerungen und damit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen ist (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S. 135-136). Auch für den Kuckuck ergibt sich aufgrund der Verbreitung im untersuchten Gebiet ein erhöhtes Konfliktpotenzial, das aber trotz der prognostizierten Verkehrserhöhung nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos führt („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S.137). Eine ähnliche Verbreitung im Raum hat der Pirol, der insbesondere im Bereich des Eittinger Weihers Flächen entlang der ED 19 nutzt. Hier und an anderen Straßen ist eine vorhabensbedingte wesentliche Erhöhung des Kollisionsrisikos aufgrund der Habitatpräferenzen des Pirols im Kronenbereich von Bäumen und damit außerhalb des hauptsächlichen Gefahrenbereiches ausgeschlossen. Zur

weiteren Erläuterung wird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.2, S. 136-137) verwiesen. Auch für die im Gebiet häufig und weit verbreitete Goldammer ist aufgrund der prognostizierten begrenzten Verkehrszunahmen nicht von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos gegenüber dem dort bereits allgemein bestehenden Risiko auszugehen. Dies schließt auch die ED19 mit einer deutlichen projektbedingten Verkehrszunahme im EKG mit ein.

Hierzu und zu den übrigen Vogelarten der gefährdeten oder rückläufigen Gehölzbrüter wird auf die Ausführungen in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.2, S. 135-137) verwiesen.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Als gegenüber Lärm sowie Lichteinwirkungen und andere optische Stimuli empfindliche Arten mit Vorkommen im EKG gelten Pirol, Kuckuck, Neuntöter und Turteltaube.

Der Neuntöter ist baubedingt als Folge von Baustellenverkehr vorübergehend mit einem Revier betroffen. Kuckuck und Pirol sind baubedingt durch Zusatzbelastungen betroffen. Betriebsbedingte dauerhafte Störungen durch vorhabensbedingte Verkehrszunahmen sind beim Pirol ausgeschlossen. Für den Kuckuck ist eine dauerhafte Minderung der Habitateignung eines Reviers im Bereich der Verlängerung des Südrings in der Vorbehaltsfläche Ost nicht mit Sicherheit auszuschließen. Die ausschließlich bzw. ganz überwiegend nur vorübergehende Störung betrifft jedoch nur 1 bis 2 % des jeweils erfassten Bestandes von Pirol und Kuckuck. Diese geringen Betroffenheiten führen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population von Neuntöter, Pirol und Kuckuck. Die Einwendung, aufgrund der baubedingten Störungen im Zusammenwirken mit dem Brutplatzverlust komme es zu einer dauerhaften Schädigung der Population des Pirols, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 159). Reviere der Turteltaube werden nicht erheblich von Störungen als Folge des baubedingten Verkehrs erfasst. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung verwiesen (Kapitel 4.2.2, S. 137-138).

Die Einwendung, bei den Wirkfaktoren werde der Fluglärm unzureichend bewertet, obwohl in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung für bestimmte Vogelarten (u. a. Pirol) eine Störungs- bzw. Lärmempfindlichkeit angenommen wird, wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ergebnisse der Lärmstudie („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang F.1, S. 7-14) sowie Kapitel C.III.3.9.2.1.6.2.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Demnach können erhebliche Auswirkungen durch Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten ausgeschlossen werden

(Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148).

Die Arten Pirol, Neuntöter und Baumpieper sind vorsorglich aufgrund ihrer möglichen mäßigen Empfindlichkeit gegenüber Lärm gemäß der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, Gegenstand einer artspezifischen Bewertung in dem Gutachten „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München. Aufgrund der nachvollziehbar dargestellten geringen Reduktionen der prognostizierten Pausenzeiten für den Planungsfall in den jeweiligen Vorkommensgebieten der betroffenen Arten können erhebliche Beeinträchtigungen der möglicherweise mäßig empfindlichen Vogelarten ausgeschlossen werden (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München, S. 34, S. 35-36, S. 44). Für die Turteltaube und den Kuckuck als Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit gelten die Bewertungen des Fachbeitrages Fauna (Anhang F.1) unverändert.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für Bluthänfling, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck und Pirol **erfüllt**. Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Rodung von Gehölzen und Bäumen werden Fortpflanzungsstätten gehölz- und baumbrütender Vogelarten unmittelbar zerstört; weitergehende Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten im Umfeld sind aufgrund der geringen Störempfindlichkeit dieser Arten nicht zu erwarten. Zu zusätzlichen Verlusten von Fortpflanzungsstätten kommt es bei einzelnen Arten als Folge der Durchführung von Kohärenzmaßnahmen zu Gunsten von wiesenbrütenden Vogelarten sowie von Kompensationsmaßnahmen zu Gunsten der Herstellung artenreicher Offenlandlebensräume. Zwar werden durch die Maßnahmen des LBP Ersatzhabitate für Gehölzbrüter entstehen; aufgrund der Entwicklungszeiten von neu gepflanzten Gehölzen und Bäumen kann jedoch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht ohne Unterbrechung aufrechterhalten werden, so dass die Kompensationsmaßnahmen nicht als CEF-Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden können.

Unter Berücksichtigung der Prognose der vorhabensbedingten Verkehrszunahme für den Planungsfall 2025 und der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, ergibt sich gegenüber der Artenschutzrechtlichen Betrachtung mit Stand vom 22.02.2010 für die Goldammer ein etwas höherer straßenverkehrsbedingter Funktionsverlust; dieser zusätzliche Verlust beträgt drei bis vier Reviere („Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der

Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München).

Für folgende Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen erfüllt:

Art	Reviere	Art	Reviere
Bluthänfling	4	Kuckuck	10
Goldammer	166	Pirol	8
Klappergrasmücke	2		

3.9.3.4.3.3 Nicht gefährdete höhlen- und halbhöhlenbrütende Vogelarten

Die ökologische Gilde der ungefährdeten höhlen- oder halbhöhlenbrütenden Vogelarten fasst Arten zusammen, die gehölzbestandene Biotope oder Einzelbäume mit bestehenden Höhlen, Spalten und Halbhöhlen oder mit Strukturen, die für die Anlage von artspezifischen Bruthöhlen geeignet sind, als Niststätten nutzen.

Nach aktuellem Kenntnisstand ist nicht von einer Gefährdung der betroffenen Arten auszugehen, da sie weder in der Roten Liste Bayern einschließlich der Vorwarnliste noch in der Regionalisierten Liste aufgeführt sind. Trauerschnäpper und Star zeigen zwar langfristig starke Bestandsrückgänge. Der Trauerschnäpper wird aber wegen seiner geringen Verbreitung im EKG („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Tab. A 5.1 S. A.5-6) mit maximal sechs Revieren und seiner geringen Betroffenheit in dieser Gruppe mit behandelt. Der Star erreicht im EKG noch relativ hohe Brutpaarzahlen und gilt als euryöke und wenig störungsanfällige Art, so dass die Zuordnung zu dieser Gilde trotz der bundesweit festgestellten Rückgänge gerechtfertigt ist (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 144).

Folgende Arten dieser ökologischen Gilde sind annähernd flächendeckend im EKG verbreitet:

Blaumeise, Buntspecht, Kohlmeise und Star.

Auf Nadelholzbestände sind folgende Arten angewiesen:

Tannen- und Haubenmeise.

Nur sporadisch und in sehr geringer Dichte treten folgende Arten auf:

Gartenbaumläufer, Grauschnäpper, Kleiber, Sumpfmeise, Trauerschnäpper, Waldbaumläufer und Weidenmeise.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nur für den Star **erfüllt**.

Mögliche Tötungen durch Gehölzbeseitigungen im Rahmen der Baufeldfreimachung sowie sonstige Gehölzbeseitigungen werden für alle Arten dieser Gilde dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 29; Maßnahme F-V-10 für die Baufeldfreimachung sowie Nebenbestimmung A.VIII.6.1.11 für die landschaftspflegerischen Maßnahmen). Weitere baubedingte Tötungen sind aufgrund der Habitatansprüche der hier behandelten Arten nicht zu erwarten (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.3, S. 146).

Von den aufgeführten Arten kann nur der Star als kollisionsgefährdet im Luftverkehr gelten. Der Star scheint als Kollisionsopfer mit Flugzeugen regelmäßig sowohl in der deutschlandweiten Statistik als auch der Statistik des Verkehrsflughafen Münchens signifikant auf. Infolge der projektbedingten Erhöhung des Flugverkehrs ist deshalb auch mit einer Erhöhung der Kollisionsopfer bei dieser Art zu rechnen, so dass für die Vogelart Star von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos auszugehen ist. Für die weiteren Arten ist aufgrund der bevorzugten Habitate und ihres Verhaltens eine Erhöhung des Tötungsrisikos ausgeschlossen.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch die auf das Vorhaben bezogene Zunahme des Straßenverkehrs ist aufgrund der bevorzugten Habitate und des Verhaltens weder beim Star noch bei einer der anderen Arten zu erwarten; zu den Einzelheiten wird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.3, S. 146/147) verwiesen.

Der Star gehört zu den Arten, gegen die regelmäßig Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr gerichtet werden; es ist im Durchschnitt mit fünf Abschüssen pro Jahr zu rechnen („Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr

auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 14).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Die hier behandelten Vogelarten gelten mit Ausnahme des Buntspechts als wenig störungsempfindlich gegenüber Lärm oder optischen Reizen, wie auch die aktuelle Verbreitung trotz der bestehenden Vorbelastungen zeigt. Eine erhebliche Störung ist auch für den vergleichsweise gegenüber Straßenlärm empfindlicheren Buntspecht nicht zu erwarten. Dessen wesentliche Vorkommensbereiche im Norden und Nordosten des behandelten Raumes fallen nicht in den Wirkungsbereich von vorhabensbedingt stärker befahrenen Straßen. Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen wirken sich nicht erheblich auf die lokale Population des Buntspechtes aus (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.3, S. 147-148). Erhebliche Störungen des Stars durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (pyroakustische Maßnahmen, „einfache Störungen“) sind ausgeschlossen. Diese Maßnahmen haben zwar eine störende Wirkung, nachhaltige Vergrämungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind jedoch ausgeschlossen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3, 14).

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für Blaumeise, Buntspecht, Gartenbaumläufer, Grauschnäpper, Kleiber, Kohlmeise, Star, Sumpfmeise, Trauerschnäpper, Waldbaumläufer und Weidenmeise **erfüllt**. Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Rodung von Gehölzen und Bäumen werden Fortpflanzungsstätten höhlen- und halbhöhlenbrütender Vogelarten unmittelbar zerstört; weitergehende Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten im Umfeld sind aufgrund der geringen Störempfindlichkeit nicht zu erwarten. Die hier behandelte Gilde ist nicht von Verlusten von Fortpflanzungsstätten als Folge der Durchführung von Kohärenzmaßnahmen zu Gunsten von wiesenbrütenden Vogelarten sowie von Kompensationsmaßnahmen zu Gunsten der Herstellung artenreicher Offenlandlebensräume betroffen („Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010).

Durch die Maßnahmen des LBP werden zwar Ersatzhabitate für Gehölzbrüter entstehen; aufgrund der Entwicklungszeiten von neu gepflanzten Gehölzen und Bäumen kann jedoch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht ohne Unterbrechung aufrechterhalten werden, so dass die Kompensationsmaßnahmen nicht als Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden können.

Für folgende Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen erfüllt:

Art	Reviere	Art	Reviere
Blaumeise	54	Star	27
Buntspecht	7	Sumpfmeise	9
Gartenbaumläufer	5	Trauerschnäpper	1
Grauschnäpper	24	Waldbaumläufer	1
Kleiber	5	Weidenmeise	5
Kohlmeise	71		

3.9.3.4.3.4 Gefährdete höhlen- und halbhöhlenbrütende Vogelarten

Die ökologische Gilde der gefährdeten höhlen- oder halbhöhlenbrütenden Vogelarten fasst Arten zusammen, die gehölzbestandene Biotope oder Einzelbäume mit bestehenden Höhlen, Spalten und Halbhöhlen oder mit Strukturen, die für die Anlage von artspezifischen Bruthöhlen geeignet sind, als Niststätten nutzen. Im Gegensatz zu der vorherigen Gilde sind die hier abgehandelten Arten aber Gegenstand einer Roten Liste bzw. der nationalen, landesweiten oder regionalisierten Vorwarnliste.

Zu dieser Gilde gehören folgende Arten:

Feldsperling, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Grünspecht und Kleinspecht.

Von dieser Gilde ist nur der Feldsperling im behandelten Raum flächendeckend verbreitet, die übrigen Arten kommen dagegen nur sehr lokal und in geringen Beständen vor. So finden sich die Vorkommen des Kleinspechtes ausschließlich im Osten des NSG „Viehlaßmoos“ und die Reviere des Gartenrotschwanzes in den Hangwiesen und entlang des Eittinger Weihers. Der Grauspecht konnte nur mit einem Revier an den Gutbrod-Weihern nachgewiesen werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Karte 8).

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Mögliche Tötungen durch Gehölzbeseitigungen im Rahmen der Baufeldfreimachung sowie sonstige Gehölzbeseitigungen werden für alle Arten dieser Gilde dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 29; Maßnahme F-V-10 für die Baufeldfreimachung sowie Nebenbestimmung A.VIII.6.1.11 für die landschaftspflegerischen Maßnahmen). Weitere baubedingte Tötungen sind aufgrund der Habitatansprüche der hier behandelten Arten nicht zu erwarten (vgl. Ausführungen in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung Kapitel 4.2.3, S. 152).

Die Arten dieser Gilde sind in Bezug auf den Luftverkehr nicht kollisionsgefährdet.

Weiterhin ist bei den hier behandelten Vogelarten auch eine signifikante Steigerung des allgemein im Raum bestehenden Tötungsrisikos durch die auf das Vorhaben bezogene Verkehrszunahme ausgeschlossen. Von den hier behandelten Arten nutzt nur der Feldsperling auch straßenbegleitende Gehölze als Ruhe- oder Deckungshabitat; er zeigt jedoch keine kollisionsbegünstigenden Verhaltensweisen und ist flächendeckend im Gebiet verbreitet, so dass die bezogen auf den gesamten Raum begrenzte Verkehrszunahme nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos führt. Im Gegensatz zum Feldsperling gehören Spechte, und hier besonders die Bodenspechte wie Grün- und Grauspecht, aufgrund ihrer Nahrungsökologie und ihres Flugverhaltens zu den Arten mit einer erhöhten Kollisionsgefahr gegenüber dem Straßenverkehr. Die ermittelten Vorkommen sind aber bis auf ein Vorkommen nicht von projektbedingten Verkehrserhöhungen betroffen. Lediglich ein Revier liegt relativ nah an der ED 19, es ist aber weder von einer Revierzerschneidung noch von wesentlichen direkten Interaktionen im Straßennahbereich und damit von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.3, S. 152).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Projektbedingte erhebliche Störwirkungen auf Vögel, insbesondere durch Lärm sowie durch Lichteinwirkungen und andere optische Stimuli, gehen weder vorübergehend vom Baubetrieb noch dauerhaft vom Flugbetrieb und von einer vorhabensbedingten Zunahme des Straßenverkehrs aus.

Von baubedingten Störungen betroffen sind mehrere Brutpaare des Feldsperlings sowie Einzelpaare des Grünspechtes im Umfeld des Flughafenbaufeldes sowie entlang baube-

dingt beanspruchter Straßen. Der Feldsperling gehört zu den Vogelarten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen, für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt. Es sind deshalb für den Feldsperling keine bau- oder betriebsbedingt erheblichen Störungen zu erwarten, die eine Auswirkung auf die lokale Population haben könnten. Dagegen gehört der Grünspecht zu den Vogelarten mit schwacher Lärmempfindlichkeit und einer Effektdistanz von Straßen mit 200 Metern. Baubedingt können deshalb drei Reviere von Störungen betroffen sein. Da aufgrund der großen Reviere des Grünspechtes und der Entfernung der betroffenen drei Reviere zu den Baustellen davon auszugehen ist, dass nicht jeweils die gesamte Revierfläche betroffen ist, sind erhebliche Störungen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population des Grünspechtes hinreichend sicher ausgeschlossen.

Die Arten Gartenrotschwanz und Grauspecht sind vorsorglich aufgrund ihrer möglichen mäßigen Empfindlichkeit gegenüber Lärm gemäß der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, Gegenstand einer artspezifischen Bewertung in dem Gutachten „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München. Aufgrund der nachvollziehbar dargestellten geringen Reduktionen der prognostizierten Pausenzeiten für den Planungsfall in den jeweiligen Vorkommensgebieten der betroffenen Arten können erhebliche Beeinträchtigungen der möglicherweise mäßig empfindlichen Vogelarten ausgeschlossen werden (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München, S. 42 und S. 44). Für die weiteren Arten dieser Gilde gelten die Bewertungen des Fachbeitrages Fauna („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang F.1) unverändert fort.

Die Vorkommen der übrigen Vogelarten der hier behandelten Gilde sind aufgrund der Lage der erfassten Reviere nicht von bau- oder betriebsbedingten Störungen betroffen.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** wird nur für den Feldsperling **erfüllt.** Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Rodung von Gehölzen und Bäumen werden Fortpflanzungsstätten des Feldsperlings unmittelbar zerstört; weitergehende Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten im Umfeld sind aufgrund der geringen Störempfindlichkeit nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung der Prognose der vorhabensbedingten Verkehrszunahme für den Planungsfall 2025 und der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, ergibt sich gegenüber der Artenschutzrechtlichen Betrachtung mit Stand vom 22.02.2010 für den Feldsperling ein etwas höherer straßenverkehrsbedingter Funktionsverlust; dieser

zusätzliche Verlust beträgt ein Revier („Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München). Die Brutreviere der übrigen Arten sind aufgrund ihrer Lage weder unmittelbar noch mittelbar beeinträchtigt. Die hier behandelte Gilde ist auch nicht von Verlusten von Fortpflanzungsstätten als Folge der Durchführung von Kohärenzmaßnahmen zu Gunsten von wiesenbrütenden Vogelarten sowie von Kompensationsmaßnahmen zu Gunsten der Herstellung artenreicher Offenlandlebensräume betroffen („Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 37 f., Tab. 4 b), 6).

Durch die Maßnahmen des LBP werden zwar Ersatzhabitate für den Feldsperling entstehen; aufgrund der Entwicklungszeiten von neu gepflanzten Gehölzen und Bäumen kann jedoch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht ohne Unterbrechung aufrechterhalten werden, so dass die Maßnahmen nicht als Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden können. Das Anbringen von Nistkästen in bisher nicht nutzbaren Gehölzbeständen (N-A-1) kann wegen der großen Entfernung der Maßnahmefläche ebenfalls nicht als CEF-Maßnahme nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden.

Für folgende Vogelart der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten um angegebenen Umfang erfüllt:

Art	Reviere
Feldsperling	81

3.9.3.4.3.5 Nicht gefährdete Vogelarten von Brachen und Staudensäumen in der offenen Kulturlandschaft

Vogelarten dieser Gilde brüten in nicht oder unregelmäßig bewirtschafteten Flächen sowie teilweise auch in günstigen Ackerschlägen innerhalb der offenen Kulturlandschaft. Dabei handelt es sich in der Regel um lineare oder brach gefallene Strukturen wie Röhricht- und Hochstaudensäume oder Brennnesselfluren auf meist kultiviertem Niedermoorboden.

Nach aktuellem Kenntnisstand ist nicht von einer Gefährdung der betroffenen Arten auszugehen, da sie weder in der Roten Liste Bayern einschließlich der Vorwarnliste noch in der Regionalisierten Liste aufgeführt sind. Für den Feldschwirl wird zwar in der Roten Lis-

te Deutschland als langfristiger Trend ein „starker Bestandsrückgang“ angegeben, jedoch zeigt das bundesweite Monitoring einen „gleich bleibenden“ Bestandstrend oder eine „leichte Zunahme“ in der Zeit von 2003 bis 2007. Auch für Bayern werden keine nennenswerten Bestandsveränderungen angegeben, so dass die Kategorisierung als ungefährdet auch für diese Art gerechtfertigt ist.

Zu der Gilde gehören im Erdinger Moos:

Feldschwirl und Sumpfrohrsänger.

Der Sumpfrohrsänger ist nach der avifaunistischen Erfassung von 2006 eine der häufigsten Brutvogelarten im EKG und ist hier weit verbreitet und in hoher Stetigkeit anzutreffen. Dagegen ist der Feldschwirl deutlich seltener und weniger häufig verbreitet. Weitere Angaben zu Häufigkeitsangaben sind der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 156) zu entnehmen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für beide Arten **vorsorglich als erfüllt** bewertet. Mögliche Tötungen im Rahmen der Baufeldfreimachung werden dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 28; Maßnahme F-V-10).

Aufgrund der bevorzugten Bruthabitate sowie der geringen Störempfindlichkeit von Feldschwirl und Sumpfrohrsänger ist trotz der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeiten nicht vollständig auszuschließen, dass einzelne Paare dieser beiden Arten im Baufeld, etwa in höherer Vegetation, Nester errichten. Gleichwohl wird die baubedingte Zerstörung bzw. Tötung von Gelegen und/oder nicht flüggen Jungvögeln der beiden Vogelarten durch die Maßnahme F-V-11 wirksam vermieden: Mehrjährig betriebene Baufelder sind jährlich, jeweils vor Beginn der Brutsaison darauf zu überprüfen, ob sich dort Habitate entwickelt haben bzw. Habitatrequisiten vorhanden sind, von denen eine besondere Lockwirkung ausgehen könnte (v.a. Hochstaudenfluren). Erforderlichenfalls ist die Baufeldräumung vor Beginn der Brutsaison, d. h. vor dem 01.04., zu wiederholen. Nach Beseitigung dieser Habitatrequisiten stehen keine geeigneten Brutflächen mehr im Baufeld zur Verfügung.

Über die in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung behandelten möglichen Tötungen auf dem Baufeld hinaus kann es auch bei der Umsetzung der Maßnahmen des LBP, insbesondere solcher zur Sicherung der Kohärenz von Arten des Vogelschutzgebietes „Nördli-

ches Erdinger Moos“, zu einer Erfüllung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes kommen. Dies gilt insbesondere dann, wenn es zur Erreichung des planfestgestellten Zielzustandes der Kompensationsfläche in der Herstellungsphase vorübergehend erforderlich ist, mit Hochstauden bestandene Bruthabitate der beiden Vogelarten zum Zwecke der Entwicklung in extensiv genutztes Grünland auch während der Brutzeit zu mähen. Hierbei kann es im seltenen Ausnahmefall bei einer Mahd während der Brutzeit von Mitte Mai bis Mitte Juli – die aus Gründen der Sicherstellung des Aushagerungserfolges zwingend erforderlich sein kann - zu der Zerstörung von Nestern mit Gelegen oder Jungvögeln kommen.

Eine Erhöhung des Tötungsrisikos als Folge der projektbedingten Zunahme des Flugverkehrs ist für die hier behandelten Arten aufgrund ihrer Lebensweise in der Vegetation der Krautschicht sowie ihrer Verhaltensweise während der Brutzeit ausgeschlossen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 157-158).

Trotz der Möglichkeit von Kollisionen von Individuen der beiden Arten auf neu gebauten oder vorhabensbedingt stärker frequentierten Straßen ist für beide Arten keine nennenswerte Steigerung des allgemein im Raum vorherrschenden Tötungsrisikos zu erwarten. Für den Sumpfrohrsänger ergibt sich dies aus seiner weiten und häufigen Verbreitung im Raum, die im Erdinger Moos gerade nicht von Strukturen entlang der betroffenen Straßen abhängig ist, sondern vielmehr auch von trocken gefallenen und jetzt mit Hochstauden bewachsenen Feuchtflächen. Für den Feldschwirl kann wegen dessen Verbreitung grundsätzlich abseits von vorhabensbedingt betroffenen Straßen ein Auftreten in diesen kollisionsgefährdeten Bereichen ausgeschlossen werden (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 157).

Das **Störungsverbot** gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Projektbedingte Störwirkungen auf Vögel, insbesondere durch Lärm sowie durch Lichteinwirkungen und andere optische Stimuli, sind sowohl vorübergehend durch Baubetrieb als auch dauerhaft durch Flugbetrieb und eine vorhabensbedingten Zunahme des Straßenverkehrs ausgeschlossen.

Baubedingte Störungen mit dauerhaft negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der beiden Arten sind aufgrund der Häufigkeit und Verbreitung sowie der geringen Störungsanfälligkeit nicht zu erwarten. Die Einwendung,

der Feldschwirl sei von baubedingten Störungen betroffen und die Annahme, es komme zu einem Ausweichen, sei fachlich unzutreffend, ist als Argument bei einer fachlichen Bewertung des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes der Störung im vorliegenden Fall nicht relevant. Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung ist nur dann verwirklicht, wenn die baubedingten Störungen geeignet sind, den Erhaltungszustand der lokalen Population des Feldschwirls dauerhaft zu verschlechtern. Es ist aber ausgeschlossen, dass baubedingte Störungen eine ungefährdete und im Erdinger Moos relativ ubiquitäre Vogelart so beeinträchtigen können, dass sich die betroffene lokale Population signifikant und nachhaltig verringert (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 159).

Die Einwendung, bei den Wirkfaktoren werde der Fluglärm unzureichend bewertet, obwohl in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung für bestimmte Vogelarten (u. a. Feldschwirl) eine Störungs- bzw. Lärmempfindlichkeit angenommen wird, wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ergebnisse der Analyse der Lärmstudie („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang F.1, S. 7-14) verwiesen. Demnach können erhebliche Auswirkungen durch Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten ausgeschlossen werden (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148).

Die projektbedingten Straßenneuanlagen führen bei beiden Arten zu geringen Konflikten, da in den betroffenen Räumen bereits Vorbelastungen durch Straßen bestehen und der Sumpfrohrsänger hier keine Schwerpunktvorkommen im Erdinger Moos besitzt. Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen sowie der Verbreitung und Häufigkeit der beiden Arten im Erdinger Moos sind auch bei den projektbedingten Erhöhungen der Verkehrsaufkommen (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 145-165), hier vor allem auf der ED 19, Beeinträchtigungen durch Störungen mit negativen Auswirkungen auf den jeweiligen Erhaltungszustand der lokalen Populationen bei beiden Arten nicht anzunehmen. Neben den bestehenden Vorbelastungen gilt weitergehend für den Feldschwirl, dass bei den avifaunistischen Erfassungen im Bereich neuer oder stärker frequentierter Straßen keine Reviere erfasst wurden.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für beide Arten **erfüllt**. Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen von Hochstauden- und Röhrichtfluren, aber auch Brachen und Ruderalflächen sowie in geringem Umfang auch Getreideäckern werden Fortpflanzungsstätten der beiden Arten unmit-

telbar zerstört; weitergehende Beeinträchtigungen von Fortpflanzungsstätten im Umfeld sind aufgrund der geringen Störempfindlichkeit nicht zu erwarten. Zu weiteren Verlusten von Fortpflanzungsstätten kommt es als Folge der Durchführung von Kohärenzmaßnahmen zu Gunsten von wiesenbrütenden Vogelarten sowie von Kompensationsmaßnahmen zu Gunsten der Herstellung artenreicher Offenlandlebensräume. Für den Sumpfrohrsänger entsteht eine besondere Betroffenheit lokal im Oberdinger Moos, während der Feldschwirl von den Maßnahmen des LPB nur gering betroffen sein wird (vgl. „Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 37). Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Für die Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten im angegebenen Umfang erfüllt:

Art	Reviere
Feldschwirl	ca. 5
Sumpfrohrsänger	242-282

3.9.3.4.3.6 Gefährdete oder rückläufige Arten der offenen Kulturlandschaft

Die Vogelarten dieser Gilde sind Bodenbrüter und nutzen vorwiegend das landwirtschaftlich genutzte Offenland als Brut- und Nahrungshabitat. Neben den Flughafenwiesen werden überwiegend ackerbaulich genutzte Flächen und hier teilweise artspezifisch verschiedene Früchte als Brut- und Nahrungshabitat genutzt. Als Folge der Intensivierung in der Landwirtschaft mit der Vergrößerung der Schläge, zeitlich engeren Bewirtschaftungsfolgen, einer Verengung der Fruchtfolge und dem Anbau weniger Fruchtarten, Dünger- und Spritzmitteleinsatz sowie der strukturellen Verarmung der landwirtschaftlich genutzten Fläche sind alle Arten der hier behandelten Gilde im Bestand rückläufig und Gegenstand der Roten Listen oder Vorwarnlisten.

Im EKG werden dieser ökologischen Gruppe folgende Brutvögel zugeordnet:

Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel und Wiesenschafstelze

Die Feldlerche ist aufgrund der starken Bestandsabnahmen bundes- und landesweit als „gefährdet“, in der regionalisierten Liste für das Tertiär-Hügelland und die voralpinen Schotterplatten dagegen auf der Vorwarnliste eingestuft. Der negative Bestandstrend die-

ser einst häufigen Art wird auch für das Gebiet der EU bestätigt. Die Wiesenschafstelze wird bundesweit weder auf der Roten Liste noch auf der Vorwarnliste geführt. In Bayern dagegen gilt sie als „gefährdet“ und im Naturraum als Art der Vorwarnliste. Bundesweit zeigt die Art kurz- und langfristig einen „gleichbleibenden Bestandstrend“, für die EU werden aber “leichte Bestandsabnahmen“ angegeben. Von den beiden im Gebiet brütenden Hühnervögeln ist das Rebhuhn bundesweit und auf der regionalisierten Roten Liste als „stark gefährdete Vogelart“ angegeben, landesweit gilt das Rebhuhn als „gefährdet“. Sowohl in Deutschland als auch in den Mitgliedstaaten der EU sind die Bestände „stark abnehmend“, so wird z. B. in der EU eine Bestandsabnahme von 79 % seit 1980 angegeben. Der zweite Hühnervogel, die Wachtel, ist aufgrund ihrer Fortpflanzungsbiologie und sehr ausgeprägten Bestandsfluktuationen sehr schwierig zu erfassen. Für Deutschland wird nach langfristigem Rückgang in unbekanntem Ausmaß als kurzfristiger Trend eine leichte Bestandszunahme angegeben, sie gilt bundesweit als nicht gefährdet. Landesweit und regional ist sie aufgrund von Bestandsabnahmen eine Art der Vorwarnliste.

Kennzeichnend für die Verbreitung der Arten dieser Gilde im Erdinger Moos ist, je nach Art, die Besiedlung bzw. Meidung der Flughafenwiesen sowie die Ausbildung von geklumpten Verbreitungszentren und die spärliche Besiedlung von feuchten Niedermoorböden im Norden des EKG sowie der noch wenigen grünlandbetonten Flächen – hier vielleicht auch aufgrund der Kulissenwirkungen – in den Räumen des Eittingermoos und der Grünschwaige.

Mit über 500 erfassten Revieren gehört die Feldlerche zu den am häufigsten erfassten Vogelarten im EKG. Schwerpunkte mit höheren Siedlungsdichten sind dabei die Flughafenwiesen auf der Nordbahn sowie die fast ausschließlich ackerbaulich genutzten und kulissenfreien Räume in den Rofelwiesen, den Dreilooswiesen, dem Weichgraben/Kühstratt und im Vorfeld des Viehlaßmooses (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, A5 Brutvögel, Tab. A 5.2). Die Bestandssituation und –entwicklung der Feldlerche auf dem Flughafengelände sowie in anderen Teilen des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ ist in Kapitel C.III.3.9.2.3.3.4.4 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben. Für das übrige Erdinger Moos als Bezugsraum der lokalen Population liegen keine vergleichbaren Erfassungen vor; für die ackerbaulich genutzten Landschaftsräume ist von einer regelmäßigen Verbreitung auszugehen.

Auch die Wiesenschafstelze ist im EKG ganz überwiegend ein Ackerbrüter. Im Gegensatz zur Feldlerche besiedelt die Art nicht die Flughafenwiesen; die 176 erfassten Reviere wurden ausschließlich außerhalb des Flughafengeländes nachgewiesen. Die Bestandssi-

tuation und –entwicklung der Wiesenschafstelze im VSG „Nördliches Erdinger Moos“ ist unter C.III.3.9.2.3.3.4.6 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben. Für das übrige Erdinger Moos als Bezugsraum der lokalen Population liegen keine vergleichbaren Erfassungen vor; für die ackerbaulich genutzten Landschaftsräume ist von einer regelmäßigen Verbreitung auszugehen.

Auch das Rebhuhn besiedelt im EKG vor allem die offenen, ackerbaulich genutzten Räume. Weiterhin nutzt das Rebhuhn die Flughafenwiesen als Brutplatz, und hier mit einem von 2006 bis 2010 von fünf auf 23 Revieren zunehmenden Bestand. Während die Nordbahn seit 2006 mit fünf und 2008 mit max. 14 Revieren besiedelt ist, wurden in 2007 erstmals Rebhühner auf der Südbahn mit zwei Revieren festgestellt. Seither hat auf der Südbahn der Bestand jährlich auf den bisher höchsten Stand von zehn Revieren in 2010 zugenommen. Trotz der fehlenden Gehölze scheint das ganzjährig standorttreue Rebhuhn mit einem Aktionsradius außerhalb der Brutzeit von ca. 100 ha auf den Flughafenwiesen ausreichende Deckungsstrukturen vorzufinden. Außerhalb der Flughafenwiesen siedelt das Rebhuhn in der Oberen Lüsse, den Rofelwiesen sowie an linearen gehölzreichen Strukturen wie z. B. dem Dorfenkanal und dem Mittleren Isar-Kanal. Insgesamt wurden 2006 außerhalb der Flughafenwiesen 22 Reviere festgestellt. Wie die Schafstelze, so fehlt das Rebhuhn großflächig in den östlich und südlich angrenzenden Naturräumen.

Die Bruthabitate der Wachtel liegen sowohl auf dem Flughafengelände als auch außerhalb und dort im Unterschied zu den anderen Vogelarten dieser Gilde auch in Grünländern. 2006 wurden 28 Reviere im EKG erfasst. Die Bestandssituation und –entwicklung der Wachtel im VSG „Nördliches Erdinger Moos“ ist in Kapitel C.III.3.9.2.3.3.4.5 dieses Beschlussesausführlich beschrieben. Für das übrige Erdinger Moos als Bezugsraum der lokalen Population liegen keine vergleichbaren Erfassungen vor; in geeigneten Landschaftsräumen ist von einer entsprechenden Verbreitung auszugehen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Arten Feldlerche, Wachtel, Wiesenschafstelze und Rebhuhn **vorsorglich als erfüllt** bewertet. Das Zerstören von Gelegen oder das Töten von Jungvögeln durch eine Baufeldfreimachung während der Brutzeit kann durch eine zeitliche Beschränkung weitgehend vermieden werden; entsprechend werden Arbeiten zur Baufeldfreimachung nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt (Maßnahme F-V-11). Da die hier behandelten Offenlandarten Bodenbrüter in deckungsreicher Kraut- oder wie das Rebhuhn Strauchschicht sind, ist es jedoch nicht ausgeschlossen, dass sie während der Baufeldfreimachung und der drei- bis fünfjährigen Bauzeit auf den entsprechenden Baufeldern günstige Lebensbedingungen vorfinden und diese zur Nestanlage nutzen werden. Deshalb werden während der mehrjährigen Bauzeit jährlich die Baustellen kontrolliert und ggf. vorhandene Strukturen, die den betroffenen

Arten als Niststätte dienen könnten, vor Beginn der Brutzeit entfernt (Maßnahme F-V-11). Die Maßnahme F-V-11 gilt für alle vier Arten. Da trotz aller Vorsorge ein Brüten oder ein Brutversuch auf den Baufeldern nicht gänzlich vermieden werden kann, wird die Maßnahme fachlich nur als Minimierung gewertet; der Verbotstatbestand wird vorsorglich als erfüllt betrachtet.

Auf den Flughafenwiesen kommen als Brutvögel die Arten Feldlerche, Wachtel und Rebhuhn vor. Es ist für keine der Arten von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Flugbetrieb auszugehen. Weder für das Rebhuhn noch für die Wachtel werden aus dem Betrachtungszeitraum von sieben Jahren Kollisionsopfer oder Todfunde auf den Flughafenwiesen aufgeführt; vergleichbare Angaben sind auch den bundesweiten Statistiken zu den beiden Arten zu entnehmen. Trotz der nennenswerten Brutvorkommen der Feldlerche auf den Flughafenwiesen sind die artbezogenen Anteile an den Vogelschlagzahlen und den Todfunden auf dem Verkehrsflughafen München sehr gering. Dies entspricht in etwa auch den Ergebnissen der bundesweiten Statistiken. Trotz der zu erwartenden Ansiedlung von Feldlerchen auf den Flughafenwiesen der 3. Start- und Landebahn und der vorhabensbedingten Zunahme des Flugverkehrs besteht daher für die Feldlerche ebenfalls kein signifikant erhöhtes Risiko von Kollisionen mit Flugzeugen. Als einzige der drei Arten nutzt die Wiesenschafstelze die Flughafenwiesen nicht als Bruthabitat. Auch außerhalb des Flughafens sind Kollisionen mit Flugzeugen aufgrund der bodengebundenen Lebensweise der Art weitgehend ausgeschlossen.

Zu den betriebsbedingten Wirkungen des Flughafenbetriebes mit der Möglichkeit einer Zerstörung von Gelegen oder Tötung von Individuen gehört auch das Flächenmanagement und hier besonders der Sicherheitsschnitt, der auf Teilen der Flughafenwiesen der 3. Start- und Landebahn wegen vorrangiger flugbetriebs- und sicherheitstechnischer Vorgaben während der Brutzeit im Mai erfolgen muss („Stellungnahme der FMG zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall“ vom 31.01.2010, Kapitel 6.1 und 6.2). Dabei können die von einem Sicherheitsschnitt im Mai betroffenen Wiesen durchaus Brutgebiet von Feldlerche, Wachtel und Rebhuhn sein. Durch die Maßnahme FK-A-1 wird sichergestellt, dass Tötungen im Rahmen von Bewirtschaftungsmaßnahmen soweit wie möglich vermieden werden; aus Gründen der Gewährleistung der Flugsicherheit ist dies aber nicht in vollem Umfang möglich.

Für die Feldlerche besteht aufgrund ihres artspezifischen Verhaltens und trotz der weiten Verbreitung im EKG kein vorhabensbedingt erhöhtes Kollisionsrisiko mit Kraftfahrzeugen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“

fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 167).

Entsprechendes gilt für die Wiesenschafstelze. Zwar wurde die Wiesenschafstelze im EKG auch im Nahbereich von Straßen nachgewiesen, und die artspezifisch niedrige Flugweise begünstigt überdies Kollisionen. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.6 dieses Beschlusses dargestellt, führen aber bei Berücksichtigung der Lage der betroffenen Reviere und der Vorbelastungen weder die vorhabensbedingten Straßenneubauten noch die Verkehrszunahmen auf bestehenden Straßen zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos.

Die beiden Hühnervögel Wachtel und Rebhuhn sind aufgrund ihrer artspezifischen Verhaltensweise grundsätzlich den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten zuzuordnen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 168). Für die Wachtel wird es wie in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung dargelegt, vorhabensbedingt zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos mit Kfz kommen. Eine Betroffenheit könnte sich nur für Vorkommen in den Stampfwiesen durch die Verkehrszunahme auf der St 2580 ergeben; neben der als „gering“ einzustufenden vorhabensbedingten Verkehrszunahme schließt zusätzlich auch die in diesem Abschnitt vorhandene Zäunung entlang der Straße eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos für die Art aber aus.

Für das Rebhuhn wird vorsorglich von einer signifikanten Steigerung des Kollisionsrisikos und damit der Verwirklichung des Tötungstatbestands ausgegangen. Bezogen auf das EKG sind von vorhabensbedingten Straßenneubauten keine Vorkommen betroffen. Von den Folgen einer vorhabensbedingten Verkehrszunahme sind Vorkommen bei Attaching, in den Hangwiesen, den Rofel-, Lang- und Dreilooswiesen sowie im Umfeld von Schulmoos und Gutbrod-Weiher betroffen. Diese Vorkommen liegen alle im Bereich von Straßen mit vorhabensbedingten Verkehrszunahmen von bis zu 15 %, mit Ausnahme der Umgebung des Schulmooses und des Gutbrodweiher. Hier kommt es auf der ED 19 sowie der GVS Eittingermoos-Berglern zu einer vorhabensbedingten Verkehrserhöhung von 50 %, allerdings bei einem sehr schwachen bis schwachen Verkehrsaufkommen von prognostizierten 1.500 Kfz/Tag. Das Rebhuhn ist ausgesprochen standortstreu mit einem ganzjährigen Aktionsgebiet von weniger als 100 ha, das sich bis zur Brutzeit auf einen sehr eng umgrenzten Raum von ca. 2 ha reduziert. Zu einer der arttypisch besonders kollisionsgefährdeten Verhaltensweisen des Rebhuhns gehört das zum Teil witterungsabhängige Aufsuchen von Straßensäumen zur Nahrungssuche. Weiterhin ist aufgrund der

lokalen Situation ein regelmäßiges Wechseln zwischen geeigneten Lebensräumen über Straßen hinweg in fast allen Funktionsräumen mit Vorkommen des Rebhuhns wahrscheinlich. Trotz der vorhabensbedingt überwiegend geringen Verkehrszunahmen ist aufgrund des arttypischen Flugverhaltens mit einem niedrigen Flug im Gefahrenbereich der Straße und einer schlechten Manövrierfähigkeit von einem vorhabensbedingt deutlich erhöhten Kollisionsrisikos für das Rebhuhn auszugehen auszugehen. Maßnahmen der Vermeidung und Minimierung sind nicht möglich.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs.1 Nr. 2 BNatSchG wird **vorsorglich** für die Arten Wachtel, Feldlerche und Rebhuhn **als erfüllt** bewertet.

Die gegenüber Lärm und optischen Stimuli empfindlichen Arten Wachtel, Feldlerche und Rebhuhn werden durch die mehrjährigen Bauarbeiten gestört. Betroffen von baubedingten Störwirkungen auf Brutvorkommen sind insbesondere die Lüsse sowie die Rofel- und die Dreilooswiesen. Diese Störwirkungen werden vorsorglich als erheblich i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG gewertet. Die Störwirkungen durch den Baubetrieb sind zwar nur vorübergehend. Unter Berücksichtigung der mehrjährigen Bauzeit, der damit einhergehenden Belastungen sowie der gleichzeitig eintretenden Revierverluste wird gleichwohl von einer erheblichen Störung ausgegangen, da eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population nicht mit der erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Im Hinblick auf die in der Anlage F.1-1 des Fachbeitrags Fauna zu UVS und LBP dargestellten Ergebnisse sind Auswirkungen des Fluglärms und des Flugbetriebes auf die hier behandelte Gilde auszuschließen. Dies gilt auch für die gegenüber Straßenlärm empfindlichen Vogelarten dieser Gilde. Die Einwendung, bei den Wirkfaktoren werde der Fluglärm unzureichend bewertet, obwohl in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung für bestimmte Vogelarten (u. a. Feldlerche, Rebhuhn und Wachtel) eine Störungs- bzw. Lärmempfindlichkeit angenommen wird, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148).

Die Wiesenschafstelze gilt als einzige der hier behandelten Arten als nur schwach lärmempfindlich und ohne hohe Empfindlichkeit gegenüber optischen Störungen. Der Verbotstatbestand ist nicht erfüllt. Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen werden die vorhabensbedingten Verkehrszunahmen zu keiner erheblichen Störung der Wiesenschafstelze führen. Bei den vorhabensbedingten Verkehrserhöhungen sind in den Vorkommensgebieten der Wiesenschafstelze keine Veränderungen der Verkehrsmengenklassen prognostiziert. Die störungsbedingte Beeinträchtigung von vier Revieren durch den Neubau der ED

5 wurde der Methodik in der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, als Zerstörung einer Fortpflanzungsstätte gewertet (s. u.).

Die Feldlerche gilt zwar als schwach empfindlich gegenüber Lärm, es ist aber von einer hohen Empfindlichkeit gegenüber optischen Störungen auszugehen. Die vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf bestehenden Straßen im untersuchten Raum führt nur auf dem Südring Mitte im Funktionsraum Flughafenwiesen Süd zu einer Erhöhung der Verkehrsmengenklasse („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 154-165). In einer Effektdistanz von 100 Metern befinden sich keine und bis 300 Metern nur ein Revier auf den Flughafenwiesen. Aufgrund der besonderen Situation der Flughafenwiesen mit den bestehenden Vorbelastungen ist hier deshalb nicht von einer erheblichen Störung durch die vorhabensbedingte Verkehrszunahme auszugehen. Auch unter Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrsprognose kommt es aufgrund der gleichbleibenden Verkehrsmengenklasse von >10.000 Kfz/24h im Prognosefall 2025 zu keiner anderen Einschätzung („Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München). Der störungsbedingte Verlust von ca. zehn Revieren durch Straßenbauvorhaben wird als Zerstörung von Fortpflanzungsstätten berücksichtigt (s.u.).

Für die Vogelart Rebhuhn wird davon ausgegangen, dass es grundsätzlich lärmbedingt zu einer erhöhten Gefährdung durch Prädation kommen kann. Der entsprechend kritische Dauerschallpegel von 55 $dB(A)_{tags}$ wird jedoch erst bei Verkehrsmengen von über 20.000 Kfz/Tag erreicht. Nach der Prognose wird für den hier relevanten Wirkbereich, in dem sich Vorkommen des Rebhuhns befinden, auf der St 2084 jedoch lediglich ein Verkehrsaufkommen von 8.593 Kfz/Tag erwartet („Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München, Tab. 1). Dieses Verkehrsaufkommen liegt somit deutlich unter der Verkehrsmenge, die den kritischen Dauerschallpegel erreichen kann. Daher ist eine relevante Störwirkung ausgeschlossen („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 146).

Die Wachtel gilt als Art mit hoher Lärmempfindlichkeit gegenüber dem Straßenverkehr. Auf der Grundlage der Erfassung von 2006 sind jedoch keine Rufreviere der Wachtel von Straßenneubauten betroffen, die nicht schon durch die anlagebedingten Wirkungen als erheblich beeinträchtigte Reviere gewertet wurden (s.u.).

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für Wachtel, Rebhuhn, Feldlerche und Wiesenschafstelze **erfüllt**. Durch bau- und anlagebe-

dingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Überformung von landwirtschaftlich genutzter Ackerfläche oder Grünland werden Fortpflanzungsstätten dieser gefährdeten Vogelarten der offenen Kulturlandschaft unmittelbar zerstört. Zu weiteren Revierverlusten kommt es durch bau- oder betriebsbedingte Störungen, die als Zerstörung von Fortpflanzungsstätten zu werten sind („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 163).

Nach dem in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung mit Stand vom 22.02.2010 die methodischen Ansätze der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, hinsichtlich der Effektdistanzen zu Straßen noch nicht berücksichtigt wurden (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 172-174), berücksichtigt das im Rahmen der 4. Antragsänderung vom 15.04.2011 vorgelegte Gutachten „Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München die methodischen Ansätze der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, so dass die Bewertungen in Zusammenhang mit den artspezifischen Effektdistanzen den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen und weitgehend mit denen der höheren Naturschutzbehörde, der sich das Luftamt anschließt, übereinstimmen.

Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorhabensbedingt für 108 Reviere der Feldlerche erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.4 dieses Beschlusses beschrieben, gehen 95 Reviere unmittelbar durch Überbauung verloren, zehn durch straßenverkehrsbedingte Störungen und drei durch Kulissenwirkung im Zuge von LBP-Maßnahmen. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.4 dieses Beschlusses dargelegt, wurden alle zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten sind nicht möglich. Die planfestgestellten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die Feldlerche werden zwar, wie unter C.III.3.9.2.4.3.3.4 dieses Beschlusses ausgeführt, teilweise vor Beginn der ersten vom Baubeginn betroffenen Brutzeit durchgeführt; dadurch werden ohne relevante zeitliche Unterbrechung einige geeignete Fortpflanzungsstätten zur Verfügung gestellt. Es ist aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit festzustellen, ob einzelne dieser Maßnahmen die Anforderungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG konkret erfüllen. Sie werden daher insgesamt als FCS-Maßnahmen gewertet.

Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorhabensbedingt für ca. 42 Fortpflanzungsstätten der Wiesenschafstelze erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.6 dieses Beschlusses beschrieben, gehen 41 Reviere unmittelbar durch Überbauung verloren und eins durch straßenverkehrsbedingte Störungen. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.6 dieses Beschlusses dargelegt, wurden alle zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten sind nicht möglich. Die planfestgestellten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die Wiesenschafstelze werden zwar, wie unter C.III.3.9.2.4.3.3.6 dieses Beschlusses ausgeführt, teilweise vor Beginn der ersten vom Baubeginn betroffenen Brutzeit durchgeführt; dadurch werden im Umfang von 31 Revieren ohne relevante zeitliche Unterbrechung geeignete Fortpflanzungsstätten zur Verfügung gestellt. Von diesen 31 Revieren liegen aber drei im Freisinger Moos, und auch für die im Erdinger Moos gelegenen Maßnahmen ist nicht mit der erforderlichen Sicherheit festzustellen, ob einzelne dieser Maßnahmen die Anforderungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG konkret erfüllen. Sie werden daher insgesamt als FCS-Maßnahmen gewertet.

Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorhabensbedingt für ca. 14 Fortpflanzungsstätten der Wachtel erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.5 dieses Beschlusses beschrieben, gehen 12 Reviere unmittelbar durch Überbauung verloren und zwei durch bauzeit- und straßenverkehrsbedingte Störungen und Tötungen. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.5 dieses Beschlusses dargelegt, wurden alle zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten sind nicht möglich. Die planfestgestellten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die Wachtel werden zwar, wie unter C.III.3.9.2.4.3.3.5 dieses Beschlusses ausgeführt, im Umfang von ca. fünf Revieren bereits ein Jahr nach Baubeginn wirksam. Es ist aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit festzustellen, ob einzelne dieser Maßnahmen die Anforderungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG konkret erfüllen. Sie werden daher insgesamt als FCS-Maßnahmen gewertet

Vorhabensbedingt werden vier Lebensstätten des Rebhuhns zerstört. Im Gegensatz zu den vorhergehend behandelten Arten dieser Gilde sind die Vorkommen des Rebhuhns im EKG nicht kolonieartig geklumpt oder mit Schwerpunkten auf bestimmte Räume verteilt. Entsprechend sind die einzelnen Revierverluste durch anlagebedingte Überformung auf die Vorfelderweiterung Ost, die neuen Flughafenwiesen im Bereich des Vorflutgrabens Nord sowie die Verlegung des Abfanggrabens Ost in den Rofelwiesen verteilt. Wegen der Störungsempfindlichkeit werden auch hier Reviere, die von indirekten Wirkungen des Vorhabens betroffen sind und innerhalb der sog. Umhüllenden liegen, als Verlust gewer-

tet. Anders als die Gutachter der FMG geht das Luftamt nicht davon aus, dass mit einem dauerhaften Ausweichen in vermeintlich freie Habitate gerechnet werden kann (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 164). Negative Auswirkungen durch Maßnahmen des LBP sind nicht zu erwarten (vgl. „Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 30-31).

Zusätzliche artspezifische Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung sind für die Arten Feldlerche, Wiesenschafstelze, Wachtel und Rebhuhn nicht möglich. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Durch die Maßnahmen des LBP werden zwar Ersatzhabitate entstehen; aufgrund der Entwicklungszeiten für extensives Grünland kann jedoch die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätten nicht ohne Unterbrechung aufrechterhalten werden, so dass die Kompensationsmaßnahmen nicht als Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG anerkannt werden können.

Insgesamt kommt das Luftamt zu dem Ergebnis, dass für die Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen in folgendem Umfang erfüllt ist:

Art	Reviere	Art	Reviere
Feldlerche	Ca. 108	Wiesenschafstelze	Ca. 42
Wachtel	14	Rebhuhn	Ca. 4

3.9.3.4.3.7 Arten der Verlandungszonen und Röhrichte

Bei den Vogelarten dieser Gilde handelt es sich um Feuchtgebietsbewohner, die vegetationsreiche Verlandungsbereiche mit teilweise offener Wasserfläche oder Röhrichtbestände aller Art besiedeln. Die Arten dieser Gilde brüten versteckt in der Vegetation und bauen in der Regel alljährlich ein neues Nest.

Im Erdinger Moos werden folgende Brutvogelarten dieser Gilde zugeordnet:

Drosselrohrsänger, Rohrammer, Rohrschwirl, Rohrweihe, Teichhuhn, Teichrohrsänger, Tüpfelsumpfhuhn und Wasserralle

Als ungefährdet können nur die Arten Rohrammer und Teichrohrsänger gelten. Rohrschwirl und Rohrweihe sind zwar in der nationalen Roten Liste nicht enthalten, werden aber auf der Roten Liste Bayern als „gefährdet“ eingestuft; im Naturraum „Tertiär-Hügelland und voralpine Schotterplatten“ gilt der Rohrschwirl wegen der sehr wenigen Brutvorkommen sogar als „vom Aussterben bedroht“. Drosselrohrsänger, Wasserralle und Teichhuhn werden deutschlandweit auf der Vorwarnliste geführt, in Bayern sind Wasserralle und Drosselrohrsänger als „stark gefährdet“ eingestuft. Das Tüpfelsumpfhuhn gilt deutschlandweit wie landesweit als „vom Aussterben bedroht“.

Die Schwerpunkte der Brutvorkommen liegen in den östlichen Teilen des NSG „Viehlaßmoos“, mit dem einzigen Nachweis des Tüpfelsumpfhuhns, sowie in den Ausgleichsflächen in den Hangwiesen. In diesen beiden Gebieten hatte die Rohrweihe 2006 ihre einzigen Brutvorkommen und die Arten Wasserralle und Teichhuhn jeweils einen Verbreitungsschwerpunkt. Von der Rohrweihe sind weitere Bruten aus dem NSG „Eittinger Weiher“ sowie aus der unteren Lüsse im Landkreis Freising bekannt; die Art nutzt alle Offenlandflächen des EKG als Nahrungshabitat. Rohrschwirl und Drosselrohrsänger kommen fast ausschließlich in den Hangwiesen vor und unregelmäßig im NSG „Eittinger Weiher“. Ein weiteres Vorkommen der Wasserralle befindet sich in den Gutbrod-Weihern und das Teichhuhn ist unregelmäßig an weiteren Gräben, der Dorfen und im NSG „Eittinger Weiher“ verbreitet. Der Teichrohsänger wurde aktuell als Brutvogel in den Hangwiesen, im NSG „Viehlaßmoos“ sowie den Gutbrod-Weihern festgestellt, das NSG „Eittinger Weiher“ ist weiterhin als Brutplatz zu werten. Eine weitere Verbreitung besitzt lediglich die Rohrammer, die in nahezu allen Feuchtgebieten und an Gräben als Reviervogel anzutreffen ist. Die beiden Arten sind in geeigneten Habitaten des Erdinger Mooses regelmäßig verbreitet und besetzen im EKG gemeinsame Schwerpunktvorkommen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Baubedingte Wirkungen mit der Folge von Tötungen von Jungvögeln oder der Zerstörung von Gelegen von Arten der Verlandungszonen und Röhrichte sind aufgrund der festgestellten Verbreitung sowie fehlender geeigneter Habitate auf den Baufeldern ausgeschlossen.

Die Arten sind nicht zu den im Luftverkehr kollisionsgefährdeten Arten zu rechnen. Vorhabensbedingt kommt es zwar zu niedrigeren Überflügen von Lebensräumen, die im EKG vorrangig als Fortpflanzungs- und Ruhestätten genutzt werden. Für die Singvogelarten und Rallen gilt jedoch, dass diese durch ihre ausgeprägte Lebensweise am Boden oder in der Röhricht- und Strauchschicht nicht in den Risikobereich von über 100 Metern Höhe gelangen können. Auch für die Rohrweihe, zu deren Verhaltensrepertoire teilweise hohe

Balz- und Revierflüge gehören, sind Flüge innerhalb des Risikobereiches sehr selten zu erwarten, so dass eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ausscheidet.

Trotz der Möglichkeit von Kollisionen von Individuen auf neu gebauten oder vorhabensbedingt stärker frequentierten Straßen ist für keine der Arten eine signifikante Steigerung des allgemein im Raum vorherrschenden Tötungsrisikos zu erwarten.

Die Vorkommen von Drosselrohrsänger, Rohrschwirl und Tüpfelsumpfhuhn befinden sich abseits der Verkehrswege mit einer nennenswerten vorhabensbedingten Zunahme des Kfz-Verkehrs, wie z. B. die St 2580 (Flughafentangente Ost). Für Teichrohrsänger, Wasserralle und Teichhuhn besteht trotz der räumlichen Nähe der Straßen zu den besiedelten Feuchtgebietskomplexen kein erhöhtes Kollisionsrisiko im Bereich der Hangwiesen und an den Gutbrod-Weihern. Aufgrund der engen Habitatbindung und der fehlenden Habitatzerschneidung sowie in den Hangwiesen der Trassenführung und der geschlossenen Randbepflanzung bestehen keine privilegierten Wechselbeziehungen über die betroffenen Straßen. Für das weiter verbreitete Teichhuhn mit Brutvorkommen an straßenbegleitenden und –querenden Gräben kann eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos auch aufgrund der Verhaltensweise des Teichhuhns mit einer Meidung des kollisionsgefährdeten Straßenbereiches ebenfalls ausgeschlossen werden (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 229).

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos in Zusammenhang mit vorhabensbedingten Wirkungen besteht auch für die Rohrammer nicht. Bei der Rohrammer ist eine Nutzung von Habitaten beidseits einer Straße und damit häufige Querungsvorgänge wahrscheinlich. Die vorhabensbedingten Erhöhungen des Kfz-Verkehrs und der Neubau von Straßen betreffen jedoch nicht die Verbreitungsschwerpunkte der Art im EKG (vgl „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 229-230).

Schließlich kommt es bei einem räumlichen und quantitativen Vergleich der projektbedingten Verkehrszunahmen mit den bestehenden Vorbelastungen im nördlichen Raum des Erdinger Mooses auch für die Rohrweihe vorhabensbedingt nicht zu einer Erhöhung der Kollisionsopfer, die über das Maß von möglichen episodischen Tötungsereignissen hinausgeht. Die Rohrweihe nutzt als Nahrungshabitate vor allem die Offenlandschaft im Norden und Osten des EKGes. In diesem Raum werden vorhabensbedingt Verkehrszunahmen prognostiziert (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der

Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 154 ff.), so dass grundsätzlich eine Erhöhung des Kollisionsrisikos nicht auszuschließen ist. Die Rohrweihe zeigt auch ein generell kollisionsgefährdetes artspezifisches Flugverhalten bei der Jagd. Jedoch werden für die Nahrungssuche Straßen oder deren Umfeld weder saisonal noch artspezifisch bedingt gezielt für die Nahrungssuche aufgesucht.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 wird **nicht erfüllt**. Die Einwendung, bei den Wirkfaktoren werde der Fluglärm unzureichend bewertet, obwohl in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung für bestimmte Vogelarten (u. a. Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Rohrweihe, Teichrohrsänger und Wasserralle) eine Störungs- bzw. Lärmempfindlichkeit angenommen wird, wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ergebnisse der Analyse der Lärmstudie („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang F.1, S. 7-14) verwiesen. Demnach können erhebliche Auswirkungen durch Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten ausgeschlossen werden (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148).

Die Arten Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Tüpfelsumpfhuhn und Wasserralle sind aufgrund ihrer Bewertung als „hoch empfindliche Arten“ gem. der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (KIfL, Ausgabe 2010) Gegenstand des Gutachtens „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München. Aufgrund der nachvollziehbar dargestellten prognostizierten mittleren Pausenzeiten für den Planungsfall in den jeweiligen Vorkommensgebieten der betroffenen Arten können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München, S. 32, S. 34 – 35, 39 – 40). Die Rohrweihe weist eine sehr geringe potenzielle Störanfälligkeit auf (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München, S. 31) und auch nach der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (KIfL, Ausgabe 2010) gilt die Art als nicht empfindlich gegenüber Lärm am Brutplatz.

Da im unmittelbaren Umfeld des Baubereichs keine Reviere der hier behandelten Arten verbleiben und erhebliche Auswirkungen durch Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten ausgeschlossen werden können, verbleiben als mögliche Störung nur die Auswirkungen des Straßenverkehrs. Das Luftamt hat in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde die Einschätzung der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung

vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 231), dass eine erhebliche Störung auch für die lärmempfindlichen Arten nicht eintreten wird, unter Heranziehung der aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse überprüft und bestätigt.

Danach haben die drei Arten Drosselrohrsänger, Rohrschwirl und Tüpfelsumpfhuhn eine besonders hohe Lärmempfindlichkeit gegenüber Verkehrsbelastungen mit mehr als 10.000 Kfz/Tag. Das Vorkommen des Tüpfelsumpfhuhns im Osten des NSG „Viehlaßmoos“ befindet sich deutlich außerhalb von vorhabensbedingten Störwirkungen. Die Vorkommen von Drosselrohrsänger und Rohrschwirl in den Hangwiesen liegen mit einer Entfernung von mehr als 350 Metern außerhalb einer möglichen Wirkung der Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der St 2580. Vorhabensbedingte Auswirkungen auf die beiden Schilfbrüter als Folge von Verkehrserhöhungen auf der ED 19 östlich des NSG „Eittinger Weiher“ sind mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 1.500 Kfz/Tag und einer Entfernung zwischen Straße und Schutzgebiet von in der Regel 100 Meter ausgeschlossen.

Als Art mit mittlerer Lärmempfindlichkeit und einer Effektdistanz von 300 Metern zu Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Kfz/Tag gilt die Wasserralle. Innerhalb dieser Effektdistanz liegt nur ein Revier an der FTO in den Hangwiesen. Außerdem ist aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch eine bereits jetzt als „stark befahren“ eingestufte Straße eine Meidung durch die Wasserralle wenig wahrscheinlich.

Die weiteren Arten Teichrohrsänger, Teichhuhn und Rohrammer gelten als Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit. Beurteilungsmaßstab für diese Arten sind artspezifische Effektdistanzen, für den Teichrohrsänger 200 Meter und für die beiden anderen Arten jeweils 100 Meter. Wie bei der Wasserralle besteht aufgrund der Vorbelastungen und dem Umfang der vorhabensbedingten Verkehrserhöhungen keine Veranlassung für die Annahme von erheblichen Störungen.

Für die Rohrweihe besitzt der Verkehrslärm zwar keine Relevanz, jedoch gilt die Art als störungsempfindlich gegenüber optischen Signalen am Horstplatz. Die im EKG festgestellten Nisthabitate in den Hangwiesen und dem NSG „Viehlaßmoos“ liegen alle außerhalb der für diese Art angegebenen Effektdistanz von 300 Metern zu vorhabensbedingt nennenswert betroffenen Straßen. Der unregelmäßig genutzte Brutplatz im NSG „Eittinger Weiher“ grenzt zwar innerhalb der artspezifischen Effektdistanz an eine vorhabensbedingt betroffene Straße (ED 19), jedoch ist die prognostizierte Verkehrszunahme zu gering, um zu einer dauerhaften erheblichen Störung des Bruthabitates führen zu können.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für die Arten Teichhuhn und Rohrammer **erfüllt**.

Vorhabensbedingte Schädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungsstätten können für Drosselrohrsänger, Rohrschwirl, Rohrweihe, Teichrohrsänger, Tüpfelsumpfhuhn und Wasserralle ausgeschlossen werden, da die bekannten Brutvorkommen der Arten außerhalb der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme und der damit zusammenhängenden vorhabensbedingten Wirkungen liegen. Regelmäßige oder in Gruppen genutzte Schlafplätze, wie für die Rohrweihe bekannt, sind aus dem EKG nicht dokumentiert.

Zur Vermeidung von Zielkonflikten bei der Umsetzung der Maßnahmen des LBP, insbesondere solche mit dem Ziel der Wiederherstellung und Entwicklung von Lebensräumen wiesenbrütender Vogelarten oder extensiv genutzter Mahdwiesen, mit den Arten Rohrweihe, Teichhuhn, Wasserralle und Teichrohrsänger als Arten der Schilfröhrichte, wurden von der FMG im Rahmen der 2. Antragsänderung die Maßnahmen optimiert mit dem Ziel der Erhaltung und Entwicklung von funktionalen Habitatelementen für Vogelarten der Schilfröhrichte. Außerdem bleiben Kernlebensräume der Wasserralle im NSG „Viehlaßmoos“ von den Maßnahmen ausgespart. Die Einzelheiten ergeben sich aus der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 32-37). Zur Sicherung eines unregelmäßigen Brutplatzes der Rohrweihe in der unteren Lüsse wurde außerdem in der mit der 4. Antragsänderung vorgelegten Fassung in Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde das Maßnahmenblatt und der Maßnahmenplan für die Maßnahme J-164-A6 geändert und planfestgestellt. Durch die Herausnahme des Biotops B-142 auf FlNr. 1018/56, Gem. Marzling, wird ein von der Rohrweihe unregelmäßig als Brutplatz genutzter Röhrichtbestand erhalten. Mit diesen Änderungen wird eine Verwirklichung des Verbotstatbestandes vermieden.

Durch anlagebedingte Überformung von Gräben und das Entfernen von Röhrichtbeständen und Hochstaudenfluren werden jedoch Fortpflanzungsstätten der Arten Rohrammer und Teichhuhn unmittelbar zerstört. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG), da keine Ausweichhabitate im räumlichen Umfeld zur Verfügung stehen. CEF-Maßnahmen sind nicht möglich, da geeignete Röhrichtbestände mindestens drei Jahre für ihre Entwicklung benötigen.

Die Einwendung, die Analyse der Wirkungen des Vorhabens würde bei den Arten Wasserralle und Rohrweihe zu einer Unterschätzung der tatsächlichen Verluste führen, wird zurückgewiesen. Grundlage für die Bestandsanalyse waren bei beiden Arten sowohl die 2006 festgestellten Reviere als auch alle Gebiete mit Brutzeitfeststellungen in den vergangenen Jahren, so z. B. für beide Arten auch das vom Einwender genannte NSG „Eittinger Weiher“. Weiterhin wurden bei der naturschutzfachlichen Analyse der Wirkungen alle Verbotstatbestände auf der Grundlage der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse geprüft. Als Ergebnis ist deshalb festzuhalten, dass die Verlustermittlung für die beiden Arten in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung nachvollziehbar und fachlich vollständig ist (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 136).

Für folgende Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen folgendermaßen erfüllt:

Art	Reviere	Art	Reviere
Teichhuhn	2	Rohrammer	9

3.9.3.4.3.8 Vogelarten der Siedlungen

Die ökologische Gilde der Vogelarten der Siedlungen fasst Arten zusammen, die im Erdinger Moos eng an Siedlungen gebunden sind. Die Arten nutzen Siedlungen mit einem geeigneten Angebot an Nistplätzen überwiegend an Gebäuden oder anthropogenen Bauwerken mit Vernetzung zu landwirtschaftlich genutzten Flächen, die als Nahrungshabitate, und ausreichenden Strukturen, die als Schlaf- und Deckungshabitate genutzt werden.

Der Gilde werden im Erdinger Moos folgende Vogelarten zugeordnet:

Bachstelze, Hausrotschwanz, Haussperling, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe und Türkentaube.

Von den hier betroffenen Arten wird zwar keine auf der Roten Liste Bayern geführt, jedoch sind die beiden Schwalbenarten Rauch- und Mehlschwalbe Arten sowohl der Vorwarnliste als auch der regionalisierten Roten Liste.

Die weiteren Arten sind nicht Gegenstand der Roten Liste oder der Vorwarnliste in Bayern, jedoch werden die Türkentaube und der Haussperling nach kurzfristig starken Bestandsabnahmen auf der bundesweiten Vorwarnliste geführt.

Bachstelze und Hausrotschwanz sind derzeit ebenfalls nicht Gegenstand der Vorwarnlisten und gelten in Bayern als sehr häufiger oder häufiger Brutvogel, auch wenn für beide Arten leichte Abnahmen festzustellen sind.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Arten Bachstelze, Mehlschwalbe und Rauchschwalbe **erfüllt.**

Mögliche Tötungen im Rahmen von Abrissarbeiten und Rodungen werden dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 28; Maßnahme F-V-7 und F-V-10). Weitere baubedingte Tötungen sind aufgrund der Habitatansprüche für die meisten der hier behandelten Arten ausgeschlossen. Lediglich für die Bachstelze lässt sich aufgrund der bevorzugten Bruthabitate trotz der planfestgestellten Maßnahmen zur Vermeidung die Möglichkeit, dass während der Bauzeit auf Baufeldern Nester oder Gelege zerstört oder nicht flügge Jungvögel getötet werden, nicht gänzlich ausschließen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.5, S. 183).

Bezogen auf den Luftverkehr sind nur die beiden Schwalbenarten zu den kollisionsgefährdeten Arten zu rechnen. Sie sind als Luftraumjäger regelmäßige Kollisionsopfer, insbesondere auch am Verkehrsflughafen München. Daher ist durch die projektbedingte Erhöhung der Anzahl von Starts und Landungen eine erhöhte Opferzahl bei diesen beiden Arten wahrscheinlich. Es ist deshalb, auch unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Risikoerhöhung im Straßenverkehr (s. u.), von einer signifikanten Risikoerhöhung für Rauch- und Mehlschwalbe auszugehen.

Durch die projektbedingte Verkehrserhöhung in regelmäßig genutzten Nahrungshabitaten der Arten Bachstelze, Rauch- und Mehlschwalbe kann es zu einer vorhabensbedingten Erhöhung des Kollisionsrisikos kommen, da diese Arten aufgrund der bevorzugten Nahrungshabitate außerhalb von Siedlungen und ihrer bevorzugten Lebensweise als Luftjäger einem höheren Kollisionsrisiko ausgesetzt sind. Demgegenüber gilt der Haussperling zwar aufgrund seiner bevorzugten Nahrungssuche am Straßenrand grundsätzlich ebenfalls als besonders kollisionsgefährdet. Die Art ist aber im Erdinger Moos an Siedlungen oder Einzelgehöfte gebunden. In diesen Räumen sind keine wesentlichen Beanspruchungen und Änderungen im Hinblick auf die verkehrlichen Belastungen zu prognostizieren. Weiterhin gilt für die außerhalb von Siedlungen gelegenen, meist temporären Nahrungs-

habitate des Haussperlings im Erdinger Moos, dass Verkehrsopfer bei dieser Art in dem Risikobereich der allgemeinen Mortalität verbleiben und keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos zu erwarten ist (vgl. auch „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.5, S. 184).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Die hier behandelten Vogelarten gelten als wenig störungsempfindlich gegenüber Lärm oder optischen Reizen, wie der aktuelle Verbreitungsschwerpunkt in Siedlungen und an Gehöften zeigt. Auch unter Berücksichtigung anderweitiger Belastungen ist es ausgeschlossen, dass es für die lokale Population insgesamt zu einer Überschreitung der Anpassungsfähigkeit oder Beeinträchtigung der Fitness kommt.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für die Arten Bachstelze, Haussperling, Rauchschwalbe, Hausrotschwanz, Mehlschwalbe, Türkentaube **erfüllt.** Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Entfernung von Gebäuden und anderen anthropogenen Bauwerken werden Fortpflanzungsstätten von Vogelarten der Siedlungen unmittelbar zerstört. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Beim Haussperling hängt die Funktionsfähigkeit einer Fortpflanzungsstätte auch davon ab, dass in der Umgebung der für die Niststätte genutzten Gebäude ausreichend dichte Büsche als Deckungshabitate vorhanden sind. Die vorhabensbedingten Gehölzbeseitigungen führen aber nicht zu zusätzlichen Verlusten von Fortpflanzungsstätten, da sie, abgesehen von den ohnehin beseitigten Bauwerken, nicht in räumlicher Nähe zu Siedlungen durchgeführt werden.

Der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen ist wie folgt erfüllt:

Art	Reviere	Art	Reviere
Bachstelze	17	Hausrotschwanz	11
Haussperling	30	Mehlschwalbe	9
Rauchschwalbe	21	Türkentaube	5-6

3.9.3.4.3.9 Vogelarten der Fließgewässer einschließlich Flussauen und der Kiesabbaugebiete

In dieser ökologischen Gilde werden alle im Erdinger Moos vorkommenden Brutvogelarten aufgeführt, die ihren Schwerpunkt der Brutvorkommen an Fließgewässern oder in Kiesabbaugebieten als Sekundärlebensraum für natürliche und dynamische Fließgewässer haben. Im Einzelfall kann es hierbei zu Überschneidungen mit den nachfolgenden Gilden der Stillgewässer kommen, wie z. B. bei dem Gänsesäger.

Der Gilde werden im Erdinger Moos folgende Vogelarten zugeordnet:

Gebirgsstelze, Gänsesäger, Flussregenpfeifer, Uferschwalbe.

Als Art der Fließgewässer oder von perennierend wasserführenden Gräben kann im Erdinger Moos die Gebirgsstelze gelten. Diese Art brütet in Nischen von natürlichen und anthropogenen Strukturen meist in unmittelbarer Gewässernähe. Im Erdinger Moos ist die Gebirgsstelze nur vereinzelt und mit wenigen Revieren anzutreffen, bei denen aber ein regelmäßiger Austausch mit den größeren und bedeutenderen Vorkommen an der Isar und ihren Zubringern wahrscheinlich ist. Die Art gilt in Bayern und Deutschland als ungefährdet, negative Bestandsentwicklungen sind nicht bekannt.

Der Gänsesäger ist als Höhlenbrüter auf ein geeignetes Nistplatzangebot angewiesen und besiedelt im Naturraum bevorzugt Fließgewässer, wobei Stillgewässer gerne als Ruhe- und Nahrungshabitat genutzt werden. Der Gänsesäger brütet im Erdinger Moos nur vereinzelt. Diese Brutvorkommen stehen höchstwahrscheinlich im Austausch zu den größeren Vorkommen an der Isar als einem der Verbreitungsschwerpunkte in Bayern. Aufgrund einer Bestandszunahme seit den 1970er Jahren kam es auch in Bayern zu Arealgewinnen. Dennoch gilt der Gänsesäger in Bayern und im betroffenen Naturraum als „stark gefährdete“ Vogelart.

Die beiden Arten Flussregenpfeifer und Uferschwalbe besiedelten früher Kiesbänke bzw. Abbruchkanten an Prallufern als Bruthabitat in dynamischen Flusslandschaften. Als Sekundärlebensräume werden heute vor allem oder fast ausschließlich Kiesabbaugebiete mit geeigneten Bruthabitaten besiedelt. Für die Uferschwalbe sind das grabfähige Abbruchkanten und Steilwände und für den Flussregenpfeifer vegetationsfreie Rohbodenflächen. Im Erdinger Moos werden solche Strukturen von der Uferschwalbe nur in Kiesabbaugebieten genutzt, während der Flussregenpfeifer neben Abbauflächen auch Äcker und offene Ruderalflächen als Bruthabitate besiedelt. Im EKG konnte der Flussregenpfeifer deshalb auch in zwei Schwerpunktgebieten, nämlich dem Abbaugebiet Gutbrod-Weiher sowie dem Vorfeld Ost des Flughafens nachgewiesen werden. In den Gutbrod-Weihern

befindet sich auch eine größere Kolonie der Uferschwalbe. Der Flussregenpfeifer gilt in Bayern als „gefährdete“ Vogelart. Deutschlandweit gilt er als nicht gefährdet bei gleich bleibenden Bestandstrends. Die Bestandentwicklung des Flussregenpfeifers ist stark abhängig von der Verfügbarkeit an geeigneten Sekundärlebensräumen. Im Gegensatz zum Flussregenpfeifer gilt die Uferschwalbe als noch nicht gefährdet, aufgrund rückläufiger Bestände sowohl in Deutschland als auch in Bayern aber als Art der Vorwarnliste. Die gleiche Kategorie gilt auch für den betroffenen Naturraum.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatschG wird für den Flussregenpfeifer **erfüllt**. Baubedingte Wirkungen mit der Möglichkeit der Tötung von Vogelarten können im Rahmen der mehrjährigen Arbeiten auf den Baufeldern des Vorhabens, hier insbesondere auf der zu errichtenden Bahn selbst auftreten. Für die Arten Gänsesäger, Gebirgsstelze und Uferschwalbe sind jedoch keine baubedingten Tötungen zu erwarten. Mögliche Tötungen im Rahmen der Baufeldfreimachung werden dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 28; Maßnahme F-V-11). Bruthabitate des Gänsesägers werden von baubedingten Wirkungen nicht erfasst und auch auf den Baufeldern nicht entstehen. Durch entsprechende Maßnahmen kann auch verhindert werden, dass während der Bauzeit auf den Baufeldern Strukturen entstehen, die von der Uferschwalbe als Brutplatz angenommen werden könnten (Maßnahme F-V-11). Dagegen lässt es sich auch bei Anwendung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen nicht verhindern, dass auf den Baufeldern für den Flussregenpfeifer ausreichend geeignete Bruthabitate auf Rohbodenflächen entstehen werden, so dass eine Tötung und Zerstörung von Jungvögeln oder Eiern nicht auszuschließen ist. Tötungen von adulten Tieren sind aufgrund ihrer Mobilität weitgehend auszuschließen.

Auch wenn in Einzelfällen Kollisionen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, ist nicht von einer signifikanten Risikoerhöhung durch Kollisionen mit dem vorhabensbedingt erhöhten Flugverkehr auszugehen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 190-191). Eine Häufung des Vorkommens der Arten Gänsesäger, Flussregenpfeifer und Uferschwalbe mit teilweise individuenreichen Beständen ist aufgrund der artspezifischen Bevorzugung von gewässernahen Lebensräumen im Bereich der Gutbrod-Weiher nördlich von Eitting zu erwarten (vgl. auch „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 182). Dieser

Landschaftsausschnitt wird vorhabensbezogen zukünftig häufiger und niedriger überflogen werden. Nach Angaben des Fachbeitrags Fauna zu UVS und LBP (Karte Nr. A.6.2) werden die Start- und Landehöhen über dem Abbaugelände zwischen 467 und 225 Metern liegen. Flussregenpfeifer sowie Uferschwalbe bewegen sich arttypisch in Höhen, die deutlich unter den prognostizierten Überflughöhen liegen. Weiterhin sind auch für den ganzjährig anwesenden Gänsesäger trotz häufig zu beobachtender Flüge zwischen den verschiedenen Gewässern im Naturraum Kollisionen mit Flugzeugen wenig wahrscheinlich. Einerseits ist die Art in größeren Individuenzahlen nur unregelmäßig im Winterhalbjahr im Gebiet anzutreffen und andererseits finden die Wechsel zwischen den Gewässern in Flughöhen bis ca. 30 Meter statt (zum Wintervorkommen des Gänsesägers vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, A.6).

Weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase ist mit einem erhöhten Kollisionsrisiko mit Kfz für Gebirgsstelze, Flussregenpfeifer, Gänsesäger und Uferschwalbe zu rechnen, da die regelmäßigen Vorkommen der hier behandelten Arten abseits der Straßen mit nennenswerter vorhabensbedingter Zunahme des Verkehrs liegen.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Aufgrund der Möglichkeit von Bruten des Flussregenpfeifers auf den temporären Baufeldern des Vorhabens kann es für diese Art zu baubedingten Störungen kommen, insbesondere durch die Annäherung von Menschen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population im Erdinger Moos als Folge baubedingter Störungen ist jedoch auszuschließen, da nur temporär bestehende Brutmöglichkeiten auf einem Baufeld betroffen sind und nicht die weiteren Bruthabitate im engeren und weiteren Umfeld um das Baufeld.

Alle vier Arten gelten als wenig störungsempfindlich gegenüber optischen und akustischen Stimuli. Jedoch können beim Gänsesäger, und hier insbesondere bei überwinternden Vögeln, optische Reize zu Flucht- und damit Meidungsreaktionen führen. Die hier zu bewertenden Störungen, insbesondere Überflüge, bestehen aber im Umfeld des Flughafens bereits als Auswirkungen des derzeitigen Flugbetriebs, so dass sich Gewöhnungseffekte eingestellt haben und relevante Störungen durch den Flugbetrieb nicht zu erwarten sind („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 192). Störungen durch vorhabensbedingte Verkehrserhöhungen oder den Neubau von Straßen sind gleichfalls ausgeschlossen, da die nicht vorhabensbedingt beeinträchtigten Brutvorkommen der vier Arten sowie

die Überwinterungsgewässer des Gänsesägers außerhalb des Wirkbereichs der vorhabensbedingten Verkehrserhöhungen oder dem Neubau von Straßen liegen.

Der Flussregenpfeifer wird vorsorglich aufgrund seiner möglichen mäßigen Empfindlichkeit gegenüber Lärm gem. der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (KIfL 2010) in der Studie „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München untersucht. Aufgrund der nachvollziehbar dargestellten geringen Reduktionen der prognostizierten Pausenzeiten für den Planungsfall können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München, S. 46).

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für den Flussregenpfeifer **erfüllt**. Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Überformung von Ruderal- und Rohbodenflächen im Vorfeld Ost des Flughafens werden vier Fortpflanzungsstätten des Flussregenpfeifers unmittelbar zerstört. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Ein Revier der Gebirgsstelze am Ableitungsgraben Nord wird ebenfalls überbaut; hier geht das Luftamt in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde aber ebenso wie die Artenschutzrechtliche Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 187) davon aus, dass durch die vor der Beseitigung fertiggestellten neuen Ableitungsgräben die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte gewahrt bleibt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Arten Uferschwalbe und Gänsesäger sind ausgeschlossen, die festgestellten Bruthabitate befinden sich außerhalb des Einwirkungsbereichs.

Eine Zerstörung von Fortpflanzungsstätten erfolgt nur für den Flussregenpfeifer wie folgt:

Art	Reviere
Flussregenpfeifer	4

3.9.3.4.3.10 Nicht gefährdete Vogelarten der Stillgewässer

Die ökologische Gilde der nicht gefährdeten Vogelarten der Stillgewässer fasst Arten zusammen, die weitgehend an Stillgewässer gebunden sind. Diese Wasservogelarten sind nicht Gegenstand einer Roten Liste und weisen in Deutschland derzeit weder überregional noch regional Bestandsrückgänge auf, auch wenn für das Blässhuhn und den Zwergtaucher aus einzelnen Regionen wie z. B. Baden-Württemberg Meldungen über deutliche Rückgänge vorliegen.

Zu der Gilde der nicht gefährdeten Vogelarten der Stillgewässer werden folgende Arten gezählt:

Blässhuhn, Stockente und Zwergtaucher.

Die drei Arten sind im Erdinger Moos an jeweils geeigneten Gewässern und Feuchtgebieten, besonders auch an den in den letzten Jahrzehnten künstlich geschaffenen Gewässern, regelmäßig und teilweise häufig verbreitet. Alle drei Arten sind als regelmäßige Brutvögel nachgewiesen. Die Stockente kann dabei an nahezu allen Gewässern im Erdinger Moos brüten. Der Zwergtaucher stellt innerhalb dieser Gilde wohl die größten Ansprüche an das Bruthabitat und bevorzugt deshalb sehr struktur- und deckungsreiche Gewässer, kann aber auch kleinste Still- und Fließgewässer als Bruthabitat nutzen, wie z. B. die Tümpel auf den Ausgleichsflächen der Hangwiesen, oder auch künstliche Fließgewässer wie den Mittleren Isarkanal. Alle drei Arten sind auch regelmäßige Durchzügler und Überwinterungsgäste auf geeigneten Gewässern im Erdinger Moos.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Stockente **erfüllt**. Mögliche Tötungen im Rahmen der Baufeldfreimachung und der Verfüllung und Verrohrung von Gewässern werden dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 28; Maßnahme F-V-11). Im Übrigen sind baubedingte Tötungen ausgeschlossen, da nicht von einer Ansiedlung der Arten während der Bauzeit auf den Baufeldern mangels geeigneter Habitate auszugehen ist.

Eine signifikante Steigerung des Kollisionsrisikos mit Flugzeugen wird nicht eintreten. Vorhabensbedingt kommt es zu einer Erhöhung der Start- und Landeanflüge auch über Gewässerlebensräumen, die für die drei Arten eine besondere Funktion im Naturraum haben und von diesen ganzjährig genutzt werden. Betroffen hiervon sind vor allem das NSG „Eittinger Weiher“ und die Gutbrod-Weiher mit künftigen Überflügen von minimal

120 Metern über dem Boden. Die festgestellten Flughöhen von Stockente, Blässhuhn und abgeleitet für den Zwergtaucher liegen jedoch zum weit überwiegenden Teil unter den Überflughöhen und auch die Verhaltensweisen der Arten schließen ein besonderes Kollisionsrisiko aus (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 196 und 203). Für die Stockente besteht auch im Innenbereich des Flughafens kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch Kollisionen. Enten sind schon bisher nur selten von Vogelschlag betroffen, zudem wird die 3. Start- und Landebahn ohne offene Gräben angelegt (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 196).

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos aufgrund der verkehrsbedingten Erhöhungen des Kfz-Aufkommens sowie dem Neubau von Straßen ist für die Arten Blässhuhn und Stockente ausgeschlossen. Ein Kollisionsrisiko kann grundsätzlich im Bereich von an bestehende Straßen angrenzenden Feuchtgebiete und Gewässer, von denen die Gutbrod-Weiher nördlich Eitting und die Ausgleichsflächen in den Hangwiesen eine besondere Funktion für brütende, rastende und überwinternde Bestände der Arten Blässhuhn und Stockente haben („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 195-196). Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist für beide Arten jedoch ausgeschlossen aufgrund der in den beiden genannten Bereichen geringeren Verkehrserhöhung. Weiterhin gilt auch für die weiteren Bereiche, dass aufgrund der bestehenden Straßen und der weiten Verbreitung der beiden Arten bereits ein Kollisionsrisiko besteht und die projektbedingten Wirkungen nicht geeignet sind, dieses signifikant zu erhöhen. Es sind auch keine neuen, projektbedingten Konfliktsituationen erkennbar (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 195-196). Auch für den Zwergtaucher kommt es nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos durch den Kfz-Verkehr. Für diese Art finden sich keine Brutvorkommen und regelmäßig genutzten Durchzugs- oder Überwinterungshabitate im relevanten Umfeld von neuen Straßen bzw. solchen mit nennenswerter vorhabensbedingter Erhöhung des Verkehrsaufkommens Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene

Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 203)

Die Stockente gehört jedoch zu den Arten, gegen die selten, aber regelmäßig Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr gerichtet werden; es ist im Durchschnitt mit zwei Abschüssen pro Jahr zu rechnen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 15).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Aufgrund der festgestellten Vorkommen des Zwergtauchers und der damit verbundenen räumlichen Distanz sind keine erheblichen Störungen für die lokale Population zu erwarten, wie ausführlich in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.6, S. 203) beschrieben.

Sowohl Blässhuhn als auch Stockente sind als wenig störungsempfindliche und relativ ubiquitäre Arten einzustufen. Auch aufgrund der bereits bestehenden Störungen durch Verkehr und Flugbetrieb können erhebliche Störungen und damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der jeweiligen lokalen Populationen ausgeschlossen werden (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 197). Erhebliche Störungen der Stockente durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (pyroakustische Maßnahmen, „einfache Störungen“) sind ausgeschlossen. Diese Maßnahmen haben zwar eine störende Wirkung, nachhaltige Vergrämungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind jedoch ausgeschlossen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3, 15).

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für Blässhuhn und Stockente **erfüllt.** Vorhabensbedingte Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Zwergtauchers sind auszuschließen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 202). Die festgestellten Brutplätze des Zwergtauchers werden aufgrund der Entfernung anlagebedingt nicht von den vorhabensbedingten Wirkungen betroffen sein. Auch mittelbare Wirkungen auf mögliche Bruthabitate oder regelmäßig genutzte Rastplätze der Art sind ausgeschlossen. Dagegen werden

durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Überformung von Gewässern und ihrer Uferbereiche Fortpflanzungsstätten von Blässhuhn und Stockente unmittelbar zerstört. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Für die beiden Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen wie folgt erfüllt:

Art	Reviere
Blässhuhn	1
Stockente	3-4

3.9.3.4.3.11 Gefährdete Vogelarten der Stillgewässer

Die ökologische Gilde der gefährdeten Vogelarten der Stillgewässer fasst Arten zusammen, die bevorzugt an strukturreichen Stillgewässern brüten und im Gegensatz zu der vorherigen Gilde Gegenstand einer Roten Liste oder Vorwarnliste sind.

Zu der Gilde der gefährdeten Vogelarten der Stillgewässer werden folgende Arten gezählt:

Knäkente, Kolbenente, Krickente, Löffelente und Schnatterente.

Die fünf Arten sind Gegenstand der Roten Liste Bayern aufgrund zum Teil starker Bestandsabnahmen und Arealverluste oder einem kleinen Brutbestand mit starken Bestandsschwankungen als Folge von negativen Lebensraumveränderungen in Feuchtgebieten und an Stillgewässern. Die höchste landesweite und nationale Gefährdung hat die in Bayern „vom Aussterben bedrohte“ Knäkente, die Krickente gilt landesweit als „stark gefährdet“, Kolben-, Löffel- und Schnatterente als „gefährdet“.

2006 wurden im untersuchten Teil des Erdinger Mooses Kolbenente und Schnatterente als Brutvögel nachgewiesen. Als Brutplätze werden im Gebiet auch kleinere, aber immer strukturreiche Stillgewässer besiedelt. Die Schnatterente wurde als Brutvogel in kleinen Stillgewässern im NSG „Viehlaßmoos“ sowie zwei ehemaligen Abbaustellen nachgewiesen, die Kolbenente nutzt dagegen größere ehemalige Abbaugebiete als Brutplatz, wie z. B. den Stoibermühlsee. Aus den Vorjahren sind weiterhin Bruten von Knäkente, Krickente und Löffelente bekannt geworden. Die drei Schwimmenten können als unregelmä-

ßige Brutvögel bezeichnet werden, die als Brutplatz die Gutbrod-Weiher und Ausgleichsflächen in den Hangwiesen genutzt haben. Weiterhin liegen Brutnachweise aus dieser Gilde vom NSG „Eittinger Weiher“ vor.

Alle fünf Arten sind regelmäßige Durchzügler auf den Gewässern im Erdinger Moos, Krickente, Kolbenente und Schnatterente überwintern auch regelmäßig im Gebiet. Die Schnatterente erreicht hierbei bedeutende Winterbestände vor allem an den Gutbrod-Weihern (weitere Ausführungen zu Wintervögeln in „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, A.6 sowie „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 198-199, 202 und 204).

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Baubedingte Auswirkungen mit der Folge von Tötungen von Jungvögeln oder der Zerstörung von Gelegen sowie das Anlocken von Wasservögeln in das Baufeld sind aufgrund der festgestellten Verbreitung sowie fehlender geeigneter Habitate auf den Baufeldern ausgeschlossen.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit Flugzeugen ist für sämtliche Arten dieser Gilde ausgeschlossen. Knäk-, Krick-, Löffel- und Kolbenente sind nur bedingt zu den vogelschlagrelevanten Arten zu rechnen. Die regelmäßigen Flughöhen der hier behandelten Arten liegen unterhalb der tiefsten Überflüge mit ca. 120 Meter über dem Boden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 203 und 206). Die Schnatterente besitzt neben regelmäßigen Brutvorkommen von den hier behandelten Arten die größten Wintervorkommen in den vorhabensbedingt niedrig überflogenen Bereichen der Gutbrod-Weiher, des NSG „Eittinger Weiher“ und der Dorfen nördlich des Eittinger Weihers. Im Rahmen der Flughöhenmessungen wurde jedoch festgestellt, dass Flughöhen über 100 Meter bei dieser Art so selten sind, dass nicht von einer vorhabensbedingt signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Flugbetrieb auszugehen ist (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, A.6 S. 14-24).

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit dem Straßenverkehr ist für die fünf Arten ausgeschlossen. Als betroffene Bereiche kommen an bestehende Straßen angrenzende Feuchtgebiete und Gewässer, von denen die Gutbrod-Weiher nördlich Eitting, der Stoibermühlsee und die Ausgleichsflächen in den Hangwiesen eine besondere Funktion für brütende, rastende und überwinternde Bestände der hier behandel-

ten Wasservögel haben, in Betracht. Aufgrund des in den genannten Bereichen auf den vorhandenen Straßen bereits bestehenden Kollisionsrisikos, das sich entsprechend der geringeren Verkehrszunahme nicht wesentlich erhöht, ist jedoch eine signifikante Steigerung durch das Vorhaben ausgeschlossen. Es sind auch keine neuen, projektbedingten Konfliktsituationen erkennbar. In Zusammenhang mit der Kollisionsgefährdung durch Kfz-Verkehr wird auf die weiteren Ausführungen der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.6, S. 199-200, 203 und 205) verwiesen.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Alle fünf Arten gelten als wenig störungsempfindlich gegenüber akustischer Stimuli. Zwar können bei allen Wasservogelarten, und hier insbesondere bei überwinternden und durchziehenden Vögeln, optische Reize zu Flucht- und damit Meidungsreaktionen führen. Die hier zu bewertenden Störungen, insbesondere Überflüge, bestehen aber im Umfeld des Flughafens bereits als Auswirkungen des derzeitigen Flugbetriebs, zudem haben sich bereits Gewöhnungseffekte eingestellt. Relevante Störungen durch den Flugbetrieb sind nicht zu erwarten („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 201, 203, 206). Weiterhin liegen weder regelmäßig noch unregelmäßig genutzte Brutplätze oder Durchzugs- und Überwinterungsgebiete der hier behandelten Arten im Wirkbereich des Baufeldes oder von erheblichen Auswirkungen betriebsbedingter oder verkehrsbedingter Störungen.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Wie in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung nachvollziehbar dargelegt, werden aktuell oder in früheren Jahren genutzte Brutplätze der hier behandelten Wasservogelarten aufgrund ihrer Entfernung vom Flughafengelände von den anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens nicht betroffen sein („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 199 und S. 202, 205 sowie Karte Nr. 12). Bei den regelmäßig genutzten Durchzugs- und Überwinterungsstätten handelt es sich weitgehend um die mit den Brutstätten identischen Gewässer.

3.9.3.4.3.12 Arten großer Stillgewässer

Die Wasservögel dieser Gilde bevorzugen im Erdinger Moos im Gegensatz zu den oben behandelten Arten in der Regel größere Stillgewässer mit einer ausreichend großen Wasserfläche. Brutvorkommen dieser Wasservögel werden deshalb weitgehend an den

Gutbrod-Weihern, im NSG „Eittinger Weiher“ sowie sporadisch auch an weiteren großen Abbaugewässern festgestellt.

Zu dieser Gilde werden folgende Arten gezählt (die Kolbenente wird im Gegensatz zur Artenschutzrechtlichen Betrachtung nicht dieser, sondern der vorangegangenen Gilde zugeordnet):

Graugans, Haubentaucher, Höckerschwan, Reiherente und Tafelente.

Die Arten der großen Stillgewässer sind landesweit und bundesweit nicht Gegenstand der Roten Liste und werden auch nicht auf den jeweiligen Vorwarnlisten geführt. Die Bestände der hier behandelten Arten sind mit Ausnahme der Tafelente gleichbleibend oder zunehmend.

Die Graugans, die zu dem im EKG vorkommenden Arten dieser Gilde gehört, war ursprünglich keine in Deutschland heimische, wildlebende Vogelart i. S. d. Art. 1 der Vogelschutz-RL. Auch stammen die in Bayern brütenden Graugänse wohl allesamt aus Gefangenschaft (vgl. Artensteckbrief des LfU). Da sich jedoch nach neueren Forschungsergebnissen die Art auch außerhalb ihres ursprünglichen Verbreitungsgebietes in Freiheit seit 25 Jahren regelmäßig fortpflanzt und deshalb, sofern nicht im Einzelfall das Gegenteil nachweisbar ist, als „wildlebend“ anzusehen ist, geht das Luftamt vorsorglich von der Anwendbarkeit der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG auf die Graugans aus. Für die Bestände im Erdinger Moos ist der Nachweis des „nicht wildlebend“ nicht zu führen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Baubedingte Auswirkungen mit der Folge von Tötungen von Jungvögeln oder der Zerstörung von Gelegen sowie das Anlocken von Wasservögeln in das Baufeld können aufgrund der festgestellten Verbreitung sowie fehlender geeigneter Habitate auf den Baufeldern ausgeschlossen werden.

Die Vogelarten Haubentaucher, Höckerschwan, Reiherente und Tafelente gelten als kaum vogelschlagrelevant und bewegen sich im Luftraum grundsätzlich in Bereichen unter 100 Meter Höhe, so dass hier von keinem erhöhten Kollisionsrisiko durch vorhabensbedingte Wirkungen des Luftverkehrs auszugehen ist. Für die Graugans ergaben die Flughöhenmessungen eine mögliche Überschneidung mit den minimalen Überflughöhen von z. B. etwa 120 Meter Höhe im Landeanflug über den Gutbrod-Weihern („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Karte Nr. A.6.2). Insgesamt ist aber nur mit vereinzelten Todesfällen zur rechnen, die sich noch im Rahmen des allgemeinen Mortalitätsrisikos für die Art in einem

bereits stark von der Infrastruktur geprägten Raum halten. Das Luftamt schließt sich daher in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde der Einschätzung der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.6, S. 205-206) an, dass es auch für diese Art nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt.

Eine signifikante Steigerung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit Kfz-Verkehr ist für sämtliche Arten ausgeschlossen. Die Arten Haubentaucher, Höckerschwan, Reiherente und Tafelente brüten, rasten oder überwintern nicht im relevanten Umfeld neuer Straßen oder von Straßen mit nennenswerter Verkehrserhöhung, wo es verhaltensbedingt oder aufgrund der Zerschneidung von Lebensräumen zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kfz-Verkehr kommen könnte. Dies gilt auch für die Graugans, die allerdings verhaltensbedingt einem höheren Risiko ausgesetzt ist. So werden Jungvögel von den Altvögeln aufgrund der funktionalen Trennung von Brut- und Nahrungshabitaten meist über Land und hier auch über längere Strecken geführt. Des Weiteren suchen Graugänse, auch im Trupp, in unmittelbarer Straßennähe nach Nahrung. Entsprechende Straßenabschnitte mit einem erhöhten Gefahrenrisiko sind auch im EKG des Erdinger Mooses vorhanden. Die vorhabensbedingten Wirkungen, wie die vorhabensbedingt prognostizierte Erhöhung des Kfz–Verkehrs um ca. 30 %/Tag auf der Gemeindeverbindungsstraße Eittingermoos-Berglern („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 157-158), lassen zunächst eine erhöhte Möglichkeit der Kollisionsgefahr für die Graugans vermuten. Jedoch hat die Graugans das Erdinger Moos und speziell die Gutbrod-Weiher trotz der bestehenden Straßen erfolgreich und mit zunehmenden Beständen besiedelt. Es ist deshalb nach Überzeugung des Luftamts nicht davon auszugehen, dass bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 2.100 Kfz/Tag, die also immer noch als „sehr schwach befahren“ zu bewerten sind, das Risiko über einzelne Individuenverluste hinausgeht.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Alle fünf Arten gelten als wenig störungsempfindlich gegenüber akustischer Stimuli. Zwar können bei allen Wasservogelarten, und hier insbesondere bei überwinternden und durchziehenden Vögeln, optische Reize zu Flucht- und damit Meidungsreaktionen führen. Die hier zu bewertenden Störungen, insbesondere Überflüge, bestehen aber im Umfeld des Flughafens bereits als Auswirkungen des derzeitigen Flugbetriebs, zudem haben sich bereits Gewöhnungseffekte eingestellt („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 206). Relevante Störungen durch den Flugbetrieb sind ausgeschlossen. Weiterhin liegen weder regelmäßig noch unregelmäßig genutzte Brutplätze oder Durchzugs- und Überwinterungsgebiete der

hier behandelten Arten im Wirkbereich des Baufeldes oder von erheblichen Auswirkungen betriebsbedingter oder verkehrsbedingter Störungen.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Die festgestellten oder möglichen Bruthabitate sowie die regelmäßig genutzten Durchzugs- und Überwinterungshabitate der hier behandelten Arten sind aufgrund der Entfernung vom Flughafengelände weder von Flächeninanspruchnahmen noch von sonstigen projektbedingen Wirkungen betroffen. Eine Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb ausgeschlossen.

3.9.3.4.3.13 Vogelarten der Talauen-Niedermoorlandschaft mit Gehölzkomplexen

In dieser Gruppe werden Singvögel zusammengefasst, die Komplexlebensräume in strukturreichen Feuchtgebieten der Niedermoore und Flusslandschaften besiedeln und dabei einen gewissen Anteil an Bäumen und Gehölzen in ihrem Brutrevier als Nist-, Deckungs- oder Nahrungshabitat und Singwarten nutzen.

Als Brutvogelarten, die dieser Gilde zugeordnet werden können, wurden im EKG festgestellt:

Beutelmeise, Blaukehlchen, Nachtigall, Schlagschwirl und Schilfrohrsänger.

Bis auf die Nachtigall sind alle der hier behandelten Singvogelarten Gegenstand der Roten Liste oder der Vorwarnliste in Bayern oder Deutschland. Beutelmeise und Schlagschwirl sind landesweit „gefährdet“, der Schlagschwirl gilt im Naturraum sogar als „stark gefährdet“. Bundesweit sind beide Arten nicht Gegenstand der Roten Liste. Beide Arten zeigen sowohl langfristig als auch kurzfristig Bestandszunahmen, europaweit gelten die Bestände als „gleichbleibend“. Der Schlagschwirl ist in Bayern weit aber selten verbreitet. An der Mittleren Isar ist neben einem landesweiten Verbreitungsschwerpunkt auch eines der südlichsten Dichtezentren und regelmäßigen Brutgebiete. Das Vorkommen an der Isar steht mit großer Wahrscheinlichkeit mit den Beständen im Erdinger Moos in Wechselbeziehungen. Eine ähnliche landesweite Verbreitung, mit Schwerpunkten in den Auen der großen Flüsse, zeigt auch die Beutelmeise. Bei dieser Art sind weiterhin die aktuellen Angaben zu Bestandsrückgängen in Mitteleuropa zu berücksichtigen. Das Blaukehlchen ist regional, landesweit und national eine Art der Vorwarnliste. Nach starkem Bestandsrückgang im letzten Jahrhundert nehmen die Bestände teilweise stark zu mit Ausbreitung des Vorkommens aufgrund der Besiedlung von Sekundärlebensräumen. Die höchste landesweite Gefährdung hat der „vom Aussterben bedrohte“ Schilfrohrsänger aufgrund des seltenen Vorkommens an wenigen Stellen und der engen ökologischen Bin-

dung. Im Naturraum „Tertiär-Hügelland und voralpine Schotterplatten“ gilt die Art aufgrund der größeren Vorkommen im unteren Isartal nur als „stark gefährdet“. Nach starken Bestandsrückgängen sind die nationalen wie die europäischen Bestände gleichbleibend. Die Nachtigall gehört in dieser Gilde zu den nicht gefährdeten Arten und ist nicht Gegenstand einer Vorwarnliste. Ihre Bestände sind deutschlandweit gleichbleibend oder sogar leicht zunehmend. In Bayern gilt die Art allerdings als seltener Brutvogel und besitzt mit dem Erdinger Moos und der Mittleren Isar hier ihre südliche, regelmäßige Verbreitungsgrenze.

Innerhalb des untersuchten Gebietes wurde die überwiegende Anzahl der Vorkommen der behandelten Arten im östlichen NSG „Viehlaßmoos“ und an den Tümpeln der Ausgleichsflächen in den Hangwiesen nachgewiesen, also in den Räumen mit der höchsten Bodenfeuchtigkeit sowie Strukturkomplexen mit Gehölzen und Bäumen. Ausschließlich in diesen beiden Gebieten wurden Beutelmeise, Nachtigall und Schilfrohrsänger nachgewiesen. Der Schlagschwirl konnte zusätzlich im NSG „Eittinger Weiher“ als Brutvogel erfasst werden, ferner ein Revier der Beutelmeise an den Gutbrod-Weihern. Das Blaukehlchen zeigt von den hier behandelten Arten die weiteste Verbreitung und ist auch ungleich häufiger, was Revierdichte und Revieranzahl angeht. Die Art findet sich mit Ausnahme eines Revieres in der Lüsse ebenfalls ausschließlich im Osten des EKGes. Hier sind die Schwerpunkte des Vorkommens in den Hangwiesen, an der Dorfen und im NSG „Eittinger Weiher“ sowie an den Gutbrod-Weihern und vor allem im östlichen Teil des NSG „Viehlaßmoos“. So zeigt auch diese Art eine enge Bindung an feuchte bis nasse Böden und damit an entsprechend strukturierte Feuchtgebiete, Abbaugebiete sowie künstliche und naturnahe Fließgewässer.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Mögliche Tötungen im Rahmen der Baufeldfreimachung werden dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 28; Maßnahme F-V-11). Im Übrigen sind keine baubedingten Tötungen zu besorgen, da nicht von einer Ansiedlung der Arten während der Bauzeit auf den Baufeldern mangels geeigneter Habitate auszugehen ist.

Es ist für diese Arten auch in niedrig überflogenen Räumen nicht zu befürchten, dass sie in kollisionsgefährdete Höhenbereiche gelangen. Die hier behandelten Arten bilden zu keiner Jahreszeit größere Schwärme und ihre Flughöhen liegen meist in Höhen der Kraut-, Strauch- und Baumschicht.

Eine signifikante Steigerung des Tötungsrisikos für die Arten durch Kollisionen mit Kfz-Verkehr kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Mit der Flughafen Tangente Ost (St 2580) und der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Eittingermoos-Berglern sind zwei Straßen von vorhabensbedingten Verkehrserhöhungen betroffen, die in den Verbreitungsschwerpunkten der hier behandelten Arten liegen. So durchschneidet die St 2580 die Feuchtgebiete der Hangwiesen mit Brutvorkommen von Beutelmeise, Blaukehlchen und Schilfrohrsänger. Bei der Beutelmeise ist nicht auszuschließen, dass es zu regelmäßigen Wechseln beidseits der St 2580 kommen kann, da sie sich zur Nahrungssuche bevorzugt in Bäumen und deren Kronen aufhält; diese Querungen finden dann aber grundsätzlich in Höhen statt, die nicht im erheblich kollisionsgefährdeten Querschnitt liegen werden. Für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger ist aufgrund ihrer Lebensweise, der technischen Ausführung der St 2580 sowie der Habitatausbildung beidseits des Straßendammes ausgeschlossen, dass es aufgrund der bau- und betriebsbedingten Verkehrserhöhung zu einer deutlichen Erhöhung des Kollisionsrisikos kommt. Die St 2580 hat im Bereich der Hangwiesen zwar einen hohen aufgedämmten Trassenverlauf, der dicht bepflanzt ist. Autobahnnah befindet sich allerdings ein großer Durchlass, der die Flächen rechts und links der Straße verbindet. Zudem ist bei diesen Arten nicht von einem regelmäßigen Wechsel zwischen den Gewässerlebensräumen beidseits der Straße auszugehen, da sie während der Brutzeit eine enge Bindung an ihren Lebensraum und relativ kleine Reviergrößen haben. Geeignete und zusammenhängende Röhrichtbestände sind beidseits der St 2580 durch Grünland getrennt, so dass die bestehende Habitatausstattung beiderseits der Straße in Kombination mit der Trassenführung einen Wechsel zwischen den beiden Straßenseiten nicht fördert.

Der zweite Verbreitungsschwerpunkt liegt mit den Gutbrod-Weihern unmittelbar südlich der oben genannten Gemeindeverbindungsstraße. Betroffen wäre hier vor allem das Blaukehlchen. Aufgrund der intensiven ackerbaulichen Nutzung nördlich der Straße mit weniger geeigneten Habitaten erscheinen regelmäßige Querungen durch das Blaukehlchen wenig wahrscheinlich. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Straße auch im Planungsfall noch als „schwach befahren“ zu bewerten ist. Eine deutliche Erhöhung des vorhabensbedingten Kollisionsrisikos ist auch an den Gutbrod-Weihern nicht anzunehmen.

Vorkommen des Schlagschwirls und der Nachtigall konnten nicht in Räumen oder an Straßen mit nennenswerten vorhabensbedingten Auswirkungen festgestellt werden.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Baubedingte Störungen mit dauerhaft negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen

Population sind aufgrund der geringen Störempfindlichkeit des Blaukehlchens, das im EKG z. B. in aktiven Abbaugebieten siedelt, sowie für die übrigen Arten aufgrund der Verbreitung deutlich außerhalb der Baufelder ausgeschlossen.

Erhebliche Störungen durch den Flugbetrieb mit negativen Auswirkungen auf die lokalen Populationen der hier behandelten Arten sind ausgeschlossen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 209-210). Die Einwendung, bei den Wirkfaktoren werde der Fluglärm unzureichend bewertet, obwohl in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung für bestimmte Vogelarten (u. a. die Beutelmeise, Schilfrohrsänger und Schlagschwirl) eine Störungs- bzw. Lärmempfindlichkeit angenommen wird, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148). Es wird auf die Ergebnisse der Analyse der Lärmstudie („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang F.1, S. 7-14) verwiesen. Demnach können erhebliche Auswirkungen durch Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten ausgeschlossen werden.

Die Arten Nachtigall, Schlagschwirl und Schilfrohrsänger wurden aufgrund ihrer Bewertung als „hoch empfindliche Arten“ oder „empfindliche Arten“ gem. der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (KIfL 2010) in dem Gutachten „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München untersucht. Aufgrund der nachvollziehbar dargestellten prognostizierten mittleren Pausenzeiten für den Planungsfall in den jeweiligen Vorkommensgebieten der betroffenen Arten können erhebliche Beeinträchtigungen weitgehend ausgeschlossen werden (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München, S. 34, S. 35-36, S. 44). Die Beutelmeise hat nach KifL (2010) eine schwache Lärmempfindlichkeit, so dass erhebliche Beeinträchtigungen als Folge des Fluglärms auch für diese Art ausgeschlossen werden können.

Die hier behandelten Arten gelten als schwach lärmempfindlich gegenüber Straßenlärm mit Effektdistanzen von 200 Meter für die beiden Arten Blaukehlchen und Nachtigall sowie 100 Meter für Beutelmeise, Schilfrohrsänger und Schlagschwirl. Für Nachtigall und Schlagschwirl können vorhabensbedingt Störungen aufgrund der Verbreitung im untersuchten Gebiet weitgehend ausgeschlossen werden. Die vorhabensbedingten Verkehrserhöhungen von unter 10 % auf der an das NSG „Viehlaßmoos“ angrenzenden BAB A 92 begründen keine erhebliche Störung (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle

artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 209). Wie oben beschrieben, sind nennenswert die Hangwiesen von vorhabensbedingten Wirkungen des Kfz-Verkehrs betroffen. Innerhalb der oben angegebenen Effektdistanzen ist mit einem Brutvorkommen der Beutelmeise mit ca. zwei Revieren, des Blaukehlchens mit ca. sieben Revieren und des Schilfrohrsängers mit einem Revier zu rechnen. Hier kann es zu Störungen während der Bau- und Betriebsphase kommen, die mit einer Minderung der Habitateignung für Vogelarten in den Hangwiesen verbunden sein können („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 209-210); dies gilt insbesondere für den Schilfrohrsänger, für den nur zwei Reviere im EKG festgestellt wurden. Eine erhebliche Störung i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist aber ausgeschlossen. Trotz der Veränderung des Verkehrsaufkommens auf der St 2580 kommt es zu keiner Änderung der Verkehrsmengenklasse (10.001 bis 20.000 Kfz/Tag); diese wird in der KlfL-Studie aber als Maßstab für die Bewertung der Beeinträchtigung von Arten verwendet, für die Effektdistanzen als Beurteilungsparameter herangezogen werden. Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass bezogen auf die Auswirkungen durch Effektdistanzen bereits Vorbelastungen bestehen. Im Vergleich der vorhabensbedingten Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der St 2580 mit der bestehenden Vorbelastung wirken die möglichen zusätzlichen Habitatminderungen nicht erheblich auf die lokalen Populationen der hier behandelten Vogelarten. Dies gilt auch für den Schilfrohrsänger, von dem mit einem Revier 50 % des festgestellten Bestandes im EKG in einer Entfernung von gut 100 Metern, also knapp außerhalb der artspezifischen Effektdistanz, liegt.

Da die Ausführungen analog auch für weitere Straßen mit vorhabensbedingt deutlich geringeren Veränderungen der Verkehrsstärke gelten, wie z. B. für den Bestand des Blaukehlchens an den Gutbrod-Weihern, sind erhebliche Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der fünf behandelten Vogelarten nicht zu erwarten.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für das Blaukehlchen **erfüllt.** Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Beseitigung von Vegetationsstrukturen und Überformung des Vorflutgrabens Nord wird ein Brutplatz des Blaukehlchens unmittelbar zerstört. Die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird im räumlichen Zusammenhang nicht weiter erfüllt (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Im Übrigen sind aufgrund der räumlichen Entfernung der festgestellten Reviere zu dem Vorhaben keine weiteren der hier behandelten Arten unmittelbar oder mittel-

bar von vorhabensbedingten Wirkungen mit der Folge der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten betroffen.

Die Einwendung, die in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung angenommene baubedingte Störung mit dem vorübergehenden Funktionsverlust einiger Habitate könne für die Arten Beutelmeise, Schlagschwirl und Schilfrohrsänger zu dauerhaften negativen Auswirkungen kommen, weil ein Ausweichen fachlich nicht unterstellt werden könne, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 159). Tatsächlich geht die Artenschutzrechtliche Betrachtung von einem temporären Ausweichen der drei Arten in trassenfernere Bereich aus; dies bezieht sich jedoch auf die temporären baubedingten Störungen als Folge des zeitlich auf die Bauphase befristeten Andienungsverkehrs auf der FTO im Funktionsraum 09 – den Hangwiesen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 209). Die vorhabensbedingte Verkehrszunahme während der Bauzeit führt im Vergleich zum Prognosenullfall jedoch zu keiner Erhöhung der Verkehrsmengenklasse, die wiederum nach Anwendung der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (KlfL 2010) eine Erweiterung der artspezifischen Effektdistanzen zur Folge hätte. Erhebliche, d. h. dauerhafte Wirkungen als Folge des vorhabensbedingten Baustellenverkehrs auf der FTO können aufgrund der bestehenden Vorbelastungen und des prognostizierten Verkehrsaufkommens ausgeschlossen werden.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen des LBP, insbesondere solche mit dem Ziel der Wiederherstellung und Entwicklung von Lebensräumen wiesenbrütender Vogelarten oder extensiv genutzter Mahdwiesen, kommt es für Beutelmeise, Blaukehlchen und Nachtigall vor allem im östlichen und nördlichen Teil des NSG „Viehlaßmoos“ sowie für den Schlagschwirl im NSG „Oberdinger Moos“ nicht zu Zielkonflikten, da die FMG im Rahmen der 2. Antragsänderung die festgestellten Maßnahmen optimiert hat mit dem Ziel der Erhaltung und Entwicklung von funktionalen Habitatelementen für Vogelarten der Komplexlebensräumen aus Feuchtgehölzen, Hochstauden- und Röhrichtbeständen. Die Einzelheiten ergeben sich aus der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 20-22, 26-27 und 31-32). Nach Überzeugung des Luftamts und der höheren Naturschutzbehörde ist eine Verwirklichung des Verbotstatbestandes ausgeschlossen.

Die Einwendung, dass Arten der Gehölz- bzw. Saumstrukturen wie Nachtigall und Blaukehlchen im Viehlaßmoos tatsächlich durch die im Zuge der Kompensationsmaßnahmen geplanten Gehölzrücknahmen negativ betroffen seien und den ökologischen Ansprüchen der Arten nicht Rechnung getragen werde, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 100089, S. 31).

Für das Blaukehlchen ist der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten als Folge projektbedingter Wirkungen wie folgt erfüllt:

Art	Reviere
Blaukehlchen	1

3.9.3.4.3.14 Wiesenbrüter

Die hier behandelten Vogelarten nutzen bevorzugt Feucht- und Nassgrünländer mit unterschiedlicher struktureller Ausstattung, aber immer mit weitgehend kulissefreiem Horizont als Brut- und Aufzuchthabitat; Kiebitz und Großer Brachvogel brüten im Erdinger und der Kiebitz auch im Freisinger Moos mittlerweile überwiegend auf Ackerflächen. Zu der Gruppe der Wiesenbrüter werden die folgenden sieben Arten gezählt, die als Brutvögel aktuell oder in den letzten Jahren im nördlichen Erdinger Moos nachgewiesen wurden:

Bekassine, Braunkehlchen, Grauammer, Großer Brachvogel, Kiebitz, Wachtelkönig und Wiesenpieper.

Die Bekassine und der Große Brachvogel gelten in Deutschland, Bayern und regional als „vom Aussterben bedroht“. Die bundesweiten Bestände der beiden Arten sind von einer „starken Abnahme“ betroffen, für den Großen Brachvogel gilt dies insbesondere für die Bestände in Süddeutschland. Der Kiebitz gilt aufgrund der anhaltenden sehr starken Bestandsabnahme bundes- und landesweit sowie regional „als stark gefährdete“ Vogelart. Das Braunkehlchen ist bundesweit als „gefährdet“ und landesweit als „stark gefährdet“ eingestuft, im Naturraum im Hinblick auf das extrem stark zurückgegangene Angebot von als Bruthabitat geeigneten Wiesen sogar als „vom Aussterben bedroht“. Aus dem gleichen Grund gilt der Wiesenpieper regional als „stark gefährdet“, während er bundes- und landesweit nur eine Art der Vorwarnliste ist. Während die Grauammer bundesweit als „gefährdete“ Vogelart gilt, wird sie in Bayern und regional als „vom Aussterben bedrohte“ Vogelart geführt. Der Wachtelkönig ist weltweit eine Art der Vorwarnliste und gilt bundesweit als „stark gefährdet“; in Bayern und dem betroffenen Naturraum ist der Wachtelkönig

eine „vom Aussterben bedrohte“ Vogelart. Aufgrund der starken und langfristigen Bestandsrückgänge sind alle Arten dieser Gilde als besonders empfindlich gegenüber vorhabensbedingten Auswirkungen anzusehen; bei den Arten Bekassine, Großer Brachvogel, Kiebitz und Wiesenpieper hält der negative Trend aktuell noch an.

Von den hier behandelten Arten kann die Bekassine auch strukturreiche Feuchtgebiete nutzen. Entscheidend sind ein ausreichender Anteil an Offenland und nasse bis feuchte Bodenverhältnisse bei gleichzeitig extensiver Nutzung. Bei den Erhebungen 2006 wurde territoriales Verhalten einer Bekassine in einer Nasswiese im östlichen Teil des NSG „Viehlaßmoos“ festgestellt, wo die Art als ehemaliger Brutvogel gilt. Entsprechend des Methodenstandards wird für die Schnepfenart in den Planunterlagen (vgl. Artenschutzrechtliche Betrachtung, Kapitel 4.2.7, S. 212) ein Brutvorkommen angegeben, wenngleich eine tatsächliche Brut aber wenig wahrscheinlich ist. Hiergegen bestehen keine fachlichen oder rechtlichen Bedenken.

Für das Braunkehlchen bestand in den letzten Jahren mehrfach Brutverdacht in den extensiv genutzten Wiesen der Ausgleichsflächen in den Hangwiesen. Nach Angaben der ASK des LfU können weiterhin die Wiesen in der Lüsse als ehemaliges und unregelmäßiges Brutgebiet für das Braunkehlchen bewertet werden. So wird ein „wahrscheinliches Brüten“ von einem Paar für das Jahr 1996 und ein „mögliches Brüten“ in 2006 angegeben. Mit der gleichen Nachweiskategorie wird ein Nachweis von einem Paar aus 2007 aus dem nördlichen Schwaigermoos sowie 1997 im östlichen NSG „Viehlaßmoos“ und aus 1998 und 2006 für die Gutbrodweiher geführt. Weitere Angaben zu Brutvorkommen aus der Zeit vor 1990 beziehen sich auf die Grünschwaige, das Viehlaßmoos und die Langwiesen. Auf den Flughafenwiesen bestand 2010 erstmals seit Beginn der avifaunistischen Erhebungen im Jahr 2006 Brutverdacht auf zwei Flächen auf der Südbahn. Nach Auswertung der aufgeführten Daten ist ein unregelmäßiges Brüten des im Naturraum „vom Aussterben bedrohten“ Singvogels in Räumen mit einem geeigneten Angebot an strukturreichen Wiesen und Brachen, aber auch auf den Flughafenwiesen nicht auszuschließen.

Wie das Braunkehlchen, so ist auch der Wiesenpieper außerhalb der Mittelgebirge und der voralpinen Moore nur sehr lückig verbreitet, was insbesondere auch für das tertiäre Hügelland und die Isar-Inn-Schotterplatten gilt. Die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.7, S. 212) gibt für die Art einen Brutverdacht in mehreren Jahren für die Ausgleichsflächen in den Hangwiesen an. Weiterhin wurde bei den Erfassungen 2006 ein mögliches Brutrevier in den Grünländern des Eittingermooses ermittelt. Zusätzliche Nachweise für die fachliche Bewertung des Status der Art im EKG sind der ASK des LfU zu entnehmen. Ein „wahrscheinliches Brüten“ wird 1996 für ein Brutpaar in der Lüsse an-

gegeben. „Möglicherweise brütend“ wird der Pieper aus den Jahren 1997 und 2001 für die Hangwiesen und 1997 aus dem östlichen Viehlaßmoos gemeldet. Weitere Meldungen zu einem möglichen Brüten der Art im nördlichen Erdinger Moos aus der Zeit vor 1990 beziehen sich auf das NSG „Viehlaßmoos“. Ebenso wie das Braunkehlchen ist daher der Wiesenpieper als unregelmäßiger Brutvogel der offenen und halboffenen Landschaft mit gut strukturierten Grünländern auf meist feuchten Standorten anzusehen.

Aktuell sind die Brutvorkommen der Grauammer im nördlichen Erdinger Moos auf die Flughafenwiesen beschränkt. Die Bestandssituation und –entwicklung der Graummer im VSG „Nördliches Erdinger Moos“ ist unter C.III.3.9.2.3.3.4.3 ausführlich beschrieben.

Die Bewertung des Status für den Wachtelkönig im nördlichen Erdinger Moos gestaltet sich aufgrund der vorliegenden Daten sowie der Populationsdynamik bei dieser Art schwierig. Die verfügbaren Daten sind unter C.III.3.9.2.3.3.4.7 dieses Beschlusses ausführlich wiedergegeben. Aus den dort beschriebenen Gründen geht das Luftamt in Abweichung von der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.7, S. 213), die ein diskontinuierliches Auftreten der Art im nördlichen Erdinger Moos annimmt, in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung der Ökologie der Art und der Nachweise seit 2006 für die Lüsse und das Viehlaßmoos von einem Lebensraum mit wichtiger Funktion im Gesamtzusammenhang der Fortpflanzungsökologie, der aber nicht zu den Kernlebensräumen der Art gehört, aus. Unter Einbeziehung der Untersuchungen aus 2010 muss für die Lüsse von einem regelmäßigeren Vorkommen mit jeweils mehreren Rufern ausgegangen werden und als Folge von durchschnittlichen Abundanzen und zumindest bedingt von einer ausreichenden Habitatqualität.

Aktuell sind die Brutvorkommen des Großen Brachvogels außerhalb der bestehenden Flughafenwiesen nur noch auf Einzelpaare beschränkt. Das Vorkommen auf den Flughafenwiesen kann die absoluten Verluste der Art auf den außerhalb des Flughafenzauns gelegenen Flächen seit 1980 nicht vollständig kompensieren („Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ 2010“ vom Juli 2010 der BioConsult). Die Bestandssituation und –entwicklung des Großen Brachvogels auf dem Flughafengelände sowie in anderen Teilen des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ ist unter C.III.3.9.2.3.3.4.2 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben. Außerhalb des Vogelschutzgebiets beschränken sich die Brutvorkommen im Wesentlichen auf die Wiesenbrütergebiete bei Langenpreising und Zustorf.

Im Gegensatz zum Großen Brachvogel besiedelt der Kiebitz neben den Flughafenwiesen auch die offenen landwirtschaftlichen Flächen außerhalb des Flughafens in teilweise nen-

nenswerter Zahl. Als Brutplatz werden dort überwiegend offene Ackergebiete, teilweise in kolonieartiger Klumpung genutzt. Die Bestandssituation und –entwicklung des Kiebitzes auf dem Flughafengelände sowie in anderen Teilen des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ ist unter C.III.3.9.2.3.3.4.1 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben. Im übrigen Erdinger Moos als Bezugsraum der lokalen Population sind Brutvorkommen in den Wiesenbrütergebieten bei Langenpreising und Zustorf belegt; auch außerhalb dieser Gebiete ist entsprechend den Verhältnissen im Vogelschutzgebiet von einer Verbreitung auf landwirtschaftlichen Flächen auszugehen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Arten Grauammer, Großer Brachvogel und Kiebitz **erfüllt**.

Bekassine, Braunkehlchen und Wiesenpieper

Bau- oder anlagebedingte Tötungen von Individuen dieser Arten sind ausgeschlossen. Innerhalb der Baufelder sind weder regelmäßige noch sporadische Brutvorkommen bekannt. Mangels geeigneter Bruthabitate wird es auch nicht zu einer Ansiedlung der hier behandelten Arten während der Bauzeit kommen.

Aufgrund der Lebensweise der drei Arten ist ausgeschlossen, dass es aufgrund flugbetriebsbedingter Kollisionen zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt.

Potenzielle Vorkommen der hier behandelten Arten liegen nur teilweise in Räumen mit einem vorhabensbedingt erhöhten Verkehrsaufkommen, wie z. B. den Hangwiesen. Aufgrund der Lage der potenziell genutzten Brutplätze ist nicht mit einer regelmäßigen Querung der Straßen und damit mit einer erhöhten Kollisionsgefahr zu rechnen. Ferner kommen die Arten vor allem im Offenland vor und zeigen keine kollisionsgefährdeten Verhaltensweisen oder Raumnutzungsmuster.

Grauammer

Diese Art ist ein Bodenbrüter, die ihr Nest in dichter Vegetation anlegt und als ortstreu gilt. Tötungen und die Zerstörung von Gelegen im Bereich des anlagebedingt betroffenen Ostkopfes der Nordbahn werden dadurch vermieden, dass die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit, die für diese Art vom 01.05. bis zum 15.08. anzusetzen ist, durchgeführt wird (Maßnahme F-V-11). Eine Ansiedlung auf den geräumten Baufeldern ist wegen fehlender dichter Vegetation für die Nestanlage ausgeschlossen.

Aufgrund der Lebensweise der Grauammer ist ausgeschlossen, dass es aufgrund flugbetriebsbedingter Kollisionen zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt.

Zu den betriebsbedingten Wirkungen des Flughafenbetriebes mit der Möglichkeit einer Zerstörung von Gelegen oder Tötung von Individuen gehört auch das Flächenmanagement und hier besonders der Sicherheitsschnitt, der auf Teilen der Flughafenwiesen der 3. Start- und Landebahn wegen vorrangiger flugbetriebs- und sicherheitstechnischer Vorgaben während der Brutzeit im Mai erfolgen muss („Stellungnahme der FMG zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall“ vom 31.01.2010, Kapitel 6.1 und 6.2). Es ist nicht auszuschließen, dass die von einem Sicherheitsschnitt im Mai betroffenen Wiesen auch von der Grauammer zur Brut genutzt werden. Durch die Maßnahme FK-A-1 und zusätzliche Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass Tötungen im Rahmen von Bewirtschaftungsmaßnahmen soweit wie möglich vermieden werden; aus Gründen der Gewährleistung der Flugsicherheit ist dies aber nicht in vollem Umfang möglich.

Die Straßenneubauten in Entfernungen von ca. 150 bis 500 Metern zu den bestehenden Flughafenwiesen Nord sind nicht geeignet, das Kollisionsrisiko für die Art signifikant zu erhöhen. Mit dem Neubau der St 2584, der ED 5 und des Südrings werden sich vorhabensbedingt mehr Straßen in der Nähe der Brutvorkommen der Grauammer im Bereich des Ostkopfes der Nordbahn befinden. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist aufgrund der Lebensweise der Art jedoch nicht zu erwarten, zumal der von der Grauammer überwiegend genutzte Lebensraum innerhalb des Flughafenzauns auf den für die Art augenscheinlich geeigneten Flughafenwiesen liegt. Zu regelmäßigen Querungsversuchen der oben aufgeführten Straßen wird es nicht kommen, da jenseits keine günstigen Habitate vorhanden sind und die beobachteten Aktionsräume der Ammer bis an den Flughafenzaun, aber kaum darüber hinaus reichen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 216).

Wachtelkönig

Der Verbotstatbestand der Tötung ist für den Wachtelkönig nicht erfüllt. Der Wachtelkönig ist ein Bodenbrüter, dessen Junge zwar Nestflüchter sind, sich aber bei Störungen wie z. B. Mahd vor allem in hohen Grasbeständen verstecken und nicht flüchten. Gleiches gilt auch für mausernde adulte Tiere im Juli und August. Da 2009 im Bereich des Baufeldes rufende Vögel erfasst wurden, besteht zumindest in Abhängigkeit von dem periodischen

Auftreten der Art im Nördlichen Erdinger Moos die Möglichkeit der Tötung von Individuen während einer Baufeldfreimachung in der Brut- oder Mauserzeit. Gleiches gilt für Baumaßnahmen während der Brutzeit, wenn sich auf dem Baufeld geeignete Wiesen- oder Brachestrukturen in ausreichendem Umfang entwickeln können. Durch die Maßnahme F-V-11 wird jedoch die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung für den Wachtelkönig wirksam vermieden.

Aufgrund der Lebensweise des Wachtelkönigs ist ausgeschlossen, dass es aufgrund flugbetriebsbedingter Kollisionen zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos kommt.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos im Straßenverkehr ist aufgrund der Lage von potenziellen Nisthabitaten des Wachtelkönigs ebenfalls nicht zu erwarten. Hinzu kommt, dass sich die Art bevorzugt in ausreichender Deckung aufhält und das Queren offener Flächen zur Vermeidung von Prädation meidet (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 216).

Großer Brachvogel

Der Große Brachvogel ist ein Bodenbrüter. Das Zerstören von Gelegen oder das Töten von Jungvögeln durch eine Baufeldfreimachung während der Brutzeit wird jedoch durch eine zeitliche Beschränkung weitgehend vermieden; Arbeiten zur Baufeldfreimachung werden nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt (Maßnahme F-V-11). Aufgrund der bevorzugten Bruthabitate ist es jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Große Brachvogel während der Baufeldfreimachung und der drei- bis fünfjährigen Bauzeit auf den entsprechenden Baufeldern günstige Lebensbedingungen vorfinden und diese zur Nestanlage nutzen wird. Deshalb werden während der mehrjährigen Bauzeit regelmäßig Strukturen entfernt, die als Niststätte dienen könnten (Maßnahme F-V-11). Da aber trotz aller Vorsorge ein Brüten oder ein Brutversuch auf den Baufeldern in Einzelfällen nicht gänzlich vermieden werden kann, wird vorsorglich von der Möglichkeit einzelner Tötungen ausgegangen.

Es kommt nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Neubau von Straßen oder eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme. Aufgrund der in den Jahren 2006 bis 2010 außerhalb des Flughafengeländes festgestellten Revierverteilungen und der Zäunung der FTO ist für den Großen Brachvogel eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch eine vorhabensbedingte Zunahme des Straßenverkehrs oder Straßen-

neubau ausgeschlossen; dazu trägt auch das artspezifische Verhalten bei, da der Große Brachvogel zu den Arten mit der größten Effektdistanz (400 Meter) gegenüber Straßen gehört. Das einzige vom Verkehr stark betroffene Revier an der ED 5 wurde als Verlust bewertet. Auch unter Berücksichtigung der Aktualisierung der Wirkungsprognose als Folge der Erweiterung des Prognosehorizontes von 2020 auf 2025 für den vorhabensbedingten Kfz-Verkehr bleibt diese Bewertung unverändert, da sich die prognostizierten Verkehrsmengen für die ED 5 nur unwesentlich verändert haben (vgl. „Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München, Tab. 1). Querungen auf dem Flughafengelände über die verlegte St 2084 hinweg können u. a. aufgrund fehlender geeigneter Habitate nördlich der St 2084 neu ausgeschlossen werden. (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 216-217).

Anders stellt sich die Bewertung des luftverkehrsbedingten Tötungsrisikos dar. Der Anteil für den Großen Brachvogel an Vogelschlägen beträgt im Innenbereich des Flughafens München für die Zeit von 1999 bis 2005 mit durchschnittlich einem Vogel pro Jahr nur 0,5 % der gesamten tot gefundenen Individuen („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten“ vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Tab. 4). Während aber die Vogelschlagstatistik für die Jahre 1999 bis 2004 für den Großen Brachvogel keine Todfunde angibt, liegt die Zahl seit 2005 bei fünf bis acht Vögeln pro Jahr. Die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.7, S. 218) geht aufgrund der Vogelschlagstatistik bis 2005 und der prognostizierten Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens von einem erhöhten Tötungsrisiko für den Großen Brachvogel aus; die Einwendung, dieser Aspekt sei in den bisherigen Gutachten unzureichend beachtet worden, wird daher zurückgewiesen (Schreiben des Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 01.03.2011, erfasst als Nr. 160024, S. 3). Infolge der prognostizierten Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens sowie witterungsabhängiger Verhaltensweisen und der Lage der Brachvogel-Brutplätze an den Kopfenden sowie den Start/Lande- und Rollbahnen kann nach Einschätzung des Luftamts in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde zumindest im Bereich der 3. Start- und Landebahn eine signifikante Erhöhung nicht gesichert ausgeschlossen werden. Vorsorglich wird von der Verwirklichung des Tötungsverbots ausgegangen.

Zu den betriebsbedingten Wirkungen des Flughafenbetriebes mit der Möglichkeit einer Zerstörung von Gelegen oder Tötung von Individuen gehört auch das Flächenmanage-

ment und hier besonders der Sicherheitsschnitt, der auf Teilen der Flughafenwiesen der 3. Start- und Landebahn wegen vorrangiger flugbetriebs- und sicherheitstechnischer Vorgaben während der Brutzeit im Mai erfolgen muss („Stellungnahme der FMG zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall“ vom 31.01.2010, Kapitel 6.1 und 6.2). Dabei können die von einem Sicherheitsschnitt im Mai betroffenen Wiesen durchaus Brutgebiet des Großen Brachvogels sein („Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ 2010“ vom Juli 2010 der BioConsult, S. 25, Spiegelpunkt 5). Durch die Maßnahme FK-A-1 und zusätzliche Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass Tötungen im Rahmen von Bewirtschaftungsmaßnahmen soweit wie möglich vermieden werden; aus Gründen der Gewährleistung der Flugsicherheit ist dies aber nicht in vollem Umfang möglich.

Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.2 dieses Beschlusses dargelegt, gehören auch die Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr zu den vorhersehbaren Auswirkungen des Vorhabens auf den Großen Brachvogel; wie dort ausgeführt, ist ein Abschuss von Brachvögeln zur Abwendung eines Vogelschlags wegen des artspezifischen Verhaltens in der Regel nicht erforderlich und das gezielte Zerstörung von Gelegen wird grundsätzlich ausgeschlossen (Nebenbestimmung A.VIII.2.1.1.2). Es lässt sich aber nicht völlig ausschließen, dass im Einzelfall in einer akuten Gefahrensituation ein Brachvogel abgeschossen werden muss.

Kiebitz

Der Kiebitz ist ein Bodenbrüter. Das Zerstören von Gelegen oder das Töten von Jungvögeln durch eine Baufeldfreimachung während der Brutzeit wird jedoch durch eine zeitliche Beschränkung weitgehend vermieden; Arbeiten zur Baufeldfreimachung werden nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt (Maßnahme F-V-11). Aufgrund der bevorzugten Bruthabitate ist es jedoch nicht ausgeschlossen, dass der Kiebitz während der Baufeldfreimachung und der drei- bis fünfjährigen Bauzeit auf den entsprechenden Baufeldern günstige Lebensbedingungen vorfinden und diese zur Nestanlage nutzen wird. Deshalb werden während der mehrjährigen Bauzeit regelmäßig Strukturen entfernt, die als Niststätte dienen könnten (Maßnahme F-V-11). Da aber trotz aller Vorsorge ein Brüten oder ein Brutversuch auf den Baufeldern in Einzelfällen nicht gänzlich vermieden werden kann, wird vorsorglich von der Möglichkeit einzelner Tötungen ausgegangen.

Es kommt nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Neubau von Straßen oder eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme. Zwar finden sich größere

Vorkommen des Kiebitzes außerhalb des Flughafens namentlich in den offenen Ackerbaugebieten zwischen dem Flughafen und der St 2580. Vorhabensbedingt kommt es in diesem Raum zu Straßenneubauten, wobei besonders die St 2584 und die St 2084 neu am Nordrand der bestehenden Flughafenwiesen Brutgebiete des Kiebitzes durchschneiden oder an diese unmittelbar angrenzen. Der Kiebitz gilt jedoch genau wie der Große Brachvogel als lärmempfindlich gegenüber dem Kfz-Verkehr mit einer Effektdistanz von 200 Metern. Weiterhin sind bei der Beurteilung der Kollisionsgefährdung einer Art auch deren Fluchtdistanz und das Verhalten gegenüber dem Kfz-Verkehr zu berücksichtigen. Nach fachwissenschaftlichen Erkenntnissen gilt für den Kiebitz eine Fluchtdistanz von 70 bis 100 Metern. Der Kiebitz zeigt grundsätzlich auch keine besonders kollisionsgefährdenden Verhaltensweisen. Die St 2084 verläuft entlang des nördlichen Flughafenzaunes der Nordbahn und wird von einem zwei Meter hohen Wall begrenzt. Zudem schließen unmittelbar nördlich Geländeaufschüttungen sowie zu erhaltende Baumbestände an, die als Kulisse auf den Kiebitz wirken werden; es sind hier deshalb keine häufigen Wechselflüge über die Straße innerhalb des kollisionsgefährdeten Straßenraumes zu erwarten. Die St 2584 wird in Dammlage durch die Dreilooswiesen geführt werden; zwar kann sich aufgrund dieser Bauweise grundsätzlich eine erhöhte Kollisionsgefahr für Vögel ergeben, jedoch besteht die St 2584 auf der gleichen Trassenführung bereits. Aufgrund der Störempfindlichkeit des Kiebitzes, der Effektdistanz und der bereits bestehenden Straße ist hier ebenfalls eine neue Gefahrensituation mit der Möglichkeit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgeschlossen. Gleiches gilt auch für die Straßen mit vorhabensbedingter Verkehrsmengenzunahme.

Anders stellt sich die Bewertung des luftverkehrsbedingten Tötungsrisikos dar. Der Anteil für den Kiebitz an Vogelschlägen beträgt im Innenbereich des Flughafens München für die Zeit von 1999 bis 2005 mit 15 Vögeln 7,1 % der gesamten Todfunde („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten“ vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Tab. 4). Hinzu kommen weitere 70 Vögel, die in den Jahren 1999 bis 2005 tot auf dem Flughafengelände gefunden wurden und höchstwahrscheinlich Opfer von Kollisionen oder Wirbelschleppen waren („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten“ vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Tab. 5). Die Artenschutzrechtliche Betrachtung geht aufgrund der Vogelschlagstatistik bis 2005 und der prognostizierten Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens von einem erhöhten Tötungsrisiko für den Kiebitz aus („Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010,

Kapitel 4.2.7, S. 218); die Einwendung, dieser Aspekt sei in den bisherigen Gutachten unzureichend beachtet worden, wird daher zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 01.03.2011, erfasst als Nr.160024, S. 3). Infolge der prognostizierten Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens im Planungsfall sowie der artspezifischen Verhaltensweisen, aufgrund derer der Kiebitz in Bezug auf den Luftverkehr als stark kollisionsgefährdet einzustufen ist, kommt es zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen und Wirbelschleppen.

Zu den betriebsbedingten Wirkungen des Flughafenbetriebes mit der Möglichkeit einer Zerstörung von Gelegen oder Tötung von Individuen gehört auch das Flächenmanagement und hier besonders der Sicherheitsschnitt, der auf Teilen der Flughafenwiesen der 3. Start- und Landebahn wegen vorrangiger flugbetriebs- und sicherheitstechnischer Vorgaben während der Brutzeit im Mai erfolgen muss („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten“ vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Kapitel 6.1 und 6.2). Dabei können die von einem Sicherheitsschnitt im Mai betroffenen Wiesen durchaus Brutgebiet des Kiebitzes sein und mindestens aus 2010 liegen entsprechend direkte Beobachtungen zur Tötung von Küken als Folge einer Ausmahd vor („Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ 2010“ vom Juli 2010 der „Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ 2010“ vom Juli 2010 der BioConsult, S. 25, Spiegelpunkt 5). Durch die Maßnahme FK-A-1 wird sichergestellt, dass Tötungen im Rahmen von Bewirtschaftungsmaßnahmen soweit wie möglich vermieden werden; aus Gründen der Gewährleistung der Flugsicherheit ist dies aber nicht in vollem Umfang möglich.

Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.1 dieses Beschlusses dargelegt, gehören auch die Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr zu den vorhersehbaren Auswirkungen des Vorhabens auf den Kiebitz; wie dort ausgeführt, werden Abschüsse vor allem in der Brutzeit auf Ausnahmesituationen beschränkt und das gezielte Zerstörung von Gelegen wird grundsätzlich ausgeschlossen (Nebenbestimmung A.VIII.2.1.1.2). Einzelne Tötungen lassen sich aber nicht ausschließen.

Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **vorsorglich** für den Großen Brachvogel und den Kiebitz **als erfüllt** bewertet.

Bekassine, Braunkehlchen und Wiesenpieper

Baubedingte Störungen mit dauerhaft negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen sind aufgrund der Verbreitung deutlich außerhalb der Baufelder ausgeschlossen. Zu den Auswirkungen von Lärm sowie speziell von Fluglärm auf Vögel wird auf Anlage F.1-1 des Fachbeitrags Fauna zu UVS und LBP verwiesen. Aufgrund dieser Erkenntnisse sind Auswirkungen des Fluglärms auf die hier behandelten Arten auszuschließen.

Nach KIfL kann es bei der Bekassine zu einer lärmbedingten Erhöhung der Gefährdung durch Prädation kommen. Die Effektdistanz für diese Art wird mit 500 Metern angegeben. Der mögliche Brutplatz im Osten des NSG „Viehlaßmoos“ wird jedoch nicht von einer vorhabensbedingten Erhöhung des Kfz-Verkehrs betroffen. Die beiden Wiesenvögel Braunkehlchen und Wiesenpieper gelten als „schwach lärmempfindlich“ mit einer Effektdistanz von 200 Metern. Erhebliche Störungen durch eine vorhabensbedingte Erhöhung des Kfz-Verkehrs sind aufgrund der Lage der bekannten Brutplätze ausgeschlossen.

Grauammer

Erhebliche Störungen der lokalen Grauammerpopulation sind ausgeschlossen. Zwar kommt die kleine Population im Nördlichen Erdinger Moos ausschließlich auf den Flughafenwiesen vor, unter Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind erhebliche baubedingte Störungen der Grauammer aber ausgeschlossen. Erhebliche Störungen des Vorkommen auf der Nordbahn werden durch die Vermeidungsmaßnahme F-V-12 vermieden; hier kommt es zu baubedingten Störungen von bis zu drei Revieren am Ostkopf und durch den Bau von befestigten Flächen von bis zu vier Revieren am Westkopf der Bahn, wobei die Störungen am Westkopf aufgrund der relativ kurzen Bauzeit für die befestigten Flächen weniger gravierend sind. Die Auswirkungen der Baumaßnahmen werden durch zeitliche Beschränkungen wesentlich gemindert; während der Brutzeit sind störungsintensive Arbeiten in den festgesetzten Bereichen des nördlichen Ostkopfes nicht zulässig. Baubedingten Störungen von bis zu drei Revieren bei der Nutzung der südlichen Zaunstraße durch LKW-Verkehr während der Geländeaufschüttungen bei Hallbergmoos werden durch eine Ausführung der Arbeiten außerhalb der Brutzeit komplett vermieden (Maßnahme F-V-14).

Nach KIfL gilt die Grauammer als wenig empfindlich gegenüber Verkehrslärm. Als artbezogene Effektdistanz werden 200 Meter angegeben. Aufgrund der ausschließlichen Vorkommen der Art auf den Flughafenwiesen kann es vorhabensbedingt am nördlichen Ostkopf zu verkehrsbedingten Störungen kommen. Hier sind jedoch aufgrund der bestehen-

den Vorbelastungen der ED5 und der St 2584 sowie der Entfernungen der neu gebauten Straßen zu den Brutvorkommen mit minimal ca. 150 Metern erhebliche Störungen ausgeschlossen.

Wachtelkönig

Weder bau- noch anlagebedingt kommt es zu erheblichen Störungen des Wachtelkönigs.

Anlagebedingt kommt es aufgrund eines neu anzulegenden öffentlichen Feldweges zwar zu einer Störung im Bereich von zwei Revieren des Wachtelkönigs. Die Störungen werden v. a. durch visuelle Reize sowie frei laufende Hunden ausgelöst. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.7 dieses Beschlusses dargelegt, werden erhebliche Störungen jedoch durch geeignete Maßnahmen (J-164-A-3, J-164-A-17, J-164-A-18 und J-211-A-15) wirksam vermieden.

Die Reviere Nr. 1 und 2 aus 2009 und Reviere Nr. 3 und 5 aus 2010 des Wachtelkönigs in der Lüsse sind von Störungen durch baubedingten Lärmeinwirkungen mit ca. 50-60 dB(A) untertags für die Dauer mindestens einer Brutsaison während der Bauphase für die Versickerungsanlagen, die Ableitungsgräben sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen und einen öffentlichen Feldweg betroffen (vgl. „Wachtelkönig (Crex crex), Vorkommen im Nahbereich nördlich und östlich des Flughafens in 2009 und Konsequenzen für das PFV 3. S/L-Bahn“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München, S. 6). Der Wachtelkönig gehört nach KIfL („Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“, Ausgabe 2010, S. 12-13) zu den Arten mit besonders hoher Lärmempfindlichkeit gegenüber kontinuierlichem Verkehrslärm bei der Kontaktkommunikation insbesondere zur Prädationsabwehr (tagsüber) und der Partnerfindung (nachts). Bei einem hohen Hintergrundlärm ist nach fachwissenschaftlichen Erkenntnissen von einem kritischen Dauerschallpegel von 55 $dB(A)_{tags}$ und 47 $db(A)_{nachts}$ auszugehen.

Der vorübergehende baubedingte Lärmpegel liegt damit im Bereich des Schwellenwertes für die Tagzeit. Die Fachgutachter gehen hierbei von nur geringfügigen Störungen des Wachtelkönigs durch den baubedingten Lärm aus (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 218). Anders als bei kontinuierlichem Straßenverkehrslärm, wo nach fachwissenschaftlichen Erkenntnissen ohnehin eine zusätzliche Gefährdung durch eine erhöhte Prädation nur bei Verkehrsmengen über 20.000 Kfz/24h anzunehmen ist, handelt es sich bei Baulärm um diskontinuierlichen, zeitlich befristeten Lärm. Das Luftamt geht in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde aber

davon aus, dass es zeitweise zu einer Überschreitung der Schwellenwerte kommen kann. Deshalb ist gemäß Nebenbestimmung A.VIII.6.1.8 durch die Ökologische Baubegleitung sicherzustellen, dass es während der Brut- und Aufzuchtzeit vom 30.04. bis 31.08. in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr nicht zu erheblichen baubedingten Störungen der Vorkommen des Wachtelkönigs durch lärmintensive Arbeiten kommt. Lärmintensive Arbeiten sind bei kontinuierlichem Lärm alle Überschreitungen der artspezifischen Isophone des kritischen Schallpegels (tags) für den Wachtelkönig gemäß der „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ (KIfL 2010, Tabelle 3). Bei diskontinuierlichem Lärm darf der Anteil von 70 % der lärmarmen Zeit mit einem Schallpegel unter 55 $dB(A)_{tags}$ nicht unterschritten werden. Die Lärmbezugspunkte für die erforderlichen Messungen als Nachweis sind in 20 Meter Entfernung nördlich des geplanten öffentlichen Feldweges auszuwählen. Die Vorgabe bezieht sich auf den Raum der Lüsse zwischen der Goldach im Westen und dem Süßgraben im Osten auf der Gemarkung Marzling, Landkreis Erding parallell zu dem geplanten öfffentlichen Feldweg.

Die Baustellenaktivitäten dürfen einschließlich der zugehörigen LKW-Fahrten grundsätzlich nur werktags in der Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr stattfinden. Zur Vermeidung von Störungen während der Nachtzeit wird vorsorglich mit Nebenbestimmung A.VIII.6.1.7 festgesetzt, dass Ausnahmen hiervon nur nach vorheriger Genehmigung durch das Luftamt nach den Anforderungen der AVV Baulärm erfolgen dürfen. Soweit im Einzelfall eine solche Ausnahme beantragt wird, ist eine solche im Zeitraum vom 30.04. bis zum 31.08. zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr für Geländebereiche, in denen der Wachtelkönig in seinem Vorkommensgebiet durch Baulärm erheblich beeinträchtigt sein könnte, nur im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde zulässig.

Auswirkungen mit einer erheblichen Störung aufgrund der vorhabensbedingten Flugbetriebserhöhung sind aufgrund der diskontinuierlichen Lärmkulisse, der Nachtflugregelung sowie der Lebensweise des Wachtelkönigs in dichter Vegetation ausgeschlossen.

Erhebliche Störungen als Folge von Straßenneubauten oder einer vorhabensbedingten Verkehrserhöhung sind ausgeschlossen. Die Lüsse und das Schwaigermoos sind nicht von Straßenneubauten betroffen. Mit einem Abstand von ca. 900 Meter von der St 2084 zu den Vorkommen des Wachtelkönigs in der Lüsse kommt es aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge von unter 20.000 Kfz/24h auch für den Prognosehorizont 2025 zu keiner Störung (für den Prognosehorizont 2025: „Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München, S. 7; für den Prognosehorizont 2020: „Fachbeitrag

Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 148).

Großer Brachvogel

Vorsorglich geht das Luftamt für den Großen Brachvogel von der Erfüllung des Störungsverbots durch baubedingte Störungen aus.

Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.2 dieses Beschlusses ausgeführt, werden zur Minimierung von baubedingten Störungen während der Brutzeit die Maßnahmen F-V-12 und F-V-14 festgesetzt. Da die Auswirkungen der verbleibenden Störungen nur schwer vollständig abschätzbar sind (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 220) und eine größere Anzahl von Revieren über mindestens zwei Brutjahre betroffen ist, kann eine erhebliche Störung trotzdem nicht sicher ausgeschlossen werden. Eine weitergehende Beschränkung des Baubetriebs, insbesondere ein vollständiger Verzicht auf Baustellenaktivitäten während der Brutzeit, wäre wegen der dadurch bedingten erheblichen Verlängerung der Bauzeit unverhältnismäßig.

Aufgrund der besonderen Situation der Flughafenwiesen mit den bestehenden Vorbelastungen kommt es dort wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.2 dieses Beschlusses dargelegt nicht zu einer erheblichen Störung als Folge der vorhabensbedingten Verkehrszunahme oder den Neubau von Straßen. Das gleiche gilt für das Gebiet außerhalb des Flughafens. Der Große Brachvogel gehört nach KIfL zu den Offenlandarten mit den größten Effektdistanzen zu Straßen. Lärmbedingt kann es unter der Einwirkung eines kontinuierlichen Schallpegels über 55 dB (A)tags zu einer Erhöhung der Gefährdung durch Prädation kommen; als Untergrenze wird hierfür eine Verkehrsbelastung von mehr als 20.000 Kfz/24h angenommen. Störungen sind auch bei einem stetigen Auftreten von Fußgängern oder Radfahrern zu besorgen. Mögliche verkehrsbedingte Revierverluste werden unten beim Verbotstatbestand § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG abgehandelt. Die vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf bestehenden Straßen im untersuchten Raum führt zu einer Veränderung der Verkehrsmengen-Klasse auf der zentralen Zufahrt zum Flughafen über die BAB A 92, dem weithin bebauten Zentralbereich des Flughafens mit Kurzen Abschnitten der beiden an den Grenzen zu den Flughafenwiesen entlang führenden Hauptstraßen Erdinger Allee und Südring sowie ebenfalls noch im bebauten Nordteil des zentralen Flughafengeländes auf der Nordallee („Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011

des Büros H2 München, S. 9 f.). Außerhalb des Flughafengeländes ist eine solche Erhöhung nur noch für den Anschluss der St 2580 an die BAB A 92 bei der Auffahrt Erding prognostiziert („Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München, S. 9 f.). Eine Betroffenheit von Revieren des Großen Brachvogels auf den bestehenden Flughafenwiesen im Bereich des Südrings Süd und der Erdinger Allee ist ausgeschlossen. Alle von 2006 bis 2010 erfassten Reviere des Großen Brachvogels auf den Wiesen der Südbahn liegen südlich des Entwässerungsgrabens Süd und damit in einer Entfernung von über 250 Metern zu dem Südring Süd; auch auf der Nordbahn befinden sich die Vorkommen des Großen Brachvogels in einer Entfernung von mehr als 250 Metern zu der Erdinger Allee und damit außerhalb der Möglichkeit einer erheblichen Störung aufgrund der vorhabensbedingten Verkehrsmengenerhöhung. Aufgrund der besonderen Situation der Flughafenwiesen (vgl. oben) mit den bestehenden Vorbelastungen ist hier eine erhebliche Störung als Folge der vorhabensbedingten Verkehrszunahme ausgeschlossen.

Unter Berücksichtigung der vom Luftamt zur Vermeidung von Kulissenwirkungen durch Roteintrag vorgenommenen Änderungen in den Maßnahmenblättern zu den Geländeaufschüttungen und weiteren LBP-Maßnahmen kommt es über die unten behandelten Revierverluste hinaus nicht zu einer erheblichen Störung der lokalen Population. Insbesondere bleiben die Funktionsbeziehungen zwischen den verschiedenen Brut- und Funktionsräumen innerhalb und außerhalb des Flughafens erhalten.

Erhebliche Störungen des Großen Brachvogels i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (Vogelschlag) sind ausgeschlossen. Wie oben dargelegt, werden gem. Nebenbestimmung A.VIII.2.1.1.2 Vergrämungsmaßnahmen gegen die Brutpopulationen während der Ansiedlungs- und Brutzeit nur in Ausnahmefällen ergriffen. Unabhängig davon kommen in Bezug auf den Großen Brachvogel Vergrämungsmaßnahmen in der Regel nicht zum Einsatz. Die Erheblichkeitsschwelle wird auch bei zusätzlicher Berücksichtigung der „einfachen Störungen“ (z. B. Annähern mit einem Fahrzeug, Hupen und Aussteigen) nicht erreicht, da angesichts des geringen Umfangs der Maßnahmen keine erheblichen Störwirkungen für den Großen Brachvogel eintreten („Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3 f., Anhang S. 8).

Kiebitz

Vorsorglich geht das Luftamt für den Kiebitz von der Erfüllung des Störungsverbots durch baubedingte Störungen aus.

Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.1 dieses Beschlusses ausgeführt, werden zur Minimierung von baubedingten Störungen während der Brutzeit die Maßnahmen F-V-12 und F-V-14 festgesetzt. Da die Auswirkungen der verbleibenden Störungen nur schwer vollständig abschätzbar sind (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 220) und eine große Anzahl von Revieren über mindestens zwei Brutjahre betroffen ist, kann eine erhebliche Störung trotzdem nicht sicher ausgeschlossen werden. Eine weitergehende Beschränkung des Baubetriebs, insbesondere ein vollständiger Verzicht auf Baustellenaktivitäten während der Brutzeit, wäre wegen der dadurch bedingten erheblichen Verlängerung der Bauzeit unverhältnismäßig.

Aufgrund der besonderen Situation der Flughafenwiesen mit den bestehenden Vorbelastungen kommt es dort wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.1 dieses Beschlusses dargelegt nicht zu einer erheblichen Störung als Folge der vorhabensbedingten Verkehrszunahme oder den Neubau von Straßen. Das gleiche gilt für das Gebiet außerhalb des Flughafens. Der Kiebitz gehört nach KIfL zu den Offenlandarten mit den größten Effektdistanzen. Lärmbedingt kann es unter der Einwirkung eines kontinuierlichen Schallpegels über 55 dB $(A)_{tags}$ zu einer Erhöhung der Gefährdung durch Prädation kommen; als Untergrenze wird hierfür eine Verkehrsbelastung von mehr als 20.000 Kfz/24h angenommen. Störungen sind auch bei einem stetigen Auftreten von Fußgängern oder Radfahrern zu besorgen. Mögliche verkehrsbedingte Revierverluste werden unten beim Verbotstatbestand § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG abgehandelt. Darüber hinaus führt der Neubau bzw. die vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf bestehenden Straßen im untersuchten Raum nur auf dem Südring Mitte im Funktionsraum der Flughafenwiesen Süd zu einer Erhöhung der Verkehrsmengenklasse („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 154-165). Dieser Bereich wird nicht vom Kiebitz zum Brüten und zur Aufzucht der Jungvögel genutzt. Alle von 2006 bis 2010 erfassten Reviere des Kiebitzes auf den Wiesen der Südbahn befinden sich in einer Entfernung von über 200 Metern zu dem Südring Süd. Die Erweiterung des Prognosehorizontes von 2020 auf 2025 führt deshalb zu keiner anderen Bewertung (vgl. „Straßenverkehr und Vögel, Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 12.04.2011 des Büros H2 München, Tab. 1 und Tab. 2).

Unter Berücksichtigung der vom Luftamt zur Vermeidung von Kulissenwirkungen durch Roteintrag vorgenommenen Änderungen in den Maßnahmenblättern zu den Geländeaufschüttungen und weiteren LBP-Maßnahmen kommt es über die unten behandelten Revierverluste hinaus nicht zu einer erheblichen Störung der lokalen Population. Insbesondere bleiben die Funktionsbeziehungen zwischen den verschiedenen Brut- und Funktionsräumen innerhalb und außerhalb des Flughafens erhalten.

Erhebliche Störungen des Kiebitzes i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (Vogelschlag) sind ausgeschlossen. Wie oben dargelegt, werden gem. Nebenbestimmung A.VIII.2.1.1.2 Vergrämungsmaßnahmen gegen die Brutpopulation während der Ansiedlungs- und Brutzeit nur in Ausnahmefällen ergriffen. Unabhängig davon kommt es in Bezug auf den Kiebitz ohnehin nur zu episodischem Einsatz von pyroakustischen Maßnahmen (ca. 1 bis 5 Mal pro Jahr). Die Erheblichkeitsschwelle wird auch bei zusätzlicher Berücksichtigung der „einfachen Störungen“ (z. B. Annähern mit einem Fahrzeug, Hupen und Aussteigen) nicht erreicht, da angesichts des geringen Umfangs der Maßnahmen keine erheblichen Störwirkungen für den Kiebitz eintreten („Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3 f., Anhang S. 8). Soweit sich die Maßnahmen gegen Schwärme während der Wanderungszeit richten, ist die Erheblichkeit ebenfalls ausgeschlossen, weil die Kiebitze nach Beendigung der Aufzucht nicht mehr auf die Flughafenwiesen angewiesen sind.

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für die Arten Grauammer, Großer Brachvogel, Kiebitz und Wachtelkönig **erfüllt**.

Bekassine, Braunkehlchen und Wiesenpieper

Der Verbotstatbestand ist für die drei Arten, die unregelmäßige Brutvögel im nördlichen Erdinger Moos sind, nicht erfüllt. Alle in der Vergangenheit tatsächlich oder möglicherweise genutzten Brutplätze liegen außerhalb der anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens. (Potenzielle) Revierflächen werden nicht in Anspruch genommen. Auch erhebliche Kulissenwirkungen als Folge der Geländeangleichung sowie der Geländeaufschüttungen mit Waldneugründung im östlichen Anschluss an die Vorfelderweiterung Ost (J-308), an den südlichen Ostkopf der 3. SLB (J-309) und an dem östlichen Kopfende der bestehenden Südbahn (J-310) auf eine mögliche Brutstätte des Braunkehlchens auf den Flughafenwiesen Süd sind ausgeschlossen, da diese jeweils außerhalb der bestehenden Flughafenwiesen in einer Entfernung von über 200 Metern durchgeführt werden.

Grauammer

Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorhabensbedingt für ein Revier der Grauammer erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.3 dieses Beschlusses beschrieben, geht dieses Revier unmittelbar durch Überbauung verloren. Für bis zu drei weitere Reviere bleibt trotz der teilweisen Inanspruchnahme die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte erhalten, weil ausreichend geeignete Flächen und Strukturen erhalten bleiben.

Wachtelkönig

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts betrifft die Verbotsnorm des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG primär die aktuelle Nutzung der Lebensstätte. Da mit dem Verbot jedoch der Zweck verfolgt wird, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach den Lebensgewohnheiten der Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07, juris RdNr 66; vgl. auch Guidance Document der EU-Kommission, Februar 2007, S. 46). Bei nicht standorttreuen Tierarten, die ihre Lebensstätten regelmäßig wechseln und nicht erneut nutzen, ist die Zerstörung einer Fortpflanzungs- oder Ruhestätte außerhalb der Nutzungszeiten kein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Vorschriften (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 222). Gemäß den „Hinweisen zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes“ der LANA (Oktober 2009) bezieht sich der Schutz einer Fortpflanzungsstätte bei Vogelarten, die zwar ihre Neststandorte, nicht aber ihre Brutreviere regelmäßig wechseln, auf das Brutrevier, wenn es regelmäßig genutzt wird (S. 8 f.). Der Verlust eines regelmäßig genutzten Brutreviers stellt bei diesen Arten einen Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG dar. Das Luftamt geht unter Berücksichtigung der Erfassungsergebnisse aus 2009 und 2010 vorsorglich auch für die Jahre 2007 und 2008, für die ein Gegenbeweis auf der Grundlage der vorliegenden Daten nicht möglich ist, in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde von einer Anwesenheit des Wachtelkönigs aus und wertet jedenfalls die Reviere in der Lüsse als Fortpflanzungsstätten i. S. v. § 44 Abs.1 Nr. 3 BNatSchG, auch wenn ein Brutnachweis nicht in allen Fällen erfolgt ist.

Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorhabensbedingt für drei Reviere des Wachtelkönigs erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.7 dieses Beschlusses beschrieben, gehen die drei Reviere durch Überbauung verloren, für zwei bis drei weitere Reviere in der Lüsse kann durch Optimie-

rungsmaßnahmen, die teilweise auch kurzfristig wirksam sind, die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt werden. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.7 dieses Beschlusses dargelegt, wurden alle zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten sind nicht möglich.

Brachvogel

Der Verbotstatbestand der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorhabensbedingt für zehn Reviere des Großen Brachvogels erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.2 dieses Beschlusses beschrieben, gehen sieben Reviere unmittelbar durch Überbauung verloren, eins durch straßenverkehrsbedingte Störungen und zwei durch Kulissenwirkung. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.2 dieses Beschlusses dargelegt, wurden alle zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten sind nicht möglich.

Kiebitz

Für den Kiebitz wird das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorhabensbedingt für 105 Brutreviere erfüllt. Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.1 dieses Beschlusses beschrieben, gehen 85 Reviere unmittelbar durch Überbauung verloren, weitere 15 Reviere durch Grundwasserabsenkung, eins durch straßenverkehrsbedingte Störungen und vier durch Kulissenwirkung.

Wie unter C.III.3.9.2.3.3.4.1 dieses Beschlusses dargelegt, wurden alle zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten sind nicht möglich. Die planfestgestellten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für den Kiebitz werden zwar, wie unter C.III.3.9.2.4.6.3.4.1 dieses Beschlusses ausgeführt, teilweise vor Beginn der ersten vom Baubeginn betroffenen Brutzeit durchgeführt; dadurch werden im Umfang von 44 Revieren ohne relevante zeitliche Unterbrechung geeignete Fortpflanzungsstätten zur Verfügung gestellt. Es ist aber nicht mit der erforderlichen Sicherheit festzustellen, ob einzelne dieser Maßnahmen die Anforderungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG konkret erfüllen. Sie werden daher insgesamt als FCS-Maßnahmen gewertet.

Das Luftamt kommt zu dem Ergebnis, dass für folgende Vogelarten der hier behandelten ökologischen Gilde der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten im angegebenen Umfang erfüllt ist:

Art	Rev.	Art	Rev.
Kiebitz	Ca. 105	Wachtelkönig	3
Großer Brachvogel	10	Grauammer	1

3.9.3.4.3.15 Greifvögel und Eulen

Arten aus dieser Gilde nutzen in der Regel große Räume und für verschiedene Funktionen wie Brüten und Nahrungssuche unterschiedliche Habitate in der offenen oder halboffenen Kulturlandschaft. Für die Brut nutzen sie verlassene Baumnester von anderen Vogelarten oder Nischen an Gebäuden oder sie bauen selber regelmäßig Nester in Bäumen; im Erdinger Moos ist der Turmfalke weitgehend auf menschliche Gebäude als Nistplatz angewiesen, die Schleiereule brütet dort als Kulturfolger fast ausschließlich in künstlichen Nisthilfen an Gebäuden.

Im untersuchten Teilraum des Erdinger Mooses werden die nachfolgenden, regelmäßig oder unregelmäßig brütenden Arten dieser Gilde zugeordnet:

Mäusebussard, Turmfalke, Sperber, Baumfalke sowie Waldohreule und Schleiereule.

Die beiden Arten Mäusebussard und Turmfalke sind mit jeweils 13 festgestellten Paaren weit verbreitet. Aufgrund der Bevorzugung von Nadelholzbeständen als Niststätte sind für den Sperber nur drei Reviere nachgewiesen. Der Baumfalke hat in den Vorjahren unregelmäßig in den Hangwiesen und im NSG „Viehlaßmoos“ gebrütet. Die Waldohreule besiedelt das EKG mit mehreren Revieren in den strukturreichen Räumen der Hangwiesen, im NSG „Eittinger Weiher“, am Mittleren Isarkanal und im NSG „Oberdinger Moos“. Im Schnitt ist von ca. drei Revieren auszugehen; aufgrund der Abhängigkeit von einem günstigen Nahrungsangebot können die jährlichen Brutbestände stark schwanken. Gleiches gilt für die Schleiereule, die 2006 nur mit einem Paar östlich von Attaching festgestellt wurde. Aus früheren Jahren liegen Brutnachweise dieser Art auch aus dem Raum Grünschwaige/Schwaigermoos, aus der Lüsse südlich der Stoibermühle und aus den Dreilooswiesen vor. Möglicherweis war der geringe Bestand in 2006 die Folge eines für die Art recht strengen Winters 2005/2006. Im Übrigenwird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“

fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.8, S. 234-235 bzw. Kapitel 4.2.4, S. 162) Bezug genommen.

Von den hier behandelten Greifvögeln gilt der Baumfalke landesweit und regional als Art der Vorwarnliste, bundesweit sogar als „gefährdete" Vogelart. Mäusebussard, Turmfalke und Sperber sind nicht Gegenstand einer Roten Liste. Von den beiden im Gebiet brütenden Eulenarten gilt die Schleiereule als landesweit und regional „stark gefährdet". Die Waldohreule ist landesweit eine Art der Vorwarnliste, regional gilt sie aber als „gefährdete" Vogelart.

Das **Tötungsverbot** gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Arten Mäusebussard, Turmfalke und Schleiereule **erfüllt.**

Mögliche Tötungen im Rahmen der Baufeldfreimachung werden für die Arten Mäusebussard, Turmfalke und Waldohreule dadurch vermieden, dass diese Arbeiten außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt werden („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)" fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 3.3.2, S. 28; Maßnahme F-V-10). Für die Schleiereule wird in Ergänzung zum Maßnahmenblatt F-V-7 durch die Nebenbestimmung A.VIII.6.1.9 sichergestellt, dass zum Abriss vorgesehene Gebäude auf Nistkästen untersucht und diese ggf. außerhalb der Brutzeit entfernt werden. Im Übrigen sind baubedingte Tötungen ausgeschlossen, da nicht von einer Ansiedlung der Arten während der Bauzeit auf den Baufeldern mangels geeigneter Habitate auszugehen ist.

Die Arten Sperber und Baumfalke gelten aufgrund ihrer Jagdweise und wegen der Flug- und Jagdhöhen meist unter 100 Metern als nicht vogelschlagrelevant. Für diese beiden Arten ist deshalb ein erhöhtes Kollisionsrisiko Luftfahrzeugen ausgeschlossen.

Dagegen ist für die beiden Arten Turmfalke und Mäusebussard, die die freien Offenlandflächen im Bereich der Start- und Landebahnen überproportional häufig zur Nahrungssuche nutzen, trotz der Maßnahmen gegen Kleinsäuger eine Lockwirkung für die Flughafenwiesen zu anzunehmen. Beide Arten sind deshalb auch im Verhältnis zu den Gesamtsummen häufig an Vogelschlägen im Innenbereich des Flugplatzes beteiligt (vgl. („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten" vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Tabelle 4). Aufgrund der Zunahme der Flugzeugbewegungen nach Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn erhöht sich auch das Kollisionsrisiko für Individuen dieser beiden Vogelarten.

Da beide Arten regelmäßig im EKG verbreitet sind und wie dargelegt die Flughafenwiesen häufig zur Nahrungssuche nutzen, ist von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos auszugehen. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung übersteigt das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren die Gefahrenschwelle in einem Risikobereich, der mit einer Verkehrsanlage oder einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91). Angemessene und wirksame Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen stehen nicht zur Verfügung.

Für die Waldohreule ist ebenfalls von einer solchen Lockwirkung auszugehen (vgl. hierzu „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.8, S. 237). Die Anzahl der Todfunde von Eulen auf den Flughafenwiesen in der Zeit von 1999 bis 2005 werden in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung als „vergleichsweise hoch“ bewertet. Die neuen Flughafenwiesen liegen mit jeweils 1.100 und 1.200 Metern Entfernung innerhalb der Aktionsradien von zwei der vier erfassten Brutpaare der Waldohreule. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos aufgrund von Kollisionen mit Flugzeugen ist für die Waldohreule gleichwohl ausgeschlossen. Auf Nachfrage der höheren Naturschutzbehörde (Stellungnahme vom 11.06.2010) hat die FMG die Aussagen aus der Artenschutzrechtlichen Betrachtung präzisiert und dargelegt, dass aufgrund der vorliegenden Zahlen zum Vogelschlag im Mittel jährlich knapp zwei Eulen betroffen waren. Im Analogieschluss sei deshalb auf den Wiesen einer 3. Start- und Landebahn mit jährlich einem Individuum als Vogelschlagopfer zu rechnen (Stellungnahme der FMG vom 30.07.2010, S. 53). Das Luftamt schließt sich dieser plausiblen Einschätzung an. Angesichts der Vogelschlagstatistik des Verkehrsflughafens München gilt dies unabhängig davon, ob bei der Beurteilung des Tötungstatbestands nur auf die kartierten Brutpaare im EKG abgestellt wird oder auch durchziehende und überwinternde Vögel der Art einbezieht. Trotz der Erhöhung des Luftverkehrsaufkommens ist auch künftig allenfalls von einzelnen Individuenverlusten auszugehen.

Eine signifikante Steigerung des Kollisionsrisikos mit Flugzeugen kann für die Schleiereule nicht sicher ausgeschlossen werden. Wie für die Waldohreule, geht auch für die Schleiereule eine Lockwirkung von den Flughafenwiesen wegen ihres Nahrungsangebots aus. Zudem zeigt die Schleiereule aufgrund ihrer Jagdweisen ein artspezifisch kollisionsgefährliches Verhalten (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 170). Vogelschlag unter Beteiligung der Schleiereule und einer weiteren Eule wird in zwei Fällen in dem Zeitraum von

1999 bis 2005 dokumentiert. Hinzu kommen 13 Todfunde von Eulen in den Jahren 1999 bis 2005 („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten“ vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Tab. 4 und 5). Mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn kommt es zur Annäherung der Flughafenwiesen an den im Jahr 2006 besetzten Nistplatz sowie ca. fünf unregelmäßig genutzte Nistplätze und damit zu einer Erhöhung der Anlockwirkung. Für die mindestens zwei verbliebenen Nistmöglichkeiten in der Lüsse entsteht mit den Flughafenwiesen der 3. Start- und Landebahn eine neue Betroffenheit. Für das 2006 nachgewiesene Brutpaar in Attaching bestand mit einer Entfernung zu der bestehenden Nordbahn von ca. 1.200 Metern bereits bisher die Möglichkeit der Tötung durch den Flugbetrieb. Mit der 3. Start- und Landebahn erhöht sich das Risiko für die Schleiereule jedoch deutlich, da sowohl die Rollbahnen als auch der Westkopf mit Start- und Landevorgängen, und damit auch die Möglichkeit der Tötung durch Wirbelschleppen, innerhalb des Aktionsradius der Art liegen. Aufgrund der Nähe der 3. Start- und Landebahn zu einem sicheren und ca. drei unregelmäßig genutzten Brutrevieren besteht die Möglichkeit der Erhöhung des Tötungsrisikos durch den Flugbetrieb, die über einzelne Individuenverluste hinausgehen könnte. Vorsorglich ist von einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos für die Art auszugehen. Es ist vorgesehen, die Brutpopulation langfristig aus dem Umfeld des Flughafens heraus in weniger gefährdete Bereiche zu lenken. Dem dient zum einen die Nebenbestimmung A.VIII.6.1.9, vorhandene Nistkästen in einer Entfernung von bis zu 1500 m von der 3. Start- und Landebahn nach Möglichkeit zu entfernen, und zum anderen die Anbringung von neuen Nistkästen außerhalb des Gefahrenbereichs (Maßnahmen J-188-A-24, J-188-A-25, J-179-A-15 und J-179-A-16). Insgesamt werden acht neue Nistmöglichkeiten geschaffen, die unter Berücksichtigung des Aktionsradius der Art ausreichend weit von Gefahrenquellen entfernt liegen und in deren Umfeld durch planfestgestellte LPB-Maßnahmen neue geeignete Nahrungshabitate auf extensiv genutzten Grünländer entwickelt werden. Eine signifikante Steigerung des Tötungsrisikos kann hierdurch minimiert, aber nicht gesichert vermieden werden.

Als Folge des Neubaus von Straßen und der vorhabensbedingten Erhöhung des Kfz-Verkehrs auf vorhandenen Straßen kommt es zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos für die Greifvogelarten Mäusebussard und Turmfalke, die Straßenränder überproportional häufig zur Nahrungssuche nutzen. Insbesondere im Winter haben Straßen aufgrund des Angebotes an Aas eine risikoerhöhende Attraktionswirkung, die bei einer geschlossenen Schneedecke und damit Nahrungsverknappung für die beiden Arten noch verstärkt wird. Turmfalke und Mäusebussard zählen deshalb zu den hoch kollisionsgefährdeten Vogelarten. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es auch künftig zu einem

relativ hohen Aufkommen von Exemplaren der beiden Arten im Nahbereich von Straßen mit vorhabensbedingt erhöhtem Verkehrsaufkommen (z. B. im Schulmoos nahe der ED 19 oder im Bereich Dreilooswiesen/Weichgraben beidseits der FTO) kommen wird. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung übersteigt das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren die Gefahrenschwelle in einem Risikobereich, der mit einer Verkehrsanlage oder einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91).Angemessene und wirksame Vermeidungsmaßnahmen stehen nicht zur Verfügung.

Infolge der artspezifischen Verhaltensweise des Baumfalken mit Jagdräumen deutlich außerhalb des kollisionsgefährdeten Bereiches von Straßen ist eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ausgeschlossen. Gleiches gilt für den Sperber, obwohl dieser im Gegensatz zum Baumfalken in Einzelpaaren regelmäßig im EKG auch im weiteren Umfeld von Straßen brütet, auf denen vorhabensbedingt eine Verkehrserhöhung prognostiziert wird bzw. straßennahe Gehölzbestände zur Nahrungssuche nutzt oder solche in niedriger Höhe quert. Im EKG befinden sich aber im Nahbereich solcher Straßen kaum zusammenhängende oder vernetzte Gehölzstrukturen, die regelmäßig zur Jagd genutzt werden könnten (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung“ des Büros H2, ergänzte Fassung vom 22.02.2010, in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom17.03.2010, S. 236). Lediglich im Nahbereich der ED 19 könnte es zu einer geringen Erhöhung des Kollisionsrisikos kommen, die jedoch nach naturschutzfachlicher Einschätzung infolge der lokalen Gegebenheiten sowie der bestehenden Vorbelastung unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einer Verkehrsanlage oder einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91). Auch für die festgestellten Brutvorkommen kommt es wie oben bereits beschrieben nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos mit Kfz. Der vorhabensbedingte Neubau von Straßen liegt außerhalb der artspezifischen Aktionsradien der festgestellten Sperber-Reviere.

Schließlich ist auch für die beiden Eulenarten eine vorhabensbedingte signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos mit Kfz ausgeschlossen. Beide Arten gelten ebenfalls aufgrund ihrer artspezifischen Verhaltensweise und den nachgewiesenen Opferzahlen an Straßen als besonders kollisionsgefährdete Arten. Beide Eulen jagen, insbesondere auch bei einer geschlossenen Schneedecke, an den kurzrasigen Straßenböschungen, die ein ganzjährig geeignetes und verfügbares Nahrungshabitat darstellen. Im Umfeld von drei Revieren der Waldohreule in den Hangwiesen sowie östlich des Eittinger Weihers und am Hechenbach

westlich des Semptflutkanals kommt es auf der St 2580, der ED 19 und der GVS Eittingermoos-Berglern zu vorhabensbedingten Verkehrszunahmen von bis zu 15 % gegenüber dem Prognosenullfall (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 154 ff.). Aufgrund des aufgedämmten Trassenverlaufs der St 2580 mit Baum- und Gehölzbepflanzung, aber fehlenden Anteilen kurzrasiger Vegetation ist an diesem Abschnitt nach naturschutzfachlicher Einschätzung begründet davon auszugehen, dass für die Waldohreule hier kein erhöhtes Gefährdungspotenzial besteht. Die Brutplätze westlich des Eittinger Weihers und am Hechenbach sind von ausreichend geeigneten Nahrungshabitaten umgeben und eine besondere Lockwirkung über das normale Maß ist für die Straßen nicht anzunehmen. Bei beiden Straßen sind weiterhin die geringe Verkehrszunahme und das bereits bestehende Tötungsrisiko im Verhältnis zu berücksichtigen. Der vorhabensbedingte Neubau von Straßen liegt außerhalb der artspezifischen Aktionsradien der festgestellten Waldohreulen-Reviere. Für durchziehende und überwinternde Waldohreulen ist eine Zunahme der Kollisionen mit Kfz auch aufgrund des im Raum bereits bestehenden Risikos durch die vorhandenen Straßen im Verhältnis zu den vorhabensbedingten Verkehrserhöhungen ebenfalls auszuschließen. Bei der Schleiereule verbleiben nach der möglichst vorzunehmenden Umsiedlung der vorhabensbedingt betroffenen Nistplätze durch die o. g. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen das 2006 festgestellte Brutpaar östlich Attaching sowie die unregelmäßig genutzten Brutplätze an der Stoibermühle und in der Unteren Lüsse im EKG. Innerhalb des artspezifischen Aktionsraums von 900 bis 1.500 Metern liegen aber keine Straßen mit einer nennenswerten vorhabensbedingten Verkehrserhöhung.

Mäusebussard und Turmfalke gehören zu den Arten, gegen die regelmäßig Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr gerichtet werden; es ist im Durchschnitt mit einem Abschuss pro Jahr bei dem Turmfalken und mit zwei Abschüssen pro Jahr bei dem Mäusebussard zu rechnen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 10, 16).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Baubedingte Störungen mit dauerhaft negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen von Greifvogelarten sind, abgesehen von den unmittelbar betroffenen Revieren, aufgrund der Verbreitung deutlich außerhalb der Baufelder, der geringen Empfindlichkeit gegenüber Lärm sowie der artspezifischen Verhaltensweisen ausgeschlossen. Gleiches gilt auch für die beiden Eulenarten wegen der höheren Toleranz gegenüber Lärm bei Tageslicht. Zwar kann es zu baubedingte Störungen aufgrund der Nähe des

Baufeldes zu Brutmöglichkeiten in der Grünschwaige (ca. 200 Meter) kommen, der Baulärm ist jedoch auf die hellen Stunden beschränkt, so dass artspezifische Verhaltensweisen wie die Balz und die Jagd während der Dunkelheit nicht beeinträchtigt werden.

Zu den Auswirkungen von Lärm sowie speziell von Fluglärm auf Vögel wird auf Anlage F.1-1 des Fachbeitrags Fauna zu UVS und LBP sowie Kapitel C.III.3.9.2.1.6.2.1.1 dieses Beschlusses verwiesen. Aufgrund dieser Erkenntnisse sind Auswirkungen des Fluglärms auf die hier behandelte Gilde auszuschließen. Dies gilt auch für die beiden gegenüber Straßenlärm empfindlicheren Eulenarten. Die Einwendung, bei den Wirkfaktoren werde der Fluglärm unzureichend bewertet, obwohl in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung für bestimmte Vogelarten (u. a. Waldohreule) eine Störungs- bzw. Lärmempfindlichkeit angenommen wird, wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ergebnisse der Analyse der Lärmstudie („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LPB“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang F.1, S. 7-14 sowie die ergänzende Untersuchung „Fluglärm und Vögel - Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München) verwiesen. Demnach können erhebliche Auswirkungen durch Fluglärm auf lärmempfindliche Vogelarten ausgeschlossen werden (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148).

Die Taggreife Baumfalke, Mäusebussard, Sperber und Turmfalke gelten als wenig lärmempfindliche Arten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen. Auch unter Berücksichtigung von artspezifischen Effektdistanzen bis zu 200 Metern ist aufgrund der Vorbelastungen die Möglichkeit einer vorhabensbedingten Störung durch Kfz-Verkehr mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen von Taggreifen ausgeschlossen.

Die beiden Eulenarten Waldohreule und Schleiereule gelten nach naturschutzfachlichen Erkenntnissen dagegen aufgrund artspezifischer Verhaltensweisen als Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit gegenüber Straßenlärm (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 172-174 und Kapitel 4.2.8, S. 238-239). Für die Waldohreule werden Effektdistanzen von 500 Metern und für die Schleiereule von 300 Metern angegeben. Erhebliche Störungen durch eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme oder den Neubau von Straßen sind aufgrund der unveränderten Verkehrsmengenklasse oder einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von weniger als 10.000 Kfz/Tag jedoch für beide Arten nicht zu erwarten. Zwar liegt der Brutplatz der Waldohreule am Eittinger Weiher innerhalb der art-

spezifischen Effektdistanz einer Straße mit vorhabensbedingter Verkehrszunahme. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmenge von deutlich unter 10.000 Kfz/Tag sowie der geringen vorhabensbedingten Verkehrszunahme sind erhebliche Auswirkungen auf den Brutplatz jedoch ausgeschlossen. Die Brutplätze in den Hangwiesen und am Hechenbach sind stark vorbelastet durch die BAB A 92 und werden beide von vorhabensbedingten Verkehrszunahmen nicht betroffen sein (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.8, S. 238-239).

Erhebliche Störungen von Turmfalke und Mäusebussard durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (pyroakustische Maßnahmen, „einfache Störungen“) sind ausgeschlossen. Diese Maßnahmen haben zwar eine störende Wirkung, nachhaltige Vergrämungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind jedoch ausgeschlossen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3, 10, 16).

Das **Zerstörungs- und Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für die Arten Mäusebussard, Turmfalke und Schleiereule **erfüllt**.

Durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen und die damit in Verbindung stehende Beseitigung von Vegetationsstrukturen und Gebäuden werden Fortpflanzungsstätten von Mäusebussard und Turmfalke unmittelbar zerstört. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätte sind für die Arten Mäusebussard und Turmfalke nicht möglich. Bei den Arten Sperber, Baumfalke und Waldohreule liegen alle bekannten oder vermuteten Brutplätze außerhalb der anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens, so dass entsprechende Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht zu erwarten sind.

Bei der Umsetzung der LBP-Maßnahme J-185-A-1 kommt es durch die Entfernung eines Gehölzes zu einer Beeinträchtigung eines Brutplatzes der Waldohreule. Mit Hilfe einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG kann diese Beeinträchtigung jedoch so ausgeglichen werden, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte weiterhin erfüllt ist und der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die Waldohreule nicht verwirklicht wird. Gegenstand der CEF-Maßnahme ist die Installation eines Nistkorbes für die Waldohreule in der südlich vom Brutplatz gelegenen Gehölzgruppe auf der Maßnahmenfläche J-185-A1 vor Beseitigung des Horstbau-

mes (vgl. Maßnahmenblatt). In der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.8, S. 241) wird diese Maßnahme, möglicherweise versehentlich, als FCS-Maßnahme eingestuft. Sowohl naturschutzrechtlich als auch –fachlich stellt sie wegen ihrer Eignung zu Bewahrung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang jedoch eine CEF-Maßnahmen i. S. v. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG dar. Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme bestehen nach Überzeugung des Luftamts nicht. Von der Waldohreule ist bekannt, dass sie trotz ihrer Brutortstreue nicht selten den Horst wechselt. Auch wenn für diese Horstwechsel eine Distanz von meist weniger als 100 Meter angegeben wird, kann aufgrund der lokalen Verhältnisse davon ausgegangen werden, dass die betroffene Waldohreule angrenzende Gehölze innerhalb ihres artspezifischen Aktionsradius von bis zu 2 km besiedeln wird. Die für die Anbringung des Nistkorbes vorgesehene Gehölzgruppe liegt in einer Entfernung von ca. 190 Meter zum betroffenen Brutplatz. Eine weitere geeignete und unbesiedelte Gehölzstruktur mit ausreichender Deckung befindet sich in ca. 170 Meter Entfernung am Sempt-Flutkanal. Da diese beiden potenziellen Nistplätze sowohl innerhalb des Aktionsradius der Art als auch in visueller Blickbeziehung zu dem bestehenden Brutplatz stehen, ist von einer Besiedlung insbesondere wegen der Nisthilfe auszugehen. Weiterhin werden mit Umsetzung der Maßnahmen des LBP auf der Maßnahmenfläche J-185-A-1 mit der Entwicklung von Grünländern geeignete Nahrungshabitate für das betroffene Revierpaar geschaffen.

Von der Schleiereule wurde 2006 nur ein besetzter Brutplatz erfasst. In den Schutzbereich des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG fallen grundsätzlich nur aktuell genutzte Fortpflanzungsstätten. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, nämlich die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, wenn nach den Lebensgewohnheiten der Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07, juris RdNr. 66). Für Vogelarten, die zwar nicht ihre Neststandorte, allerdings ihr Brutrevier regelmäßig wiederkehrend nutzen, liegt ein Verstoß gegen den Zerstörungs- und Schädigungstatbestand vor, wenn das regelmäßig genutzte Revier betroffen ist (vgl. LANA, „Hinweise zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes“, Oktober 2009, S. 8 f.). Die Bestände der Schleiereule können aufgrund der Abhängigkeit von Mäusegradationsjahren und witterungsbedingten Einbrüchen stark schwanken. Entsprechend den Angaben in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.4, S. 163) kann deshalb davon ausgegangen werden, dass in Jahren mit einem Bestandshoch regelmäßig wiederkehrend auch Brutplätze bzw. -reviere genutzt werden, die in 2006 verwaist waren. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung sind aufgrund der Populationsökologie der Schleiereule deshalb vor-

sorglich auch alle bekannten Brutplätze der vergangenen Jahre als Fortpflanzungsstätte gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG zu bewerten.

Der 2006 erfasste Brutplatz der Schleiereule liegt außerhalb des anlagebedingten Wirkbereichs, ebenso wie die unbesetzten Brutplätze in den Dreilooswiesen; das gleiche gilt für den in der Artenschutzkartierung des LfU angegebenen Fundpunkt in einer Scheune in der unteren Lüsse (ASK 7636-312). Bei den ca. drei in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung aufgeführten Brutplätzen im Schwaigermoos und beim Gut Grünschweige kommt es jedoch mittelbar durch die Inanspruchnahme eines bedeutsamen Teils der assoziierten Jagdbiotope zur einer Beeinträchtigung der Fortpflanzungsstätten, die als Verlust zu werten ist. Die höhere Naturschutzbehörde hat zur Überzeugung des Luftamts fachlich begründet dargelegt, dass die von der FMG als CEF-Maßnahme beantragte Verlagerung der Nistkästen (Maßnahmen J-188-A-24, J-188-A-25, J-179-A-15 und J-179-A-16) nicht als solche Maßnahme festgestellt werden kann. Die ökologische Funktion dieser Fortpflanzungsstätten kann nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit aufrechterhalten werden, zumal in Abweichung von der ursprünglichen Planung ein schrittweises Versetzen nicht mehr vorgesehen ist. Der artspezifische Aktionsradius von Brutpaaren der Schleiereule um den Brutplatz wird in Abhängigkeit von geeigneten Nahrungshabitaten mit 900 bis 1.500 Metern angegeben; dieser Aktionsradius ist bei der Beurteilung des „räumlichen Zusammenhangs“ im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 zugrundezulegen. Die Nisthilfen der Schleiereule sollen dagegen gemäß Schreiben der FMG an die Regierung von Oberbayern vom 29.08.2008 in einer Entfernung von fünf bis acht Kilometern in vier Gebäuden südlich des Flughafens angebracht werden (vgl. Maßnahmen J-188-A-24, J-188-A-25, J-179-A-15 und J-179-A-16; Karte 480-UE16 vom 20.08.2008). In ihrer Erwiderung auf die zweite Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde vom 11.06.2010 macht die FMG geltend, angesichts der Mobilität der Art sei es keineswegs ausgeschlossen, dass betroffene Individuen auch die neuen Kästen unmittelbar besetzten würden. Die Art gilt jedoch als äußerst brutortstreu; adulte Schleiereulen sind Jahresvögel, die den Brutplatz und sein Umfeld ganzjährig nutzen. Lediglich Jungvögel im ersten Lebensjahr dispergieren in einem Radius von bis zu 50 Kilometern. Für die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion einer Fortpflanzungsstätte reicht es aber nicht aus, wenn die Maßnahmen anderen Exemplaren der Art zugute kommen, vielmehr muss die Funktion für die betroffenen Individuen vollständig erhalten bleiben, also z. B. dem in einem Brutrevier ansässigen Brutpaar ein geeigneter Nistplatz in seinem Revier zur Verfügung gestellt werden (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07, juris RdNr 67). Mittels Roteintrag hat das Luftamt die Maßnahmenblätter geändert und nicht als CEF-

Maßnahmen planfestgestellt. Das Luftamt sieht deshalb den Verbotstatbestand auch für die Schleiereule als erfüllt an.

Artspezifische Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung des Verbotstatbestandes sind für die Schleiereule nicht möglich. Der Tatbestand der Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungsstätten ist als Folge projektbedingter Wirkungen folgendermaßen erfüllt:

Art	Reviere	Art	Reviere
Mäusebussard	2	Turmfalke	2-3
Schleiereule	ca. 3		

3.9.3.4.3.16 Arten, deren Individuen zum Teil aus menschlicher Obhut stammen

Dieser Gilde werden im EKG die beiden folgenden Arten zugeordnet:

Fasan und Haus-/Straßentaube (Columdia livia f. domestica)

Beide Arten sind regelmäßig im Erdinger Moos in Abhängigkeit von ihrer Habitatbindung verbreitet. Der Fasan besiedelt die offene und halboffene Agrarlandschaft, die Haustaube dagegen vor allem Siedlungen und anthropogene Bauwerke.

Zwar ist bereits fraglich, ob beide Arten als wildlebende, heimische Arten i. S. v. Art. 1 der Vogelschutz-RL gelten können. Vorsorglich wird aber von der Anwendbarkeit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für den Fasan ausgegangen. Die EU-Kommission hat eine Liste der wild lebenden Vogelarten erstellt, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen (Wild Birds: Bird species of the European Union, http://ec.europa.eu/environment/nature/conservation/wildbirds/eu_species/index_en.htm). Die Liste erfasst alle Vogelarten, die in den Mitgliedstaaten natürlich vorkommen, einschließlich unregelmäßiger Gäste. Gegenstand der Liste ist der Fasan, nicht aber die Straßen-/Haustaube. Ebenso ist der Fasan im Gegensatz zur Haustaube in der Recherchedatenbank des Bundesamtes für Naturschutz als Art des Art. 1 sowie in Anlage 3 zu den „Hinweisen der OBB zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ als zu berücksichtigende Art aufgeführt. Hinsichtlich der Straßen-/Haustaube geht das Luftamt nicht von einer Anwendbarkeit des § 44 BNatSchG aus. Eine abweichende Beurteilung würde jedoch an der Zulässigkeit des Vorhabens nichts ändern, da Verbotstatbestände nicht erfüllt würden.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Mit baubedingten Tötungen ist nicht zu rechnen, da die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit erfolgt (Maßnahmen F-V-7, F-V-10 und F-V-11). Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen ist aufgrund der weiten Verbreitung der Art in dem bereits vorbelasteten Raum sowohl luft- als auch straßenverkehrsbedingt ausgeschlossen.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Der Fasan ist unempfindlich gegenüber den vom Vorhaben ausgehenden Störwirkungen anzusehen.

Das **Schädigungs- und Zerstörungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird **vorsorglich als erfüllt** bewertet. Der Fasan ist von der Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und Gehölzstrukturen getroffen, bei der eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Es ist kann nicht sicher davon ausgegangen werden, dass geeignete Ausweichhabitate im räumlichen Umgriff zur Verfügung stehen. Entsprechend geeignete Strukturen entstehen erst wieder mit zeitlicher Verzögerung mittelfristig durch die Maßnahmen des LBP. Vorsorglich geht das Luftamt davon aus, dass die kontinuierliche ökologische Funktion nicht gewahrt wird.

3.9.3.4.3.17 Regelmäßige Nahrungsgäste mit Brutplätzen in der Umgebung

In dieser Gilde werden Arten behandelt, die als regelmäßige Nahrungsgäste das EKG nutzen, für die aber bei den Untersuchungen zur Erstellung der Antragsunterlagen keine Brutplätze festgestellt werden konnten. Zu diesen Arten gehören:

Graureiher, Wespenbussard, Schwarzmilan, Lachmöwe, Flussseeschwalbe, Mauersegler, Eisvogel und Dohle.

Die Arten Lachmöwe, Flussseeschwalbe und Eisvogel nutzen regelmäßig die Still- und Fließgewässer des Erdinger Mooses als Nahrungshabitate, Graureiher, Wespenbussard, Schwarzmilan und Dohle die Offenlandflächen wie Wiesen und Äcker oder die strukturreiche Kulturlandschaft. Der Mauersegler als Flugjäger nutzt den Luftraum über dem EKG. Zu weiteren Ausführungen wie Lage der Brutplätze und räumliche Nutzung wird auf die Ausführungen in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.10, S. 242) verwiesen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Arten Graureiher und Lachmöwe **erfüllt**.

Baubedingte Tötungen sind aufgrund mangelnder Habitateignung der Baufelder und der Mobilität der Altvögel ausgeschlossen.

Aus der Gilde der hier behandelten Arten sind nur Lachmöwe und Graureiher aufgrund der Vogelschlagstatistik als grundsätzlich gefährdet anzusehen (vgl. („Gutachten zur biologischen Flugsicherheitssituation am Flughafen München – Vogelschlaggutachten“ vom 30.07.2007 des BBFS in Ordner 43 der Antragsunterlagen, Tab. 4 und 7) Beide Arten kommen regelmäßig z. B. in den Gutbrod-Weihern vor. Die festgestellten artspezifischen Flughöhen weit überwiegend unterhalb der künftigen Anflughöhe in diesem Bereich und die äußerst geringe Zahl der Vögel in einer kollisionsgefährdeten Höhe von über 100 Metern (2 Lachmöwen bei 54 Flughöhenanmessungen, vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.10, S. 244) schließen eine vorhabensbedingt signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos aus. Eben so wenig ist auf der neuen Start- und Landebahn für beide Arten von einer Erhöhung der Tötungsrate auszugehen, die über episodische Ereignisse hinausgeht („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.10, S. 243-244). Auch für die weiteren Nahrungsgäste ist eine signifikante Erhöhung der Tötungsrate aufgrund vorhabensbedingter Auswirkungen des Flugbetriebes ausgeschlossen. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung bleibt das Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich, der mit einer Verkehrsanlage oder einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91). Als Folge des Neubaus von Straßen und der vorhabensbedingten Erhöhung des Kfz-Verkehrs kann es zu einer geringfügigen Erhöhung des Tötungsrisikos von an Straßenrändern Nahrung suchenden oder aasfressenden Vogelarten kommen. Dies trifft grundsätzlich für die beiden Arten Dohle und Schwarzmilan zu. Eine signifikante vorhabensbedingte Erhöhung des Kollisionsrisikos mit Kfz kann für die Dohle aufgrund ihres artspezifischen Verhaltens und für den Schwarzmilan wegen seines Vorkommens im EKG sowie für alle weiteren, hier behandelten Arten mit Sicherheit ausgeschlossen werden (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.10, S. 243 -244).

Der Graureiher und die Lachmöwe gehören jedoch zu den Arten, gegen die regelmäßig Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr gerichtet werden; es ist im Durchschnitt mit drei Abschüssen pro Jahr bei der Lachmöwe und einem Abschuss pro Jahr bei dem Graurei-

her zu rechnen (vgl. dazu „„Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 7, 9).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Es kommt nicht zu vorhabensbedingten Störungen auf regelmäßige Nahrungsgäste mit negativer Auswirkung auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen. Die hier behandelten Arten treten in den vorhabensbedingt betroffenen Bereichen als Nahrungsgäste auf und sind i. d. R. abseits der Brutstätten weniger bis gering störungsempfindlich. Auch für die an spezielle Habitate gebundenen Arten wie Eisvogel und Flussseeschwalbe sind keine vorhabensbedingten Störungen der regelmäßig aufgesuchten Gewässer zu erkennen.

Erhebliche Störungen von Graureiher und Lachmöwe durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (pyroakustische Maßnahmen, „einfache Störungen“) sind ausgeschlossen. Diese Maßnahmen haben zwar eine störende Wirkung, nachhaltige Vergrämungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen sind jedoch ausgeschlossen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen von 17.03.2010, S. 3, 7, 9).

Das **Zerstörungs- und Beschädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird **nicht erfüllt.** Von den hier behandelten Arten sind keine Brutvorkommen innerhalb des EKG bekannt. Fortpflanzungsstätten können vorhabensbedingt dementsprechend nicht geschädigt oder zerstört werden. Regelmäßig genutzte Schlafplätze, Einstandsgebiete für die Erholung oder Rastplätze, die für das Überleben der Art eine besondere Funktion haben und deshalb als Ruhestätten gewertet werden könnten, sind für die hier subsumierten Arten in dem EKG nicht nachgewiesen.

Nahrungshabitate unterfallen grundsätzlich nicht dem Schutz des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, Az. 9 A 28.05, juris RdNr. 33; vgl. auch Kapitel C.III.3.9.3.1.1.3 dieses Beschlusses). Das Bundesverwaltungsgericht hat bislang nicht ausdrücklich entschieden, ob und inwieweit mittelbare Einwirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten z. B. durch Verlust essentieller Nahrungshabitate, aufgrund funktionaler Erwägungen den Beschädigungs- oder Zerstörungstatbestand erfüllen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az. 9 A 64/07, juris RdNr. 72). Ungeachtet dessen ist vorliegend eine mittelbare Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und/oder Ruhestätten durch den vorhabensbedingten Verlust von Nahrungshabitaten

ausgeschlossen. Die regelmäßigen Nahrungsgäste im Erdinger Moos mit Brutplätzen außerhalb des EKGes nutzen für die Nahrungssuche große Räume. Graureiher, Schwarzmilan, Lachmöwe, Mauersegler und Dohle nutzen für die Nahrungssuche mehrere Habitate oder den überwiegenden Teil des Raumes in Abhängigkeit von einem meist zeitlich befristeten günstigen Nahrungsangebot. Eine etwas engere Bindung an Nahrungshabitate haben der Wespenbussard, der Eisvogel und die Flussseeschwalbe. Ersterer benötigt strukturreiche Offenlandhabitate mit hoher Grenzliniendichte und die beiden anderen Arten Fließgewässer mit Ansitzwarten und Stillgewässer. Für keine der beiden Artengruppen gibt es Anhaltspunkte, dass vorhabensbedingt Nahrungshabitate in einem Umfang beseitigt werden, dass sich dadurch der Aufzuchtserfolg in erheblichem Ausmaße vermindern oder ganz scheitern könnte. Einerseits stehen den Arten mit einer weniger engen Bindung an das Nahrungshabitat trotz des Vorhabens noch oder wieder ausreichend Nahrungshabitate zur Verfügung und andererseits sind Habitate der enger gebundenen Arten vorhabensbedingt durch eine Schädigung oder Zerstörung nicht betroffen. Im Übrigen wird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.10, S. 242-243) verwiesen.

3.9.3.4.3.18 Regelmäßige Wintergäste/Durchzügler

Die hier behandelte umfangreiche Gilde betrifft Vogelarten ohne Brutvorkommen im EKG oder ohne funktionalen Zusammenhang zwischen Brutvorkommen im Untersuchungsgebiet und Auftreten im EKG. Die Gilde kann im Hinblick auf die Lebensraumpräferenz der Vögel in „Gastvögel an Gewässerlebensräumen“ und „Gastvögel in terrestrischen Lebensräumen“ unterteilt werden. Die hier behandelten Arten sind regelmäßige Gäste auf ihren Wanderungen zwischen dem Brutgebiet und Überwinterungsgebiet oder sind regelmäßige Überwinterungsgäste.

Ein Teil der Vogelarten sucht bestimmte Habitattypen regelmäßig als Schlafplatz- oder Rückzugshabitate mit besonderer Funktion für die Fitness der Vögel auf. Entsprechend sind diese Räume für solche Arten als Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu werten. Abweichend von der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.12, S. 250-251) werden dieser Gruppe auch die Arten Bergpieper, Merlin, Kornweihe und Saatkrähe zugeordnet, die regelmäßig wiederkehrend in Gruppen einen bestimmten Schlafplatz aufsuchen können und hierfür im EKG oder seiner näheren Umgebung geeignete Strukturen vorfinden.

Folgende regelmäßig auftretende Vogelarten werden also dieser Gruppe zugeordnet:

Alpenstrandläufer, Bergpieper, Bruchwasserläufer, Dunkelwasserläufer, Fischadler, Flussuferläufer, Grünschenkel, Kampfläufer, Kanadagans, Kleines Sumpfhuhn, Kormoran, Kornweihe, Mandarinente, Merlin, Mittelmeermöwe, Pfeifente, Regenbrachvogel, Rohrdommel, Rotschenkel, Saatkrähe, Schellente, Schwarzhalstaucher, Schwarzkopfmöwe, Sichelstrandläufer, Spießente, Sturmmöwe, Trauerseeschwalbe, Uferschnepfe, Waldwasserläufer, Zwergschnepfe, Zwergstrandläufer.

Eine weitere Gruppe von Gastvogelarten umfasst solche, die regelmäßig aber in wechselnder Zahl und wechselnder Dauer vor allem die strukturreichen Gebiete im Norden und Nordosten des EKG nutzen, aber vereinzelt auch in anderen Räumen auftreten können. Eine enge funktionale Bindung an bestimmte Räume oder Habitate besteht für diese Arten gewöhnlich nicht:

Zu dieser Gruppe werden folgende Arten gezählt:

Fichtenkreuzschnabel, Habicht, Halsbandschnäpper, Hohltaube, Raubwürger, Rotfußfalke, Rotmilan, Schwarzspecht, Wanderfalke, Weißstorch, Wiedehopf.

Die letzte Gruppe in dieser Gilde nutzt als Nahrungs-, Durchzugs- und Überwinterungshabitate ohne enge funktionale Bindung landwirtschaftliche Flächen oder Gehölzstrukturen im gesamten EKG und seiner näheren Umgebung; hierzu gehören folgende Arten:

Bergfink, Birkenzeisig, Erlenzeisig, Rotdrossel, Silberreiher, Steinschmätzer, Wiesenweihe.

Hinsichtlich räumlicher Verbreitung und zeitlichem Auftreten sowie artspezifischem Verhalten im EKG wird auf die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.11, S. 246-254) verwiesen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die Saatkrähe **erfüllt** sowie **vorsorglich** für den Steinschmätzer **als erfüllt** bewertet. Die Möglichkeit einer baubedingten Tötung besteht aufgrund der Habitatstrukturen auf den Baufeldern ausschließlich für den Steinschmätzer. Bei einer Brut kann es hier baubedingt zu einer Zerstörung des Geleges oder zur Tötung von Jungvögeln kommen; dieses Risiko kann angesichts des artspezifischen Brutverhaltens auch durch die planfestgestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung (Maßnahme F-V-11) nicht völlig ausgeschlossen werden. Zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit Kfz oder Flugzeugen kommt es für keine der hier behandelten Arten. Regelmäßig genutzte Habitate im direkten Umfeld von Straßen sind nur in seltenen Fällen vorhanden (z. B. Pfeifente, Saatkrähe,

Korn- und Wiesenweihe). Aufgrund des artspezifischen Verhaltens, der bestehenden Vorbelastung auf den vorhandenen Straßen sowie der vorhabensbedingt nur geringen Verkehrszunahme kommt es hier aber nicht zu einer signifikanten Steigerung des Tötungsrisikos, sondern allenfalls zu sporadischen Tötungsereignissen. Entsprechendes gilt für Kollisionen mit Flugzeugen. Die hier behandelten Arten gelangen i. d. R. nicht in Flughöhen, in denen eine Kollisionsgefahr besteht. Nicht auszuschließen sind dagegen Tötungen einzelner Exemplare z. B. von Pfeifente und Kormoran durch Kollisionen mit Flugzeugen, insbesondere im Bereich Eittinger Weiher und Gutbrod Weiher (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.11, S. 247-252). Das Tötungsrisiko im Zusammenhang mit Straßen- und Luftverkehr liegt hier aber in einem Risikobereich, der mit einer Verkehrsanlage oder einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91).

Die Saatkrähe gehört zu den Arten, gegen die regelmäßig Maßnahmen der Tiergefahrenabwehr gerichtet werden; es ist im Durchschnitt mit einem Abschuss pro Jahr zu rechnen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Unterlagen von 17.03.2010, S. 13).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Für die Gruppe der mit breiter Präsenz im Gebiet auftretenden Gastvögel wird es nicht zu Meidungsreaktionen oder z. B. Bestandsrückgängen durch vorhabensbedingte Störungen kommen.

Die Überwinterungs-, Nahrungs- und Ruhehabitate der beiden anderen Gruppen liegen außerhalb des Wirkbereichs der vorhabensbedingten Störungen mit erheblichen Auswirkungen. Weiterhin sind erhebliche Störungen durch vorhabensbedingt veränderte Überflüge u. a. aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch den Flugbetrieb sowie der Toleranzschwelle der betroffenen Arten auszuschließen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 248).

Die Gilde der Zug- und Wintergäste ist auch Gegenstand einer näheren Betrachtung in dem Gutachten „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München.

Demnach sind Beeinträchtigungen als Folge des Fluglärms für die Arten dieser Gilde auszuschließen, da für die Vögel eine maskierungsanfällige akustische Kommunikation nicht erforderlich sei. So berücksichtige auch das Gutachten von KIfL (Stand: März 2009) für die Bewertung der Auswirkungen von Fluglärm auf Vögel für das PFV Flughafen Frankfurt ausschließlich Kriterien, die in den Brutrevieren relevant sind (vgl. „Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn“ vom 07.04.2011 des Büros H2 München S. 31). Das Luftamt hat die plausiblen gutachtlichen Ausführungen nachvollzogen und schließt sich dieser Einschätzung an.

Erhebliche Störungen der Saatkrähe durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (pyroakustische Maßnahmen, „einfache Störungen“) sind ausgeschlossen. Diese Maßnahmen haben zwar eine störende Wirkung, nachhaltige Vergrämungen mit negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population sind jedoch ausgeschlossen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Unterlagen von 17.03.2010, S. 3, 13).

Das Zerstörungs- und Beschädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für den Steinschmätzer **vorsorglich als erfüllt** bewertet. Mangels Brutplätzen dieser Arten ist eine Schädigung von Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen. Als mögliche Ruhestätten von Gastvögeln sind die regelmäßig aufgesuchten Gewässer und Schlafplätze zu bewerten. Regelmäßig über mehrere Jahre genutzte Schlafplätze sind innerhalb des Wirkraumes des Vorhabens nicht bekannt. Regelmäßig aufgesuchte Gewässer liegen außerhalb der vorhabensbedingten Wirkungspfade, so dass Schädigungen oder Zerstörungen von Gewässerlebensräumen oder Schlafplätzen als Ruhestätten ausgeschlossen werden können. Eine Ansiedlung und Brüten aufgrund der Entstehung geeigneter Bruthabitate während der mehrjährigen Bauzeit auf den Baufeldern erscheint nur für den Steinschmätzer möglich. Da wie oben dargelegt nicht sicher von der vollen Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahme F-V-11 ausgegangen werden kann, kann nicht ausgeschlossen werden, dass es auf den Baufeldern zu einer Beschädigung oder Zerstörung etwaiger Fortpflanzungsstätten kommt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wendet ein (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 148 f.), dass ein Verlust von Lebensräumen mit der Funktion als Nahrungs- und Rasthabitat für die Vögel der hier behandelten Gilde zu Unrecht generell nicht als Verbotstatbestand bewertet worden sei. So würden sich die Lebensräume für diese Arten als Folge des Vorha-

bens weiter auf einen für rastende und durchziehende Vogelarten unattraktiven Bereich verkleinern. Als Beispiel für eine betroffene Art wird die Bekassine aufgeführt, die mit hohen Winterbeständen und Durchzugszahlen betroffen sein könnte. Diese Einwendung wird zurückgewiesen. In Übereinstimmung mit der FMG wurden die betroffenen Arten nach Überzeugung des Luftamts in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.12 und 4.2.13) ausreichend und differenziert nach der Regelmäßigkeit ihres Auftretens im EKG behandelt und auf mögliche Projektwirkungen hin untersucht. Die Untersuchung ergab, dass Landschaftselemente, die als Wohn- bzw. Zufluchtstätten anzusprechen sind, in allen Fällen weit abseits der geplanten Baufelder liegen und auch von Straßen mit vorhabensbedingter Erhöhung des Verkehrsaufkommens nicht relevant berührt werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Wohn- oder Zufluchtsstätten, d. h. ein im Kontext relevanter Lebensraumverlust, wurde daher begründet ausgeschlossen. Dies gilt auch für die Bekassine. So ergaben die Auswertungen der eigenen Daten der FMG und sekundär verfügbarer Daten zu dieser Art aus dem Nördlichen Erdinger Moos, dass alle regelmäßig genutzten Rasthabitate der Bekassine nicht von Projektwirkungen erreicht werden, die geeignet wären, deren Funktion als Wohn- und Zufluchtstätten in Frage zu stellen.

3.9.3.4.3.19 Sporadische Gäste und Ausnahmeerscheinungen

Neben Brut- und Gastvogelarten sowie regelmäßigen Nahrungsgästen liegen für zahlreiche weitere Vogelarten Einzelnachweise oder sporadische Nachweise aus dem untersuchten Gebiet vor.

Die **artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände** des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden **nicht erfüllt**. Die hier behandelte Gilde nutzt das EKG nicht als Bruthabitat und nur unregelmäßig als Rast- oder Nahrungshabitat. Es bestehen keine engen funktionellen Beziehungen, die für das Überleben oder den Fortpflanzungserfolg der Arten erforderlich wären. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kann daher ebenso ausgeschlossen werden wie Störungen mit Rückwirkungen auf die lokalen Bestände.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos aufgrund vorhabensbedingter Wirkungen ist aufgrund des seltenen Auftretens der Arten auszuschließen.

3.9.3.4.4 Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr - Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie alle Europäischen Vogelarten

Wie vorstehend unter C.III.3.9.3.3 dieses Beschlusses dargelegt, zählen zu den Projektwirkungen auch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr. Im Rahmen des Betriebs des Flughafens kann es aus Gründen der Sicherheit des Flugverkehrs erforderlich werden, auf Tierarten mittels beeinträchtigender Maßnahmen einzuwirken. Von den Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Flughafengelände sind unter den europarechtlich relevanten Arten ausschließlich Vögel betroffen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Unterlagen von 17.03.2010, S. 2). Für die insoweit relevanten Arten wurde in der vorstehenden Konfliktanalyse die Erfüllung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG geprüft. Hiernach kommt es allein zur Erfüllung des Tötungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (vgl. auch C.III.3.9.3.3 dieses Beschlusses).

Da nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass im Einzelfall in einer akuten Gefahrensituation für die Flugsicherheit und Menschenleben auch ein Exemplar einer anderen Europäischen Vogelart oder einer Art nach Anhang IV der FFH-RL abgeschossen werden muss, geht das Luftamt insoweit vorsorglich von der **Erfüllung** des **Tötungsverbots** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus.

3.9.3.5 Ausnahmen

Von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für folgende Arten eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt (vgl. Kapitel A.VI.2 dieses Beschlusses):

- Biber
- Wasserfledermaus
- Kleine Bartfledermaus
- Großer Abendsegler
- Kleiner Abendsegler
- Rauhautfledermaus
- Zwergfledermaus

- Zauneidechse
- Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- Rabenkrähe
- Ringeltaube
- Star
- Feldschwirl
- Sumpfrohrsänger
- Feldlerche
- Rebhuhn
- Wachtel
- Wiesenschafstelze
- Bachstelze
- Mehlschwalbe
- Rauchschwalbe
- Flussregenpfeifer
- Stockente
- Großer Brachvogel
- Kiebitz
- Grauammer
- Mäusebussard
- Turmfalke
- Schleiereule
- Graureiher
- Lachmöwe

– Saatkrähe

– Steinschmätzer

Von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird für folgende Arten eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt:

– Zauneidechse

– Feldlerche

– Rebhuhn

– Wachtel

– Kiebitz

– Großer Brachvogel

Von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird für folgende Arten eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt:

– Biber

– Wasserfledermaus

– Kleine Bartfledermaus

– Rauhautfledermaus

– Zwergfledermaus

– Zauneidechse

– Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

– Amsel

– Buchfink

– Dorngrasmücke

– Eichelhäher

– Elster

– Fitis

- Gartengrasmücke
- Gelbspötter
- Girlitz
- Grünfink
- Heckenbraunelle
- Kernbeißer
- Mönchsgrasmücke
- Rabenkrähe
- Ringeltaube
- Rotkehlchen
- Schwanzmeise
- Singdrossel
- Stieglitz
- Wacholderdrossel
- Waldlaubsänger
- Wintergoldhähnchen
- Zaunkönig
- Zilpzalp
- Bluthänfling
- Goldammer
- Klappergrasmücke
- Kuckuck
- Pirol
- Blaumeise

- Buntspecht
- Gartenbaumläufer
- Grauschnäpper
- Kleiber
- Kohlmeise
- Star
- Sumpfmeise
- Trauerschnäpper
- Waldbaumläufer
- Weidenmeise
- Feldsperling
- Feldschwirl
- Sumpfrohrsänger
- Feldlerche
- Rebhuhn
- Wachtel
- Wiesenschafstelze
- Teichhuhn
- Rohrammer
- Bachstelze
- Hausrotschwanz
- Haussperling
- Mehlschwalbe
- Rauchschwalbe

– Türkentaube

– Flussregenpfeifer

– Blässhuhn

– Stockente

– Blaukehlchen

– Grauammer

– Großer Brachvogel

– Kiebitz

– Wachtelkönig

– Mäusebussard

– Turmfalke

– Schleiereule

– Fasan

– Steinschmätzer

Von den artenschutzrechtlichen Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG wird für folgende Arten eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt:

– Kriechender Sellerie

– Sumpf-Siegwurz

Die Voraussetzungen für die Erteilung von artenschutzrechtlichen Ausnahmen liegen vor.

Dem hilfsweise und vorsorglich gestellten Antrag auf Erteilung einer Ausnahme von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG für alle Arten des Anhangs IV der FFH-RL und für alle Europäischen Vogelarten für den Fall einer akuten erheblichen Gefahr für die Flugsicherheit zu Durchführung unabweisbarer Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr in den auf dem Übersichtsplan „Vergrämungsmaßnahmen/Tiergefahrenabwehr“ vom 22.02.2010 dargestellten Flächen innerhalb des Flughafens („Anträge zum Naturschutzrecht“ vom 17.03.2010 der FMG in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Antrag 9.3.7) war unter der Bedingung (§ 36 Abs. 2 Nr. 2 BayVwVfG) stattzugeben, dass die so defi-

nierte konkrete Gefahr tatsächlich vorliegt. Durch die bedingte Ausnahmeerteilung wird eine generalklauselartige Ausnahme für Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr vermieden.

3.9.3.5.1 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art sind gegeben. Artenschutzrechtlich sind insoweit keine strengeren rechtlichen Anforderungen zu stellen als beim FFH-Gebietsschutz. Die artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen wiegen nicht so schwer, dass ihnen gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen größere Durchsetzungskraft zukäme als den Belangen des Gebietsschutzes (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 239; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 127; BVerwG, Urteil vom 05.12.2008, Az. 9 B 28.08, juris RdNr. 41). Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange war demnach auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalles zu bewerten und mit den gegenläufigen Belangen des Artenschutzes abzuwägen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, juris RdNr. 131; BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, juris RdNr. 38). Dabei setzt ein Überwiegen der Abweichungsgründe nicht das Vorliegen von Sachzwängen voraus, denen niemand ausweichen kann. (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 153; BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az. 4 C 12.07, juris RdNr. 13). Genügen die für das Vorhaben anzuführenden Belange den strengen verfassungsrechtlichen Anforderungen (Art. 14 Abs. 3 GG), so rechtfertigen sie der Art nach auch eine Abweichungsentscheidung (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 566; BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, juris RdNr. 129). Gleichwohl wurde der Ausnahmecharakter der Abweichungsentscheidung berücksichtigt (BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az. 4 C 12.07, juris RdNr. 13).

In Kapitel C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses wurde zum Gebietsschutz ausführlich dargelegt, dass das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen kann. Hierauf wird verwiesen. Artenschutzrechtlich sind insoweit jedenfalls keine strengeren Anforderungen zu stellen (s. o.). Die mit dem planfestgestellten Vorhaben verfolgten Ziele sind tragfähige Abweichungsgründe. Das Vorhaben dient der bedarfsgerechten und leistungsfähigen Befriedigung der Verkehrsnachfrage (Verkehrsflughafen München als Drehkreuz von europäischem Rang), dem Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Infrastruktureinrichtung sowie der Förderung der Regionalwirtschaft. Das Vorhaben genügt den Anforderungen der fachplanerischen Planrechtfertigung (Kapitel C.III.2 dieses Beschlusses). Das Vorhaben entspricht außerdem den fach- und landesplanerischen Zielsetzungen, den Aussagen des Flughafenkonzepts der Bundesre-

gierung 2009 sowie den Zielen auf EU-Ebene. Damit stehen weitere gewichtige Abweichungsgründe für die Durchführung inmitten (vgl. oben Kapitel C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses). Die mit dem Vorhaben verfolgten gewichtigen Gemeinwohlbelange, insbesondere die Befriedung des Verkehrsbedarfs, wiegen so schwer, dass sie, wie unter C.III.3.20 dieses Beschlusses dargelegt, das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen. Die unter Berücksichtigung der Maßgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts konkret durchgeführte Abwägung fällt, insbesondere auch angesichts der durch diesen Beschluss festgesetzten FCS-Maßnahmen, durch die der Erhaltungszustand der betroffenen Arten bewahrt wird, somit zugunsten des Projektes aus.

3.9.3.5.2 Interesse der öffentlichen Sicherheit

Hinsichtlich der Erfüllung des Tötungsverbots durch Präventivmaßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (Vogelschlag) liegt ferner der Ausnahmegrund des § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 4 BNatSchG vor. Gemäß § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 4 BNatSchG ist eine Ausnahme zulässig, wenn dies im Interesse der öffentlichen Sicherheit einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung erforderlich ist. § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 4 BNatSchG setzt Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a), zweiter Anstrich der VS-RL in das deutsche Recht um, nachdem eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erteilt werden kann. Die aus Gründen der Flugsicherheit unabweisbaren Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr am Verkehrsflughafen München tragen den Abweichungsgründen des Art. 9 Abs. 1 der VS-RL sowie den Anforderungen des nationalen Artenschutzes Rechnung. Diese Maßnahmen werden zur Sicherstellung der biologischen Flugsicherheit ergriffen (vgl. oben Kapitel C.III.3.3 dieses Beschlusses). Sie dienen der Verminderung der Risiken für die Flugsicherheit, durch das Stören, Vertreiben, Fangen und Töten von Tieren, aber auch durch die Gestaltung, Pflege und Behandlung von Flächen und werden gegen die Vogelarten Graureiher, Kiebitz, Mäusebussard, Saatkrähe, Star, Turmfalke, Lachmöwe, Rabenkrähe, Ringeltaube und Stockente ergriffen (vgl. oben C.III.3.9.3.3 dieses Beschlusses). Umfang und Inhalt der Maßnahmen sind in der „Stellungnahme der Flughafen München GmbH zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall“ nachvollziehbar erläutert („Vogelschlag und Vogelschutz – Stellungnahme der Flughafen München GmbH zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall“ vom 31.01.2010; vgl. auch oben Kapitel C.III.3.3 dieses Beschlusses).

3.9.3.5.3 Alternativenprüfung

Zumutbare Alternativen im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG sind nicht gegeben.

Eine andere zumutbare Alternative liegt nicht vor, wenn sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem planfestgestellten Standort; ebenso eine Alternativlösung, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Schließlich liegt auch dann keine zumutbare Alternative vor, wenn sich eine Alternativlösung ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel darstellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 240; BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 119 m.w.N.).

Eine Alternativlösung setzt zudem voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 170 zum Gebietsschutz). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08, juris RdNr. 45 m.w.N.). Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im Einzelfall ab (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08, juris RdNr. 48). Als relevante Planungsziele kommen nicht nur solche in Betracht, die für die Planrechtfertigung maßgebend sind, sondern auch andere mit einem Vorhaben zulässigerweise verfolgte Ziele (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08, juris RdNr. 48). Wenn eine planerische Variante nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht sie nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, juris RdNr. 143 zum Gebietsschutz).

Gemessen an diesen Prüfkriterien und an dem den planfestgestellten Vorhaben zugrunde liegenden Planungskonzept gibt es – wie weiter oben in Kapitel C.III.3.9.2.4.2 dieses Beschlusses zum Gebietsschutz ausführlich dargelegt – für das Planvorhaben keine andere zumutbare Alternative im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG.

Auch die hier unter Artenschutzgesichtspunkten durchgeführte Alternativenprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass es keine der planfestgestellten Alternative 5b vorzugswürdigere Alternative gibt.

Nach der Kapazitätsanalyse des DLR verbleiben fünf Bahnlagen, welche entsprechend der Planungsziele als Alternative zu der planfestgestellten Alternative in Betracht kommen

(Bahnlagen 4b, 5a, 7, 8, 22a). Die fachgutachtliche Reihung zeigt, dass Bahnlage 22a unter dem Gesichtspunkt des Artenschutzrechts am günstigsten abschneidet, gefolgt von den Bahnlagen 4b und 5a. Die planfestgestellte Bahnlage 5b folgt gleichrangig mit Bahnlage 8 auf dem vorletzten Platz. Lediglich Bahnlage 7 schneidet schlechter ab und scheidet damit als Alternative aus („Variantenvergleich Natur- und Artenschutz“ vom 17.08.2007 der Ökokart München und der Kanzlei Dr. Gronefeld, Thoma und Kollegen in Ordner 45 der Antragsunterlagen, S. 15 ff.).

Alle zu betrachtenden Alternativen führen zur Verwirklichung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sowohl für nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Tier- und Pflanzenarten als auch europäische Vogelarten. Insgesamt führen alle Alternativen im Hinblick auf die Betroffenheit der Arten zu ähnlichen Betroffenheiten. Die Unterschiede in Bezug auf die Betroffenheit der Arten sind nicht derart signifikant, dass sich eine Vorzugswürdigkeit im Sinne des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG begründen ließe. Dagegen sind die anderen Varianten aus naturschutzexternen Gründen unzumutbar (vgl. „Variantenvergleich Natur- und Artenschutz“ vom 17.08.2007 der Ökokart München und der Kanzlei Dr. Gronefeld, Thoma und Kollegen in Ordner 45 der Antragsunterlagen, S. 15 ff.; vgl. oben Kapitel C.III.3.9.2.4.2 dieses Beschlusses). Zu berücksichtigen ist insbesondere auch, dass die nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 3 BNatSchG durchgeführte Alternativenprüfung zu dem Ergebnis geführt hat, dass es im Vergleich zur planfestgestellten Alternative 5b keine vorzugswürdigere, zumutbare Alternative i. S. v. § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG gibt (vgl. oben Kapitel C.III.3.9.2.4.2 dieses Beschlusses). Eine Vorhabensalternative, die im Hinblick auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL, § 34 Abs. 3 BNatSchG als Alternativlösung ausscheidet, kann auch keine anderweitige zufrieden stellende Lösung im Sinne des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL sein.

Oben wird dargelegt (Kapitel C.III.3.9.2.4.2 dieses Beschlusses), dass die gewählte Alternative 5b unter Berücksichtigung aller Belange insgesamt vorzugswürdig ist. Die Vorteile der planfestgestellten Alternative 5b gegenüber den anderen geprüften Vorhabensalternativen werden dort ausführlich dargestellt. Auf die obigen Ausführungen zur FFH-Alternativenprüfung wird verwiesen. Der mehrfach vorgetragene Einwand, die Alternativenprüfung sei fehlerhaft, ist aus denselben Gründen wie beim Habitatschutz zurückzuweisen (s. o.).

3.9.3.5.4 Erhaltungszustand der Populationen einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2, 2. Hs. BNatSchG darf eine artenschutzrechtliche Ausnahme nur erteilt werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht ver-

schlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Da sich der Regelungsgegenstand des Art. 16 der FFH-RL auf die Arten des Anhangs IV der Richtlinie beschränkt, schafft der in § 45 Abs. 7 BNatSchG enthaltene Verweis auf die Vorschrift der FFH-RL keine zusätzlichen Anforderungen für artenschutzrechtliche Ausnahmen, die für Europäische Vogelarten erteilt werden.

Der Ausnahmetatbestand steht im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht, wenn er hinsichtlich der Europäischen Vogelarten lediglich eine Verschlechterung des aktuellen Erhaltungszustandes einer Art untersagt, oder mit anderen Worten die Aufrechterhaltung des Status Quo als eine Bedingung für die Erteilung einer Ausnahme fordert. Denn nach Art. 13 VS-RL kommt es nicht auf die Unterscheidung an, ob sich die Arten derzeit in einem günstigen oder ungünstigen Erhaltungszustand befinden, sondern es kommt darauf an, dass die getroffenen Maßnahmen „... nicht zu einer Verschlechterung der derzeitigen Lage führen."

Demgegenüber muss bei Arten des Anhang IV der FFH-RL das Verschlechterungsverbot nach dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 (Rs. C-342/05, Slg. 2007, I-4713) unter Bezugnahme auf das anzustrebende Ziel des günstigen Erhaltungszustandes differenziert betrachtet werden. Der EuGH erkennt die Möglichkeit der Gewährung von Ausnahmen auch für solche Fälle an, in denen der Erhaltungszustand der betroffenen Arten derzeit (noch) nicht günstig ist. Danach sind, auch wenn der Erhaltungszustand der Populationen der betreffenden Tierarten bereits vor Projektbeginn ungünstig ist, Ausnahmen von den artenschutzrechtlichen Verboten weiterhin zulässig, wenn hinreichend nachgewiesen werden kann, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Populationen nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern können (EuGH, Urteil vom 14.06.2007, Rs. C-342/05, Slg. 2007, I-4713, RdNr. 29 unter Verweis auf den Leitfaden der EU-Kommission zum Artenschutz, dort Kapitel III.2.3.b, RdNr. 47 – 51). Um dies zu gewährleisten, können auch spezifische Kompensationsmaßnahmen (FCS-Maßnahmen - favourable conservation status) zur Wahrung des Erhaltungszustandes erforderlich werden. Das BVerwG hat sich dieser Rechtauffassung angeschlossen und zugleich klargestellt, dass sich aus dem Urteil des EuGH vom 14.06.2007 keine weitergehenden Anforderungen ergeben (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 141; BVerwG, Beschluss vom 17.04.2010, Az. 9 B 5.10, juris RdNr. 8 f.). Die aus der verbindlichen finnischen Sprachfassung übersetzte ursprüngliche deutsche Sprachfassung des EuGH-Urteils, die solche weitergehenden Anforderungen nahe legte, hat sich als fehlerhaft herausgestellt.

Das artenschutzrechtliche Schutzregime der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-RL stellt nicht auf den Erhalt jedes einzelnen Exemplars oder jedes vorhandenen Reviers einer Art ab. Maßgeblich ist – auch nach dem Wortlaut des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG – der Erhaltungszustand der Art. Für die Auslegung des Begriffs des Erhaltungszustands kann als Orientierungshilfe Art. 1 i) FFH-RL herangezogen werden, der den Erhaltungszustand einer Art als „die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem in Art. 2 bezeichneten Gebiet auswirken können“ bezeichnet. Die Güte des Erhaltungszustands bestimmt sich damit insbesondere danach, ob langfristig das Überleben der Population der Art gesichert ist. Aufgrund der Daten der Populationsdynamik muss daher anzunehmen sein, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet oder langfristig weiterhin bilden wird und ein genügend großer Lebensraum gegenwärtig vorhanden ist und auch zukünftig vorhanden sein wird. Werden einzelne Exemplare oder Siedlungsräume während der Verwirklichung des Vorhabens vernichtet oder gehen verloren, führt dies nicht zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands. Die Population als solche bleibt vielmehr in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausgeht, als lebensfähiges Element erhalten (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 571 f.; BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 242 ff.)

Nach Art. 2 Buchst. I der Verordnung EG Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (ABI. EG Nr. L 61 S. 1) und § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG ist eine Population eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebiets in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 571).

Der in § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 249 m.w.N.). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu

besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 249 m.w.N.).

Im Rahmen der Prüfung, ob sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert sind sämtliche Vermeidungs-, Ausgleichs- und sonstige Kompensationsmaßnahmen berücksichtigungsfähig, die zur Bewahrung des derzeitigen oder Herstellung eines günstigen Erhaltungszustands geeignet und förderlich sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08, juris RdNr. 42; VGH Kassel, Urteil vom 17.06.2008, 11 C 1975/07.T, juris RdNr. 196).

3.9.3.5.4.1 Methodik der Beurteilung des Erhaltungszustands der Populationen einer Art

Das der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde gelegte Datenmaterial ist zur Beurteilung der Frage der Verschlechterung des Erhaltungszustands geeignet. In den fachgutachterlichen Untersuchungen wurden sämtliche relevanten Sachverhalte ermittelt und dargestellt.

Für die Beurteilung des Erhaltungszustands der Populationen wurde im Sinne einer worst-case-Betrachtung zunächst von einem engen lokalen Bezugsraum ausgegangen und der Erhaltungszustand der lokalen Population bestimmt. Darüber hinaus wurde auch die Einbindung der lokalen Population in das Populationssystem der angrenzenden Räume und dessen Erhaltungszustand ermittelt, um diese Erkenntnisse in die fachliche Beurteilung über die Auswirkungen der Erteilung einer Ausnahme auf den Erhaltungszustand der Populationen einer Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet einzubeziehen. Für die lokale Population wurde in der Regel vorsorglich die naturräumliche Untereinheit Erdinger Moos oder Nördliches Erdinger Moos, ggf. mit Isarauen, als Bezugsraum herangezogen. Als erweiterter Beurteilungsraum wurden dann - in Abhängigkeit von Ausbreitungsvermögen und Arealbedarf der jeweiligen Art - der Naturraum Münchener Ebene, die Naturraumgruppe Schotterplatten und Tertiärhügelland oder fallweise auch ganz Südbayern bzw. Bayern festgelegt. Bezüglich der Abgrenzung der Population bzw. des Populationssystems wurden die in AMLER et al. (1999: 201 f.) formulierten "Faustregeln" 1 und 3 zur Orientierung herangezogen: Eine Population umfasst danach alle Vorkommen, die "aufgrund ihrer Entfernung und habitatstruktureller Gegebenheiten offenbar regelmäßig untereinander in Verbindung stehen ... Als regelmäßig zurückgelegt gelten mittlere Aktionsdis-

tanzen." Ein Populationssystem (in l.c. sub nom. Metapopulation) besteht dann, wenn die einzelnen Populationen "in geringem Maße und unregelmäßig untereinander in Verbindung stehen." Als Anhaltspunkt diesbezüglich können die Höchstwanderdistanzen herangezogen werden.

Im Rahmen der fachlichen Untersuchungen wurden schließlich sämtliche Vermeidungs-, Ausgleichs- und sonstigen Maßnahmen berücksichtigt, die zur Wahrung oder Herstellung eines günstigen Erhaltungszustands förderlich sind.

Die o. g. fachlichen Untersuchungen ermöglichen die Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen sowohl auf den Erhaltungszustand der lokalen Population als auch der Populationen in den erweiterten Bezugsräumen. Methodisch entspricht diese Vorgehensweise den Anforderungen, die das BVerwG an die Prüfung des Erhaltungszustands im Rahmen des § 45 Abs. 7 Satz 2, 2. HS BNatSchG stellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 249 m.w.N.) sowie den Erläuterungen der EU-Kommission in dem „Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG“ (Endgültige Fassung, Februar 2007, Kapitel III.2.3.b, RdNr. 50). Die daraus abzuleitenden Bewertungen liegen auf der sicheren Seite, da die an sich maßgebende Bezugsebene der biogeographischen Region als Vergleichsmaßstab nicht ausgeschöpft wurde.

Aufgrund der fachlichen artspezifischen Untersuchungen kann unter Zugrundelegung des oben dargelegten Prüfungsmaßstabs ausgeschlossen werden, dass sich für eine vorhabensbedingt betroffene Art der Erhaltungszustand ihrer Populationen im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2, 2. HS BNatSchG verschlechtert. Für die überwiegende Mehrheit der geprüften Arten führt das Vorhaben nach den gutachterlichen Feststellungen und unter Berücksichtigung sämtlicher landschaftspflegerischer Maßnahmen schon zu keiner Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der lokalen Population. Für Arten, deren lokale Population in ihrem Erhaltungszustand eine Verschlechterung erfahren, ist aufgrund der fachlichen Untersuchungen auszuschließen, dass sich ihr Erhaltungszustand in dem erweiterten Bezugsraum verschlechtert. Da dieser erweiterte Bezugsraum kleiner gewählt wurde als das maßgebende natürliche Verbreitungsgebiet der Art in der biogeographischen Region, bedeutet die Stabilität des Erhaltungszustands in dem kleineren Bezugsraum gleichzeitig, dass sich der Erhaltungszustand im größeren Bezugsraum nicht verschlechtert.

Nachfolgend wird für die Arten, für die im Rahmen dieser artenschutzrechtlichen Prüfung eine Ausnahme erteilt wird, jeweils gesondert die Frage der Verschlechterung des Erhaltungszustands bewertet. Dabei werden die Maßnahmen berücksichtigt, die zur Wahrung

oder Herstellung eines günstigen Erhaltungszustands förderlich sind. Durch die verfügten Erfolgskontrollen (Nebenbestimmung A.VIII.6.7 dieses Beschlusses) wird sichergestellt, dass die verbindlich planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen auch ihre prognostizierte Wirkung für die einzelnen Arten entfalten.

3.9.3.5.4.2 Erhaltungszustand Pflanzen nach Anhang IV der FFH-RL

3.9.3.5.4.2.1 Kriechender Sellerie

Das Vorhaben führt nach den gutachtlichen Feststellungen unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen (J-211-V-11, F-V-3 und F-V-4) bei der Art nicht zur Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population, die sich in einem guten Erhaltungszustand befindet. Die Maßnahmen sind nach Überzeugung des Luftamts geeignet, trotz des Eingriffs den Erhaltungszustand der Art zu gewährleisten. Der Verlust einzelner Exemplare führt nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen. Die Populationen als solche bleiben vielmehr in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausgeht, als lebensfähiges Element erhalten. Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der Art im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird.

Nach naturschutzfachlicher Einschätzung ist davon auszugehen, dass der Graben im Eingriffsbereich nach Abschluss der Baumaßnahme (v.a. durch die Wiedereinbringung eines Teils der gesicherten Pflanzen) aus dem verbleibendem Bestand, unterstützt durch Wiedereinbringung eines Teils der gesicherten Pflanzen in das wiederhergestellte Gerinne des Keckeisgrenzgrabens, wieder vom Kriechenden Sellerie besiedelt wird. Die zentralen Standortbedingungen bleiben vor Ort trotz der Baumaßnahmen unverändert. Zudem betrifft der Eingriff nur einen kleinen Teil der lokalen Präsenzstrecke des Kriechenden Selleries. Der u.U. geringfügig belastete Bestand im Unterwasser der Baumaßnahmen wird sich nach dem Ende der Baumaßnahme rasch wieder erholen. Durch die geplanten Schutzvorkehrungen (Maßnahme J-211-V-11, Maßnahme F-V-3) und die Durchführung der Arbeiten unter Kontrolle einer ökologischen Baubegleitung ist dafür Sorge getragen, dass in der Bauphase auch im Falle von unvorhersehbaren Ereignissen bzw. Unfällen ein fachlich qualifiziertes Reagieren möglich ist. Im Rahmen der Maßnahme F-V-4 wird der von den Bauarbeiten direkt betroffene Bestand des Kriechenden Selleries vor Beginn der Baumaßnahme unter fachkundiger Anleitung eines Vegetationskundlers geborgen und artgerecht gehältert (zu den Maßnahmen vgl. oben Kapitel C.III.3.9.3.4.1.1 dieses Be-

schlusses sowie „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 39 f.). An der Wirksamkeit der Maßnahmen besteht kein Zweifel. Die insoweit vorgetragenen Einwendungen sind unbegründet (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 108 ff., 148 f.). Ein Teil der Pflanzen ist zur Beimpfung der Maßnahmenflächen J-166-A-1 und J-185-A-1, die als Ausgleichbiotope für den Kriechenden Sellerie geschaffen werden, vorgesehen. Der Pioniercharakter der Art, die bei gut geeigneten Standortverhältnissen robust und ausbreitungsfreudig ist, gewährleistet eine rasche Etablierung der Art auf den Maßnahmenflächen J-166-A-1 und J-185-A-1. Durch die beiden Ausgleichsmaßnahmen wird der lokale Bestand des Kriechenden Selleries weiter gefördert (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 42 f.). Die Maßnahmenfläche J-166-A-1 stellt entgegen der vorgebrachten Einwände (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 149 f., 159 f.) eine besonders geeignete Ausgleichsfläche dar, da hier durch das für diesen Zweck zu errichtende Solar-Pumpwerk Ost im Rahmen der Grundwasserneuregelung anfallendes Grundwasser für den Keckeisgrenzgraben in geeigneter Qualität und in erforderlicher Menge bereitgestellt werden kann. Mit der Maßnahme werden stromabwärts des bestehenden Vorkommens der Art entsprechende Lebensbedingungen in Grabentaschen des Keckeisgrenzgrabens geschaffen. Diese werden von kalkhaltigem, nährstoffarmem Grundwasser überströmt, so dass sie für eine Etablierung des Kriechenden Selleries geeignet sind. Die Regulation der Wasserführung im Keckeisgrenzgraben ist Teil der Maßnahme F-V-3 und wird in den Erläuterungen „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ beschrieben („Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ vom 10.08.2007 der Blasy/Øverland, Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG in Ordner 15 der Antragsunterlagen, S. 130, 173 f.; vgl. auch „Befreiungsvoraussetzungen für Pflanzenarten gemäß Anhang IV der FFH-RL – Apium repens und Gladiolus palustris“ vom 15.05.2010 der FMG).

Der ausnahmsweisen Zulassung des Eingriffs gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG standen deshalb keine Hinderungsgründe entgegen.

3.9.3.5.4.2.2 Sumpf-Siegwurz

Nach den gutachtlichen Feststellungen führt das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichs- (=FCS-)Maßnahmen (Maßnahmen J-168-A-9, J-211-A-2, J-211-A-3, J-211-A-12 und, F-V-5) nicht zur Verschlechterung des derzeitigen Erhal-

tungszustands der lokalen Population des Sumpf-Siegwurz, die sich in einem guten Erhaltungszustand befindet. Die fachgerechte Durchführung dieser Maßnahmen verhindert eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der vom Vorhaben betroffenen Population der Sumpf-Siegwurz, da sie die Umsetzung und Etablierung der betroffenen Population in dafür vorbereitete Ausgleichsflächen vorsehen. Die Maßnahmen sind nach Überzeugung des Luftamts fachlich geeignet, trotz des Eingriffs den Erhaltungszustand der Art zu gewährleisten. Der Verlust einzelner Exemplare führt nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen. Die Populationen als solche bleiben vielmehr in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausgeht, als lebensfähiges Element erhalten. Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der Art im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird.

Der Einwand, es sei falsch, bei vermutlich angesalbten, aber für das Gebiet mit historischen Nachweisen belegten heimischen Arten nicht von einer lokalen Population auszugehen, geht fehl (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 152). Unabhängig davon, ob der lokale Bestand der Sumpf-Siegwurz das populationsbiologische Etablierungskriterium gemäß BfN erfüllt, angesalbt wurde oder natürlicherweise jemals im Nördlichen Erdinger Moos vorgekommen ist, bildet der Sumpf-Siegwurz eine Population. Der artenschutzrechtlichen Betrachtung der FMG ist nichts anderes zu entnehmen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Hinweis in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung der FMG, der lokale Bestand der Sumpf-Siegwurz befinde sich „außerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes“ und falle daher möglicherwiese nicht unter das Schutzregime der FFH-RL (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 50 unter Verweis auf EU-Kommission, Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC, 2007, S. 11 “outside natural range“) bei der Prüfung der artenschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen weder von der FMG noch vom Luftamt in Anschlag gebracht wurde.

Durch die Sicherung und Verbringung der vom Eingriff betroffenen Pflanzen mit ausreichend großen Vegetationssoden bzw. des gewonnenen Saatguts auf geeignete Flächen ist nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand mit hoher Wahrscheinlichkeit eine rasche Etablierung der verpflanzten Bestände zu erwarten. Soweit im Anhörungsverfahren die Eignung und Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen in Frage gestellt wurde,

waren diese Einwendungen zurückzuweisen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 160; Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 05.05.2011, erfasst als Nr. 160024, S. 18). Die Eignung einer Ausgleichsmaßnahme (FCS-Maßnahme) ist ausschließlich nach naturschutzfachlichen Maßstäben zu beurteilen. An die Beurteilung sind weniger strenge Anforderungen zu stellen als an die Eignung von Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen im Sinne des Habitat-Schutzregimes, bei denen ein voller Nachweis der Wirksamkeit erbracht werden muss. Für die Eignung einer FCS-Maßnahme genügt hingegen, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Dies beruht darauf, dass anders als bei der Schadensvermeidung- oder -minderung es bei Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit einer artenschutzrechtlichen Ausnahme typischerweise darum geht, Lebensräume oder Habitate (wieder) herzustellen bzw. Ausweichhabitate zur Verfügung zu stellen. Die Eignungsbeurteilung unterliegt einer naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 201 f. zur insoweit vergleichbaren Kohärenzmaßnahme). Die erfolgreiche Etablierung der Art im Vorflutgraben Nord zeigt, dass eine Ansalbung der Art auf geeigneten Standorten möglich ist. Geeignete Wuchsorte der Sumpf-Siegwurz zeichnen sich neben einem kalkreichen, kiesigen Boden (bevorzugt auch mit feineren Anteilen) durch Nährstoffarmut und durch eine gute Insolation aus. Die Bodenuntersuchung der Firma Dr. Rietzler & Heidrich GmbH (vgl. CD im Anhang zum Schreiben der FMG vom 06.05.2009) erbrachte den Nachweis vielfältiger Bodentypen im Retentionsraum des Abfanggrabens Ost (Maßnahme J-211-A-3). So zeichnet sich der westliche und der mittlere Bereich des Retentionsraumes durch kiesige, schluff- und feinsandreiche Böden mit geringmächtigen Mutterboden- bzw. Auenlehmauflagen aus (vgl. Bohrprofile 4748, 4796 und 4795). Im östlichen Teil des Retentionsbecken wurden dagegen mächtigere, schluff- und tonhaltige Mutterbodenauflagen über sandigen Kiesen festgestellt (vgl. Bohrprofile 4771 und 4772). Es ist davon auszugehen, dass diese Mutterbodenschichten durch die langjährige landwirtschaftliche Nutzung hohe Nährstoffgehalte, und damit ungeeignete Standortbedingungen für die konkurrenzschwache Sumpf-Siegwurz, aufweisen. Im Rahmen der Maßnahme J-211-A-3 sind jedoch großflächige Erdarbeiten, die ein Abschieben des Oberbodens bis auf eine Tiefe von 30 cm vorsehen, geplant. Auf diese Weise werden sowohl nährstoffarme Kiese als auch wasserstauende, nährstoffärmere ton- und schluffreiche Böden freigelegt, die sich unter geeigneten hydrologischen Bedingungen für eine Etablierung der Art eignen.

Von entscheidender Bedeutung für die erfolgreiche Etablierung der Population an einem neuen Standort ist die Herstellung eines Komplexes aus eng miteinander verbundenen und in Hinsicht auf die hydrologischen Standortverhältnisse verschiedenartig gestalteten Lebensräumen. Nach Quinger et al. (1994 und 1995) bevorzugt die Art Standorte, die sich aus hydrologischer Sicht zwischen denen der Kalkflachmoore (ZW von 0,1 bis 0,2 m unter GOK) und frischer Kalkmagerrasen (ZW 0,8 m und mehr unter GOK) befinden. Auch feuchtere Standorte werden von der Art besiedelt, solange sie von einem perkolativen Wasserregime geprägt sind.

Unter Berücksichtigung dieser Prämissen werden mindestens 2,5 ha an geeigneten Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen (Maßnahmen J-211-A-2, J-211-A-3, J-211-A-12 und J-168-A-9 – zu den Eigenschaften der Flächen vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 48 f.) für die Ansalbung der Art, mit Hilfe der geborgenen Rhizome mit Vegetationsoden und durch die Aussaat des in den Spenderflächen gewonnenen Saatgutes, hergestellt. Unmittelbar vor Baubeginn werden die entnommenen Rhizome mit Vegetationssoden sowie ein Teil des gewonnen Samenmaterials in die bereits hergestellten Ausgleichsflächen J-211-A3 und J-168-A-9 eingebracht. Nach Abschluss der Bauarbeiten am Abfanggraben Ost und Ableitungsgraben Nord wird das übrige Pflanzenmaterial in die wiederhergestellte Sohle des Vorflutgrabens Nord ausgebracht (Maßnahmen J-211-A-2, J und J-211-A-12). Die Flächen werden so gestaltet, dass jede Fläche einen deutlichen Feuchtegradienten aufweist, der der Art entsprechend der aktuellen hydrologischen Situation (Überstau/Trockenheit) ein Pendeln von trockenen in feuchtere und von feuchten in trockenere Bereiche ermöglicht (vgl. Quinger 1995). Die Pflanzen werden in den Flächen entlang dieses Gradienten ausgesetzt. Auf diese Weise können stabile Populationen etabliert und große Verluste, wie sie durch die vom Büro Grünplan im Rahmen der in den Jahren 2008, 2009 und 2010 dokumentierten Versuche (vgl. „Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz und Karlszepter im Vorflutgraben Nord - Sachstandbericht 2008, 2009, 2010“ vom 16.02.2009, 28.04.2010 und 10.12.2010 der Grünplan GmbH) beobachtet werden mussten, vermieden werden.

Die Einwände des BN und die Erfahrungen von Grünplan („Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (Gladiolus palustris) und Karlszepter (Pedicualris im Vorflutgraben Nord – Sachstandsberichte 2008, 2009 und 2010“ vom 16.02.2009, 28.04.2010 und 10.12.2010 der Grünplan GmbH) berücksichtigend, wird ein Risikomanagement durchgeführt, in dessen Rahmen eine ausreichende Anzahl an Sumpf-Siegwurzpflanzen aus im Vorflutgraben Nord gewonnenen Samen gezogen und unter geeigneten Bedingungen

gehältert wird (Maßnahme F-V-5). Die Anzucht von Sumpf-Siegwurz wurde in Zusammenarbeit mit einem ansässigen Saatgutvermehrungsbetrieb bereits erfolgreich erprobt („Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (Gladiolus palustris) und Karlszepter (Pedicualris im Vorflutgraben Nord – Sachstandsbericht 2009“ vom 16.02.2009 der Grünplan GmbH und Brunzel, 2010). Daher ist davon auszugehen, dass Einzelpflanzen im Fall von unerwarteten Pflanzenverlusten nachgepflanzt werden können.

Der Anwuchserfolg der Sumpf-Siegwurz in den o. g. Maßnahmenflächen wird regelmäßig erfasst, um negative Standortveränderungen frühzeitig zu erkennen, und um diesen rechtzeitig entgegenwirken zu können. Zur frühzeitigen Indikation eignen sich auch die Begleitarten, mit denen die Sumpf-Siegwurz im Vorflutgraben Nord vergesellschaftet ist. Diese werden mit den in Soden geborgenen Knollen der Sumpf-Siegwurz in die neuen Flächen überführt. Diese zusätzliche Kontrolle über Indikationsarten ist von besonderer Bedeutung, da die Sumpf-Siegwurz als Knollengeophyt über eine trockenheitsresistente Knolle verfügt, die es der Art ermöglicht, Trockenphasen zu überdauern, während derer sie nicht nachzuweisen ist. Sollte jedoch festgestellt werden, dass ein Teil der Begleitarten plötzlich ausfällt, kann darauf geschlossen werden, dass am neuen Standort der Sode keine optimalen Bedingungen herrschen. In diesem Fall werden die erforderlichen Änderungen bzw. Anpassungen unter Aufsicht eines vegetationskundlich erfahrenen Mitarbeiters der ökologischen Baubegleitung vorgenommen, um die Sumpf-Siegwurz an geeigneten Standorten dauerhaft zu erhalten.

Der ausnahmsweisen Zulassung des Eingriffs gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG stehen deshalb keine Hinderungsgründe entgegen.

3.9.3.5.4.3 Erhaltungszustand Tiere des Anhangs IV der FFH-RL

3.9.3.5.4.3.1 Biber

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population des Bibers, die sich in einem guten Erhaltungszustand befindet, kann ausgeschlossen werden. Die fachgerechte Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen F-V-8 (Fang und Verbringung des betroffenen Biberpaares) sowie J-168-A-7, J-170-A-7, J-185-A-1 Nordteil, J-168-E-1, J-182-A-2, J-211-A-15, J-166-A-1, J-172-E-1, J-174-E-1, J-174-E-2, J-186-E-6 und J-187-E-10 (Vermeidung der Zerstörungen weiterer Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art, Vermeidung von Beschädigungen im Umfeld anderer Biberbauten durch eine enge Abstimmung der Arbeiten mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden oder den Biberbetreuern) tragen zur Vermeidung negativer Rückwirkungen des Vorhabens auf den

Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population der Art bei. Nach Überzeugung des Luftamts sind diese Maßnahmen fachlich geeignet, trotz des Eingriffs den Erhaltungszustand der Art, die im Bezugsraum einer deutlich positiven Bestandsentwicklung unterliegt und sich derzeit allgemein expansiv verhält, zu gewährleisten.

Der Einwand, dass im Umfeld des Vorhabens keine freien Lebensräume für die umzusiedelnden Biber vorhanden sind und bereits jetzt gefangene Biber nicht mehr umgesetzt, sondern getötet werden (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 06.04.2010, erfasst als Nr. 100089, S. 32), ist berechtigt. Es ist tatsächlich nicht auszuschließen, dass keine geeigneten Verbringungsmöglichkeiten für die gefangenen Biber gefunden werden und damit als ultima ratio die Tötung der Tiere zu veranlassen ist. Der Verlust einzelner Exemplare führt aber nicht zur Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population der Art. Die Population bleibt in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausgeht, als lebensfähiges Element erhalten.

Der ausnahmsweisen Zulassung des Eingriffs gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG stehen deshalb keine Hinderungsgründe entgegen.

3.9.3.5.4.3.2 Wasserfledermaus

Das von den LBP-Maßnahmen betroffene Teilgebiet des Freisinger Mooses hat nur eine sehr geringe Bedeutung für die Wasserfledermaus. Im Viehlaßmoos wurden bei der Fledermauskartierung keine Bestände nachgewiesen. Der Vorkommensschwerpunkt der Art liegt an der Dorfen südlich des Eittinger Weihers, am Eittinger Weiher selbst, am Gutbrodweiher und am Mittlere Isar-Kanal sowie Sempt-Flutkanal vor. Der gegebenenfalls erforderliche Fang einzelner Exemplare oder der Verlust einzelner Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ist daher nicht geeignet, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu beeinträchtigen. Abgesehen davon verhindert die fachgerechte Durchführung der die notwendigen Rodungs- und Gehölzschnittmaßnahmen betreffenden konfliktminimierenden und funktionserhaltenden Maßnahmen (Beseitigung von Einzelbäumen im Zeitraum von Oktober bis November, Kontrolle auf Fledermausquartiere bzw. Besatz, Anbringung von Fledermauskästen im Umgriff sowie Verbringung der Tiere, vgl. C.III.3.9.4.2.2 dieses Beschlusses) die nachhaltige Schädigung der lokalen Population der Wasserfledermaus. Negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population und damit auch auf den Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biographischen Region sind sicher ausgeschlossen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.5.4.3.3 Kleine Bartfledermaus

Die Kleine Bartfledermaus ist zwar durch Quartierverluste von dem Vorhaben betroffen. Diese betreffen aber nur kleinräumig Quartiere einzelner Tiere oder ggf. einzelner kleiner Kolonien. Die Art gehört zu den häufigsten Fledermäusen in Bayern und ist in der naturräumlichen Einheit 05 Isar-Inn-Schotterplatten mit landesweit durchschnittlichen Fortpflanzungsnachweisen vertreten. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme F-V-7 (Abriss von Gebäuden mit Quartiernachweis bzw. –verdacht mit Überprüfung der Keller auf und ggf. Evakuierung von überwinternden Tieren in der Zeit vom 15.08. bis 15.10.), der Nebenbestimmung A.VIII.6.1.10 sowie der im Maßnahmenblatt J-211-A-21 beschriebenen und als FCS-Maßnahme festgesetzten Schaffung von Quartiermöglichkeiten an den beiden neuen Pumpenhäuschen ist eine Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population der Kleinen Bartfledermaus daher ausgeschlossen. Dabei wird sichergestellt, dass die für Gebäude- und Spaltenfledermäuse geeigneten Vorrichtungen vor dem Beginn des Abrisses der Quartiere fertig gestellt werden. An der Wirksamkeit der Schadensvermeidungs- und -minimierungsmaßnahmen hat das Luftamt keinen Zweifel. In Ausübung seiner naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative ist das Luftamt in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde zudem der Überzeugung, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit der FCS-Maßnahme besteht. Die bei der Rodung von Bäumen im Rahmen der Herstellung der LBP-Maßnahmen in Freisinger Moos und Viehlaßmoos durchzuführenden konfliktminimierenden und funktionserhaltenden Maßnahmen (Beseitigung von Einzelbäumen im Zeitraum von Oktober bis November), Kontrolle auf Fledermausquartiere bzw. Besatz, Anbringung von Fledermauskästen im Umgriff sowie Verbringung der Tiere, vgl. Kapitel C.III.3.9.4.2.3 dieses Beschlusses) vermeiden ebenfalls eine Verschlechterung des derzeit guten Erhaltungszustands der lokalen Population. Eine weitere Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biographischen Region bzw. eine Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands ist damit sicher ausgeschlossen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG lagen somit vor.

3.9.3.5.4.3.4 Großer Abendsegler

Das EKG und das von den LBP-Maßnahmen betroffene Teilgebiet des Freisinger Mooses hat nur eine sehr geringe Bedeutung für den Großen Abendsegler, dessen Vorkommens-

schwerpunkt im Isarauwald liegt. Der gegebenenfalls erforderliche Fang einzelner Exemplare oder der Verlust einzelner Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ist daher nicht geeignet, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu beeinträchtigen. Abgesehen davon verhindert die fachgerechte Durchführung der die notwendigen Rodungs- und Gehölzschnittmaßnahmen betreffenden konfliktminimierenden und funktionserhaltenden Maßnahmen (Beseitigung von Einzelbäumen im Zeitraum von Oktober bis November, Kontrolle auf Fledermausquartiere bzw. Besatz, Anbringung von Fledermauskästen im Umgriff sowie Verbringung der Tiere, vgl. Kapitel C.III.3.9.4.2.4 dieses Beschlusses) die nachhaltige Schädigung der lokalen Population des Großen Abendseglers. Negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population und damit auch auf den Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biographischen Region sind sicher ausgeschlossen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.5.4.3.5 Kleiner Abendsegler

Der Wirkbereich des Vorhabens hat nur eine geringe Bedeutung als Jagdhabitat dieser klassischen Waldart. Der vorhabensbedingt möglicherweise erforderlich werdende Fang einzelner Exemplare oder der Verlust einzelner Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sind daher nicht geeignet, den Erhaltungszustand der lokalen Population zu beeinträchtigen. Unabhängig davon verhindert die fachgerechte Durchführung der die notwendigen Rodungs- und Gehölzschnittmaßnahmen betreffenden konfliktminimierenden und funktionserhaltenden Maßnahmen (Beseitigung von Einzelbäumen im Zeitraum von Oktober bis November), Kontrolle auf Fledermausquartiere bzw. Besatz, Anbringung von Fledermauskästen im Umgriff sowie Verbringung der Tiere, vgl. Kapitel C.III.3.9.4.2.5 dieses Beschlusses) die nachhaltige Schädigung der lokalen Population des Kleinen Abendseglers. Negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population und damit auch auf den Erhaltungszustand der Art in der kontinentalen biogeographischen Region können sicher ausgeschlossen werden.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.5.4.3.6 Rauhautfledermaus

Im Naturraum tritt die Rauhautfledermaus vor allem zur Zug- und Überwinterungszeit mit hohen Individuendichten entlang der Isar auf. Der engere Eingriffsbereich des Vorhabens

hat dabei nur eine geringe Bedeutung für diesen Bestand, so dass dortige Flächenverluste und Eingriffe keinen Einfluss auf die Bestandssituation der sehr mobilen Art haben werden. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme F-V-7 (Abriss von Gebäuden mit Quartiernachweis bzw. –verdacht in der Zeit vom 15.08. bis 15.10.) mit Überprüfung der Keller auf und ggf. Evakuierung von überwinternden Tieren), der Nebenbestimmung A.VIII.6.1.10 sowie die im Maßnahmenblatt J-211-A-21 beschriebene Schaffung von Quartiermöglichkeiten an den beiden neuen Pumpenhäuschen (FCS-Maßnahme). Durch diese Maßnahmen ist eine Verschlechterung des derzeitigen guten Erhaltungszustands der lokalen Population der Rauhautfledermaus ausgeschlossen. Dabei wird sichergestellt, dass die für Gebäude- und Spaltenfledermäuse geeigneten Vorrichtungen vor dem Beginn des Abrisses der Quartiere fertig gestellt werden. An der Wirksamkeit der Schadensvermeidungs- und -minimierungsmaßnahmen hat das Luftamt keinen Zweifel. In Ausübung ihrer naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative ist das Luftamt in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde zudem der Überzeugung, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit der FCS-Maßnahme besteht. Die bei der Rodung von Bäumen im Rahmen der Herstellung der LBP-Maßnahmen in Freisinger Moos und Viehlaßmoos durchzuführenden konfliktminimierenden und funktionserhaltenden Maßnahmen (Beseitigung von Einzelbäumen im Zeitraum von Oktober bis November), Kontrolle auf Fledermausquartiere bzw. Besatz, Anbringung von Fledermauskästen im Umgriff sowie Verbringung der Tiere, vgl. Kapitel C.III.3.9.4.2.6 dieses Beschlusses) vermeiden ebenfalls eine Verschlechterung des derzeit guten Erhaltungszustands der lokalen Population. Eine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustands der Art in der kontinentalen biographischen Region bzw. eine Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands ist damit ausgeschlossen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.5.4.3.7 Zwergfledermaus

Die Zwergfledermaus ist insbesondere durch Quartierverluste in abzureißenden Gebäuden von dem Vorhaben betroffen. Sie gehört zu den häufigsten Fledermäusen in Bayern und ist in der naturräumlichen Einheit 05 Isar-Inn-Schotterplatten mit landesweit überdurchschnittlichen Fortpflanzungsnachweisen vertreten. Die vorhabensbedingten Quartierverluste betreffen nur einzelne, allenfalls wenige Tiere, so dass die lokale Population trotzdem ohne Beeinträchtigung in einem guten Erhaltungszustand verbleiben wird. Nicht ausgeschlossen ist zudem, dass die betroffenen Tiere auf andere Gebäude ihres Quar-

tierverbundes ausweichen können. Nach den fachgutachterlichen Feststellungen und nach Überzeugung des Luftamts führt das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und FCS-Maßnahmen F-V-7, J-211-A-21 sowie der Nebenbestimmung A.VIII.6.1.10 nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Zwergledermaus. Negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population können ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Art in der kontinentalen biogeographischen Region ist damit ebenfalls ausgeschlossen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG lagen somit vor.

3.9.3.5.4.3.8 Zauneidechse

Eine dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Zauneidechse kann mit Hilfe der Maßnahme F-V-Z-1, die die baubedingte Tötung von Individuen deutlich minimiert, sowie weiterer populationsstützender Maßnahmen sicher ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Art in der kontinentalen biographischen Region ist damit ebenfalls ausgeschlossen.

Durch das Vorhaben werden von der Zauneidechse genutzte Habitate auf einer Länge von etwa 9,3 km vernichtet (vgl. oben). Zudem ist davon auszugehen, dass sich während der Bauarbeiten Tötungen von Exemplaren der Art oder ihrer Entwicklungsformen nicht vermeiden lassen. Ohne die Maßnahme F-V-Z-1 wäre ein vorhabensbedingter Verlust im EKG von rund einem Viertel des Gesamtbestandes der Art im EKG zu befürchten. Betroffen sind unter anderen wertvolle Bestände entlang der St 2480, des Abfanggrabens Nord und des Vorflutgrabens Nord. Diesen kommt eine zentrale Funktion innerhalb weitreichender Vernetzungsachsen zu.

Die FMG geht in ihrer Artenschutzrechtlichen Betrachtung sowie in ergänzenden Stellungnahmen davon aus, dass es nur zu einer vorübergehenden Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kommen werde und zur Vermeidung einer dauerhaften Verschlechterung keine populationsstützenden Maßnahmen erforderlich seien. Sie argumentiert, dass alle vorhabensbedingt betroffenen Bestände auf Strukturen siedeln, die nach Abschluss der Bauphase im räumlichen Kontext und mit gleichartiger Ausstattung wiederhergestellt werden. Mittelfristig sei von einer Wiederherstellung des derzeitig guten Erhaltungszustand auszugehen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 106 f.).

Ausreichend sei daher eine Gestaltung des Ableitungsgrabens Nord, des Vorflutgrabens Nord, des Abfanggrabens Ost sowie Böschungen der Geländeaufschüttungen in Kontakt mit dem Abfanggraben Ost, die gute Bedingungen für Zauneidechsen biete und eine zeitnahe Besiedelung der neuen Bauwerke fördere. Infolge der abweichenden Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde sowie des Einwandes des Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben der Regierung von Oberbayern, höhere Naturschutzbehörde vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000107, S. 4.; Schreiben der Regierung von Oberbayern, höhere Naturschutzbehörde vom 18.11.2010; Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 157 f.) wurde von den Gutachtern der FMG die Geeignetheit der in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung aufgeführten Maßnahmenflächen noch einmal fachlich überprüft („saP Zauneidechse, Stellungnahme“ vom 30.11.2010 des Büros H2 München). Die Prüfung führte zu dem Ergebnis, dass nicht alle in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung aufgeführten Maßnahmenflächen wegen ihrer geringeren Anbindung an Zauneidechsenspenderpopulationen geeignete Habitate zur Herstellung potenzieller Zauneidechsenhabitate seien. Insgesamt werden aber etwa 10,7 km neue Zauneidechsenhabitate hergestellt werden. Nach fachgutachterlicher Einschätzung der FMG seien über die Maßnahmen auf den geeigneten Flächen hinaus weitere besondere artenschutzrechtliche Maßnahmen nicht erforderlich, da der Verlustflächenkomplex Ableitungsgraben Nord, Vorflutgraben Nord, und Abfanggraben Ost unmittelbar und barrierefrei auch nach Wiederherstellung an unbeeinträchtigte Lebensräume (Spenderbestände) angebunden sei, die eine der Verlustfläche entsprechende Habitatqualität und –größe aufweisen (v.a. nördliche Hälfte Vorflutgraben Nord, Abfanggraben Süd). Diese Lebensräume weisen nach Ansicht der Gutachter der FMG eine vitale, ausbreitungsstarke Population auf und sind unmittelbar an weitere Bestände im Hinterland angebunden. Die Gefahr, dass die nach Abschluss der Baumaßnahmen neu geschaffenen Habitatstrukturen an Ableitungsgraben Nord, Vorflutgraben Nord, und Abfanggraben Ost nicht durch verbliebende Bestände wiederbesiedelt werden könnten, bestehe daher nicht (vgl. „saP Zauneidechse, Stellungnahme“ vom 30.11.2010 des Büros H2 München). Gleichwohl hat die FMG im Rahmen der 4. Antragsänderung vom 15.04.2011 in den Maßnahmenblätter J-166-A-1, J-166-E-2, J-211-A-2, J-211-A-4, J-211-A-10, J-211-A-13, J-211-A-15, J-211-A-16, J-223-A-11, J-223-A-12, J-306-A-5 und J-306-A-7 die bereits zuvor vorgesehene Förderung der Zauneidechse näher spezifiziert.

Das Luftamt schließt sich in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde der gutachterlichen Einschätzung der FMG nicht an. Da durch das Vorhaben wertvolle Bestände entlang des Abfanggrabens Nord und des Vorflutgrabens Nord betroffen sind und nicht gesichert von eine derart guten Vernetzung der Population im Erdinger Moos aus-

gegangen werden kann, die eine rasche Besiedlung der neu geschaffenen Habitate durch angebundene Teilpopulationen gewährleistet, steht zu befürchten, dass es ohne populationsstützende Maßnahmen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kommen würde. Zu berücksichtigen ist insbesondere auch die baubedingte Trennung der nördlichen von der südlichen Teilpopulation, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen kann.

Aus diesem Grund hat das Luftamt die Maßnahmen J-166-A-1, J-166-E-2, J-211-A-2, J-211-A-4, J-211-A-10, J-211-A-13, J-211-A-15, J-211-A-16, J-223-A-11, J-223-A-12, J-306-A-5 und J-306-A-7 mittels Roteintrag als FCS-Maßnahmen festgesetzt. Hierdurch entstehen etwa 10,7 km neue Zauneidechsenhabitate. Die wiederhergestellten Bauwerke Ableitungsgraben Nord, Vorflutgraben Nord, Abfanggraben Ost sowie die Böschungen der Geländeaufschüttungen in Kontakt mit dem Abfanggraben Ost werden so gestaltet, dass sie gute Bedingungen für Zauneidechsen bieten. Mit den Maßnahmen J-166-A-1, J-166-E-2, J-211-A-2, J-211-A-4, J-211-A-10, J-211-A-13, J-211-A-15, J-211-A-16, J-223-A-11, J-223-A-12, J-306-A-5 und J-306-A-7 werden gezielte, die Population stützende Maßnahmen umgesetzt. Da nicht alle dieser neu geschaffenen Habitatflächen ausreichend gut an von dem Vorhaben nicht betroffene Habitate angebunden sind, werden die im Rahmen der Maßnahme F-V-Z-1 abgefangenen und zwischengehälterten Individuen der Art nach Herstellung der neuen Habitatflächen in diese Maßnahmenflächen verbracht und gruppenweise freigesetzt. Hierdurch wird die Wiederbesiedelung beschleunigt. Die Entwicklung der Populationen ist zu beobachten (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.7.7.12). Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kann gesichert ausgeschlossen werden.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.5.4.3.9 Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Nach den fachgutachterlichen, vom Luftamt nachvollzogenen Feststellungen führt das Vorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme F-V-9 sowie der FCS-Maßnahmen J-166-A-4, J-167-E-1, J-185-A-1 und J-313-E-1 nicht zu einer Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population können ausgeschlossen werden, da mit diesen Maßnahmen ohne zeitlichen Verzug sichergestellt wird, dass sich der als „mittel“ eingestufte Erhaltungszustand der lokalen Population des Dunkeln Wiesenknopf-

Ameisenbläulings trotz des Eingriffs nicht negativ verändert. Eine weitere Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustands der Population in der kontinentalen biogeographischen Region bzw. eine Behinderung der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands ist damit ausgeschlossen. An der Geeignetheit und Wirksamkeit der Schadensvermeidungs- und -minimierungsmaßnahmen hat das Luftamt keinen Zweifel. In Ausübung seiner naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative und in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde ist das Luftamt zudem der Überzeugung, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit der FCS-Maßnahme (J-166-A-4) in Verbindung mit der Maßnahme F-V-9 besteht. Im Anhörungsverfahren vorgetragene Zweifel an den Erfolgsaussichten der Neuetablierung von Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (u. a. Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 06.04.2010, erfasst als Nr. 100089, S. 32; Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 05.05.2011, erfasst als Nr. 160025, S. 19 f.) werden vom Luftamt und der höheren Naturschutzbehörde nicht geteilt. Anders als in den Einwendungen bzw. Stellungnahmen vorgetragen, waren in der Vergangenheit Ansiedlungsprojekte bereits erfolgreich (vgl. Wynhoff, I.: Lessons from the reintroduction of Maculinea teleius and M. nausithous in the Netherlands, Journal of Insect Conservation, 2 (1998): 47 – 57).

Vorliegend wurden die Ersatzlebensräume durch die Etablierung der Wirtspflanze Sanguisorba officinalis und durch die Installation eines angepassten Mahdregimes auf durch Voruntersuchungen nachweislich geeigneten Standorten in Anbindung an bestehende Vorkommen der Art bereits hergestellt.

Die Ansaat des Großen Wiesenknopfes erfolgte bereits im März 2008 auf den Maßnahmenflächen J-166-A-4 und J-313-E-1. Die Bestände haben sich seitdem gut entwickelt. Auf den Maßnahmenflächen J-167-E-1und J-185-A-1 wurden 2010 vorgezogene Wiesenknopfpflanzen (mit Topfballen) ausgebracht.

Runge et al. (Runge, H., Simon, M. & Widdig, T. (2009): Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben) geben eine Entwicklungsdauer von angesalbten Wiesenknopfbeständen von bis zu 3 Jahren an. Dabei beziehen sich die Autoren jedoch ausschließlich auf die Ausbringung von in Töpfen vorgezogenen Wiesenknopfpflanzen, auf Rhizome der Art und auf Plaggen, die in stabilen Wiesenknopfbeständen gewonnen wurden. Warthermann et al. (Warthermann, G.; Bischoff, A. & Winkler, N. (2009): Renaturierung von Brenndolden-Auenwiesen durch Mahdgutübertragung in der Elbeaue bei Dessau, Naturschutz im land Sachsen-Anhalt,

49: 49-56) beschreiben dagegen Ansalbungen von Wiesenknopfpflanzen auf wechselfeuchten Wiesen durch Mahdgutübertragung, die bereits nach zwei Jahren zur erfolgreichen Etablierung von Wiesenknopfbeständen führten. Die Ergebnisse der von Blasy & Øverland (2009) durchgeführten Untersuchungen zu den Grundwasserverhältnissen im Bereich der geplanten Start- und Landebahn bestätigen auch nach fachlicher Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde die Prognose der Gutachter der FMG, dass auf den o. g. Maßnahmenflächen geeignete Standortverhältnisse für die Etablierung einer Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings vorherrschen.

Auf allen Maßnahmenflächen wurden bestehende Vorkommen der Wirtsameise (Myrmica rubra) nachgewiesen („Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling – Management der Art in Ausgleichsflächen der FMG: Bestandsaufnahmen Wirtsameisen und Falter 2008“ vom 09.02.2009 des Büros H2; „Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling – Management der Art in Ausgleichsflächen der FMG: Bestandsaufnahmen Wirtsameisen 2009“ ergänzte Fassung vom 20.07.2010 des Büros H2 München).

Alle vier Maßnahmenflächen liegen innerhalb des mittleren Aktionsradius der Falter und damit in überbrückbarer Distanz zu bestehenden Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings, so dass optimale Voraussetzungen für eine zügige Besiedlung durch die lokale Populationen bestehen. Die Maßnahmenflächen J-167-E-1 und J-166-A-4 befinden sich im südlichen und westlichen Anschluss an die Vorkommen in den Hangwiesen. Im westlichen bzw. südwestlichen Anschluss an die Bestände am Sempt-Flutkanal befindet sich die Maßnahmenflächen J-185-A-1. Die Maßnahmenfläche J-313-E-1 befindet sich im östlichen Anschluss an die Bestände im östlichen Viehlaßmoos bzw. am Sempt-Flutkanal, in den Schlottwiesen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 118).

Die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population infolge der Tötung von Entwicklungsformen (Eier, Raupen) im Zuge der Baumaßnahmen wird zusätzlich auch noch durch die Maßnahme F-V-9 vermieden. Weiterhin werden in anderen bereits bestehenden oder planfestgestellten Ausgleichsflächen Maßnahmen umgesetzt, mit denen die Art allgemein als typisches Element der Feuchtwiesen gefördert werden soll. Flächenabhängig sind die Erfolgsaussichten der o. g. Maßnahmen aber unterschiedlich.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.5.4.4 Europäische Vogelarten

3.9.3.5.4.4.1 Nicht gefährdete Gehölzbrüter

Eine dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Arten Amsel, Buchfink, Dorngrasmücke, Eichelhäher, Elster, Fitis, Gartengrasmücke, Gelbspötter, Girlitz, Grünfink, Heckenbraunelle, Kernbeißer, Mönchsgrasmücke, Rabenkrähe, Ringeltaube, Rotkehlchen, Schwanzmeise, Singdrossel, Stieglitz, Wacholderdrossel, Waldlaubsänger, Wintergoldhähnchen, Zaunkönig, Zilpzalp kann ausgeschlossen werden. Die projektbedingten Revierverluste bei der Gilde der ungefährdeten Gehölzbrüter betragen im Verhältnis zum geschätzten Bestand der lokalen Population des Erdinger Mooses bei der Mehrzahl der Arten maximal 3 %, bei einigen Arten bis zu 5 bzw. 7 %. (vgl. auch „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S. 132). Wie oben (Kapitel C.III.3.9.3.4.3.1 dieses Beschlusses) ausgeführt, handelt es sich bei den betroffenen Arten um häufige und weit verbreitete Brutvögel, die in den entsprechenden Habitaten auch regelmäßig vorkommen. Die Arten können einen breiten Ausschnitt aus dem Ressourcenspektrum wie z. B. Lebensraum und Nahrung nutzen und weisen eine hohe ökologische Potenz auf. So ist auch in den an das Erdinger Moos angrenzenden Naturräumen von einer regelmäßigen Verbreitung und einer hohen Besiedlungsdichte geeigneter Lebensräume auszugehen.

Aufgrund der Beseitigung von Gehölzen kommt es voraussichtlich zu einem vorübergehenden Bestandsrückgang der hier behandelten Arten aufgrund eines geringeren Angebots an Nistmöglichkeiten in Gehölzen und Bäumen. Die fachgerechte Durchführung der Vermeidungsmaßnahme F-V-10 (Durchführung der erforderlichen Rodungen außerhalb der Brutzeit) trägt zur Vermeidung negativer Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population der Art bei. Zudem wird der prognostizierte vorübergehende Bestandsrückgang aber bei den meisten Arten mittelfristig (Gehölzbrüter) bis langfristig (Baumbrüter) durch die planfestgestellten Maßnahmen des LBP zur Herstellung und Entwicklung von Gehölzen sowie Baumbeständen ausgeglichen. An der Wirksamkeit der festgesetzten Kompensationsmaßnahmen hat das Luftamt keinen Zweifel. Bei einigen Arten (Dorngrasmücke, Stieglitz, Gelbspötter, Gartengrasmücke) ist auch langfristig trotz der planfestgestellten LBP-Maßnahmen keine vollumfängliche Kompensation möglich, so dass davon auszugehen ist, dass sich der Bestand im EKG dauerhaft geringfügig reduzieren wird. Das EKG ist jedoch nur ein Teilgebiet des maßgeblichen Bezugsraums der jeweiligen lokalen Population, des Erdinger Mooses mit den angren-

zenden Isarauen. Aufgrund der Häufigkeit – auch im Erdinger Moos und den angrenzenden Isarauen - und der Vitalität ohne absehbare Gefährdung ist daher eine dauerhafte Verschlechterung der Erhaltungszustände der lokalen Populationen dieser sowie sämtlicher in dieser Gilde behandelten gehölzbrütenden ungefährdeten Arten ausgeschlossen. Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Einwendung, auch bei ungefährdeten Vogelarten würden die lokalen Bestände projektbedingt aufgrund der erheblichen Revierverluste eine „kritische Mindestgröße“ erreichen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 151), ist deshalb zurückzuweisen. Ergänzende Ausführungen zu einzelnen Arten sind der Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.2, S. 132-133) zu entnehmen.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.2 Gefährdete oder rückläufige Gehölzbrüter

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Arten Bluthänfling, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck und Pirol kann unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP ausgeschlossen werden (vgl. dazu auch „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.2, S. 140-143).

Der Bestand des Bluthänflings ist anlagebedingt mit 3-4 % der geschätzten lokalen Population des Erdinger Mooses betroffen. Vorhabensbedingt ist ein begrenzter Rückgang der Art im EKG möglich. Der Hänfling profitiert als Art der halboffenen Landschaft mit Hecken und vor allem samenreichen Krautsäumen von Maßnahmen des LBP. Hierzu gehören die Herstellung von Gehölzen, die Extensivierung von Flächen sowie die Maßnahmen zu Gunsten ackerbrütender Vogelarten (Maßnahmen Nr. J-164-A-12, J-164-A14, J-170-A-7, J-170-E-14, J-182-A-1, J-185-A-1). Diese Flächen liegen zwar nicht im Bereich etablierter Vorkommen des Bluthänflings, eine Neuetablierung der Art aufgrund der günstigen Habitatstrukturen ist aber möglich. Damit werden die Bedingungen für den Bluthänfling großflächig auch im betroffenen EKG verbessert und der Erhaltungszustand auf der Ebene des Großnaturraums wird dadurch in jedem Fall gewahrt. An der Wirksamkeit der Maß-

nahmen hat das Luftamt keinen Zweifel. Die Durchführung der erforderlichen Rodungen bzw. Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit sowie die Kontrolle mehrjährig betriebener Baufelder (Maßnahmen F-V-10, F-V-11) vermeiden zudem einen baubedingten Individuenverlust und tragen so auch zur Vermeidung negativer Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population der Art bei.

Die Goldammer und der Kuckuck sind anlagebedingt mit 6-7 % bzw. 3-4 % der jeweiligen lokalen Population betroffen; die Verluste beim Kuckuck beinhalten auch temporäre Belastungen von Revieren infolge baubedingter Störungen.

Für beide Arten wirken Maßnahmen des LBP positiv, die der Herstellung von geeigneten Brut- und Nahrungshabitaten dienen. Durch die Durchführung der erforderlichen Rodungen bzw. Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (F-V-10) wird zudem ein baubedingter Individuenverlust vermieden. Dem stehen zwar negative Auswirkungen - auch von Maßnahmen zugunsten wiesenbrütender Vogelarten - gegenüber. Bei der Goldammer wird sich trotz des prognostizierten begrenzten Bestandsrückgangs im EKG aber gleichwohl der Erhaltungszustand der lokalen Population insgesamt nicht verschlechtern. Beim Kuckuck ist gleichfalls ein begrenzter Bestandsrückgang im EKG möglich; Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art im Großnaturraum sind aber ausgeschlossen.

Die Klappergrasmücke ist vorhabensbedingt mit unter 3 % der lokalen Population des Erdinger Mooses betroffen. Wie in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung dargelegt (Kapitel 4.2.2, S. 142), ist ein Ausweichen in nicht beanspruchte Abschnitte desselben Lebensraums bei einem Teil der betroffenen Brutpaare möglich. Aber auch wenn ein Abwandern nicht erfolgen sollte, ist der verbleibende Rückgang so geringfügig, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Klappergrasmücke ausgeschlossen ist. Zu berücksichtigen hier zudem, dass durch die Vermeidungsmaßnahme F-V-11 Individuenverluste durch die Baufeldfreimachung vermieden werden und auf diese Weise zum Bestandserhalt der lokalen Population beiträgt. Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art im Großnaturraum sind damit gleichfalls ausgeschlossen.

Die teilweise temporären baubedingten, teilweise auch anlagebedingten Beeinträchtigungen des Pirols betreffen ca. 5 % der lokalen Population. Kurz- bis mittelfristig kommt es aufgrund der Habitatansprüche des Pirols zu einer vorübergehenden Absenkung des Bestandes im Erdinger Moos; wegen der hohen Stetigkeit des Pirols im Erdinger Moos sowie angrenzender Populationen wie z. B. in den Isarauen zwischen Landshut und Unterföhring führt dies aber nicht zu einer dauerhaften Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population im Erdinger Moos mit den angrenzenden Isarauen. Langfristig ist mit Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen des LBP im Erdinger Moos, auch soweit

sie nicht ausdrücklich als FCS-Maßnahmen festgesetzt wurden, insbesondere Baumpflanzungen und Laubholzaufforstungen (Maßnahmen J-165-A-2, J-165-E-9 (5 ha), J-168-E-1, J-173-A-4 (ca. 5,5 ha), J-173-A-5 (0,3 ha), J-173-E-7 (6 ha), J-211-A-15, J-221-E-4, J-178-E-1 , J-179-E-1, J-179-E-14 (0,7 ha), J-179-E-6 (2,5 ha), J-183-E-1 (27 ha), J-186-E-1 (4 ha), J-186-E-19 (1,5 ha), J-186-E-20 (4 ha), J-186-E-6 (2 ha), J-186-E-7 (0,9 ha), J-186-E-9 (1 ha), J-187-E-12 (2 ha), J-187-E-15 (1 ha), J-189-E-8 (4 ha), J-190-E-1 (6 ha), J-190-E-3 (6 ha)) sogar mit einer positiven Entwicklung der lokalen Population zu rechnen, so dass sich langfristig der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtern wird. Hierzu trägt außerdem die Maßnahme F-V-11 bei.

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Populationen bzw. der Ebene des Großnaturraums bei sämtlichen Arten nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region ohne Weiteres ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.3 Nicht gefährdete höhlen- und halbhöhlenbrütende Vogelarten

Der Erhaltungszustand der Arten Blaumeise, Buntspecht, Gartenbaumläufer, Grauschnäpper, Kleiber, Kohlmeise, Star, Sumpfmeise, Trauerschnäpper, Waldbaumläufer und Weidenmeise verschlechtert sich nicht.

Die projektbedingten Verluste bei der Gilde der ungefährdeten Höhlen- und Halbhöhlenbrüter betragen nach Angaben der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.3, S. 149) im Verhältnis zum geschätzten Bestand der lokalen Population artabhängig für den überwiegenden Teil der Arten 1-3 %, für einige Arten bis zu 5 % sowie für den Grauschnäpper 6-7 %.

Wie oben (Kapitel C.III.3.9.3.4.3.3 dieses Beschlusses) ausgeführt, handelt es sich bei den betroffenen Arten um noch häufige und weit verbreitete Brutvögel, die in den entsprechenden Habitaten auch regelmäßig vorkommen. Weiterhin ist bei den betroffenen Arten auch in den angrenzenden Naturräumen von einer regelmäßigen Verbreitung und einer hohen Besiedlungsdichte geeigneter Lebensräume auszugehen.

Aufgrund der Beseitigung von Gehölzen und Bäumen mit geeigneten Niststätten kommt es voraussichtlich zu einem vorübergehenden Bestandsrückgang der hier behandelten Arten aufgrund eines geringeren Angebots an Nistmöglichkeiten. Dieser wird aber vor

allem langfristig durch die planfestgestellten Maßnahmen des LBP zur Herstellung und Entwicklung von Gehölzen sowie Baumbeständen ausgeglichen. Bei einigen Arten der hier behandelten Gilde, die auch an Gebäuden brüten (z. B. Grauschnäpper) oder straßen- und gebäudenahe Gehölzflächen als Nisthabitate nutzen können, ist schon mit einem mittelfristig wirksamen Ausgleich zu rechnen. Zudem leistet auch die Vermeidungsmaßnahme F-V-10, nach der zur Baufeldfreimachung erforderliche Rodungen nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt werden dürfen, einen baubedingten Individuenverlust und trägt so ebenfalls zur Sicherung des Erhaltungszustands bei.

Zur Überbrückung des Zeitraums bis zur Entwicklung geeigneter Fortpflanzungsstätten in den entsprechenden Maßnahmenflächen des LBP werden in bestehenden Gehölzen des Erdinger Mooses mit Defiziten an geeigneten Bruthabitaten im Rahmen der nachfolgend benannten FCS-Maßnahmen artspezifische Nistkästen angebracht (Maßnahme N-A-1, auf den Flächen J-168-E-14, J-173-A4, J–178–E-3, J-183-E-1, J-188-E-22, J-193-A-3, J-214-A-17). Diese Maßnahme ist für die meisten Arten dieser Gilde geeignet, den vorhabensbedingten Bestandsrückgang kurzfristig zu kompensieren; für die beiden Arten Weidenmeise und Buntspecht ist die Maßnahme allerdings nur bedingt geeignet, da beide Arten künstliche Nisthöhlen nur ausnahmsweise nutzen. Speziell für den Trauerschnäpper werden Nistkästen in folgenden zusätzlichen Maßnahmenflächen angebracht: J-166-A-3, J-168-A-15 und J-193-A-3.

Die fachgerechte Durchführung der Maßnahmen trägt zur kurzfristig wirksamen Vermeidung negativer Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten bei. An der Wirksamkeit dieser Maßnahmen bestehen aus fachlicher Sicht keine vernünftigen Zweifel. Mit der Erreichung der vollen Wirksamkeit der Maßnahmen des LBP und der Entwicklung der artspezifisch erforderlichen Strukturen an den Gehölzpflanzungen tritt dann eine vollständigen Kompensation der betroffenen Brutbestände ein (vgl. „Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Order 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010). Dies gilt auch für die beiden Arten Buntspecht und Weidenmeise, bei denen sich ein vorübergehender Bestandsrückgang nicht vermeiden lässt, weil sie Nistkästen selten nutzen. Eine dauerhafte Verschlechterung der Erhaltungszustände der Populationen der ungefährdeten höhlenbrütenden Vogelarten ist insbesondere auch aufgrund der Häufigkeit und der nicht absehbaren Gefährdung schon auf lokaler Ebene ausgeschlossen. Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Für den Star besteht wie oben (vgl. Kapitel C.III.3.9.3.4.3.3 dieses Beschlusses) beschrieben zusätzlich eine mögliche, signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos als Folge von vorhabensbedingten Kollisionen mit Flugzeugen. Im Verhältnis zu der geschätzten Größe der lokalen Population sind die festgestellten Anteile des Stars an den Kollisionsopfern auch in München gering. Weiter ist zu berücksichtigen, dass hiervon vor allem die vor- und nachbrutzeitlichen Ansammlungen von Staren auf den Flughafenwiesen betroffen sind, die zu einem nicht unerheblichen Anteil aus Individuen bestehen, die nicht aus der lokalen Population stammen, sondern aus anderen Gebieten zuwandern. Die vorsorglich unterstellte signifikante Risikoerhöhung hat somit keine Rückwirkungen auf die lokale Population; Rückwirkungen auf höherer Ebene sind aufgrund der geringen Zahlen erst recht ausgeschlossen. Weiter wird auf die hierzu detaillierten Ausführungen in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.3, S. 149-150) verwiesen.

Da sich der Erhaltungszustand der Populationen ungefährdeter höhlenbrütender Vogelarten nicht verschlechtern wird, ist die Einwendung (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 151), auch ungefährdete Vogelarten würden projektbedingt aufgrund der erheblichen Revierverluste eine „kritische Mindestgröße“ erreichen, zurückzuweisen.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.4 Gefährdete oder rückläufige höhlen- und halbhöhlenbrütende Vogelarten

Der Erhaltungszustand der lokalen Population des Feldsperlings verschlechtert sich nicht. Die vorhabensbedingten Verluste beim Feldsperling betragen im Verhältnis zum geschätzten Bestand der lokalen Population maximal 5-8 % („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.3, S. 154).

Bei dem Feldsperling handelt es sich um eine Vogelart der offenen Kulturlandschaft, die neben einem geeigneten Angebot an Niststätten auf ausreichend Deckungshabitate und Nahrungshabitate angewiesen ist und aufgrund des Rückgangs entsprechend geeigneter Habitate auf der Vorwarnliste der Roten Liste Bayern geführt wird.

Wegen der Beseitigung von Bäumen mit geeigneten Niststätten kommt es voraussichtlich zumindest vorübergehend zu einem Bestandsrückgang aufgrund eines geringeren Angebots an Nistmöglichkeiten in Gehölzen und Bäumen. Dieser wird aber langfristig und, da die Art auch an straßen- und gebäudenahen Strukturen brüten kann, teilweise schon mittelfristig durch die geplanten Maßnahmen des LBP zur Herstellung und Entwicklung von Gehölzen sowie Baumbeständen (J-164-E-11; J-164-E-13; J-165-E-7; J-165-E-9; J-168-E-1; J-168-E-12; J-173-A-5; J-173-E-7; J-174-E-3; J-175-E-1; J-177-E-1 bis J-176-E-4; J-176-E-6; J-178-E-1; J-178-E-2; J-178-E-3; J-178-E-4; J-179-E-1; J-179-E-2; J-179-E-3; J-179-E-4; J-179-E-6; J-179-E-7; J-179-E-14; J-180-E-2; J-181-E-3; J-183-E-1; J-183-E-2; J-186-E-1 bis J-186-4; J-186-E-10; J-186-E-17; J-186-E-19; J-186-E-6; J-186-E-7; J-186-E-9; J-186-E-16; J-186-E-8; J-186-E-14; J-186-E-20; J-187-E-12; J-187-E-14; J-187-E-15; J-187-E-7; J-187-E-9 bis J-187-E-11; J-188-E-3; J-188-E-6; J-188-E-7; J-188-E-10; J-188-E-13; J-188-E-19; J-188-E-14; J-188-E-16; J-188-E-20; J-188-E-22; J-188-E-23; J-189-E-1; J-189-E-3; J-189-E-10; J-189-E-8; J-189-E-11 bis J-189-E-13; J-190-E-2; J-190-E-3; J-193-E-1; J-193-E-2; J-195-E-1 bis J-195-E-3) ausgeglichen. Auszugehen ist hierbei von einer etwa 50 %igen Kompensation des Verlustes („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.3, S. 154). Zusätzlich werden sich Maßnahmen der Extensivierung sowie der Anlage von Wiesen positiv auf die lokale Population auswirken, da der Rückgang geeigneter Nahrungshabitate als eine der Ursachen für die negative Bestandsentwicklung des Feldsperlings in Mitteleuropa gilt. Zur Minimierung negativer Auswirkung des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der lokalen Population trägt auch die Maßnahme F-V-10 bei. Als kurzfristig wirksame FCS-Maßnahme werden für den Feldsperling geeignete Nisthilfen in Gehölzen in Gebieten mit mangelhaftem Nistplatzangebot für die Art ausgebracht (Maßnahme N-A-1). In Ausübung seiner naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative ist das Luftamt in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde der Überzeugung, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand an der Wirksamkeit der FCS-Maßnahme kein vernünftiger Zweifel besteht. Infolge der planfestgestellten Maßnahmen können die beeinträchtigten Bestände der lokalen Population des Feldsperlings ausreichend kompensiert werden. Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region ohne Weiteres gesichert ausgeschlossen werden.

Die Einwendung, eine pauschale Annahme des Ausweichens von gefährdeten Vogelarten wie Grünspecht und Feldsperling in noch unbesetzte Habitate sei Voraussetzung für die

Erteilung einer Ausnahme, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 151). Die Voraussetzungen für eine Ausnahme erfordern, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Arten nicht verschlechtert. Wie oben ausgeführt, wird dies aufgrund einer ausreichenden Kombination aus kurz- bis langfristig wirksamen Maßnahmen, u. a. auch für den Feldsperling, sichergestellt. Für den in der Einwendung ebenfalls zitierten Grünspecht ist schon die Erfüllung artenschutzrechtlicher Tatbestände, wie unter C.III.3.9.3.4.3.4 dieses Beschlusses ausgeführt, ausgeschlossen, da Reviere dieser Art nicht von projektbedingten Wirkungen betroffen sind.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.5 Nicht gefährdete Vogelarten von Brachen und Staudensäumen in der offenen Kulturlandschaft

Trotz der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Arten Feldschwirl und Sumpfrohrsänger nicht.

Die vorhabensbedingten Verluste, einschließlich der Verluste als Folgen von Maßnahmen des LBP, bei der Gilde der ungefährdeten Vogelarten von Brachen und Staudensäumen in der offenen Kulturlandschaft betragen für den Feldschwirl ca. 2 % und für den Sumpfrohrsänger ca. 12 % des durch Hochrechnung ermittelten Gesamtbestandes der lokalen Population des Erdinger Mooses („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 159).

Der Feldschwirl ist im Erdinger Moos nicht flächendeckend verbreitet und in seinem regelmäßigen Vorkommen auf die Feuchtgebietskomplexe mit Staudenfluren konzentriert. Anders als die Gutachter der FMG (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 159) wertet das Luftamt Ackerschläge, die als unregelmäßige Revierplätze von der Art genutzt werden, in ihrer Eignung als Ausweichhabitate infolge der landwirtschaftlichen Nutzung und dem damit verbundenen geringeren Reproduktionserfolgt deutlich gemindert. Artspezifische Maßnahmen für den Feldschwirl sind im Rahmen der Maßnahmen des LBP nicht vorgesehen. Die ausgewiesenen Streifen mit dem Entwicklungsziel Hochstaudenfluren, die nur alle 2-3 Jahre einem Säuberungsschnitt unterzogen werden, entlang der Flächengrenzen von geeigneten Kompensationsflächen mit dem Ziel Restituie-

rung bzw. Extensivierung vor allem auch feuchter Grünländer, die als Reaktion auf die hohen Verluste von Revieren des Sumpfrohrsängers festgesetzt werden, stellen jedoch auch für den Feldschwirl ein geeignetes Bruthabitat dar (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 160). Im Hinblick auf die Verbreitung der Art im Untersuchungsgebiet, ihre Habitatansprüche und die im Naturraum und darüber hinaus stabilen Bestände ist diese Kompensation ausreichend, um eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population zu verhindern. Die Entwicklungszeit dieser Strukturen beträgt fünf Jahre; diesen Zeitraum kann die Population aufgrund der nicht gefährdeten Bestände ohne dauerhafte Auswirkungen überbrücken.

Im Gegensatz zum Feldschwirl ist der Sumpfrohrsänger im Erdinger Moos regelmäßig und flächendeckend verbreitet, allerdings mit Schwerpunktvorkommen in bestimmten Gebieten (vgl. C.III.3.9.3.4.3.5 und C.III.3.9.3.4.3.5 dieses Beschlusses). Der Sumpfrohrsänger ist den Bestandserfassungen zufolge einer der häufigsten Brutvögel im Erdinger Moos, der geschätzte Gesamtbestand der lokalen Population beträgt knapp 2.400 Reviere. Die Art hat von den landschaftsprägenden anthropogenen Veränderungen im Erdinger Moos, insbesondere Entwässerung, Eutrophierung und Verbuschung, und der damit verbundenen Entwicklung nitrophytische Hochstaudenfluren profitiert. Bevorzugte Bruthabitate, in denen dann auch sehr hohe Dichten möglich sind, sind Brennnesselfluren und andere Hochstaudenfluren, diese auch im Saum vor Gehölzen. Aufgrund der geringen Reviergrößen ist es dem Sumpfrohrsänger möglich, auch in intensiv genutzten Räumen erfolgreich zu siedeln, sofern geeignete Rand- und lineare Strukturen oder Brache- und Sukzessionsflächen vorhanden sind. Entsprechend betroffen ist die Vogelart von anlagebedingten Beeinträchtigungen (192 Reviere) und aufgrund der naturschutzfachlichen Zielsetzung von Maßnahmen des LBP (50-90 Reviere); der Verlust beträgt in Bezug auf den durch Hochrechnung ermittelten Gesamtbestand ca. 10 bis 12 % der lokalen Population. Dementsprechend kommt die Artenschutzrechtliche Betrachtung (S. 286, Tab. 4) aufgrund des verhältnismäßig hohen Anteils der beeinträchtigten Reviere am geschätzten Gesamtbestand zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen auf die lokale Population als „hoch“ zu bewerten sind.

Die Maßnahmen des LBP betreffen mit dem Oberdinger Moos eines der Schwerpunktvorkommen des Sumpfrohrsängers. Hier sollen nitrophytische Brennnesselfluren in extensiv genutzte Frisch- und Feuchtwiesen umgewandelt werden. Die Maßnahmen dienen der Umsetzung von naturschutzfachlichen Zielsetzungen zu Gunsten von Lebensräumen und Arten, wie sie für die extensiv genutzte, offene Niedermoorlandschaft im Erdinger Moos

typisch waren, und entsprechen damit dem Leitbild (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anhang E) sowie dem Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) für den Landkreis Erding (z. B. Kapitel 5.1.1. Punkt 1 Spiegelstriche 1, 3 und 6 und Karte 2.2 Ziele A1 und A2).

Im Rahmen der Maßnahmen des LBP sind FCS-Maßnahmen für den Sumpfrohrsänger nicht vorgesehen. Jedoch werden als kurz bis mittelfristig wirksame Maßnahme in Reaktion auf die erkannten hohen Verluste von Revieren des Sumpfrohrsängers auf geeigneten Kompensationsflächen des LBP im Erdinger Moos in den Maßnahmenblättern Streifen von drei bis fünf Meter Breite mit dem Entwicklungsziel Hochstaudenfluren vorgesehen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 160). Diese werden bevorzugt auf feuchten Standorten ausgewiesen und nur alle zwei bis drei Jahre einem Säuberungsschnitt unterzogen. Die Hochstaudenstreifen werden auf folgenden Maßnahmenflächen umgesetzt: J-176-E-5, J-176-E-4, J-175-E-6, J-195-E-2, J-195-E-1, J-178-E-4, J-187-E-1, J-187-E-11, J-187-E-4, J-187-E-6, J-189-E-11, J-179-E-5, J-188-E-9, J-188-E-12, J-188-E-23, J-186-E-20, J-173-A-1, J-173-A-2, J-173-A-4 und J-173-E-7.

Weitere Maßnahmen des LBP, wie z. B. Sukzession auf Aufforstungsflächen oder Entwicklung von Saumstrukturen und Hochstauden, werden ebenfalls zu einer Abmilderung der Revierverluste führen. Weiterhin legen die Gutachter der FMG in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.4, S. 160) nachvollziehbar dar, dass die Möglichkeit des Ausweichens von betroffenen Reviervögeln in unbesiedelte aber geeignete Habitate besteht, wie z. B. für Untersuchungsflächen südlich des bestehenden Flughafens beschrieben. Insgesamt können aber die Verluste auch langfristig nicht vollständig kompensiert werden.

Gleichwohl wird der Sumpfrohrsänger auch nach Durchführung des Vorhabens weiter über das gesamte Gebiet mit Schwerpunktvorkommen verbreitet sein und sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtern (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 160). Auch künftig werden ausreichend artspezifische Strukturen im Gebiet vorhanden sein, die ausreichende Habitatqualitäten für den Sumpfrohrsänger gewährleisten, wie z. B. ein hoher Trophielevel außerhalb der Maßnahmenflächen des LBP als Voraussetzung für die Entwicklung von flächigen oder linearen Brennnessel- und anderen Hochstaudenbeständen. Auch nach Realisierung des Vorhabens ist die Empfind-

lichkeit der lokalen Population mit immer noch etwa 1.700 bis 2.200 Revieren („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.4, S. 160) des Sumpfrohrsängers nicht höher als zuvor einzuschätzen.

Die Einwendung, auch ungefährdete Vogelarten würden projektbedingt aufgrund der erheblichen Revierverluste eine “kritische Mindestgröße“ erreichen, wird zurückgewiesen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 151). Eine Verschlechterung der Populationen von Feldschwirl und Sumpfrohrsänger ist, wie oben ausgeführt, nicht anzunehmen.

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Populationen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen sowie auch der Vermeidungsmaßnahme F-V-11 nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region ohne Weiteres gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.6 Gefährdete oder rückläufige Arten der offenen Kulturlandschaft

Trotz der geringfügig abweichenden fachlichen Bewertung der Betroffenheiten bei den Arten Rebhuhn und Feldlerche folgt das Luftamt im Ergebnis den fachgutachterlichen Aussagen, wonach das Vorhaben unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs- und FCS-Maßnahmen nicht zu einer vorhabensbedingten Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustands der lokalen Population der Arten Feldlerche, Rebhuhn, Wachtel und Wiesenschafstelze führt.

Aufgrund der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die lokalen Populationen des Erdinger Mooses ist bei allen vier Arten der hier behandelten Gilde von einer erheblichen Betroffenheit durch Revierverluste auszugehen. Die Artenschutzrechtliche Betrachtung (Kapitel 4.2.4, S. 174-175) gibt folgende Verluste an: 2,5 bis 3 % des lokalen Bestandes des Rebhuhns, 6 % bei der Wachtel und 9 % bei der Wiesenschafstelze. Für die Feldlerche fehlt eine entsprechende Angabe; bezogen auf die Schutzgebietspopulation liegt der Verlust bei gut 20 %, bezogen auf die größere lokale Population des gesamten Erdinger Mooses jedenfalls darunter. Für die Art Rebhuhn wirkt sich zusätzlich negativ die vorsorglich angenommene vorhabensbedingt erhöhte Kollisionsgefahr mit Straßenverkehr aus.

Wie unter C.III.3.9.3.4.3.6. dieses Beschlusses ausgeführt, handelt es sich bei den vier Arten um gefährdete und im Bestand rückläufige Arten. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist daher bei allen Arten vorsorglich als ungünstig einzustufen. Um eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Populationen zu vermeiden, sind deshalb spezielle kompensatorische Maßnahmen zur Sicherung festgesetzt (s. u.). Fachliche Mindestanforderung ist dabei die mittelfristige Wiederherstellung der derzeitigen Bestandsgrößen.

Im Gegensatz zum Rebhuhn sind die Arten Feldlerche, Wiesenschafstelze und Wachtel Erhaltungsziele des europäischen Vogelschutzgebietes DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“. Da nach den Ergebnissen der vom Luftamt vorgenommenen Verträglichkeitsprüfung für das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ diese Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt werden, wurden zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 Kohärenzsicherungsmaßnahmen festgesetzt (vgl. Kapitel C.III.3.9.2.4.3. dieses Beschlusses). Diese Maßnahmen werden gleichzeitig als Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) festgesetzt.

Feldlerche

Eine dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Feldlerche wird unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nicht eintreten. Wie unter C.III.3.9.2.4.3.3.4 dieses Beschlusses dargelegt, werden für die Feldlerche auf insgesamt ca. 460 ha im Erdinger Moos ca. 108 Reviere neu geschaffen. Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.4 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt. Damit wird innerhalb von längstens 20 Jahren der vorübergehende vorhabensbedingte Rückgang der Schutzgebietspopulation in vollem Umfang ausgeglichen, der vorübergehende Bestandsrückgang hat keine dauerhaften nachteiligen Auswirkungen. Da dauerhafte Auswirkungen auf die Population des Schutzgebiets nicht eintreten werden, die nur einen Teil der lokalen Population des Erdinger Mooses bildet, ist auch eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes dieser lokalen Population ausgeschlossen.

Wiesenschafstelze

Eine dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen der Wiesenschafstelze wird unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nicht eintreten. Wie unter C.III.3.9.2.4.3.3.6 dieses Beschlus-

ses dargelegt, werden für die Wiesenschafstelze ca. 35 Reviere auf ca. 193 ha im Erdinger Moos und ca. sieben Reviere auf ca. 33 ha im Freisinger Moos neu geschaffen, die vorhabensbedingten Revierverluste werden dadurch mittelfristig in vollem Umfang ausgeglichen. Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.6 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt.

Zwar sind die Bestände im Freisinger Moos nicht mehr der lokalen Population des Erdinger Mooses zuzurechnen, so dass für die betroffene lokale Population ein geringfügiger dauerhafter Rückgang verbleibt. Dafür wird aber der Erhaltungszustand der benachbarten lokalen Population in entsprechendem Umfang verbessert; zwischen den beiden Gebieten sind für die Wiesenschafstelze Funktionsbeziehungen anzunehmen, so dass jedenfalls auf der Ebene des Naturraums eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes sicher nicht eintreten wird.

Wachtel

Eine dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen der Wiesenschafstelze wird unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nicht eintreten. Wie unter C.III.3.9.2.4.3.3.5 dieses Beschlusses dargelegt, werden für die Wachtel neben den ca. zwei Revieren auf den Grünflächen der 3. Start- und Landebahn ca. zwölf Reviere auf ca. 54 ha im Erdinger Moos und drei bis vier Reviere auf ca. 35 ha im Freisinger Moos neu geschaffen. Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.5 ausführlich dargestellt. Die vorhabensbedingten Revierverluste werden innerhalb von längstens zehn Jahren vollständig ausgeglichen.

Da der vorhabensbedingte Verlust für die lokale Population im Erdinger Moos bei 14 Revieren liegt, wird sich voraussichtlich der Erhaltungszustand schon auf dieser Ebene nicht verschlechtern; dies gilt aber unter Berücksichtigung der zusätzlichen Reviere im Freisinger Moos in jedem Fall für den Erhaltungszustand der Art im Naturraum.

Rebhuhn

Das Rebhuhn ist vorhabensbedingt von einem Verlust von vier Revieren betroffen. Ein Ausweichen eines am bestehenden Vorflutgraben Nord erfassten Paares an den im Rahmen der Vorabmaßnahme erstellten neuen Vorflutgraben Nord ist nicht ausgeschlossen, aber aufgrund der Überschneidung bei den Bauzeiten zwischen Abfanggraben Nord und dem Beginn des großräumigen Erdbaus auf der 3. Start- und Landebahn auch nicht gewährleistet (vgl. „Vermeidungsmaßnahmen/Baulogistikkonzept, Zusammenfassende

Betrachtung“ vom 25.06.2010 der Dorsch Consult Airports GmbH, Übersicht Bauzeitenplan). Es muss deshalb entgegen der Einschätzung in der Artenschutzrechtlichen Betrachtung der FMG auch bei dieser Art damit gerechnet werden, dass aufgrund des anzunehmenden ungünstigen Erhaltungszustandes in dem betroffenen Naturraum ein dauerhafter vorhabensbedingter Rückgang der lokalen Population im Erdinger Moos auch zu einer weiteren Verschlechterung führen würde. Durch Ausgleichsmaßnahmen kann dies wirksam verhindert werden. Mittels Roteintrag hat das Luftamt daher das Maßnahmenblatt FK-A-1 geändert und als FCS-Maßnahme für das Rebhuhn festgesetzt. Die starke Gefährdung des Rebhuhns hängt unmittelbar mit der Intensivierung in der Landwirtschaft sowie dem Verlust von Strukturen als Deckungs- und Bruthabitate zusammen. Wie auch bei den anderen hier behandelten Feldbrütern sind deshalb Maßnahmen zur Extensivierung von Grünländern geeignete Maßnahmen zur Bestandssicherung und -entwicklung. Mit der Herstellung und Entwicklung von ca. 260 ha extensiv genutzten Flughafenwiesen, die außerdem eine für die Art geeignete Anbindung an weitere Vorkommen in der Lüsse und auch teilweise zu den bestehenden Flughafenwiesen Nord haben, entstehen geeignete großräumige Lebensräume für das Rebhuhn. Aufgrund der Bestandsentwicklung auf den Wiesen der beiden bestehenden Bahnen ist von einer Geeignetheit auch der neuen Flughafenwiesen auszugehen. Wie bereits beschrieben, hat hier der Bestand des Rebhuhns auf beiden Bahnen zugenommen und erreichte 2010 das vorläufige Bestandsmaximum mit ca. 23 Revieren.

Aufgrund der Erkenntnisse zu möglichen Bestandsdichten in Mitteleuropa und der Bestandsentwicklung auf den bestehenden Flughafenwiesen geht das Luftamt begründet von der Eignung der Wiesen auf einer 3. Start- und Landebahn als gleichwertige Kompensation für den vorhabensbedingten Verlust aus. In Ausübung seiner naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative ist das Luftamt in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde der Überzeugung, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit der Maßnahmen besteht.

Die volle Wirksamkeit der neuen Flughafenwiesen für das Rebhuhn wird maximal fünf Jahre nach Herstellung erreicht sein. Für das Rebhuhn wird eine Generationslänge von 3,3 Jahren angegeben, bei einer Jahresbrut. Nachgelege sind zwar möglich, fallen aber i. d. R. kleiner aus als die Erstgelege. Die Brutdauer beim Rebhuhn beträgt ca. 23-25 Tage, Hauptlegezeit in Mitteleuropa ist Mitte Mai mit Nachgelegen bis in den August. Für den Zeitraum während der Herstellung der Flughafenwiesen auf der 3. Start- und Landebahn kann bereits von einer Besiedlung durch das Rebhuhn ausgegangen werden, jedoch sind Gelegeverluste durch die Aushagerungsmahd im Mai genauso möglich wie auf

den Kompensationsflächen außerhalb des Flughafens. Trotz der Entwicklungspflege mit max. drei Mahddurchgängen ist von günstigeren Bedingungen für einen Bruterfolg des Rebhuhns auf den Kompensationsflächen und den Flughafenwiesen im Vergleich zu intensiv genutzten Ackerbaugebieten auszugehen. Zusätzlich zu der positiven Wirkung der Wiesen auf der 3. Start- und Landebahn für das Rebhuhn ist daher auch von einer entsprechenden Wirkung der Kompensationsflächen für Wiesen- und Feldbrüter außerhalb des Flughafens auszugehen. Auf den Kompensationsflächen außerhalb des Flughafens werden Gelegeverluste auch durch Brachestrukturen minimiert. Analog zu den anderen Arten in dieser Gilde wird deshalb unter Berücksichtigung der durch Roteintrag ergänzten planfestgestellten Maßnahmen (FK-A1) eine Beeinträchtigung des Erhaltungszustandes der lokalen Population als Folge eines möglichen Time lags ausgeschlossen.

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population bzw. des Naturraums nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden. Aufgrund der durch die artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung gestellten Habitate ist für alle Arten ein Maß an Kontinuität gewahrt, das genügend Gewähr dafür bietet, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 573; BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 141).

Die fachlichen Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG sind unter Berücksichtigung der artspezifischen Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.7 Arten der Verlandungszonen und Röhrichte

Der Erhaltungszustand der Arten Teichhuhn und Rohrammer verschlechtert sich vorhabensbedingt nicht.

Bezogen auf das EKG sind vom Teichhuhn 12 % und von der Rohrammer 5 % des festgestellten Bestandes betroffen. Für das Teichhuhn besteht aufgrund des bundesweit langfristigen negativen Bestandstrends sowie der Einstufung der Art auf der Vorwarnliste der Roten Liste Bayerns und Deutschlands die Möglichkeit, dass auch im Erdinger Moos der Erhaltungszustand der Art eher ungünstig ist. Weiterhin ist mit 12 % ein nicht unerheblicher Teil des im untersuchten Raum festgestellten Bestandes von den Wirkungen des Vorhabens erheblich betroffen. Bei dem Teichhuhn handelt es sich jedoch um eine wenig störungsempfindliche Art, die nachweislich befähigt ist, auch stärker belastete Habitate erfolgreich zu besiedeln. Im Erdinger Moos besiedelt sie auch anthropogene Strukturen,

hier insbesondere Gräben – an welchen auch die beiden vorhabensbedingt betroffenen Reviere liegen - mit ausreichender begleitender Vegetationsstruktur. Für das Teichhuhn ist deshalb davon auszugehen, dass diese Art mittelfristig auch das neu gestaltete Ableitgrabensystem besiedeln wird. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kann nach Auffassung des Luftamts in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde ausgeschlossen werden.

Die Rohrammer ist eine ungefährdete Vogelart und nicht Gegenstand einer Vorwarnliste. Die vorhabensbedingten Verluste wirken sich mit 5 % auf die lokale Population des nördlichen Erdiner Mooses aus. Mit der Herstellung von Staudensäumen sowie der nicht alljährlichen Turnusmahd, z. B. auf Kohärenzflächen für den Wachtelkönig, werden mit der Umsetzung der Maßnahmen des LBP auch für die Rohrammer kurz- bis mittelfristig neue Bruthabitate entstehen. Diese werden gesichert dazu beitragen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population im Erdinger Moos nicht verschlechtern wird.

Die Einwendung, auch ungefährdete Vogelarten würden projektbedingt aufgrund der erheblichen Revierverluste eine „kritische Mindestgröße“ erreichen, ist zurückzuweisen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 151). Eine Verschlechterung der Populationen von Teichhuhn und Rohrammer ist, wie oben ausgeführt, nicht zu erwarten.

Da es nach fachlicher Prüfung für die beiden Arten auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.8 Vogelarten der Siedlungen

Der Erhaltungszustand der Arten Bachstelze, Hausrotschwanz, Haussperling, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe und Türkentaube verschlechtert sich unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen vorhabensbedingt nicht.

Die projektbedingten Verluste bei der Gilde der Vogelarten der Siedlungen betragen im Verhältnis zum geschätzten Bestand der lokalen Population des Erdinger Mooses artabhängig 4-5 % und maximal 8 %. Die beiden Vogelarten Hausrotschwanz und Türkentaube sind mit ca. 1 % der jeweiligen lokalen Population von den vorhabensbedingten Wirkungen betroffen (vgl. auch „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrecht-

liche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.5, S. 185).

Aufgrund der Beseitigung von Fortpflanzungsstätten wird es kurzfristig zu einem Bestandsrückgang der lokalen Populationen kommen. Mittel- bis langfristig wird sich nach Einschätzung des Luftamts nach fachlicher Beratung durch die höhere Naturschutzbehörde der überwiegende Teil der Verluste aber ausgleichen. Durch die Vornahme der Rodungen und des Gebäudeabrisses außerhalb der Brut- und Nistzeiten (Maßnahmen F-V-10 und F-V-7) kann ein Individuenverlust und die Zerstörung von Eiern vermieden bzw. bei der Bachstelze minimiert werden. Auch die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Arten werden auf diese Weise minimiert.

Wie unter C.III.3.9.3.4.3.8 dieses Beschlusses ausgeführt, handelt es sich bei den betroffenen Arten um häufige und weit verbreitete Brutvögel, die im Erdinger Moos in Siedlungen noch regelmäßig vorkommen. So ist auch bei den östlich und nördlich an das Erdinger Moos angrenzenden ländlichen Siedlungsstrukturen von einer regelmäßigen Verbreitung und einer ausreichenden Besiedlungsdichte geeigneter Lebensräume auszugehen. Neben der Verfügbarkeit an geeigneten Niststätten stehen den Vogelarten der Siedlungen in ländlich geprägten Räumen wie dem Erdinger Moos auch günstigere Nahrungsquellen zur Verfügung, weshalb in solchen Räumen der Bestandsrückgang von Arten dieser Gilde weniger stark ausgeprägt ist als in städtischen Bereichen. Die planfestgestellten Maßnahmen des LBP, mit denen großflächig intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen in extensive Grünländer entwickelt werden, fördern ein breites Angebot an insektenreichen Biotopen. Weiterhin führen Maßnahmen mit der Pflanzung von Gehölzen sowie die Entwicklung von Hochstauden- und Uferstrukturen zu einer großräumigen Verbesserung des Nahrungsangebotes, insbesondere für die beiden mobilen Schwalbenarten. Nach Überzeugung des Luftamts wird mit den großflächigen Maßnahmen des LBP die Nahrungsverfügbarkeit soweit verbessert, dass auf weitere Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der betroffenen lokalen Populationen verzichtet werden kann.

Es ist deshalb mittelfristig davon auszugehen, dass neben einem ausreichenden Nistplatzangebot in den Siedlungen und an anthropogenen Gebäuden die Nahrungsverfügbarkeit für insektenfressende und körnerfressende Arten der Siedlungen durch die Maßnahmen des LBP großräumig verbessert werden und damit eine ausreichende Habitatqualität gewährleistet bleibt. Durch die Maßnahmen des LBP wird die allgemeine Gefährdungsursache eines nicht ausreichenden Nahrungsangebots minimiert. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen von Vogelarten der Siedlungen, einschließlich der im

Bestand abnehmenden oder der auf Vorwarnlisten geführten Arten, wird sich trotz der Wirkungen des Vorhabens nicht verschlechtern.

Die Einwendung, auch ungefährdete Vogelarten würden projektbedingt aufgrund erheblicher Revierverluste eine “kritische Mindestgröße“ erreichen, ist zurückzuweisen (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 151). Eine Verschlechterung der Populationen von Vogelarten der Siedlungen ist, wie oben beschrieben, nicht zu erwarten.

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.9 Vogelarten der Fließgewässer einschließlich Flussauen und der Kiesabbaugebiete

Der Erhaltungszustand der lokalen Population des Flussregenpfeifers verschlechtert sich unter Berücksichtigung der fachgerechten Durchführung der Vermeidungsmaßnahme F-V-11 sowie der mittels Roteintrag in die Maßnahmenblätter J-168-A-2, J-170-A-7, J-185-A-1 festgesetzten FCS-Maßnahmen nicht.

Für das Erdinger Moos ist eine regelmäßige Verbreitung der Art in Abhängigkeit von geeigneten, d. h. rohbodenreichen Abbaugebieten anzunehmen. Weiterhin werden von der Pionierart im Erdinger Moos aber auch andere, meist kurzfristig geeignete Offenlandhabitate besiedelt. Bayernweit gilt der Flussregenpfeifer als „gefährdete“ Vogelart und im betroffenen Naturraum als Art der Vorwarnliste, so dass zumindest von einer entsprechenden Empfindlichkeit der Art gegenüber Beeinträchtigungen auszugehen ist.

Die zufällige Entstehung von Bruthabitaten ohne Maßnahmen zur Sicherung der Funktion und ohne Quantifizierung wird nach Auffassung des Luftamtes übereinstimmend mit der naturschutzfachlichen Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde grundsätzlich nicht als geeignet bewertet, um den Erhaltungszustand zu sichern. Wie oben ausgeführt gilt der Flussregenpfeifer als „gefährdete“ Art in Bayern und zumindest die Population des Vogelschutzgebietes, als Teil der lokalen Population des Erdinger Mooses, wird mit 40 % des Bestandes erheblich beeinträchtigt. Weiterhin gilt es zu berücksichtigen, dass der Bestand des Flussregenpfeifers fast ausschließlich von dem Vorhandensein geeigneter anthropogen regelmäßig geschaffener Rohbodenflächen abhängig ist und damit eine besondere

Empfindlichkeit der Art besteht. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung sieht das Luftamt in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde und abweichend von der artenschutzrechtlichen Betrachtung der FMG (Kapitel 4.2.6, S. 193) die Erforderlichkeit von zusätzlichen FCS–Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population.

Im Rahmen des Kohärenzausgleichs im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ werden für die Art Maßnahmen ergriffen, die an periodisch wasserführenden Geländemulden alljährlich eine mind. 0,4 ha große Fläche weitgehend vegetationsfrei halten (Maßnahmen J-168-A-2, J-170-A-7, J-185-A-1). Es werden so geeignete und kurzfristig besiedelbare Bruthabitate für mindestens vier bis sechs Reviere des Flussregenpfeifers hergestellt. Durch die Maßnahmen zur Herstellung der Geländemulden werden voraussichtlich kurzfristig weitere temporäre Bruthabitate entstehen, so dass die lokale Population vorübergehend größer sein wird als zum Zeitpunkt des Eingriffs. Langfristig werden durch die Maßnahmen die vier anlagebedingt zerstörten Reviere durch regelmäßige Unterhaltungsmaßnahmen auf ca. 3 ha an den Geländemulden ausgeglichen sein. Mittels Roteintrag hat das Luftamt die Maßnahmenblätter J-168-A-2, J-170-A-7, J-185-A-1 geändert und als FCS-Maßnahmen für den Flussregenpfeifer festgesetzt. Änderungen der Fläche oder der Maßnahmen werden dadurch nicht erforderlich, da sowohl die Flächen als auch die bereits geplanten Maßnahmen auch für den Flussregenpfeifer geeignet sind. Aufgrund der durch die Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung gestellten Habitate ist ein Maß an Kontinuität gewahrt, das genügend Gewähr dafür bietet, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 573; BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 141).

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.10 Nicht gefährdete Vogelarten der Stillgewässer

Trotz der vorhabensbedingten Zerstörung bzw. Beschädigung von Fortpflanzungsstätten der Arten Blässhuhn und Stockente verschlechtert sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen unter Berücksichtigung der fachgerechten Durchführung der Vermeidungs-

maßnahme F-V-11 auch ohne zusätzliche Maßnahmen zur Sicherung des jeweiligen Erhaltungszustandes nicht.

Die vorhabensbedingten Verluste bei der Gilde der nicht gefährdeten Arten der Stillgewässer sind jeweils nur ein kleiner Prozentsatz der rechnerisch ermittelten lokalen Population des Erdinger Mooses. Beide Arten gelten als ubiquitär, wenig störungsanfällig und sind in der Lage, auch kleinere Gewässer erfolgreich und reproduktiv zu besiedeln, so wie es die aktuelle Verbreitung der beiden Arten in der intensiv genutzten Durchschnittslandschaft auch widerspiegelt. Voraussetzung für beide Arten ist das Vorkommen von Gewässern mit durchschnittlichen Deckungsstrukturen, wobei das Blässhuhn anspruchsvoller in Bezug auf Größe und Ufergestaltung des Gewässers ist. Mit dem Vorhaben entstehen an dem neu zu gestaltenden Ableitgrabensystem auch für die beiden Wasservogelarten Wasserlebensräume, die geeignet sind, die vorhabensbedingten Verluste auszugleichen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.6, S. 198). Im Rahmen der naturschutzfachlichen Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die lokalen Populationen ist weiterhin die weite Verbreitung und Häufigkeit der beiden Arten zu berücksichtigen. Nach naturschutzfachlicher Einschätzung ist daher gesichert davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert. Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.11 Vogelarten der Talauen-Niedermoorlandschaft mit Gehölzkomplexen

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands des Blaukehlchens wird unter Berücksichtigung der fachgerechten Durchführung der Vermeidungsmaßnahme F-V-11 sowie der starken und vitalen lokalen Population der Art nicht eintreten.

Die projektbedingten Verluste, einschließlich der Verluste als Folgen von Maßnahmen des LBP, betragen für das Blaukehlchen ca. 0,5 % der lokalen Population des Erdinger Mooses (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 211).

Das Blaukehlchen besiedelt im Erdinger Moos vor allem feuchte Sekundärlebensräume, und diese oftmals in Dichtezentren. Das peripher betroffene Revier ist nicht Bestandteil eines solchen Verbreitungsschwerpunktes. In unmittelbarer räumlicher Nähe zu dem vorhabensbedingt geschädigtem Revier entstehen im Rahmen der Maßnahmen des LBP, wie z. B. J-165-A-2 und J-165-A-3, geeignete Bruthabitate durch die Entwicklung von feuchten Röhrichtbeständen, das Pflanzen von Einzelbäumen und die Aufweitung von Gräben. Aufgrund der Maßnahmen des LBP werden kurzfristig geeignete Bruthabitate für das Blaukehlchen entstehen. Nach naturschutzfachlicher Bewertung wird deshalb mindestens ein gleichwertiger Ausgleich des vorhabensbedingt beschädigten Habitates eintreten. Darüber hinausgehende spezifisch auf das Blaukehlchen zugeschnittene Maßnahmen sind deshalb nicht erforderlich. Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.12 Wiesenbrüter

Unter Berücksichtigung der festgesetzten Vermeidungs- und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen kommt es für die Arten Grauammer, Großer Brachvogel, Kiebitz und Wachtelkönig nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population bzw. des Erhaltungszustandes der Art im Naturraum. Da es nach fachlicher Prüfung auf dieser Ebene nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Grauammer

Der vorhabensbedingte Revierverlust betrifft ca. 10 % der lokalen Population, was sich aufgrund der geringen Größe und der Verletzlichkeit durch die räumliche Konzentration mit einer Verschlechterung auswirken kann. Es sind deshalb Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population als Ausnahmevoraussetzung festzusetzen.

Mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn entstehen nach einer Bauzeit von ca. 2 Jahren und einer anschließenden ca. 3jährigen Herstellungs- und Entwicklungspflege auf den bestehenden Flughafenwiesen vergleichbare Grünländer auf einer Fläche von ca. 260 ha.

Weiterhin entstehen mit dem Bau des Flughafenzaunes, einer Schneedeponie sowie weiterer technischer Einrichtungen auch Strukturen, die in Kombination mit den Flughafenwiesen und im Analogieschluss zu den bestehenden Bahnsystemen geeignete Sekundärhabitate für die Grauammer bieten werden. Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.3 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt. Die neuen Flughafenwiesen sind für bis zu zwei Reviere der Grauammer geeignet (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.7, S. 222).

Nach plausibler fachgutachterlicher Einschätzung, die das Luftamt nachvollzogen hat, wird die Art die neuen Flughafenwiesen kurzfristig besiedeln („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 105), da z. B. Revierwechsel trotz der artspezifischen Brutplatztreue während der Saison auch über größere Distanzen möglich sind. Die Festsetzung der neuen Flughafenwiesen als FCS-Maßnahmenflächen für die lokale Population der Grauammer erfolgt mit Maßnahme FK-A-1. Die artspezifischen Anforderungen an die Funktionserfüllung der neuen Flughafenwiesen als Kompensationsmaßnahme sind für bis zu zwei Reviere der Grauammer erfüllt. Die Tatsache, dass die Wirksamkeit der Maßnahme erst mehrere Jahre nach dem Eingriff gegeben ist, hat aufgrund der kurzfristig möglichen Nutzung der neuen Wiesen als Bruthabitat keine negativen Auswirkungen auf die lokale Population. In Ausübung seiner naturschutzfachlichen Einschätzungsprärogative ist das Luftamt in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde der Überzeugung, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit der Maßnahmen besteht. Darüberhinaus kann durch die Vermeidungsmaßnahme F-V-11 (Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit und jährliche Kontrolle mehrjähriger Baustellen) ein Individuenverlust und damit auch Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art vermieden werden. Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden. Aufgrund der durch die Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung gestellten Kompensationsflächen ist ein Maß an Kontinuität gewahrt, das genügend Gewähr dafür bietet, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 573; BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 141).

Wachtelkönig

Eine dauerhafte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Wachtelkönigs wird unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nicht eintreten. Wie unter CIII.3.9.2.4.3.3.7 dieses Beschlusses dargelegt, werden für den Wachtelkönig mittel- bis langfristig im Erdinger Moos drei Reviere neu geschaffen. Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.7 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt. Damit wird innerhalb von längstens 10 Jahren der vorübergehende vorhabensbedingte Verlust an Lebensraum in vollem Umfang ausgeglichen. Die vorübergehende Einbuße hat wegen der unter C.III.3.9.2.3.3.7 dieses Beschlusses geschilderten Besonderheiten der Fortpflanzungsökologie der Art und der Funktion des Erdinger Mooses in diesem Zusammenhang keine dauerhaften nachteiligen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population. Durch den kurzfristig wirksamen Anteil der Maßnahmen wird die Funktionsfähigkeit für die lokale Population in ausreichendem Umfang kontinuierlich gewahrt. Aufgrund der Besonderheiten der Fortpflanzungsbiologie können auch die erst nach Ablauf von einigen Jahren voll funktionsfähigen Strukturen besiedelt werden, weil bei dieser Art großräumige Wechsel belegt sind und in einem Gebiet vorhandene Rufer eine Lockwirkung auf weitere potentielle Brutvögel haben.

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden. Aufgrund der durch die Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung gestellten Ausweichhabitate ist ein Maß an Kontinuität gewahrt, das genügend Gewähr dafür bietet, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 573; BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 141).

Großer Brachvogel

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen können dauerhafte negative Rückwirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand und die Vitalität der lokalen Population der Art ausgeschlossen werden.

Der vorhabensbedingte Verlust von Fortpflanzungsstätten beträgt im Verhältnis zu den 2006 bis 2010 festgestellten Beständen im Mittel etwa 20 % des Bestandes im Erdinger Moos. Durch die planfestgestellte Kohärenzsicherungsmaßnahme FK-A-1 werden im glei-

chen Umfang neue Habitate geschaffen. Als Kohärenzflächen werden die Grünflächen der 3. Start- und Landebahn mit einer Flächengröße knapp 262 ha planfestgestellt (FK-A-1).

Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.2 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt. Danach stehen spätestens ab dem sechsten Jahr nach Baubeginn fünf bis acht Reviere zur Verfügung, in den folgenden Jahren entwickelt sich die volle Tragfähigkeit von zehn Revieren. Die Bruterfolge, die während der Zeit der Herstellungspflege durch Gelegeschutzmaßnahmen erreicht werden, wirken sich zusätzlich günstig auf den Erhaltungszustand aus. Die Minimierung von Individuenverlusten und baubedingten Störungen durch die Vermeidungsmaßnahmen F-V-11, F-V-12 und F-V-14 tragen außerdem zur Sicherung des Erhaltungszustands der Art bei.

Aufgrund der durch die artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung gestellten Habitate ist gewährleistet, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtert bzw. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindert wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 573; BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 141).

Kiebitz

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen können dauerhafte negative Auswirkungen des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der Population der Art im Naturraum ausgeschlossen werden.

Der vorhabensbedingte Verlust von Fortpflanzungsstätten betrifft im Verhältnis zu den festgestellten Beständen 2006 bis 2010 ca. 20 % des Bestandes im nördlichen Erdinger Moos. Durch die planfestgestellten Maßnahmen werden kurzfristig Ausweichhabitate im Umfang von 44 Revieren und mittel- bis langfristig ausreichend Ersatzhabitate zur Verfügung stehen werden, um den vorhabensbedingten Verlust in vollem Umfang auszugleichen. Nach zehn bis längstens 20 Jahren ist der Verlust an Fortpflanzungsstätten in vollem Umfang ausgeglichen. Die planfestgestellten Maßnahmen sind zur Herstellung von Habitaten bzw. Brutrevieren des Kiebitzes geeignet und dienen daher der Sicherung des Erhaltungszustands der Art.

Die Kompensation für die vorhabensbedingt betroffenen ca. 105 Kiebitzreviere erfolgt auf folgenden Flächen:

- ca. 31 Reviere auf ca. 261 ha auf den Grünflächen um die 3. Start- und Landebahn,
- ca. fünf Reviere auf ca. 28 ha auf den Grünflächen um die bestehende Südbahn,
- ca. 68 Reviere auf ca. 201,8 ha im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ außerhalb des künftigen Flughafengeländes,
- ca. zwölf Reviere auf ca. 51,2 ha im Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“.

Die Eignung dieser Flächen, die Prognose ihrer Tragfähigkeit und die zeitliche Entwicklung werden unter C.III.3.9.2.4.3.3.1 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt. Die populationsstützenden Maßnahmen wirken sich in der Zwischenzeit ebenfalls günstig auf den Erhaltungszustand aus. Zwar sind die Bestände im Freisinger Moos nicht mehr der lokalen Population des Erdinger Mooses zuzurechnen, so dass möglicherweise für die betroffene lokale Population ein sehr geringfügiger dauerhafter Rückgang verbleibt. Dafür wird aber der Erhaltungszustand der benachbarten lokalen Population in entsprechendem Umfang verbessert; zwischen den beiden Gebieten sind für den Kiebitz Funktionsbeziehungen anzunehmen, so dass jedenfalls auf der Ebene des Naturraums eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes nicht eintreten wird. Zusätzlich werden durch die Vermeidungsmaßnahmen F-V-11, F-V-12 und F-V-14 baubedingte Individuenverluste und Störungen und damit auch die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art minimiert.

Die planfestgestellten Maßnahmen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksam. Den bei prognostischen Abschätzungen häufig nicht völlig auszuschließenden Restunsicherheiten wird durch die Nebenbestimmung VIII.6.7 zur Durchführung einer Erfolgskontrolle/Monitoring und dem Vorbehalt der Anordnung ergänzender Maßnahmen (Nebenbestimmung A.VIII.6.5.5) Rechnung getragen (vgl. Kapitel C.III.3.9.10 dieses Beschlusses).

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene des Naturraums nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.13 Greifvögel und Eulen

Unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungsmaßnahme F-V-10 und der Maßnahmen des LBP kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Arten Mäusebussard, Turmfalke und Schleiereule ausgeschlossen werden.

Die beiden Greifvogelarten Mäusebussard und Turmfalke sind vorhabensbedingt innerhalb des EKG mit ca. 15 % ihres Bestandes betroffen, hinzu kommt eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos. Beide Arten gelten bayernweit und regional als nicht gefährdet und weisen nach Ergebnissen des bundesweiten Monitorings leicht zunehmende oder gleichbleibende Bestände auf. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass beide Arten auch außerhalb des EKG regelmäßig und weit verbreitet im Erdinger Moos brüten, so dass bezogen auf die lokale Population die verhältnismäßigen Verluste deutlich geringer als 15 % sein werden. Die Revierverluste können zumindest mittel- bis langfristig ausgeglichen werden. Auch durch die signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollisionen mit dem Straßen-, und Luftverkehr kommt es infolge der stabilen Bestände der beiden Arten und der positiven Effekte der Maßnahmen des LBP nicht zu negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Population der beiden Arten. Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen des LBP kommt es zu größeren Aufforstungen und der Anlage von Gehölzen sowie zu großflächigen Umwandlungen von intensiv genutztem Ackerland in Grünländer. Als Folge dieser Maßnahmen entwickeln sich mittel- bis langfristig ausreichend geeignete Brutplatzmöglichkeiten für den Mäusebussard oder für nestbauende Vogelarten, deren Nester wiederum der Turmfalke ggf. zusätzlich nutzen kann. Dem Verlust von Nahrungshabitaten sowie dem vorhabensbedingt erhöhten Tötungsrisiko stehen die im Rahmen der LBP-Maßnahmen zu entwickelnden extensiven Grünländer mit einer Verbesserung des Nahrungsangebotes gegenüber. Für beide Arten ist mit einer Zunahme der Bestände aufgrund der Habitatverbesserungen durch die Maßnahmen des LBP zu rechnen („Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kapitel 4.2.8, S. 240). Das Luftamt schließt in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der beiden Greifvogelarten aus.

Bei der Bewertung des Erhaltungszustandes der Schleiereule gilt es, deren besondere Fortpflanzungsökologie sowie witterungs- und gradationsabhängige Bestandsschwankungen zu berücksichtigten. Nach den Angaben der Artenschutzkartierung des LfU mit Stand vom 05.11.2010 sind zu den Daten aus der Artenschutzrechtlichen Betrachtung (Kapitel 4.2.4, S. 162) aus den letzten 10 Jahren ca. fünf weitere Nistplätze aus dem Erdinger

Moos und südlich von Erding bekannt. Da diese aus den letzten Jahren bekannt gewordenen insgesamt neun Niststätten aber jeweils nur unregelmäßig besetzt waren, ist die durchschnittliche Tragfähigkeit des Raumes für Brutpaare und damit die Größe der lokalen Population aber deutlich geringer.

Mit den planfestgestellten artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen werden an vier Gebäuden südlich des bestehenden Flughafens jeweils zwei neue Nistkästen angebracht (Maßnahmen J-188-A-24, J-188-A-25, J-179-A-15 und J-179-A-16). Außerdem ist durch die Nebenbestimmungen A.VIII.6.1.9 sichergestellt, dass Nisthilfen, in deren Aktionsradius der Flughafen liegt, vor Baubeginn entfernt werden, sofern die FMG den Zugriff auf die entsprechenden Gebäude bzw. Nistkästen hat. Zwar sind die von der FMG als CEF-Maßnahmen beantragten Maßnahmen nach Einschätzung des Luftamts in Übereinstimmung mit der fachlichen Bewertung der höheren Naturschutzbehörde nicht geeignet, die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten aufrechtzuerhalten (vgl. oben Kapitel C.III.9.3.4.3.15 dieses Beschlusses). Sie können aber als artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen i. S. v. § 45 Abs. 7 BNatSchG (FCS-Maßnahmen) eine Verschlechterung des Erhaltungszustands vermeiden. Mittels Roteintrag in die Maßnahmenblätter J-188-A-24, J-188-A-25, J-179-A-15 und J-179-A-16 hat das Luftamt daher die Anbringung von je zwei Nistkästen an vier Gebäuden südlich des bestehenden Flughafens als FCS-Maßnahme planfestgestellt.

An der Wirksamkeit und Geeignetheit der Maßnahmen hat das Luftamt keinen begründeten Zweifel. Bei zwei der vier vorgesehenen Standorte (Hofstellen Wildschwaige und Postschwaige) überschneiden sich die artspezifischen Aktionsräume nicht mit den Flughafenwiesen (vgl. Karte als Anlage 1 des Schreibens der FMG an das Luftamt vom 29.08.2009). Auch die beiden anderen Standorte stellen geeignete Komplexlebensräume dar. Zwar befinden sie sich in etwas geringerer Entfernung zu den südlichen Flughafenwiesen. Von einem erhöhten Kollisionsrisiko durch eine häufige Nutzung der Flughafenwiesen als Jagdhabitat ist aber nicht auszugehen. Die Flughafenwiesen liegen nur zu einem kleinen Teil innerhalb des artspezifischen Aktionsradius von ca. 1.500 m. Zudem werden im Umfeld der anzubringenden Nistkästen durch planfestgestellte LBP-Maßnahmen günstige Jagdhabitate geschaffen; durch die Maßnahme J-188 im Oberdinger Moos sowie die Maßnahmen J-179 und J-178 in der Wildschwaige werden neue geeignete Nahrungshabitate auf extensiv genutzten Grünländern entwickelt, die innerhalb des artspezifischen Aktionsradius der neu angebrachten Nistkästen liegen.

Nach naturschutzfachlicher Einschätzung kann zudem ausreichend gesichert prognostiziert werden, dass die neu installierten Nistkästen von Jungeulen während der Dispersi-

onsphase aus bekannten Brutvorkommen in einem Umkreis von unter 30 Kilometern erreicht werden können; Jungvögel dispergieren im ersten Lebensjahr in einem Radius von bis zu 50 Kilometern, siedeln sich aber überwiegend im Abstand von weniger als 30 Kilometern zu dem Geburtsort an. Die Ansiedlung der Jungvögel erfolgt ab August; zur Sicherstellung der Wirksamkeit der Maßnahme mit Baubeginn der 3. Start- und Landebahn werden die Nistkästen daher im August oder September vor Baubeginn installiert. Um eine Verdrängung durch den Turmfalken zu vermeiden, der gelegentlich Schleiereulennistkästen bezieht, werden pro Standort zwei Kästen angebracht.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wandte ein, dass ein Nistkastenmanagement nicht geeignet sei, die Kollisionsgefährdung der Art zu minimieren (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 158). Er wandte weiter ein, durch das Aufhängen von Nistkästen bestehe die Gefahr, dass ein Brutplatz aufgegeben werde (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.10.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 150). Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Maßnahmen sind insgesamt geeignet, in einem Raum mit einem deutlich geringeren Lebensrisiko geeignete Nisthabitate zur Verfügung zu stellen. Eine Umsiedlung von einem bestehenden Brutplatz ist, wie unter C.III.3.9.3.4.3.15 dieses Beschlusses dargelegt, sehr unwahrscheinlich. Zudem sollen die Nistkästen im unmittelbaren Umfeld des Flughafens ohnehin im Rahmen der Vermeidung so weit wie möglich entfernt werden. Eine Besiedlung der im Rahmen der FCS-Maßnahmen anzubringenden Nistkäste durch Individuen der lokalen Population des Erdinger Mooses ist dagegen sehr wahrscheinlich; zusammen mit Maßnahmen des LBP zur Verbesserung des Nahrungsangebotes werden hier für bis zu vier Paare der Schleiereule geeignete Lebensraumfunktionen zur Verfügung gestellt.

Die kompensatorischen Maßnahmen des LBP mit Verbesserung des Nahrungsangebotes sowie die Sicherstellung eines ausreichenden Nistplatzangebotes gleichen die negativen Wirkungen des Vorhabens, mit dem Verlust von zwei bis drei Niststätten und einem erhöhten Tötungsrisiko für mindestens ein Brutpaar, aus. Es kommt nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population.

Da es nach fachlicher Prüfung auf der Ebene der lokalen Population nicht zu einer Verschlechterung kommen wird, kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der kontinentalen biogeographischen Region für alle Arten dieser Gilde gesichert ausgeschlossen werden.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen des LBP erfüllt.

3.9.3.5.4.4.14 Arten, deren Individuen zum Teil aus menschlicher Obhut stammen

Der Erhaltungszustand der lokalen Population des Fasans, der höchst vorsorglich als europäische Vogelart i. S. v. § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatschG in der artenschutzrechtlichen Prüfung berücksichtigt wurde, verschlechtert sich nicht. Aufgrund der Maßnahmen des LBP werden für den Fasan mit der Extensivierung mehrerer 100 ha Fläche sowie der Anlage von Gehölzstrukturen kurz- bis mittelfristig ausreichend neue Fortpflanzungsstätten entstehen.

Die Ausnahmevoraussetzung des § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG ist erfüllt.

3.9.3.5.4.4.15 Regelmäßige Nahrungsgäste mit Brutplätzen in der Umgebung

Der Erhaltungszustand der Arten Graureiher und Lachmöwe verschlechtert sich vorhabensbedingt nicht. Gegen beide Arten können sich im Gefahrenfall Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr (Abschuss) richten. Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen und damit auch auf die Populationen in der kontinentalen biogeographischen Region sind ausgeschlossen. Abschüsse zur Tiergefahrenabwehr kommen nur vereinzelt und als ultima ratio zur Anwendung. Im jährlichen Mittel ist drei Abschüssen pro Jahr bei der Lachmöwe und einem Abschuss pro Jahr bei dem Graureiher zu rechnen (vgl. dazu „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ des Büros H2 vom 22.02.2010, in Ordner 5/5 der Unterlagen von 17.03.2010, S. 7, 9).

3.9.3.5.4.4.16 Regelmäßige Wintergäste / Durchzügler

Der Erhaltungszustand der Population der Saatkrähe verschlechtert sich nicht. Gezielte Abschüsse im Rahmen der Tiergefahrenabwehr werden nur als ultima ratio angewandt. Im jährlichen Mittel ist von einem Abschuss pro Jahr zu rechnen (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung zu den vorgesehenen Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr auf dem Gelände des Flughafen München“ vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 5/5 der Unterlagen vom 17.03.2010, Anahng S. 13). Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes sind nicht erforderlich.

3.9.3.5.5 Maßnahmen zur Tiergefahrenabwehr Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie alle Europäischen Vogelarten

Eine artenschutzrechtliche bedingte Ausnahme zum Abschuss in akuten Gefahrensituationen wurde vorsorglich für alle Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie alle Europäi-

schen Vogelarten erteilt (vgl. Kapitel C.III.3.9.3.4.4 dieses Beschlusses). Da solche Ereignisse wenn überhaupt nur äußerst selten auftreten werden, ist gesichert ausgeschlossen, dass es zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen etwaig betroffener Arten kommt. Wegen der Seltenheit sind Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes auch bei seltenen und gefährdeten Arten nicht erforderlich.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen somit vor.

3.9.3.6 Fazit

Das Luftamt stellt fest, dass die wegen der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände erforderliche artenschutzrechtliche Ausnahme erteilt werden kann.

3.9.4 Ausnahmen/Befreiungen gesetzliche Verbotstatbestände

3.9.4.1 Gesetzlich geschützte Biotope

Durch die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn einschließlich der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden insgesamt 47,55 ha gesetzlich geschützte Biotope beeinträchtigt, sowie in Anspruch genommen. „Inanspruchnahme“ bedeutet die Umwandlung von derzeit bestehenden geschützten Biotoptypen in andere Biotoptypen im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen.

Auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz - BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82) konnte unter A.IV.4.1 dieses Beschlusses eine Ausnahme erteilt werden. Die Beeinträchtigungen und Inanspruchnahmen der Biotope werden zum großen Teil ausgeglichen gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG. Im Übrigen sprechen gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG nach durchgeführter Abwägung Gründe des überwiegenden Interesses für das Vorhaben und die damit einhergehenden Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

3.9.4.1.1 Rechtlicher Rahmen

Ein Biotop ist der durch biotische und abiotische Faktoren bestimmte Lebensraum für die freilebende Tier- und Pflanzenwelt, die für den jeweiligen Standort oder Standortkomplex typisch und charakteristisch ist (D.Kratsch/D. Czybulka in Schumacher/Fischer-Hüflte BNatSchG, § 30 RdNr. 8).

Nach § 30 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der dort genannten Biotope führen können verboten. Durch § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG werden die geschützten Biotope um die dort genannten Biotope erweitert. Unzulässig sind alle Maßnahmen im weitesten Sinne, also nicht nur Eingriffe im Sinne des § 14 BNatSchG. Die Maßnahmen müssen zur Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung des Biotops führen können, sei es durch Minderung der Substanz oder der Qualität (Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle/Egner/Meßerschmidt, Naturschutzrecht in Bayern, Art. 13 d (a. F.) RdNr. 9).

Von den Verboten kann nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Ausgleich ist dabei die gleichartige Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen im Sinne des § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG (D. Kratsch/D. Czybulka in Schumacher/Fischer-Hüftle BNatSchG, § 30 RdNr. 41). Ausgeglichen ist die Beeinträchtigung dann, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind, d. h. wenn der gleiche Biotoptyp an derselben Stelle oder an anderer Stelle wiederhergestellt ist, sofern noch ein funktionaler Zusammenhang zur beeinträchtigten Fläche besteht und wenn die hergestellte Fläche unter Berücksichtigung ihrer Größe, Wertigkeit und ggf. des Zeitbedarfs für die Wiederherstellung die beeinträchtigten Funktionen übernehmen kann (Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle/Egner/Meßerschmidt, Naturschutzrecht in Bayern, Art. 6a (a.F.), RdNr. 14 ff).

Daneben ist eine Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt BayNatSchG auch bei einer fehlenden Ausgleichbarkeit möglich, soweit die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden Interesses notwendig ist. Das öffentliche Interesse an der Maßnahme muss im konkreten Fall schwerer wiegen als das ebenfalls öffentliche Interesse am Biotopschutz, dessen hoher Rang durch das generelle gesetzliche Veränderungsverbot verdeutlicht wird (Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle/Egner/Meßerschmidt, Naturschutzrecht in Bayern, Art. 13 d (a.F.), RdNr. 24). Schließlich muss die Maßnahme notwendig sein, d. h. es darf keine zumutbare, naturschonendere Standort- oder Ausführungsalternative bestehen. Dabei ist die Standortgebundenheit der Biotope zu berücksichtigen. Die Gründe des allgemeinen Wohls müssen sowohl überwiegen als auch die Ausnahme erfordern, d. h. das Vorhaben muss in Verfolgung öffentlicher Interessen vernünftigerweise an der vorgesehenen Stelle geboten sein (vgl. u. a. BayVGH, Urteil vom 31.01.2008, Az. 15 ZB 07.825, juris RdNr. 8). Ob eine Maßnahme aus Gründen des öffentlichen Interesses zuzulassen ist, kann nur das Ergebnis einer Abwägungsentscheidung sein.

3.9.4.1.2 Grundlagen und Methodik

Die FMG hat die Auswirkungen des Vorhabens und der planfestgestellten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf die gesetzlich geschützten Biotope detailliert ermittelt und bewertet (vgl. „Inanspruchnahme von geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG / Art. 13 d Abs. 1 (a.F.) BayNatSchG Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen). Im Rahmen der Untersuchung etwaiger erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen erfolgte in der UVS auch eine

gesonderte Betrachtung möglicher schutzgut- bzw. medienübergreifenden Auswirkungen auf Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten („UVS 5 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung“, „UVS 8 Schutzgut Pflanzen“ vom 15.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 und 22 der Antragsunterlagen). Ergänzend dazu hat die FMG ein Gutachten, das die Prüfung der Verträglichkeit der LBP-Kompensationsmaßnahmen mit den Zielen des Umweltschutzes bzw. den Schutzgütern des UVPG hinsichtlich der innerhalb von naturschutzrechtlich geschützten Gebieten vorgesehenen Maßnahmen zum Gegenstand hat vorgelegt („Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

Grundlage der Beurteilung sind die Daten aus dem Fachgutachten „Vegetation und Flora“, hieraus ergeben sich Art, Lage, Größe und fachliche Wertigkeit der betroffenen Flächen („Bestandsaufnahme Vegetation und Flora“ und „Fachbeitrag Vegetation und Flora“, Ordner 23-26 der Antragsunterlagen).

Im Fachbeitrag „Vegetation und Flora“ Anlage Nr. FLO-001 der Grünplan GmbH vom 18.08.2007, Anhang 9 b, Pläne zu Anhang 9 b Ordner 24 der Antragsunterlagen ist die Beeinträchtigung von geschützten Biotopen innerhalb der Flächeninanspruchnahme durch die 3. Start- und Landebahn einschließlich der Folgemaßnahmen dargestellt. Ergänzend hierzu hat die FMG das Gutachten der Grünplan GmbH vom 21.02.2010 vorgelegt „Fachbeitrag Vegetation und Flora“, Anlage Nr. FLO-001 worin in Anhang 9 b und Karte 10 die Bereiche der landschaftpflegerischen Ausgleichs- und Ersatzflächen in ihren Berührungspunkten mit dem Biotopschutz dargestellt werden (vgl. Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Das Luftamt entscheidet auf dieser Grundlage sowie aufgrund der im Planfeststellungsverfahren angefallenen Stellungnahmen und Einwendungen.

Die Biotoptypen und die Vegetationseinheiten wurden im Jahr 2006 flächendeckend kartiert (Anlage Fachbeitrag Vegetation und Flora, Karte 1, „Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ vom 07.05.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 25 der Antragsunterlagen). Die gesetzlich geschützten Biotope wurden im Untersuchungsraum im Zuge der Kartierarbeiten flächendeckend und im Einzelnen erfasst und bezüglich der Abgrenzung und Schutzwürdigkeit hinsichtlich des tatsächlich vorhandenen Bestands vervollständigt und aktualisiert (vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Anlage FLO-001, Kapitel 6). Die Bewertung der bei der Kartierung erfassten Vegeta-

tionseinheiten bzw. der erfassten Biotop- und Realnutzungstypen erfolgte in der Umweltverträglichkeitsstudie nach dem „Bestimmungsschlüssel für Flächen nach Art. 13 d Abs. 1 (a.F.) BayNatSchG“ (LfU, März 2006).

Im „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ wurde die Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen untersucht (Ordner Nr. 24 der Antragsunterlagen). Es wurden folgende Teilkriterien betrachtet:

– Bewertungskriterium Seltenheit/Gefährdung

– Bewertungskriterium Naturnähe

– Bewertungskriterium Wiederherstellbarkeit

– Bewertungskriterium Repräsentanz

Aus diesen einzelnen Bewertungen wurde ein Gesamtwert gebildet.

Insbesondere für die Beurteilung der Ausgleichsfähigkeit im Rahmen einer Ausnahmeerteilung nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG kommt dem Bewertungskriterium der „Wiederherstellbarkeit“ besondere Bedeutung zu. Danach werden als grundsätzlich ausgleichbar Biotope beurteilt, deren qualitativ gleichartige Wiederherstellung innerhalb von absehbarer Zeit, d. h. in weniger als 25 Jahren (BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, juris, RdNr. 52 (Zeitraum von 25-30 Jahren); Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle/Egner/ Messerschmidt, Naturschutzrecht in Bayern, Art. 13 d (a.F.) RdNr. 22) möglich ist.

Der „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ trifft im Zuge der Bewertung der einzelnen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vegetationseinheiten und Biotoptypen auch Aussagen über deren Wiederherstellbarkeit. Im Kap. 6.2 des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ und in dessen Anhang 6 erfolgt die Beurteilung des Kriteriums anhand eines 5-stufigen Systems („Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Anlage Nr. FLO-001):

– Stufe 1 Wiederherstellbarkeit wird als sehr hoch bewertet
  = innerhalb von max. 3 Jahren

– Stufe 2 Wiederherstellbarkeit wird als hoch bewertet
  = innerhalb von 3 bis 10 Jahren

– Stufe 3 Wiederherstellbarkeit wird als mittel bewertet
  = innerhalb von 10 bis 25 Jahren

– Stufe 4 Wiederherstellbarkeit wird als gering bewertet
= innerhalb von 25 bis 50 Jahren

– Stufe 5 Wiederherstellbarkeit wird als sehr gering bewertet
= innerhalb von mehr als 50 Jahren

3.9.4.1.3 Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabes und der planfestgestellten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung

Sowohl die Beeinträchtigung der Biotope durch das planfestgestellte Vorhaben als auch durch die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung erfüllt den Verbotstatbestand des § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG/§ 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG. Die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitplanung führt zwar grundsätzlich zu einer ökologischen Aufwertung der jeweiligen Flächen. Die betroffenen Biotope werden aufgrund der Umwandlung in einen anderen Biotoptyp jedoch zunächst zerstört.

Durch das planfestgestellte Vorhaben der 3. Start- und Landebahn einschließlich der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung werden insgesamt 47,55 ha gesetzlich geschützte Biotope in Anspruch genommen. Dies sind:

– 0,06 ha naturnahe Binnengewässer, Verlandungsbereiche und dazugehörige uferbegleitende naturnahe Vegetation (§ 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG)

– 4,09 ha Moore und Sümpfe (§ 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG),

– 0,11 ha Großseggenrieder (§ 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG)

– 5,12 ha seggen- und binsenreiche Nasswiesen (§ 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG)

– 0,04 ha Pfeifengraswiesen (§ 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG)

– 2,45 ha Magerrasen (§ 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 4 BayNatSchG)

– 13,68 ha Röhrichte (§ 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG; § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG)

– 22,00 ha Sumpfwälder (§ 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG)

Davon werden zur Herstellung von Kompensationsmaßnahmen

– 12,97 ha Röhricht

– 0,11 ha Großseggenriede

– 21,66 ha Sumpfwald

insgesamt 34,74 ha in Anspruch genommen.

Der Einwand des Bund Naturschutz in Bayern e. V. in der Stellungnahme vom 25.05.2010, (erfasst als Nr. 100089, S. 33) die Inanspruchnahme von geschützten Biotopen steige durch die Antragsänderung von 12,64 ha auf 47,20 ha ist zutreffend. Er ist jedoch unbeachtlich, denn der Bund Naturschutz verkennt, dass der Umfang der in Anspruch genommenen geschützten Biotope alleine durch deren formale Einbeziehung in die Betrachtung der LBP-Maßnahmeflächen ansteigt. Die Flächen werden gerade nicht durch das Vorhaben selbst überbaut, sondern durch gezielte LBP-Maßnahmen in andere wertvolle Vegetationstypen umgewandelt (entsprechend den naturschutzfachlichen Zielen für das Freisinger- und Erdinger Moos) und damit auch ökologisch verbessert und aufgewertet. Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme bleibt dagegen unverändert.

Darüber hinaus werden zukünftig zur Herstellung der Hindernisfreiheit 0,715 ha Biotopflächen beeinträchtigt.

Die luftrechtliche Genehmigung des Verkehrsflughafens München ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens an diesen Planfeststellungsbeschluss anzupassen gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG. Dafür ist nicht das Luftamt als Planfeststellungsbehörde, sondern die Genehmigungsbehörde (§ 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 Halbsatz 2 ZustVVerk) zuständig. Mit der Genehmigung wird nach § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der (geänderte) Ausbauplan festgelegt; damit geht die Entscheidung über die Änderung des Bauschutzbereichs für den Verkehrsflughafens München einher, § 12 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG. Bauschutzbereich und Hindernisfreiflächen im Sinne der o.g. Richtlinien wiederum sind maßgeblich für die Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit.

In Ordner 47.1 der Antragsunterlagen sind die planlichen Darstellungen für die Hindernisfreiheit anhand des in § 40 Abs. 1 Nr. 6 und Nr. 7 LuftVZO geforderten Kartenmaterials dargestellt, ferner in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung die Luftfahrthindernisse nach §§ 12, 15 LuftVG und zusätzlich in der Anlage 2 die bestehenden Luftfahrthindernisse nach der BMVBW-Richtlinie (jetzt BMVBS). Dabei ergibt sich, dass die Herstellung der Hindernisfreiheit zu Beeinträchtigung von Biotopflächen führen wird. Denn zur Herstellung der notwendigen Hindernisfreiheit werden Fällungen bzw. Kappungen von einzelnen Bäumen, die die Hindernisbegrenzungsflächen durchragen,

unumgänglich sein. Bei den in Zukunft zu beeinträchtigenden Vegetationseinheiten handelt es sich um auwaldartige Schwarzerlen-Eschen-Bestände, reliktischer Auwald, Gewässerbegleitgehölze und weitere Gehölzbiotope. Diese sind nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 2 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope.

In diesem Zusammenhang hat die FMG bereits Kompensationsmaßnahmen für die, bei der Herstellung der Hindernisfreiheit zu erwartenden, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in einem landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt (vgl. „Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung, Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-030“ vom 22.01.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 47.2 der Antragsunterlagen, Anlage J) und zum Zwecke der Konfliktbewältigung zur Planfeststellung beantragt. Im Rahmen der umfassenden Konfliktbewältigung werden diese Kompensationsmaßnahmen bereits jetzt vom Luftamt planfestgestellt, auch wenn die der beantragten landschaftspflegerischen Kompensation vorausgehenden Eingriffe erst auf der Grundlage der nachfolgenden luftrechtlichen Genehmigung zugelassen werden.

Im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan werden nicht nur die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen dargestellt, sondern es wird auch ein Kompensationsbedarf ermittelt. Die schutzgutbezogene Konfliktermittlung für die Hindernisbeseitigung kommt zu dem Ergebnis, dass auf 0,715 ha erhebliche Beeinträchtigungen der Biotopfunktion erfolgen werden. Gemäß dem schutzgutbezogenen Ansatz der angewendeten Methode der Eingriffsbeurteilung werden 0,49 ha Kompensationsflächen benötigt. Neben einer 0,32 ha großen vorhabensnahen Ausgleichsfläche am Ortsrand Attaching (Maßnahme J-230-A-1) erfolgt eine weitere, 0,17 ha umfassende Ersatzmaßnahme in den Isarauen (Maßnahme J-231-E-2). Die durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelösten Folgen können somit bewältigt werden; eine weitere Betrachtung erfolgt diesbezüglich im Folgenden nicht.

3.9.4.1.4 Ausnahme gem. § 23 Abs. 3 BayNatSchG

Für die durch das Vorhaben einschließlich der festgesetzten Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen zerstörten oder erheblich beeinträchtigen, gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG/Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG geschützten Biotope, konnte auf der Grundlage von Art. 23 Abs. 3 BayNatschG unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens eine Ausnahme zugelassen werden (A.IV.4.1 dieses Beschlusses). Denn die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen gleichen die Beeinträchtigungen der Biotope ganz überwiegend aus, gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG. Darüber hinaus ist das für den Bau der 3. Start- und Landebahn sprechende öffentliche Interesse von solchem Gewicht,

dass die Erteilung einer Ausnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG.

3.9.4.1.4.1.1 Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG für die Beeinträchtigung der Biotope durch das planfestgestellte Vorhaben

Folgende, durch das planfestgestellte Vorhaben der 3. Start- und Landebahn beeinträchtigten, Biotope sind ganz überwiegend ausgleichbar und werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ausgeglichen. Falls die Beeinträchtigung der Biotope nicht ausgleichbar ist, ist die Erteilung einer Ausnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig.

Der Einwand des LRA Freising die Ausgleichs- bzw. Ersatzkonzeption des Landschaftspflegerischen Begleitplans sei mangelhaft und unzureichend, denn die Konzeption beruhe im Wesentlichen auf den Annahmen, dass der Verlust von zusammenhängenden Biotopkomplexen bzw. die in einem engmaschigen Funktionsgefüge stehenden Biotopstrukturen durch eine Vielzahl von andernorts gelegenen Einzelmaßnahmen zu kompensieren sei, wird zurückgewiesen.

Bei der Lage der A-E-Flächen im Schutzkonzept des LBP hat die FMG vielmehr darauf geachtet, keine zersplitterten Einzelflächen, sondern vielmehr großflächige, komplexartig zusammenhängende Lebensräume weiter zu entwickeln. Hierfür wurden in sehr enger Anlehnung an die Arten- und Biotopschutzprogramme Bayern für den Landkreis Freising und Erding (Stand März 2001), Schwerpunktgebiete und Leitbilder (vgl. auch „Leitbild für das nördliche Erdinger Moos“, A. RINGLER, 2007, Ordner 24 der Antragsunterlagen, Anhang 14) für die Kompensationmaßnahme(-flächen) gebildet. Damit sollen zum einen die letzten Überreste der ehemaligen Niedermoorlandschaft stabilisiert und weiterentwickelt werden. Zum anderen werden in der ansonsten von vielen Landnutzern beanspruchten Agrarlandschaft des Erdinger und Freisinger Mooses wichtige Lebensraumelemente, Trittsteine und Korridore angelegt und weiterentwickelt, die dazu beitragen werden, zumindest Teile der Münchener Ebene als ehemals landschaftstypische und daher naturschutzfachlich besonders wertvolle Elemente und Bereiche zu erhalten. Die Schwerpunktgebiete für die Flächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden durch die FMG in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden formuliert. Es handelt sich überwiegend um grünlandgenutzte bzw. nur noch sporadisch genutzte Flächen mit vergleichsweise hohen Grundwasserständen. In diesen größtenteils arrondierten Bereichen kann das Schutzkonzept des LBP besonders effektiv umgesetzt werden.

Natürliche und naturnahe Bereiche fließender oder stehender Binnengewässer, Verlandungsbereiche und dazugehörende uferbegleitende naturnahe Vegetation gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Diese durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Vegetationseinheiten sind ausgleichbar. Denn die naturnahen Bereiche fließender oder stehender Binnengewässer und Verlandungsbereiche befinden sich ausschließlich auf der Sohle des bestehenden Vorflutgrabens Nord. Dieses Vorflutgerinne wurde erst vor weniger als 20 Jahren für den Flughafen München angelegt, die Entwicklungszeit dieser Biotope beträgt daher weniger als 25 Jahre. Der Vegetationstyp ist in überschaubaren Zeiträumen (Stufe 3: 10-25 Jahre; vgl. Anhang 6 des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ zur „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“, vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen) wiederherstellbar, geeignete Standorte, die in räumlich-funktionalem Zusammenhang zu der Beeinträchtigung stehen sind vorhanden.

Nach Herstellung der Gewässerneuordnung werden insbesondere am Anschluss des Ableitungsgrabens Nord und des Abfanggrabens Ost an den Vorflutgraben Nord wieder derartige Biotope hergestellt. Mit den Maßnahmen J 211-A-2, J 211-A-3, J 211-A-4, J-211-A-9, J-211-A-10, J-211-A-13, J-211-A-14, J-211-A-16 ist neben der Entwicklung von Magerrasen auf Rückbauflächen und auf den Böschungen des Ableitungsgrabens Nord die Entwicklung von Kleingewässerflächen im Anschlussbereich des Ableitungsgrabens Nord an den Vorflutgraben nach dem Vorbild der Strukturen im Vorflutgraben Nord vorgesehen. Diese werden sich in absehbarer Zeit zu gleichartigen Gewässerbiotopen entwickeln. Dem Verlust von 0,06 ha naturnahen Bereichen fließender und stehender Binnengewässer und Verlandungsbereiche stehen somit 0,10 ha Kleingewässer gegenüber (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Moore und Sümpfe gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Bei den durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Mooren und Sümpfen handelt es sich um Großseggenbestände südöstlich von Attaching in der oberen Lüsse, sowie Großseggenbestände und Bestände des Schwarzen Kopfrieds im Vorflutgraben Nord.

Diese Vegetationseinheiten (B-21, B-22, B-23, B-24, B-25, B-27; Biotoptypen GG und VC) sind ausgleichbar, da sie in überschaubaren Zeiträumen wiederherstellbar sind (Stufe 3: 10 bis 25 Jahre; vgl. Anhang 6 des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ zur „Bewertung

der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen). Geeignete Standorte, die in räumlich-funktionalem Zusammenhang zu der Beeinträchtigung stehen sind vorhanden.

Im Hochwasserbett des Ableitungsgraben Nord (Maßnahme J-211-A-14), im Hochwasserbett und Retentionsraum des Abfanggrabens Ost (Maßnahme J-211-A-3, J-211-A-6), im Bereich der naturnah verlegten Goldach (Maßnahme J-215-A-19) und in den Anschlussbereichen der Gräben an den Vorflutgraben Nord (Maßnahmen J-211-A-2, J-211-A-9, J-211-A-12) sind im Zuge der Gewässerneuordnung die Herstellung und Entwicklung artenreicher Feuchtbiotope (Kopfriedbestände, Klein- und Großseggenriede, Sumpf- und Röhrichtflächen) vorgesehen. Im Mündungsbereich des Südgrabens/Mittelgrabens ist die Anlage einer Sumpf-/Flachwasserzone vorgesehen (Maßnahme J-214-A-18). In absehbarer Zeit werden sich diese zu gleichartigen Sumpfvegetationsbeständen entwickeln. Insgesamt werden durch diese Maßnahmen der Gewässerneuordnung 4,94 ha Sumpf- und Röhrichtflächen wiederhergestellt; dieser Umfang übersteigt den Verlust von 4,09 ha (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Seggen- und binsenreiche Nasswiesen gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Durch das Vorhaben werden sechs Bestände seggen- und binsenreicher Nasswiesen südöstlich von Attaching/in der Oberen Lüsse sowie ein derartiger Wiesenbestand im Vorflutgraben Nord in Anspruch genommen. Die durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Calthion-Wiesen/Kammseggenwiesen sind ausgleichbar, denn der Vegetationstyp (E-1) ist in überschaubaren Zeiträumen (Stufe 3: 10 bis 25 Jahre; vgl. Anhang 6 des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ zur „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen) wiederherstellbar, geeignete Standorte, die in einem räumlich-funktionalem Zusammenhang zu der Beeinträchtigung stehen sind vorhanden.

Im Retentionsraum und innerhalb der Sohle des Hochwasserbettes des Abfanggrabens Ost ist die Herstellung von Feuchtwiesen im Zuge der Gewässerneuordnung (Maßnahmen J-211-A-3, J-211-A-6) sowie die Entwicklung einer Streuwiese an der Goldach (Maßnahme J-215-A-20) vorgesehen. Wegen der Standortverhältnisse in diesem Maßnahmenbereich ist mit der zeitnahen Entwicklung gleichartiger seggen- und binsenreichen Nasswiesen zu rechnen. Der hiermit vorgesehene Ausgleich hat einen Flächenumfang

von insgesamt 7,35 ha, das übersteigt den Verlust an Calthion-Wiesen von 5,12 ha (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Pfeifengraswiesen gem. § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG

Ein Pfeifengraswiesenbestand wird südlich der Dorfstraße nach Attaching infolge der Verlegung St 2084 im Umfang von 0,04 ha überbaut. Dieser Vegetationstyp (F-8) ist ausgleichbar, denn er ist in überschaubaren Zeiträumen (Stufe 3: 10 bis 25 Jahren; vgl. „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ zur „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen) wiederherstellbar; geeignete Standorte, die in einem räumlich-funktionalem Zusammenhang zu der Beeinträchtigung stehen sind vorhanden.

Im Naturschutzgebiet Viehlaßmoos ist auf zahlreichen aus der Nutzung gefallenen, verbrachten und/oder verbuschten Streuwiesen die Wiedereinführung der biotopprägenden Pflege vorgesehen, um diese wieder zu artenreichen Pfeifengraswiesen zu entwickeln (Maßnahme J-169-E-11 durch Mahd und Entbuschung auf 5,88 ha Fläche). Der Verlust von 0,04 ha Pfeifengras wird somit mehr als ausgeglichen (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Magerrasen gem. § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 4 BayNatSchG

Zwar wird die Vegetationseinheit H-1 und H-2 im Anhang 6 „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ (vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen), bei dem Kriterium Wiederherstellbarkeit mit der Stufe 4 bewertet (25 bis 50 Jahren). Dennoch ist diese Vegetationseinheit ausgleichbar, denn die in Anspruch genommenen Magerrasen befinden sich ausschließlich auf den Böschungen des Vorflutgrabens Nord. Dieser wurde mit dem Bau des bestehenden Fluhafens vor weniger als 20 Jahren angelegt. Die tatsächliche Entwicklungszeit dieser betroffenen Biotope (noch relativ junge Entwick-

lungsstadien) beträgt daher weniger als 25 Jahre. Geeignete Standorte, die in einem räumlich-funktionalem Zusammenhang zu der Beeinträchtigung stehen sind vorhanden.

Mit den Maßnahmen J-211-A-2, J-211-A-3, J-211-A-4, J-211-A-9, J-211-A-10, J-211-A-13, J-211-A-14, J-211-A-16 ist neben der Entwicklung von Kleingewässerflächen im Anschlussbereich des Ableitungsgrabens Nord die Entwicklung von Magerrasen auf Rückbauflächen und auf den Böschungen des Ableitungsgrabens Nord und des Abfanggrabens Ost und damit in räumlich-funktionalem Zusammenhang nach dem Vorbild der Strukturen des Vorflutgrabens Nord vorgesehen. Diese werden sich in absehbarer Zeit zu gleichartigen Magerrasen entwickeln. Dem Verlust von 2,45 ha Magerrasen stehen 10,06 ha zu entwickelnde Magerrasen gegenüber (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Röhrichte gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG; § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG

Betroffen sind hier 0,71 ha Röhrichte. Alle Röhrichttypen (Vegetationseinheiten B-111, B-112, B-114, B-115, B-12, B-141, B-142, B-15, B-28 und B-29, Biotoptypen VH und GR)

sind gemäß Anhang 6 des Fachbeitrags Vegetation und Flora, Ordner 24 der Antragsunterlagen in überschaubaren Zeiträumen (=10 bis 25 Jahre) wiederherstellbar. Geeignete Standorte sind ebenfalls vorhanden.

Eine Reetablierung von Röhrichtflächen zum Zwecke des Ausgleichs widerspräche jedoch den Entwicklungszielen hinsichtlich der Niedermoorrenaturierung und des Wiesenbrüterschutzes im „Nördlichen Erdinger Moos“ und im „Freisinger Moos“. Ein gleichartiger Ausgleich ist naturschutzfachlich daher hier nicht wünschenswert (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Es liegen jedoch die Voraussetzungen einer Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt BayNatSchG vor. Die Abwägungsentscheidung des Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG fällt unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugunsten des Vorhabens aus.

Es sprechen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das planfestgestellte Vorhaben der 3. Start- und Landebahn, denn die mit dem planfestgestellten Vorhaben

verfolgten Ziele nehmen tragfähige Ausnahmegründe für sich in Anspruch. Das Vorhaben dient der Befriedigung öffentlicher Verkehrsinteressen, die die FMG zutreffend mit dem bedarfgerechten und leistungsfähigen Ausbau als Drehkreuz von europäischem Rang bestimmt hat. Das Vorhaben genügt den Anforderungen der fachplanerischen Planrechtfertigung (vgl. C.III.2 dieses Beschlusses). Das Vorhaben entspricht außerdem den fach- und landesplanerischen Zielsetzungen, den Aussagen des Flughafenkonzepts der Bundesregierung 2009 sowie den Zielen auf EU-Ebene; des Weiteren stärkt das Vorhaben die Wettbewerbsfähigkeit der Infrastruktureinrichtung und fördert die regionale Wirtschaftskraft. Damit stehen gewichtige Ausnahmegründe für die Durchführung inmitten, die im Übrigen auch und sogar eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 GG rechtfertigen. Die Gründe sind im Einzelnen unter C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt.

Bei der Abwägung ist die durch den Gesetzgeber festgelegte hohe Bedeutung der schutzwürdigen Biotope zugrundezulegen. Die Gründe des allgemeinen Wohls überwiegen hier dennoch die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope und erfordern die Ausnahme. Die Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen wurde auf das zur Verwirklichung des Vorhabens unvermeidbare Maß reduziert. Zumutbare naturschonendere Alternativen bestehen, wie die seitens der FMG vorgelegte Konfigurationsanalyse der Gutachter Blasy/Øverland (Umweltverträglichkeitsstudie – „UVS 3 Untersuchte anderweitige Planungsmöglichkeiten“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen) darlegt, nicht. Die dargestellten Beeinträchtigungen der Röhrichte in geringem Flächenumfang erfordern es nicht von der planfestgestellten Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn Abstand zu nehmen.

Sumpfwald gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG

Betroffen sind hier 0,34 ha Weiden- Feuchtgebüsche (Vegetationseinheiten J-13, J-16, und J-17; Biotoptyp WG) und Feldgehölze aus Feuchtwaldarten (Vegetationseinheiten J-211, J-15). Die Weidengebüsche fallen laut Anhang 6 des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ (vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen) zwar noch in Stufe 3 der Wiederherstellbarkeit (10 bis 25 Jahre), liegen jedoch an der oberen Grenze. Die Silberweidenbestände und Schwarz-Erlen-Eschen-Wälder haben eine Entwicklungszeit von 25 bis 50 Jahren und eine Wiederherstellung ist aus standörtlichen Gründnen nur schwer möglich (Stufe 4). Insgesamt werden die Sumpfwälder daher als nicht ausgleichbar bewertet.

Es liegen jedoch die Voraussetzungen einer Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt BayNatSchG vor. Die Abwägungsentscheidung des Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG fällt unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugunsten des Vorhabens aus.

Es sprechen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das planfestgestellte Vorhaben der 3. Start- und Landebahn. Die mit dem planfestsgestellten Vorhaben verfolgten Ziele nehmen tragfähge Ausnahmegründe für sich in Anspruch. Die Gründe sind im Einzelnen unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt. Damit stehen gewichtige Ausnahmegründe für die Durchführung inmitten, die im Übrigen auch und sogar eine Enteignung nach Art. 14 Abs. 3 GG rechtfertigen.

Bei der Abwägung ist die durch den Gesetzgeber festgelegte hohe Bedeutung der schutzwürdigen Biotope zugrundezulegen. Die Gründe des allgemeinen Wohls überwiegen hier dennoch die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope und erfordern die Ausnahme Die Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen wurde auf das zur Verwirklichung des Vorhabens unvermeidbare Maß reduziert. Zumutbare naturschonendere Alternativen bestehen, wie die seitens der FMG vorgelegte Konfigurationsanalyse der Gutachter Blasy/Øverland (Umweltverträglichkeitsstudie – „UVS 3 Untersuchte anderweitige Planungsmöglichkeiten“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen) darlegt, nicht. Die dargestellten Beeinträchtigungen des lokalen Sumpfwaldes in geringem Flächenumfang erfordern es nicht von der planfestgestellten Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn Abstand zu nehmen.

3.9.4.1.4.2 Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG für die Inanspruchnahme der Biotoptypen durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Eine Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG konnte auch für die Verwirklichung der Verbote durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen erteilt werden.

Diese landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen grundsätzlich zu einer naturschutzfachlichen Verbesserung der betroffenen Flächen. Die angestrebte Entwicklung, etwa durch den Abtrag des nährstoffreichen Oberbodens und die Vernässung oder auch die Entfernung von Gehölzstrukturen mit unerwünschter Kulissenbildung, bedeutet nämlich eine wesentliche Verbesserung der lokalen, leitbildorientierten Standortbedingungen und ermöglicht die Entwicklung einer naturraumtypischen und ökologisch sowie in Bezug vor allem auf die Kohärenzsicherung höheren Biotop- und Habitatqualität (vgl. „Umwelt-

verträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“, vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen). Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanungen bewirken einen dem angestrebten Naturschutzziel näheren Endzustand und beeinflussen die naturschutzfachliche Gesamtbilanz somit günstig. Der Einwand des LRA Erding in der Stellungnahme vom 18.05.2010 (erfasst als Nr. 100022, S.4), die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung verursachten im Bereich Viehlaßmoos und Umfeld erhebliche Negativwirkungen bezüglich der Erhaltungsregeln gesetzlich geschützter Biotope wie Röhrichte, Streuwiese, Groß- und Kleinseggenriede wird daher zurückgewiesen.

Der ökologische Wert der in Anspruch zu nehmenden Fläche ist gegenüber dem erstrebten Zielzustand als geringwertiger einzustufen. Daher werden die Anforderungen, die das LRA Erding an die Anerkennbarkeit von Kompensationsmaßnahmen in ökologisch wertvollen, geschützten Bereichen stellt (Stellungnahme vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000022 VIII. 3, S. 19) erfüllt.

Dennoch ist ein Ausgleich gem. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG notwendig. Denn dem Biotopschutz liegt ein absolutes Veränderungsverbot zugrunde. Die Umwandlung eines Biotoptyps, wenn auch in einen ökologisch wertvolleren Biotoptyp, muss grundsätzlich ausgeglichen werden. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, nach der die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen selbst keinen kompensationspflichtigen Eingriff darstellt (BVerwG, Urteil vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, juris RdNr. 20; P. Fischer- Hüftle/Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 15 RdNr. 66), findet hier keine Anwendung, denn der Biotopschutz ist unabhängig vom Eingriffsbegriff des § 14 BNatSchG zu bewerten.

Die Inanspruchnahme der Biotope durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden ganz überwiegend ausgeglichen (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG), in jedem Fall sprechen überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Maßnahmen (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG). Die Abwägungsentscheidung des Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG fällt zugunsten des Vorhabens und der damit einhergehenden Kompensationsmaßnahmen aus, denn die Maßnahmen der landschaftpflegerischen Begleitplanung führen letztendlich zu einer ökologischen Verbesserung des bestehenden Zustands. Davon abgesehen überwiegen die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen, vor allem in Zusammenhang mit der Kohärenzsicherung, das beschriebene Integritätsinteresse der durch die landschaftspflegerischen Begleitplanung in höherwertige Biotoptypen umgewandelten Biotoptypen.

Großseggenrieder gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Es werden 0,11 ha Großseggenrieder im Zuge der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen im Freisinger Moos und im Viehlaßmoos in andere Biotoptypen umgewandelt. Sie stellen Verbrachungsstadien ökologisch wertvollerer Feuchtwiesen dar. Infolge der Wiederherstellung der artenreichen Nass- und Feuchtwiesen durch Wiederaufnahme der biotopprägenden Mahd werden die Großseggenrieder verschwinden. Die Großseggenrieder sind ausgleichbar. Gemäß Anhang 6 „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ (vom 12.06.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen) ist dieser Biotoptyp in überschaubaren Zeiträumen (10 bis 25 Jahre) wiederherstellbar. Geeignete Standorte sind ebenfalls gegeben.

Die Maßnahmen J-168-A-7, J-168-A-9, J-168-A-11 und J-170-A-7 sehen am Siebentagwerksgraben und am Zufluss Schwarzgraben 2 (Eittinger Grenzgraben) die Anlage von Grabenaufweitungen vor. Darin werden sich in absehbarer Zeit gleichartige Sumpf- und Röhrichtflächen mit Großseggenanteilen bilden. Die Grabentaschen haben einen Flächenumfang von insgesamt 0,28 ha. Hierdurch wird die Umwandlung von 0,11 ha Großseggenriede mehr als ausgeglichen (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Röhrichte gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG; § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG

12,97 ha Röhrichte werden im Zuge der Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Vorfeld Viehlaßmoos in Anspruch genommen, zur Herstellung von Feucht- und Nasswiesenstandorten, Vernässungsbereichen und temporären Flachgewässern durch Anlage von Geländemulden (vgl. „Gegenüberstellung der in Anspruch genommenen gesetzlich geschützten Biotope nach § 20 BNatSchG/Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen).

Die Vegetationseinheit ist ausgleichbar (vgl. unter C.III.3.9.4.1.4.1 dieses Beschlusses).

Eine Herstellung von Röhrichtflächen zum Zwecke des Ausgleichs widerspräche jedoch den Entwicklungszielen hinsichtlich der Niedermoorrenaturierung und des Wiesenbrüterschutzes im „Nördlichen Erdinger Moos“ und im „Freisinger Moos“. Ein gleichartiger Ausgleich ist naturschutzfachlich daher nicht wünschenswert (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30

BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Es liegen jedoch die Voraussetzungen einer Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt BayNatSchG vor, da Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Inanspruchnahme im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sprechen. Der Einwand die nötigen naturschutzrechtlichen Befreiungen könnten nicht erteilt werden, weil von einem Vorliegen überwiegender Gründe des Gemeinwohls nicht ausgegangen werden könne (vgl. Stellungnahme Bund Naturschutz in Bayern e. V., vom 18.10.2007 (erfasst als Nr.. 000089, S. 113); LRA Freising vom 18.12.2008 (erfasst als Nr. 000049, S. 129); Schutzgemeinschaft Erding Nord, Freising und Umgebung e. V. vom 17.12.2007 (erfasst als Nr. 000044, S. 129)), wird zurückgewiesen, denn wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt, sprechen die angeführten Gründe für die Durchführung des Vorhabens aufgrund öffentlicher Interessen.

Auch die übrigen erhobenen Einwände gegen die Inanspruchnahme der gesetzlich geschützten Biotope ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

Die Abwägungsentscheidung des Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG fällt zugunsten des Vorhabens und der damit einhergehenden Kompensationsmaßnahmen aus.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe des öffentlichen Interesses liegen vor. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Die Planfeststellung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben.

Bei der Abwägung ist die durch den Gesetzgeber festgelegte hohe Bedeutung der schutzwürdigen Biotope zugrundezulegen. Die Gründe des allgemeinen Wohls überwiegen hier dennoch die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope und erfordern die Ausnahme. Die betroffenen Biotopflächen sind aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig

und die Inanspruchnahme der gesetzlich geschützten Biotope erfolgt zum Zweck der naturschutzfachlich möglichen und erforderlichen Aufwertung.

Die Röhrichtbestände werden nicht überbaut, sondern im Hinblick auf das Leitbild in standortgerechtere und ebenfalls wertvolle andere Biotoptypen umgewandelt. Die zahlreichen im Viehlaßmoos vorkommenden Landröhrichtbestände stellen Degradationsstadien vormals für dieses Gebiet typischer artenreicher Pfeifengrasweisen und kalkreicher Niedermoore dar. Die Wiederaufnahme der biotopprägenden Nutzung wird im Arten- und Biotopschutzprogramm (= ABSP) Landkreis Erding (2001) gefordert und entspricht dem Landschaftlichen Leitbild für dieses Schutzgebiet (vgl. „Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn - J-001“, Anhang 10, „Ziele und Maßnahmen für Kompensationsmaßnahmen im NSG Viehlaßmoos“ vom 13.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen).

Auch im „Nördlichen Erdinger Moos“ sowie im „Freisinger Moos“ liegen Niedermoorstandorte vor, die u. a. durch die Wiedereinführung der biotopprägenden Nutzung optimiert werden sollen. Den dortigen Niedermoorflächen kommt zudem eine besondere Bedeutung als Wiesenbrüterlebensräume zu. Die Niedermoorentwicklungsflächen sollen als offene Wiesenlandschaften im Sinne des Wiesenbrüterschutzes bewahrt und wiederhergestellt werden (vgl. Anhänge 6,7,9 bzgl. des Erdinger Moos und Anhang 19 bzgl. des Freisinger Moos des „Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn - J-001“ vom 13.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen). Zur Optimierung und Ausdehnung der Wiesenbrüterlebensräume ist es notwendig, spezifische für Wiesenbrüter geeignete Habitate zu schaffen. Ein Merkmal hierfür ist die niedrige und kleinwüchsige Vegetation. Mit der Beseitigung von Röhrichtbeständen zugunsten von Geländemulden mit Vernässungsbereichen und temporären Flachgewässer als Wiesenbrüterhabitaten geht auch diesbezüglich über die dadurch entstehenden, räumlich ausgedehnteren Lebensraumkomplexe eine ökologische Aufwertung der Flächen einher (vgl. „Inanspruchnahme von geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs. 1 (a.F.) BayNatSchG Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Sumpfwald gem. § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG

21,66 ha Sumpfwälder, die sich i.W. aus feuchten Feldgehölzen und Weidengebüschen zusammensetzen, werden infolge der Kompensationsmaßnahmen im Freisinger Moos und im Viehlaßmoos in dieser Form beseitigt und in andere Biotoptypen umgewandelt

(„vgl. „Inanspruchnahme von geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs. 1 (a.F.) BayNatSchG Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen).

Sumpfwälder werden nach dem Gutachten der Grünplan GmbH aufgrund ihrer Entwicklungszeit als grundsätzlich nicht ausgleichbar bewertet (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs.1 BayNatSchG; Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

Es liegen jedoch die Voraussetzungen einer Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG vor. Die Abwägungsentscheidung des Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG fällt zugunsten des Vorhabens und der damit einhergehenden Kompensationsmaßnahmen aus.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe des öffentlichen Interesses liegen vor (vgl. schon unter C.III.2 und C.III.3.9.4.1.4.1 dieses Beschlusses). Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG, weil die Planfeststellung für die Errichtung der Betriebsanlagen nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden kann. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben.

Bei der Abwägung ist die durch den Gesetzgeber festgelegte hohe Bedeutung der schutzwürdigen Biotope zugrundezulegen. Die Gründe des allgemeinen Wohls überwiegen hier dennoch die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope und erfordern die Befreiung.

Die Beseitigung von Sumpfwald ist zum einen im Rahmen der Herstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig, da hiermit die Wiederaufnahme der biotopprägenden Pflege von Pfeifengrasweisen und Niedermooren v.a. im Viehlaßmoos ermöglicht wird. Zum anderen werden die Ränder von Flächen, die zur Durchführung der erforderlichen Kohärenzsicherungsmaßnahmen erforderlich sind, von naturschutzfachlich nachrangigem

Gehölzbeständen freigestellt, um die notwendige Kulissenfreiheit für die bodenbrütenden Vogelarten (insbesondere Kiebitz) herzustellen. Es handelt sich hierbei um gleiche Maßnahmemethoden, wie sie im Pflege- und Entwicklungsplan Naturschutzgebiet Viehlaßmoos (Kennziffer 100.75, i.A.d. LfU, Dez. 1988) ebenfalls vorgesehen und durch die untere Naturschutzbehörde befürwortet werden (Entbuschungsmaßnahmen). (vgl. „Inanspruchnahme von geschützten Biotopen gemäß § 30 BNatSchG/Art. 13 d Abs. 1 (a. F.) BayNatSchG Beantragung von Ausnahmen gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 3).

3.9.4.2 Gesetzlich geschützte Lebensstätten

Durch die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn und die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen werden insgesamt 98,26 ha geschützte Lebensstätten in Form von Hecken, Feldgehölze und Feldgebüsche sowie Röhrichtbeständen betroffen. Für die durch das Vorhaben einschließlich der festgesetzten Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen in Anspruch genommenen und gemäß § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Lebensstätten wird auf der Grundlage von Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme bzw. gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung unter A.IV.4.2 dieses Beschlusses erteilt.

3.9.4.2.1 Rechtlicher Rahmen

Hecken, Feldgehölze und Feldgebüsche

§ 39 Abs. 5 BNatSchG regelt den Schutz bestimmter Lebensstätten im unbesiedelten und besiedelten Bereich. Mit Inkrafttreten des neuen BayNatSchG wurde der Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile in Art. 16 BayNatSchG geregelt. Die Vorschrift geht über § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG hinaus, die kein Beseitigungsverbot regelt.

Nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder – gebüsche einschließlich Ufergehölze oder –gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Das Verbot gilt nach Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG nicht für die ordnungsgemäße Nutzung und Pflege im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar, die den Bestand erhält.

Es gelten nach Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG § 30 Abs. 3 BNatSchG und Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG entsprechend. Demnach kann von dem Verbot eine Ausnahme zugelassen werden. Nach § 30 Abs. 3 BNatSchG/Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG kann eine Ausnahme dann zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Für den Ausgleichsbegriff gelten die Erläuterungen zur Eingriffsregelung insoweit entsprechend. Hervorzuheben ist, dass der Ausgleich die Schaffung einer gleichartigen geschützten Lebensstätte erfordert. Darunter ist eine Lebensstätte vom selben Typ zu verstehen, die in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit der beeinträchtigten Lebensstätte im Wesentlichen übereinstimmt. Lediglich gleichwertige Maßnahmen reichen dazu nicht aus (VGH Mannheim, Beschluss vom 11.12.1998, Az. 5 S 2266/96, juris, RdNr. 6). Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG regelt ergänzend auch die Berücksichtigung öffentlicher Interessen als Ausnahmegrund und erweitert den Anwendungsbereich auf Maßnahmen, die aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig sind.

Röhrichte

§ 39 Abs. 5 BNatSchG regelt den Schutz bestimmter Lebensstätten im unbesiedelten und besiedelten Bereich; er enthält Regelungen zum Schutz bestimmter Strukturen, die regelmäßig wichtige Lebensstätten gefährdeter Tierarten beinhalten. Gem. § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG ist zum Schutz von Schilf- und Röhrichtbesiedlern während der Vegetationsperiode (in der Zeit vom 01. März bis 30. September) der Rückschnitt verboten; außerhalb dieser Zeiten dürfen Röhrichte nur in Abschnitten zurückgeschnitten werden. Da viele Arten von Schilf- und Röhrichtbesiedlern für die Überwinterung bzw. Besiedlung dieser Fläche auf stehende Halme des vergangenen Jahres angewiesen sind, muss sichergestellt werden, dass ausreichende Mengen hiervon erhalten bleiben. Diesem Ziel dient die Beschränkung auf abschnittsweises Zurückschneiden (Begründung BNatSchG 2010, BT.Drs. 16/12274).

§ 39 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG statuiert Legalausnahmen von den Verboten des Satzes 1 Nr. 1 bis Nr. 3. Eine gesonderte behördliche Ausnahme ist in diesem Fall nicht erforderlich.

Danach gilt das Verbot des § 39 Abs. 5 Satz 2 nicht für:

– behördlich angeordnete Maßnahmen (Satz 2 Nr. 1)

– Maßnahmen, die im öffentlichen Interesse nicht auf andere Weise oder zu anderer Zeit durchgeführt werden können, wenn sie behördlich durchgeführt werden, behördlich zugelassen sind oder der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dienen (Satz 2 Nr. 2)

– nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (Satz 2 Nr. 3)

– zulässige Bauvorhaben, wenn nur geringfügiger Gehölzbewuchs beseitigt werden muss (Satz 2 Nr. 4).

Sofern keine dieser Legalausnahmen eingreift, kann von dem Verbot des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG nach § 67 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Satz 2 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden.

Danach ist eine Befreiung möglich, wenn:

– dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (Satz 1 Nr. 1)

– die Durchführung der Vorschrift im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist (Satz 1 Nr. 2).

Das bloße Vorliegen solcher Gründe genügt allerdings noch nicht, um eine Befreiung von dem Verbot zur rechtfertigen. Die Gründe des allgemeinen Wohls müssen sowohl überwiegen als auch die Befreiung erfordern, d. h. das Vorhaben muss in Verfolgung öffentlicher Interessen vernünftigerweise an der vorgesehenen Stelle geboten sein (vgl. u. a. BayVGH, Urteil vom 31.01.2008, Az. 15 ZB 07.825, juris RdNr. 8).

Nach § 67 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG kann die Befreiung mit Nebenbestimmungen versehen werden. Nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG findet § 15 Abs. 1 bis 4 und Abs. 6 BNatSchG Anwendung, d. h. auch wenn kein Eingriff im Sinne § 14 BNatSchG vorliegt, sind bei der Durchführung vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare zu kompensieren.

3.9.4.2.2 Grundlagen und Methodik

Die FMG hat die Auswirkungen des Vorhabens und der planfestgestellten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf die gesetzlich geschützten Lebensstätten datailliert ermittelt und bewertet. Im Rahmen der Untersuchung etwaiger erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen erfolgte in der UVS auch eine gesonderte Betrachtung möglicher schutzgut- bzw. medienübergreifenden Auswirkungen auf Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten („UVS 5 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung“, „UVS 8 Schutzgut Pflanzen“ vom 15.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 und 22 der Antragsunterlagen). Ergänzend hat die FMG ein Gutachten, das die Prüfung der Verträglichkeit der LBP-Kompensationsmaßnahmen mit den Zielen des Umweltschutzes bzw. den Schutzgütern des UVPG hinsichtlich der innerhalb von naturschutzrechtlich geschützten Gebieten vorgesehenen Maßnahmen zum Gegenstand hat, vorgelegt („Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

Grundlage der Beurteilung sind die Daten aus dem Fachgutachten „Vegetation und Flora“, hieraus ergeben sich Art, Lage, Größe und fachliche Wertigkeit der betroffenen Flächen („Bestandsaufnahme Vegetation und Flora“ und „Fachbeitrag Vegetation und Flora“, Ordner 23 bis Ordner 26 der Antragsunterlagen). Die in Anspruch genommenen Lebensstätten gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG sind im ergänzenden Gutachten „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ der Grünplan GmbH Unterlage FLO-001, Anhang 9 c und Karte 11, Blatt 1 bis 7, FLO-041-01 bis FLO-041-07 i. d. F. der 2. Auslegung, 2. Änderung vom 22.02.2010 dargestellt (Ordner 5/5 der Antragsunterlagen). Ergänzend hat die FMG die Unterlage der Grünplan GmbH zur „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 13 e BayNatschG infolge von Kompensationsmaßnahmen/Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 a Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.12.2010, vorgelegt.

Das Luftamt entscheidet auf dieser Grundlage sowie aufgrund der im Planfeststellungsverfahren angefallenen Stellungnahmen und Einwendungen.

Für die Beurteilung der Ausgleichsfähigkeit im Rahmen einer Ausnahmeerteilung nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kommt dem Bewertungskriterium der „Wiederherstellbarkeit“ besondere Bedeutung zu. Die Grundsätze zur Wiederherstellbarkeit eines Biotops sind

insoweit übertragbar, daher sind Eingriffe in Lebensstätten ausgleichbar, wenn deren qualitativ gleichartige Wiederherstellung innerhalb von weniger als 25 Jahren möglich ist (BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, juris, RdNr. 52 (Zeitraum von 25-30 Jahren)).

Der Fachbeitrag Vegetation und Flora trifft im Zuge der Bewertung der einzelnen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vegetationseinheiten und Biotoptypen auch Aussagen über deren Wiederherstellbarkeit. Im Kap. 6.2 und Anhang 6 erfolgt die Beurteilung des Kriteriums anhand eines 5-stufigen Systems („Erläuterung Fachbeitrag Vegetation und Flora“, vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Anlage Nr. FLO-001; vgl. unter C.III.3.9.4.1.2 dieses Beschlusses).

3.9.4.2.3 Hecken, Feldgehölze und Feldgebüsche

3.9.4.2.3.1 Auswirkungen des Vorhabes und der planfestgestellten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung

Insgesamt werden 92,45 ha Gehölzstrukturen wie Hecken, Feldgehölze und Feldgebüsche in Anspruch genommen. Die in Anspruch genommenen Hecken, Feldgehölze und –gebüsche befinden sich im Naturschutzgebiet Viehlaßmoos, im südlichen und westlichen Vorfeld des Viehlaßmooses, im Gebiet der Unteren Lüsse, Gemeinde Marzling, im Freisinger Moos, im Eittinger Moos und in geringem Umfang auch im Naturschutzgebiet Oberdingermoos und in dessen Umfeld.

63,93 ha davon werden im Zuge des Ausbauvorhabens einschließlich seiner Folgemaßnahmen gerodet bzw. gefällt. Durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden 28,52 ha Hecken, Feldgehölze und Feldgebüsche gerodet bzw. gefällt (vgl. „Inanspruchnahme von geschützten Lebensstätten gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG“ Anhang 9 c, Karte 11 des „Fachbeitrags Vegetation und Flora“ fortgeschriebene Fassung vom 21.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Der Einwand des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. in der Stellungnahme vom 25.05.2010 (erfasst als Nr. 100089, S. 33), die Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten an Hecken, Feldgehölzen oder Feldgebüschen steige durch die Antragsänderung von 31,88 ha auf 63,93 ha ist zutreffend. Er ist jedoch unbeachtlich, denn der Bund Naturschutz verkennt, dass die Feldgehölze innerhalb des Vorhabenumgriffs bereits Gegenstand des Rodeplans des Antrags vom August 2007 waren und aus diesem Grund in der Unterlage geschützte Lebensstätten nicht aufgeführt waren. Ei-

ne Mehrung der vorhabensbedingten Lebensstättenverluste ist damit jedoch nicht verbunden.

Auch der weitere Einwand in derselben Stellungnahme, anstatt 20,85 ha würden nunmehr 34,44 ha aufgrund der Durchführung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen in der Zeit vom 1.3- 30.09. gerodet, kann zurückgewiesen werden. Es trifft zwar zu, dass sich die Inanspruchnahme erhöht, der Bund Naturschutz verkennt jedoch, dass der Umfang der in Anspruch genommenen geschützten Biotope alleine durch deren formale Einbeziehung in die Betrachtung der LBP-Maßnahmeflächen ansteigt. Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme bleibt dagegen unverändert. Die Flächen werden gerade nicht durch das Vorhaben selbst überbaut, sondern durch die LBP-Maßnahmen also im Gesamtzusammenhang ökologisch aufgewertet.

Das LRA Erding trägt in seiner Stellungnahme vom 18.05.2010 (erfasst als Nr. 100022, S.6), vor, dass die massiven Rodungs- und Entbuschungsmaßnahmen kaum fachlich vermittelbar seien. Die völlige Kulissenfreistellung sei nicht konsensfähig. Bei der Umsetzung der Maßnahme sei darauf zu achten, dass Eingriffe in den Gehölzbestand auf das unumgängliche Maß beschränkt bleiben.

Dies wird zurückgewiesen, denn die planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen und damit auch die Rodungs- und Entbuschungsmaßnahmen sind fachlich notwendig und wurden seitens der FMG mit den zuständigen Behörden fachlich abgestimmt. Gehölzbeseitigungen und Entbuschungsmaßnahmen sind Voraussetzung um im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ im Rahmen der Kohärenzsicherungsmaßnahmen Bereiche mit Offenlandcharakter insbesondere für Wiesenbrüter zu schaffen.

Darüberhinaus führt das LRA Erding in derselben Stellungnahme an, sei eine zwingende Einzelbeurteilung der Schutzwürdigkeit und der stichhaltigen Notwendigkeit für jede einzelne Entbuschungsfläche naturschutzrechtlich unverzichtbar (S.6).

Auch diese Anforderung wird eingehalten, weil die fachlichen Gesichtspunkte für die Gehölzbeseitigung für jede einzelne Maßnahme in den Antragsunterlagen, insbesondere in der FFH-VU und der landschaftspflegerischen Begleitplanung fachlich zutreffend und nachvollziehbar dargelegt sind.

Auch die übrigen gegen die Inanspruchnahme der genannten gesetzlich geschützten Lebensstätten erhobenen Einwände ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

Die Lebensstätten werden vorhabenbedingt durch Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme oder Umwandlung in Grünflächen zerstört. Im Rahmen der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen kann es zur Umwandlung von derzeit bestehenden geschützten Lebensstätten in andere Biotoptypen kommen. Beide Inanspruchnahmen erfüllen den Verbotstatbestand des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG. Zwar führt die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen grundsätzlich zu einer ökologischen Aufwertung der jeweiligen Flächen, die betroffenen, ursprünglich vorhandenen gesetzlich geschützten Lebensstätten werden dabei jedoch beseitigt.

Darüber hinaus werden zukünftig zur Herstellung der Hindernisfreiheit gesetzlich geschützte Lebensstätten beeinträchtigt. Zur Herstellung der notwendigen Hindernisfreiheit werden Fällungen bzw. Kappungen von einzelnen Bäumen, die die Hindernisbegrenzungsflächen durchragen, unumgänglich sein (vgl. schon unter C.III.3.9.4.1.3. dieses Beschlusses). Dabei ergibt sich, dass die Herstellung der Hindernisfreiheit zu Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Lebensstätten, gem. Art. 16 Abs. 1 Nr. 1 BayNatSchG führen wird.

In diesem Zusammenhang hat die FMG bereits Kompensationsmaßnahmen für die bei der Herstellung der Hindernisfreiheit zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in einem landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt (vgl. „Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung, Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-030“ vom 22.01.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 47.2 der Antragsunterlagen, Anlage J) und zum Zwecke der Konfliktbewältigung zur Planfeststellung beantragt. Im Rahmen der umfassenden Konfliktbewältigung werden diese Kompensationsmaßnahmen bereits jetzt vom Luftamt planfestgestellt, auch wenn die der beantragten landschaftspflegerischen Kompensation vorausgehenden Eingriffe erst auf der Grundlage der nachfolgenden luftrechtlichen Genehmigung zugelassen werden. Die durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelösten Folgen können somit bewältigt werden (vgl. schon unter C.III.3.9.4.1.3. dieses Beschlusses); eine weitere Betrachtung erfolgt diesbezüglich im Folgenden nicht.

3.9.4.2.3.2 Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG

Eine Ausnahme von dem Verbot Hecken, Feldgehölze oder –gebüsche zu roden bzw. zu fällen, konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens unter A.IV.4.2.1 dieses Beschlusses gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG zugelassen werden. Denn die Beinträchtigungen werden überwiegend ausgeglichen. Darüber hinaus ist das für den Bau der 3. Start- und Landebahn sprechende öffentliche Interesse von solchem Gewicht, dass

eine Ausnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

3.9.4.2.3.2.1 Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG für die Beeinträchtigung durch das planfestgestellte Vorhaben

Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen gleichen die durch das Vorhaben beeinträchtigten Flächen aus, gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 Alt. 1 BayNatSchG. Die Flächen wurden durch die landschaftspflegerische Begleitplanung erfasst. Sie sind in der Kompensationsbilanz mit angemessenen Kompensationsfaktoren berücksichtigt und werden durch die planfestgestellten landschaftpflegerischen Begleitmaßnahmen vollständig ausgeglichen (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG (a.F.) infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 a Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (a.F.) bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.12.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen, Kap. 4).

3.9.4.2.3.2.2 Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG für die Beeinträchtigung durch die landschaftspflegerische Begleitplanung

Für die durch die Maßnahmen der landschaftpflegerischen Begleitplanung beeinträchtigten Lebensstätten konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens ebenfalls eine Ausnahme gem. Art. 23 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG zugelassen werden. Denn durch den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan ist, soweit eine Ausgleichbarkeit der in Anspruch genommen Lebensstätten zu bejahen ist, ein Ausgleich gegeben. Darüber hinaus ist das für den Bau der 3. Start-und Landebahn sprechende öffentliche Interesse von solchem Gewicht, dass die Erteilung einer Ausnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zwar grundsätzlich zu einer naturschutzfachlichen Verbesserung der betroffenen Flächen. Der ökologische Wert der in Anspruch zu nehmenden Fläche ist gegenüber dem dem Leitbild entsprechenden, erstrebten Zielzustand eindeutig als geringerwertig einzustufen (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 a Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ vom 15.12.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen). Ein Ausgleich gem. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG ist dennoch notwendig, denn dem

Schutz bestimmter Landschaftbestandteile liegt ein absolutes Veränderungsverbot zugrunde.

3.9.4.2.3.2.2.1 Ausnahme gemäß Art. 23 Abs. 3 Satz 1 1. Alt. BayNatSchG

Eine Ausgleichbarkeit ist für folgende Hecken, Feldgehölze und – gebüsche gegeben (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG / Art. 13 e BayNatschG infolge von Kompensationsmaßnahmen und Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 a Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BatSchG“ vom 15.12.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/2 der Antragsunterlagen). Grundlage ist die „Bewertung der Schutzwürdigeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“, Anhang 6 des „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen:

Gärtnerisch genutzter Gehölzbestand (vgl. Anlage Nr. FLO-001, Anhang 6 Vegetationseinheit K-33) westlich des Naturschutzgebietes Viehlaßmoos: Die Wiederherstellung ist sehr gut möglich, innerhalb von max. 3 Jahren (Stufe 1).

Nicht schutzwürdige Hecken (Vegetationseinheit J-326) in den Gebieten südlich und westlich des Naturschutzgebietes Viehlaßmoos: Die Wiederherstellung ist gut möglich, innerhalb von 3-10 Jahren (Stufe 2).

Jüngere Gehölzufersäume an Entwässerungsgräben (Biotoptypen FPwo und FG), Weiden-/Grauweidengebüsche (Vegetationseinheiten J-13 und J-17), Pappelgehölze (Vegetationseinheit J-311 bzw. Biotoptyp LP), Hecken (Biotoptyp UH), Gebüsche und Pflanzungen (Vegetationseinheiten J-323 und J-331): Diese Gehölze befinden sich im Naturschutzgebiet Viehlaßmoos, in den südlich und westlich davon gelegenen Gebieten, im Eittingermoos, in der Unteren Lüsse, im Naturschutzgebiet Oberdingermoos und in dessen Umfeld. Sie sind in überschaubaren Zeiträumen, d. h. innerhalb von 10-20 Jahren, wiederherstellbar (Stufe 3).

Feldgehölze mit Sumpfwaldvegetation (Biotoptyp WQ). Die Wiederherstellbarkeit dieses Biotoptys wird zwar nach Bewertung der Grünplan GmbH mit der Stufe 5 bewertet. Dennoch weist die FMG nach, dass im hier vorliegenden Fall eine Ausgleichbarkeit gegeben ist. Denn bei der Maßnahme auf dem Grundstück Flurnummer 4849 Gemarkung und Gemeinde Oberding (Maßnahme Nummer J-188-E-23) handelt es sich um sehr kleinflächige Gehölzrücknahmen (auf den Stock setzen von ca. 90 - 180 m² großen Einzelflächen) in einem etwa 0,35 ha großen Sumpfwaldbestand. Es ist die randliche Entnahme einzelner Gehölze (vorwiegend Schwarzer Holunder) vorgesehen, um die überhand neh-

mende Art zurückzudrängen; die Art ist sehr schnellwüchsig und verdrängt andere lichtbedürftige Arten des Sumpfwaldes. Die hier im Einzelnen zur Beseitigung vorgesehenen Holundersträucher werden wieder austreiben, die vorübergehenden Verluste werden sich bald wieder herstellen.

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Kühtratt (Maßnahme J-173-E-7) am Pförreraugraben (Maßnahme J-174-E-3), in den Notzinger Wiesen (Maßnahmen J-175-E-1, J-176-E-6, J-177-E-1 und J-177-E-2) und in den Stiftwiesen an der Goldach (Maßnahme J-180-E-2) sehen die Entwicklung und Neuanlage von Gehölzstrukturen durch Neuanlage von Baum- und Strauchpflanzungen und Aufforstung von Laubmischwaldparzellen vor.

Auf den Maßnahmenflächen in der Wildschwaige und im nördlichen Oberdingermoos werden Feldgehölze (Feuchtwaldparzellen) und Feuchtgebüsche durch Waldneugründung, Strauchpflanzung und Sukzession entwickelt (Maßnahmen J-179-E-1, J-179-E-2, J-179-E-3, J-179-E-4, J-179-E-7, J-179-E-14, J-186-E-1, J-186-E-2, J-186-E-3, J-186-E-4, J-186-E-6, J- 186-E-7, J-186-E-9, J-186-E-10, J-186-E-15, J-186-E-16, J-186-E-17, J-186-E-19, J-188-E-3, J-188-E-6, J-188-E-7, J-188-E-10, J-188-E-14, J-188-E-15, J-188-E-18, J-188-E-20, J-188-E-23).

Die Maßnahmen zur Neuanlage von Hecken, Feldgehölzen und Gebüschen haben einen Gesamtumfang von 21,89 ha. Dieser Umfang übersteigt den Verlust von 20,97 ha, so dass ein Ausgleich erreicht wird (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 13 e BayNatSchG infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ der Grünplan GmbH vom 15.12.2010).

3.9.4.2.3.2.2.2 Ausnahme gemäß Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG

Nicht ausgleichbar, da eine Wiederherstellung 25-50 Jahre (Stufe 4) dauern würde, sind 7,55 ha Gewässerbegleitgehölze und Baumhecken an Gräben (vgl. FLO, Anhang 6, Vegetationstypen J-322, J-211 und K-133, Biotoptyp FDow), Feldgehölze und naturnahe Hecken (Vegetationseinheiten J-321, J-325, Biotoptypen WH und WO), Silberweidenbestände (Vegetationseinheit J-15), Feuchtgebüsche und naturnahe mesophile Gebüsche (Biotoptypen WG und WX). Diese Gehölzbestände befinden sich v. a. im Freisinger Moos, im NSG Oberdinger Moos und in der Unteren Lüsse.

Eine Ausnahme kann in diesem Fall bereits gem. Art. 16 Abs. 2 i. V. m. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 2. Alt. BayNatSchG aus Gründen des überwiegenden Interesses zugelassen werden.

Die Beeinträchtigungen wurden soweit wie möglich minimiert. Die verbleibenden Beeinträchtigungen werden durch das öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens gerechtfertigt. Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden an anderer Stelle (vgl. C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses) dargelegt. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Die Planfeststellung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben.

Mit den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen soll die Wiederaufnahme der biotopprägenden Pflege von Pfeifengraswiesen und Niedermooren v.a. im Viehlaßmoos erzielt werden. Hierbei handelt es sich um im Pflege- und Entwicklungsplan (Kennziffer 100.75, i.A.d. LfU, Dez. 1988) vorgesehene und von der unteren Naturschutzbehörde befürwortete Entbuschungsmaßnahmen. Das ABSP des Landkreis Erding (2001) sieht für das Niedermoorgebiet Oberdingermoos die Schaffung störungsfreier Kernzonen durch Wiederaufnahme der biotopprägenden Nutzung vor.

Die Beseitigung der Gehölze entspricht ebenso den naturschutzfachlichen Zielen für das Freisinger und das Nördliche Erdinger Moos (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG infolge von Kompensationsmaßnahmen/Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ der Grünplan GmbH vom 15.12.2010; „Landschaftspflegerischer Begleitplan 3. Start- und Landebahn, Anhang 19 Ziele und Maßnahmen im Freisinger Moos“ vom 13.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen). Für das Erdinger Moos ist ein wesentliches Ziel die Erhaltung der offenen Landschaft für Wiesenbrüter. Auf zahlreichen LBP-Maßnahmeflächen ist zur Sicherung der Kohärenz des europäischen Schutzgebiets SPA 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ die Schaffung von Wiesenbrüterhabitaten vorgesehen. Um hierzu die notwendige Kulissenfreiheit für die bodenbrüten-

den Vogelarten (insbesondere Kiebitz) herzustellen, werden die Ränder von Flächen gemäß dem Leitbild von naturschutzfachlich hier entbehrlichem Gehölzbestand befreit.

Die Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen auch das Interesse an der Erhaltung der Gehölze. Die Tatsache, dass gerade bei Gehölzen eine zeitliche Verzögerung hinsichtlich der Wirksamkeit der Ersatzpflanzungen besteht, kann im Hinblick auf das Gewicht des öffentlichen Interesses einerseits und den Umfang der Neupflanzung andererseits hingenommen werden. Denn es werden auf den landschaftspflegerischen Maßnahmenflächen im südlichen Oberdingermoos feuchtepräferente Feldgehölze und –gebüsche durch Waldneugründung, Strauchpflanzung und Sukzession entwickelt (Maßnahmen J-187-E-2, J-187-E-3, J-187-E-7, J-187-E-8, J-187-E-10, J-187-E-12, J-187-E-14, J-187-E-15, J-189-E-3, J-189-E-8, J- 189-E-10, J-189-E-11, J-189-E-12 und J-189-E-13). Dadurch werden die Eingriffe in die nicht wiederherstellbaren Feldgehölze, Gebüsche und Hecken gleichwertig ersetzt. Insgesamt stehen Verlusten von insgesamt 7,55 ha überwiegend feuchteliebenden Gehölzbeständen neu zu schaffende Feldgehölze (Feuchtwaldparzellen) und Feuchtgebüsche im Umfang von 10,35 ha als Ersatz gegenüber (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ der Grünplan GmbH vom 15.12.2010).

3.9.4.2.4 Röhrichte

3.9.4.2.4.1 Verwirklichung des Verbotstatbestandes

Die in Anspruch genommenen 5,81 ha Röhrichte werden allein aufgrund landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen in einem Zeitfenster von 01. März bis 30. September beseitigt (vgl. „Erläuterung Fachbeitrag Vegetation und Flora“, vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Anlage Nr. FLO-001; Anhang 9c).

Durch die frühe Mahd werden diese Röhrichtbestände in ihrer jetzigen Ausprägung verloren gehen. Ein Großteil der betroffenen Bestände liegt im Naturschutzgebiet Viehlaßmoos und im Freisinger Moos. Einige wenige Flächen befinden sich auf Maßnahmeflächen in verschiedenen Teilräumen des nördlichen Erdinger Mooses, eine Fläche im Naturschutzgebiet Notzinger Moos.

3.9.4.2.4.2 Legalausnahme gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2b BNatSchG

Das Verbot des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG für die Inanspruchnahme der 5,81 ha geschützten Röhrichte gilt nach Satz 2 Nr. 2 b) nicht für Maßnahmen, die im öffentlichen Interesse und nicht auf andere Weise oder zur anderen Zeit durchgeführt werden können, wenn sie behördlich zugelassen sind.

Die Mahd-Maßnahmen sind zu dem frühen Zeitpunkt unabdingbar, um das sich ausbreitende Schilf wirksam zurückzudrängen und durch die damit verbundene Beseitigung einer Kulissenwirkung eine ökologische Aufwertung insbesondere als Wiesenbrüterhabitat zu erreichen (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ der Grünplan GmbH vom 15.12.2010).

Nicht nur das Vorhaben der Errichtung der 3. Start- und Landebahn dient dem Gemeinwohl Auch die Umsetzung dieser konkreten Kompensationsmaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie der Sicherung des Bestandes von Erhaltungszielarten des Europäischen Vogelschutzgebiets Nördliches Erdinger Moos und damit der Kohärenzsicherung dient.

Der Planfeststellungsbeschluss stellt die Kompensationsmaßnahmen fest. Damit handelt es sich um behördlich zugelassene Maßnahmen nach § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 Buchst. b BNatSchG.

3.9.4.2.4.3 Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

3.9.4.2.4.3.1 Tatbestandliche Voraussetzung des § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Unabhängig davon liegen die Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG vor. Eine Befreiung wurde unter A.IV.4.2.2 dieses Beschlusses erteilt.

Für das Vorhaben samt den Kompensationsmaßnahmen sprechen (wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1. dieses Beschlusses bereits dargestellt) Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzaus-

gleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Denn die Planfeststellung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Auch die Umsetzung dieser konkreten Kompensationsmaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie zu einer ökologischen Verbesserung der Flächen führen.

Diese Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern auch die Befreiung. Je gewichtiger die Naturschutzbelange sind und je stärker ihre Beeinträchtigung ist, desto größer muss in diesem Fall auch das Gewicht des zur Befreiung anstehenden Vorhabens einschließlich seiner Erforderlichkeit sein. Die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem beantragten Vorhaben und dem Eingriff in das Naturschutzgebiet fällt zugunsten des Vorhabens aus.

Ein Großteil der betroffenen Röhrichtbestände liegt im Naturschutzgebiet Viehlaßmoos und im Freisinger Moos. Einige wenige Flächen befinden sich auf Maßnahmenflächen in verschiedenen Teilräumen des nördlichen Erdinger Mooses, eine Fläche im Naturschutzgebiet Notzinger Moos. Die Mahd der Röhrichte in der Zeit vom 01. März bis 30. September im Zuge der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat zum Ziel, naturraum- und niedermoortypische Offenlandbiotope (Seggenrieder, Röhrichte, Pfeifengraswiesen, Nass- und Feuchtwiesen) weiterzuentwickeln bzw. wiederherzustellen. Insbesondere im Viehlaßmoos stellen die dort vorkommenden Landröhrichtbestände Degradationsstadien vormals für dieses Gebiet typischer artenreicher Pfeifengraswiesen und kalkreicher Niedermoore dar. Sie entspricht den Vorgaben des Pflege- und Entwicklungsplans Naturschutzgebiet Viehlaßmoos (Kennziffer 100.75, i. A. d. LfU, Dez. 1988). Auch im Nördlichen Erdinger Moos, im Freisinger Moos sowie auch im Notzinger Moos liegen Niedermoorstandorte vor, welche u. a. durch die Wiedereinführung der biotopprägenden Offenlandnutzung optimiert werden sollen. Die Mahd-Maßnahmen zu dem frühen Zeitpunkt sind unabdingbar, um das sich ausbreitende Schilf zurückzudrängen und eine ökologische Aufwertung der meist aufgrund mangelnder Pflege zu Landröhrichten verbrachten Flächen zu erreichen.

Die Heranziehung dieser Maßnahmenflächen berücksichtigt ebenfalls die Vorgabe des § 15 Abs. 3 BNatSchG, bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere im Hinblick auf die Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden. Es ist demnach gem. § 15

Abs. 3 BNatSchG vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Pflegemaßnahmen erbracht werden kann. Bei den in Anspruch genommenen Röhrichtflächen handelt es sich um Flächen für eben solche Pflegemaßnahmen (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ der Grünplan GmbH vom 15.12.2010).

3.9.4.2.4.3.2 Anforderungen des § 67 Abs. 3 BNatSchG

Die Anforderungen des § 67 Abs. 3 BNatSchG sind erfüllt, denn der planfestgestellte landschaftspflegerische Begleitplan sieht einen Ersatz für die Inanspruchnahme der Röhrichte vor.

Da aus den erläuterten Entwicklungszielen eine gleichartige Wiederherstellung und damit ein Ausgleich naturschutzfachlich nicht wünschenswert ist kommt ein Ausgleich vorliegend nicht in Betracht. Im Vorfeld des Viehlaßmooses ist im Zuge der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung des Vogelschutzgebietes Nördliches Erdinger Moos die Herstellung von Feucht- und Nasswiesenstandorten, Vernässungsbereichen und temporären Flachgewässern durch Anlage von Geländemulden vorgesehen (Maßnahmen J-168-A-2 J, 168-A-4, J-168-A-7, J-168-A-11, J-170-A-7, J-170-E-13, J-170-E-14, J-170-E-15, J-170-E-18 und J-185-A-1). Dort werden sich voraussichtlich seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Sümpfe und Kleinröhrichte entwickeln. Dadurch wird der Verlust der Röhrichte gleichwertig ersetzt. Den 5,81 ha in Anspruch genommenen Röhrichtflächen stehen daher Ersatzmaßnahmen im Umfang von 19,49 ha gegenüber (vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/ Art. 13 e BayNatSchG (a.F.) infolge von Kompensationsmaßnahmen/ Beantragung von Ausnahmen gem. Art. 13 a Abs. 3 BayNatSchG i. V. m. Art 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (a.F.) bzw. Befreiungen gem. § 67 BNatSchG“ der Grünplan GmbH vom 15.12.2010).

3.9.5 Befreiungen von den Verboten der Naturschutzgebiets-Verordnungen (NSG-VO)

Die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn beinhaltet auch umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen sowohl im Erdinger als auch im Freisinger Moos. Wesentliche Anteile dieser Maßnahmen liegen innerhalb von Naturschutzgebieten. Betroffen hiervon sind die Naturschutzgebiete Viehlaßmoos, Zengermoos, Oberdinger Moos und Notzinger Moos.

3.9.5.1 Rechtlicher Rahmen

Im Rahmen des nationalen Flächenschutzes stellt der Schutzgebietstyp des „Naturschutzgebiets“ die strengste Form der Unterschutzstellung dar; das Naturschutzgebiet unterliegt einem generellen Veränderungsverbot gem. § 23 Abs. 2 BNatSchG. Durch die Ausweisung von Naturschutzgebieten soll der Schutz besonders seltener oder störungsanfälliger Arten oder Biotope sichergestellt werden. Um dies zu gewährleisten hat der Naturschutz grundsätzlich Vorrang vor anderweitigen Nutzungsarten (J.Schumacher/A.Schumacher/P.Fischer-Hüftle in Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 23 RdNr. 1). Allerdings sieht das rechtliche Schutzregime die Möglichkeit von Ausnahmen und Befreiungen vor.

Für die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ist eine Befreiung von den Verboten der jeweiligen Schutzgebietsverordnung nach § 6 der NSG-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erforderlich. Denn die planfestgestellten Maßnahmen erfüllen den Verbotstatbesstand des § 4 der Schutzgebietsverordnungen (vgl. die Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde, 16.04.2008, Abschnitt D, S. 26; vgl. Gutachten der Grünplan GmbH "Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen" vom 22.02.2010 in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen bewirken zwar durch Wiedereinführung, Förderung und Weiterentwicklung ehemaliger bzw. biotopprägender Nutzungen (Wiederaufnahme und Ausdehnung der Streuweisen sowie der Nass- und Feucht- oder Magerwiesen, Gehölzentnahmen und Gehölzpflanzungen) eine ökologische Aufwertung der bestehenden Verhältnisse (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen; "Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen-Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen, Anhänge 1 bis 4). Diese Verbesserung führt grundsätzlich zu einer Veränderung der bestehenden ökologischen Verhältnisse.

Zwar sind Kompensationsmaßnahmen in Schutzgebieten unter bestimmten Voraussetzungen möglich, es kommt hierfür jedoch auf den konkreten Inhalt und Zweck der Schutzvorschriften an. Soweit die Schutzgebietsverordnung den bestehenden Zustand erhalten und ihn gegen Veränderungen schützen wollen, gilt diese normative Festlegung auch für Kompensationsmaßnahmen. Sind dagegen bestimmte Veränderungen im Schutzgebiet

zwecks Entwicklung/Wiederherstellung zulässig oder erwünscht, können Kompensationsmaßnahmen für diese Zwecke eingesetzt werden (P.Fischer-Hüftle/A.Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 15 RdNr. 71/72)

Der Schutzzweck der betroffenen Naturschutzgebiete Viehlaßmoos, Zengermoos, Oberdinger Moos und Notzinger Moos stellt jeweils in § 3 der Schutzgebietsverordnungen jedoch lediglich auf die Bewahrung und Erhaltung der geschützten Lebensräume ab, nicht auf deren Entwicklung oder Wiederherstellung.

Daher steht das im Naturschutzgebiet geltende Veränderungsverbot (§ 23 Abs. 2 BNatSchG) der Durchführung dieser aufwertenden Maßnahmen grundsätzlich entgegen.

Eine Ausnahme gem. § 5 der NSG-VO von den Verboten des § 4 der NSG-VO kommt nicht in Betracht, denn die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen stellen keine „Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen“ dar, da sie gerade nicht lediglich eine Verschlechterung des status quo verhindern sollen, sondern auf eine Verbesserung des ökologischen Zustands zielen (P.Fischer-Hüftle/A.Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 15 RdNr. 74).

Eine Befreiung nach § 6 der NSG-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG kann unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugelassen werden. Das öffentliche Interesse an der Maßnahme muss im konkreten Fall schwerer wiegen als das ebenfalls öffentliche Interesse am Schutz des NSG, dessen hoher Rang durch das generelle gesetzliche Veränderungsverbot verdeutlicht wird (Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle/Egner/ Messerschmidt, Naturschutzrecht in Bayern, Art. 13 d (a.F.), RdNr. 24). Die Gründe des allgemeinen Wohls müssen sowohl überwiegen als auch die Befreiung erfordern, d. h. das Vorhaben muss in Verfolgung öffentlicher Interessen vernünftigerweise an der vorgesehenen Stelle geboten sein (vgl. u. a. BayVGH, Urteil vom 31.01.2008, Az. 15 ZB 07.825, juris RdNr. 8).

Der Einwand des Bund Naturschutz in Bayern e. V. in der Stellungnahme vom 18.12.2007 (erfasst als Nr. 000089, S. 109), die Kompensationsmaßnahmen seien in Naturschutzgebieten, FFH-Gebieten und Vogelschutzgebieten nicht zulässig bzw. anrechenbar, da sie den für das jeweilige Schutzgebiet geltenden naturschutzfachlichen Zielen entsprächen und daher ohnehin Bestandteil des jeweiligen Managementkonzepts sind oder sein müssten, beruht auf einer unzutreffenden rechtlichen Bewertung. Die staatliche Verpflichtung in den Schutzgebieten umfasst in erster Linie Erhaltungsmaßnahmen. Die der FMG aufgrund von § 15 Abs. 2 BNatSchG obliegenden Kompensationsmaßnahmen gehen über solche Erhaltungsmaßnahmen weit hinaus. Die planfestgestellten beantragten Maßnah-

men erfolgen auf Flächen, die rechtlich und tatsächlich aufwertungsfähig sind. Ein Konflikt mit dem amtlichen Aufgaben bei der Pflege von Natura-2000-Gebieten oder Naturschutzgebietes besteht nicht. Der in weiten Teilen fachlich überholte Pflegeplan für das NSG Viehlaßmoos steht einer Anerkennung der LBP-Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Maßnahmenflächen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ebenfalls nicht entgegen (§ 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG).

3.9.5.2 Grundlagen und Methodik

Die FMG hat die Auswirkungen des Vorhabens und der planfestgestellten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf die Naturschutzgebiete datailliert ermittelt und bewertet. Im Rahmen der Untersuchung etwaiger erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen erfolgte in der UVS auch eine gesonderte Betrachtung möglicher schutzgut- bzw. medienübergreifenden Auswirkungen auf Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten („UVS 5 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung“, „UVS 8 Schutzgut Pflanzen“ vom 15.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 und 22 der Antragsunterlagen). Ergänzend dazu hat die FMG ein Gutachten, das die Prüfung der Verträglichkeit der LBP-Kompensationsmaßnahmen mit den Zielen des Umweltschutzes bzw. den Schutzgütern des UVPG hinsichtlich der innerhalb von naturschutzrechtlich geschützten Gebieten vorgesehenen Maßnahmen zum Gegenstand hat, vorgelegt („Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

Zur Prüfung und Bewertung der LBP-Maßnahmen innerhalb der Schutzgebietsgrenzen hat die FMG Erläuterungen zur Vereinbarkeit der LBP- Maßnahmen mit den Naturschutzgebietsverordnungen vorgelegt. In der tabellarischen Darstellung der Grünplan GmbH (vgl. "Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen – Zusammenfassende Aufstellung" vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen, Anhänge 1 bis 4) wurde neben der Beschreibung der Maßnahmen und des vorhandenen Vegetationsbestandes (Biotoptypen) auch die Vereinbarkeit mit dem im § 3 der jeweiligen NSG-VO festgelegten Schutzgebietszweck bewertet und dargelegt, inwieweit die vorgesehenen Maßnahmen den Schutzzweck fördern können. Des Weiteren wurde an Hand der Schutzgebietsverordnung überprüft, ob und inwieweit die Maßnahmen gegen die in § 4 der NSG-VO enthaltenen Verbotstatbestände verstoßen und dementsprechend festgestellt, welche Befreiungserfordernisse sich daraus ergeben.

Das Luftamt entscheidet auf dieser Grundlage sowie aufgrund der im Planfeststellungsverfahren angefallenen Stellungnahmen und Einwendungen.

3.9.5.3 Naturschutzgebiet „Kerngebiet Oberdingermoos“

3.9.5.3.1 Gebietsbeschreibung

Das „Kerngebiet Oberdingermoos“ liegt südlich des Flughafens, außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“. Es hat eine Größe von ca. 148 ha. Nach der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Kerngebiet Oberdingermoos“ vom 9. Februar 1995 (OBABl 1995, S. 50) soll ein für das Erdinger Moos typischer Landschaftsausschnitt gesichert (Nr. 1), der für den Bestand seltener, gefährdeter und typischer Lebensgemeinschaften notwendige Lebensraum, insbesondere die erforderliche Bodenbeschaffenheit und der Wasserhaushalt erhalten (Nr. 2), der Lebensraum von Pflanzen und Tieren, insbesondere seltene, gefährdete und für den Naturraum typische Arten gesichert (Nr. 3), sowie die letzten Reste ehemals großer Niedermoorflächen mit ihren typischen Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren im Erdinger Moos in größtmöglicher Flächenausdehnung und in Kontakt zueinander (Zengermoos, Kerngebiet Oberdingermoos, Freisingermoos, Viehlaßmoos, Isarauen sowie alle kleineren Moosrestbestände im Erdinger Moos, die in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang mit dem Grünzug im Flughafenumland stehen) erhalten und dadurch weiteren Artenverlusten entgegengewirkt werden (Nr. 4).

Die Schutzgebietsausweisung beruhte wesentlich auf den Ergebnissen der amtlichen Biotopkartierung 1984. Dort ist der Kern des Oberdingermoos als „Schwaiger Moos“ unter der Biotop 7636-0076 gefasst: als sonstiger Feuchtwald (inkl. degenerierte Moorstandorte, sekundäre Birkenbestände), Feuchtgebüsch, Flachmoor/Streuwiese, feuchte bis nassen Hochstaudenfluren. Für das „Schwaiger Moos“ (= Oberdingermoos) sind in der amtlichen Biotopkartierung (1984) u. a. folgende Pflanzenarten aufgeführt: *Allium carinatum, Allium scorodoprasum, Conringia orientalis, Laserpitium prutenicum, Primula elatior, Primula farinosa, Salix repens, Senetio helenitis, Thalictrum simplex*. Wertgebend sind wechselfeuchte - wechseltrockene Pfeifengraswiesen, mit Entwicklung in Richtung Halbtrockenrasen (mit Preußischem Laserkraut u. Labkraut-Wiesenraute). Die Mehlprimel (als Kalkflachmoorart) wuchs 1984 nur noch an wenigen Stellen.

3.9.5.3.2 Darstellung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Innerhalb der Schutzgebietsgrenze des Naturschutzgebietes „Kerngebiet Oberdingermoos“ liegen ca. 55 ha Maßnahmeflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird gegen den Wortlaut der folgenden in § 4 der NSG-VO festgesetzten Verbote verstoßen:

– § 4 Abs. 1 Nr. 2 (Vornahme von Grabungen , Veränderung der Bodengestalt)

– § 4 Abs. 1 Nr. 8 (Veränderung oder Beseitigung von Hochstaudenfluren),

– § 4 Abs. 1 Nr. 12 (Entfernung von Sträuchern),

– § 4 Abs. 1 Nr. 13 (Aufforstungen und sonstige Gehölzpflanzungen),

– § 4 Abs. 1 Nr. 15 (Störung oder nachteilige Veränderung von Lebensbereichen),

– § 4 Abs. 1 Nr. 16 (Einbringen von Pflanzen) und

– § 4 Abs. 1 Nr. 17 (Entnahme oder Beschädigung von Pflanzen und Pflanzenteilen).

(vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen – Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen, Anhang 1).

Die in der Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e. V. vom 18.12.2007 (erfasst als Nr. 000089, S. 110), geäußerte Befürchtung, ein Ausgleich im NSG „Oberdingermoos“ erscheine in Anbetracht des dort abgesenkten Grundwasserspiegels mangels der dadurch gegebenen fehlenden Standorteignung als nicht geeignet und könne daher nicht als Ausgleich für Flächen mit hohem Grundwasserstand dienen, konnte durch eine Modifizierung der Kompensationsmaßnahmen dahingehend ausgeräumt werden, dass nunmehr in diesem Bereich Maßnahmen vorgesehen sind, die in Relation stehen zum vorhandenen Grundwasserstand (überwiegend Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen, Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen sowie Umgestaltung von Gräben).

3.9.5.3.3 Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Eine Befreiung gem. § 6 der NSG-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden (A.IV.4.3.1 dieses Beschlusses). Für das Vorhaben samt den Kompensationsmaßnahmen sprechen, wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses dargestellt, Gründe des überwiegenden öffentli-

chen Interesses. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Zulassungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG, weil die Planfeststellung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden kann. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Auch die Umsetzung dieser konkreten Kompensationsmaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie zu einer ökologischen Verbesserung der Flächen führen.

Diese Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern auch die Befreiung. Hierbei ist zu beachten, je gewichtiger die Naturschutzbelange sind und je stärker ihre Beeinträchtigung ist, desto größer muss auch das Gewicht des zur Befreiung anstehenden Vorhabens einschließlich seiner Erforderlichkeit sein.

Die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem beantragten Vorhaben und dem Eingriff in das Naturschutzgebiet fällt zugunsten des Vorhabens aus.

Vorliegend lassen die zur Planfeststellung beantragten LBP-Maßnahmen ausnahmslos eine deutliche ökologische Aufwertung des Bestandes der Lebensgemeinschaften des Kerngebietes des Oberdingermooses sowie der beinhalteten seltenen und gefährdeten Arten erwarten. Die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wirken sich auf den Schutzgegenstand und den Schutzzweck positiv aus, da sie der Sicherung von Lebensraum von Pflanzen und Tieren, insbesondere seltenen, gefährdeten und für den Naturraum typischen Arten dienen. Hinzu kommen die für das Vorhaben sprechenden bedeutenden öffentlichen Interessen.

Die Grünplan GmbH hat ein landschaftliches Leitbild entwickelt, das die naturschutzfachlichen Zielvorstellungen für das Plangebiet beschreibt („Ziele und Maßnahmen für Kompensationsmaßnahmen im Oberdingermoos und im Umfeld des Oberdingermoos“ in „Erläuterungen landschaftspflegerischer Begleitplan“, vom 13.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, J-001, Anhang 16). Es ist abgeleitet aus den Aussagen des Arten- und Biotopschutzprogramms Erding, Stand März 2001 und dem Leitbild des Gutachters A. RINGLER für das Erdinger Moos („Fachbeitrags Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen). Gemäß der Leitbildformulierung werden im Kerngebiet naturnahe Gehölzstrukturen (Moorbirkenwälder) gefördet, in den noch offenen Bereichen des Plangebiets werden Wiesenflächen un-

ter Anlehnung an frühere und schonende Nutzungsweisen weiterentwickelt. Das Maßnahmekonzept wurde in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Erding erarbeitet.

Die Maßnahmen - soweit durch diese formal gegen § 4 Nr. 4 der NSG-VO verstoßen wird - zielen gerade auf die ökologische Verbesserung der Bodenbeschaffenheit und des Wasserhaushaltes der für die Niedermoorkomplexe typischen Lebensräume im Sinne des Schutzzweckes § 3 Nr. 2 NSG-VO. Auch der formale Verstoß gegen die Verbote des § 4 Nr. 8 NSG-VO und Nr. 10, führt zu einer schutzzweckbezogenen ökologischen Verbesserung des Gebietes. Die Maßnahmen (in der Regel Entbuschungsmaßnahmen) sind gerade notwendig, um die Lebensräume seltener und gefährdeter Arten der Kalkflach- und Niedermoore, der Streu-, Feucht- und Magerwiesen-Arten auszuweiten im Sinne von § 3 Nr. 3 NSG-VO, weiter zu entwickeln und ökologisch zu verbessern. Auch das nach § 4 Nr. 9 NSG-VO verbotene Einbringen von Pflanzen durch Ansaat von autochthonen Feucht- und Nasswiesenarten zur Neubegründung niedermoortypischer Vegetationsbestände dient der Verbesserung der Schutzgebietsbiotope. Die Maßnahmen zielen auf die Entwicklung bestehender Acker- und Intensivgrünlandflächen zu artenreichen und niedermoortypischen Wiesen. Die Ansaatflächen weiten die Lebensräume der Feuchtwiesenarten aus und dienen der ökologischen Verbesserung für seltene und gefährdete Arten (Schutzzweck nach § 3 Nr. 3 NSG-VO) (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen – Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Der Einwand des LRA Erding in der Stellungnahme vom 13.12.2007 (erfasst als Nr. 000022, S. 12), eine vorherige Pflege- und Entwicklungsplanung sei grundlegende Voraussetzung für eine über die grundsätzlich erfolgte Anerkennung hinausgehende ggf. anteilig anerkennbare Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, wird zurückgewiesen. Grundlage der Maßnahmeplanung der FMG ist das vorher mit dem LRA Erding abgestimmte Maßnahmenkonzept, für die Planungsräume und die Naturschutzgebiete; die Vorlage einer detaillierten Pflege- und Entwicklungsplanung als Voraussetzung für die Planfeststellung ist nicht notwendig. Sie kann der Ausführungsplanung überlassen werden.

Auch die weiteren Anforderungen, die das LRA Erding an die Erteilung einer Befreiung stellt, liegen nach obiger Prüfung vor.

Auch die übrigen erhobenen Einwände ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

3.9.5.3.4 Ausgleich/Ersatz nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zu einer naturschutzfachlichen Verbesserung der betroffenen Flächen. Daher ist ein Ausgleich oder Ersatz für die Beeinträchtigung nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht erforderlich. Grundsätzlich findet zwar gem. § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG im Falle einer Befreiung § 15 Abs. 1 bis Abs. 4 und Abs. 6 sowie § 17 Abs. 5 und 7 BNatSchG auch dann Anwendung, wenn kein Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG vorliegt.

§ 67 Abs. 3 BNatSchG erweitert den Anwendungsbereich des § 15 Abs. 1 bis Abs. 4 und Abs. 6 BNatSchG insoweit als die Kompensationsverpflichtung nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auch dann einschlägig ist, wenn die betreffende Handlung schon nach dem Wortlaut des § 14 BNatSchG keinen Eingriff darstellt, somit weder eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts noch des Landschaftsbildes nach sich zieht.

Die Handlung müsste jedenfalls um eine Kompensation nach § 15 Abs. 1 bis Abs. 4 BNatSchG nach sich zu ziehen eine „Beeinträchtigung“ von Natur und Landschaft begründen. Die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung führen jedoch ausnahmslos zu einer Verbesserung für die betroffenen Naturschutzgebietsflächen und fördern die jeweiligen Schutzgebietszwecke. Wegen eines naturschutznäheren Endziels können kompensatorische Maßnahmen ergriffen werden, die zunächst eine Beeinträchtigung des bestehenden naturhaften Zustands darstellen. Erweist sich diese Maßnahme als günstig, stellt sie also insbesondere eine wesentliche Verbesserung des bestehenden Zustands dar, bedarf der mit der Maßnahme zunächst bewirkte Eingriff keiner weiteren Kompensation durch Ausgleich- oder Ersatzmaßnahmen. Denn die an sich erforderliche Kompensation geht in die ökologische Gesamtbilanz regelmäßig ein (BVerwG, Urteil vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, juris RdNr. 20; P.Fischer-Hüftle/Schumacher in Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 15 RdNr. 66).

3.9.5.4 Naturschutzgebiet „Notzingermoos“

3.9.5.4.1 Gebietsbeschreibung

Das im Erdinger Moos zwischen Goldach und Notzing gelegene Niedermoorgebiet wird unter der Bezeichnung „Notzingermoos“ als Naturschutzgebiet geschützt. Das Schutzgebiet hat eine Größe von 147 ha und liegt in den Gemeinden Moosinning, Gemarkung Moosinning und Gemeinde Oberding, Gemarkung Notzing. Das Naturschutzgebiet liegt südlich des Flughafens, außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“.

Die Schutzgebietsausweisung beruhte wesentlich auf den Ergebnissen der amtlichen Biotopkartierung 1984 (Biotop-Nr. 7636-0088/7736-0026: Notzingermoos). Erfasst wurden feuchte und nasse Hochstaudenfluren, Feuchtgebüsch, Flachmoor/Streuwiese und Großseggenried. In der amtlichen Biotopkartierung sind insbesondere folgende Pflanzenarten angeführt: *Schoenus ferrugineus, Allium angulosum, Dactylorhiza incarnata, Groenlandia densa, Laserpitium prutenicum, Potamogeton berchtoldii, Primula farinosa, Seseli libanotis, Thalictrum simplex, Betula humilis, Salix myrsinifolia, Salix repens agg.*

Die Verordnung über das Naturschutzgebiet „Notzingermoos“ vom 9. Februar 1995 (OBABl 1995, S. 43) bestimmt in § 3 der NSG-VO als Schutzzweck den Erhalt eines für das Erdinger Moos typischen Landschaftsausschnitts (Nr. 1); den Erhalt eines für den Bestand seltener, gefährdeter und typischer Lebensgemeinschaften notwendigen Lebensraums, insbesondere die erforderliche Bodenbeschaffenheit und den Wasserhaushalt (Nr. 2); die Sicherung des Lebensraums von Pflanzen und Tieren, insbesondere seltenen, gefährdeten und für den Naturraum typischen Arten (Nr. 3) sowie die letzten Reste ehemals großer Niedermoorflächen mit ihren typischen Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren im Erdinger Moos in größtmöglicher Flächenausdehnung und in Kontakt zueinander (Zengermoos, Kerngebiet Oberdingermoos, Freisingermoos, Viehlaßmoos, Isarauen sowie alle kleineren Moosrestbestände im Erdinger Moos, die in unmittelbarem oder mittelbarem Zusammenhang mit dem Grünzug im Flughafenumland stehen) zu erhalten und dadurch weiteren Artenverlusten entgegenzuwirken (Nr. 4).

3.9.5.4.2 Darstellung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Innerhalb der Schutzgebietsgrenze liegen ca. 17 ha Maßnahmeflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird formal gegen den Wortlaut der folgenden in § 4 der NSG-VO „Notzingermoos“ festgesetzten Verbote verstoßen:

- § 4 Abs. 1 Nr. 8 (Veränderung oder Beseitigung von Hochstaudenfluren),
- § 4 Abs. 1 Nr. 12 (Entfernung von Sträuchern),
- § 4 Abs. 1 Nr. 13 (Aufforstungen und sonstige Gehölzpflanzungen),
- § 4 Abs. 1 Nr. 15 (Störung oder nachteilige Veränderung von Lebensbereichen),
- § 4 Abs. 1 Nr. 16 (Einbringen von Pflanzen) und

– § 4 Abs. 1 Nr. 17 (Entnahme oder Beschädigung von Pflanzen und Pflanzenteilen)

(vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Der Einwand des LRA Erding in der Stellungnahme vom 13.12.2007 (erfasst als Nr. 000022, S 12) eine vorherige Pflege- und Entwicklungsplanung sei grundlegende Voraussetzung für eine über die grundsätzlich erfolgte Anerkennung hinausgehende ggf. anteilig anerkennbare Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, wird zurückgewiesen. Grundlage der Maßnahmeplanung der FMG ist das mit dem LRA Erding abgestimmte Maßnahmenkonzept, für die Planungsräume und die Naturschutzgebiete; die Vorlage einer detaillierten Pflege- und Entwicklungsplanung ist als Voraussetzung für die Planfeststellung nicht notwendig.Die weiteren Anforderungen, die das LRA Erding an die Erteilung einer Befreiung stellt, liegen nach obiger Prüfung ebenfalls vor.

Auch die übrigen erhobenen Einwände ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

3.9.5.4.3 Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 6 NSG-VO „Notzingermoos“ i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatschG liegen vor.

Eine Befreiung gem. § 6 der NSG-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden (A.IV.4.3.2 dieses Beschlusses). Für das Vorhaben mitsamt den Kompensationsmaßnahmen sprechen, wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses bereits dargestellt, Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Zulassungssfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Die Planfeststellung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Auch die Umsetzung dieser

konkreten Kompensationsmaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie zu einer ökologischen Verbesserung der Flächen führen.

Diese Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern die Befreiung. Bei der Abwägungsentscheidung ist zu beachten, je gewichtiger die Naturschutzbelange sind und je stärker ihre Beeinträchtigung ist, desto größer muss auch das Gewicht des zur Befreiung anstehenden Vorhabens einschließlich seiner Erforderlichkeit sein.

Die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem beantragten Vorhaben und dem Eingriff in das Naturschutzgebiet fällt unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugunsten des Vorhabens aus. Bedeutsam hierfür ist, dass die zur Planfeststellung beantragten LBP-Maßnahmen die in § 3 der NSG-VO „Notzingermoos“ festgelegten Schutzzwecken fördern. Sie lassen ausnahmslos eine deutliche ökologische Verbesserung des Bestandes der Lebensgemeinschaften des Notzingermooses sowie der beinhalteten seltenen und gefährdeten Arten erwarten. Die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wirken sich auf den Schutzgegenstand und den Schutzzweck positiv aus: sie dienen der Sicherung von Lebensraum von Pflanzen und Tieren, insbesondere seltenen, gefährdeten und für den Naturraum typischen Arten. Hinzu kommen die für das Vorhaben sprechenden bedeutenden öffentlichen Interessen.

Die Mahd- und Entbuschungsmaßnahmen, die formal gegen § 4 Abs. 1 Nr. 8, 12, gegen § 4 Abs. 1 Nr. 17 und § 4 Abs. 1 Nr. 15 der NSG-VO „Notzingermoos“ verstoßen, sind notwendig, um die Lebensräume für seltene und gefährdete Arten der für den Naturraum typischen Feucht- und Magerwiesen auszuweiten und ökologisch zu verbessern (Schutzzweck § 3 Nr. 3 der NSG-VO). Der Verstoß gegen das Verbot von Aufforstungen und sonstigen Gehölzpflanzungen (§ 4 Abs. 4 Nr. 13 der NSG-VO) und das Einbringen von Pflanzen (§ 4 Abs. 1 Nr. 16 der NSG-VO) dient der Begründung von standortspezifischen und für den Naturraum typischen Sumpf- und Feuchtwäldern (§ 3 Nr. 3 der NSG-VO). Schließlich ist auch der formale Verstoß gegen das Verbot des Einbringens von Pflanzen (§ 4 Abs. 4 Nr. 16 der NSG-VO) durch die Ansaat von autochthonen Pflanzenarten im Interesse der Schutzgebietsverordnung. Durch die Ansaaten mit autochthonen Arten werden die Lebensräume der für den Naturraum typischen Feucht- und Magerwiesen ausgeweitet und ökologisch aufgewertet (Schutzzweck § 3 Ziffer 3 der NSG-VO) (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

3.9.5.4.4 Ausgleich/Ersatz nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zu einer naturschutzfachlichen Verbesserung der betroffenen Flächen. Daher ist ein Ausgleich oder Ersatz für die Beeinträchtigung nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht erforderlich (vgl. unter C.III.3.9.5.3.4 dieses Beschlusses).

3.9.5.5 Naturschutzgebiet „Zengermoos“

3.9.5.5.1 Gebietsbeschreibung

Das im Erdinger Moos gelegene, zum Großteil mit sekundärem Birkenwald bestandene Niedermoorgebiet wird unter der Bezeichnung „Zengermoos“ als Naturschutzgebiet geschützt. Das Naturschutzgebiet hat eine Größe von 248 ha und liegt in den Gemeinden Moosinning, Gemarkung Moosinning und Gemeinde Oberding, Gemarkung Notzing. Das Schutzgebiet liegt südlich des Flughafens, außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“.

Die Verordnung über das Naturschutzgebiet „Zengermoos“ vom 9. Februar 1995 bestimmt gem. § 3 der NSG-VO als Schutzzweck, einen für das Erdinger Moos typischen Landschaftsausschnitt zu sichern (Nr. 1); den für den Bestand seltener, gefährdeter und typischer Lebensgemeinschaften notwendigen Lebensraum, insbesondere die erforderliche Bodenbeschaffenheit und den Wasserhaushalt zu erhalten (Nr. 2); Pflanzen und Tieren, insbesondere seltenen, gefährdeten und für den Naturraum typischen Arten, Lebensraum zu sichern (Nr. 3); die letzten Reste ehemals großer Niedermoorflächen mit ihren typischen Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren im Erdinger Moos in größtmöglicher Flächenausdehnung und in Kontakt zueinander zu erhalten und dadurch weiteren Artenverlusten entgegenzuwirken und mit Fichtenforst bestockte Niedermoorstandorte nach deren Endnutzung in naturnahe Bestände entsprechend den standörtlichen Bedingungen rückzuführen (Nr. 4).

3.9.5.5.2 Darstellung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Im nordwestlichen Teil des Schutzgebietes liegt mit dem Grundstück Flurnr. 1782, Gmkg. Notzing, eine Teil-Fläche der Maßnahme J-178-E-5 innerhalb der Schutzgebietsgrenze.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird formal gegen den Wortlaut des folgenden in § 4 der NSG-VO „Zengermoos“ festgesetzten Verbotes verstoßen:

§ 4 Abs. 1 Nr. 14 (Erst-, Wiederaufforstung)

(vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

3.9.5.5.3 Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Eine Befreiung gem. § 6 der NSG-VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden (A.IV.4.3.3 dieses Beschlusses). Für das Vorhaben mitsamt den Kompensationsmaßnahmen sprechen, wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses bereits dargestellt, Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Denn die Genehmigung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Auch die Umsetzung dieser konkreten Kompensationsmaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie zu einer ökologischen Verbesserung der Flächen führen.

Diese Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern die Befreiung. Bei der Abwägung ist zu beachten, je gewichtiger die Naturschutzbelange sind und je stärker ihre Beeinträchtigung ist, desto größer muss auch das Gewicht des zur Befreiung anstehenden Vorhabens einschließlich seiner Erforderlichkeit sein.

Die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem beantragten Vorhaben und dem Eingriff in das Naturschutzgebiet fällt unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugunsten des Vorhabens aus. Bedeutsam hierfür ist, dass die vorgesehene Planung, die Umwandlung von Intensivgrünland in eine artenreiche Feuchtwiese sowie eine kleine Gehölzpflanzung im Anschluss an die südlich gelegene Waldfläche des Zengermooses keine Negativwirkungen auf den Schutzzweck hat. Im Gegenteil, die artenreiche Wiese unterstützt den Schutzzweck Ziffer 3 (Sicherung eines typischen Lebensraumes). Soweit die planfestgestellte ca. 500 m² große Pflanzung mit autochthonen Bäumen und Sträuchern formal gegen den Wortlaut des Verbot § 4 Abs. 1 Nr. 14 der NSG-VO „Zengermoos“, Gehölzpflanzungen vorzunehmen, verstößt, dient sie der Sicherung des Bestands seltener,

gebietstypischer Arten. Hinzu kommen die für das Vorhaben sprechenden bedeutsamen öffentlichen Interessen

3.9.5.5.4 Ausgleich/Ersatz nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zu einer naturschutzfachlichen Verbesserung der betroffenen Flächen. Daher ist ein Ausgleich oder Ersatz für die Beeinträchtigung nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht erforderlich (vgl. unter C.III.3.9.5.3.4 dieses Beschlusses).

3.9.5.6 Naturschutzgebiet „Viehlaßmoos“

3.9.5.6.1 Gebietsbeschreibung

Das nördlich des mittleren Isarkanals zwischen der Dorfen und dem Semptflutkanal gelegene Kalkflachmoor wird unter der Bezeichnung „Viehlaßmoos“, Landschaftsteil „a“ und das östlich des Semptflutkanals westlich der Sempt und nordwestlich des Ortsteils Niederlern der Gemeinde Berglern gelegene Kalkflachmoor wird unter der Bezeichnung „Viehlaßmoos“, Landschaftsteil „b“ als Naturschutzgebiet geschützt. Der Landschaftsteil „a“ hat eine Größe von ca. 236 ha, der Landschaftsteil „b“ hat eine Größe von ca. 6,5 ha. Der Landschaftsteil „a“ liegt innerhalb und der Landschaftsteil „b“ liegt außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“. Beide Landschaftsteile gehören auch zu dem FFH-Gebiet DE 7636-371 Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos.

Das Viehlaßmoos ist der größte zusammenhängende Grundwasser- Quellmoorrest des Erdinger Mooses und war lange durch Streuwiesennutzung und kleinbäuerlichen Handtorfstich (Ostteil) geprägt. So entstand ein entsprechend kleinteiliges Mosaik aus Pfeifengrasstreuwiesen, Kohldistel und Glatthaferwiesen, Kleinseggenriedern, Hochstaudenfluren und Feuchtgebüschen sowie trockenen Alm- bzw. Torfrücken

Nach der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Viehlaßmoos“ vom 12. April 1983 (OBABl 1983, S. 62) ist das Kalkflachmoor als besonders schützenswerten Rest des Erdinger Mooses mit seinen verschiedenen Entwicklungsstadien und ehemals typischen Landschaftsbestandteilen zu schützen (Nr. 1); der für den Bestand der Lebensgemeinschaften dieser Niedermoorkomplexe typischen Lebensraum, insbesondere die erforderliche Bodenbeschaffenheit und den Wasserhaushalt zu erhalten (Nr. 2) sowie Pflanzen und Tiere, insbesondere seltenen und gefährdeten Arten, Lebensraum zu sichern (Nr. 3).

3.9.5.6.2 Darstellung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Innerhalb der Naturschutzgebietsgrenze liegen ca. 103 ha Maßnahmeflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird formal gegen den Wortlaut der folgenden in § 4 der NSG-VO „Viehlaßmoos“ festgesetzten Verbote verstoßen:

- § 4 Abs. 1 Nr. 2 (Grabungen vorzunehmen, Bodengestalt verändern),
- § 4 Abs. 1 Nr. 4 (Verändern des Ablaufs eines Gewässers und Anlegen eines neuen Gewässers),
- § 4 Abs. 1 Nr. 8 (Störung oder nachteilige Veränderung von Lebensbereichen),
- § 4 Abs. 1 Nr. 9 (Einbringen von Pflanzen),
- § 4 Abs. 1 Nr. 10 (Entnahme oder Beschädigung von Pflanzen und Pflanzenteilen)

(vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Der Einwand des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. vom 25.05.2010 (erfasst als Nr. 100089, S. 33), dass es unmöglich sei, einen Eingriff auf 860 ha Fläche Gesamtverbrauch im Wesentlichen in bestehenden naturschutzfachlich hoch wertvollen Gebieten mit eigenen Schutz- und Entwicklungszielen umsetzen zu wollen, ohne Natur irreversibel und nicht ausgleichbar zu zerstören, wird zurückgewiesen. Denn die Auswahl der Maßnahmeflächen in den Schutzgebieten fand in enger fachlicher Abstimmung mit den unteren Naturschutzbehörden statt. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zu einer gesamtökologischen Aufwertung der betroffenen Flächen, wobei die zentralen Schutzgebietszwecke durch die Maßnahmen gefördert werden.

Das LRA Erding erhebt in der Stellungnahme vom 18.05.2010 (erfasst als Nr. 100022, S.4, S.13) Bedenken gegen die im Viehlaßmoos geplanten Gehölzentnahmen, die insbesondere aus artenschutzrechtlichen Gründen zur Kulissenfreistellung durchgeführt werden sollen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Zum einen wurde die Maßnahmenplanung im Anschluss an u. a. die Bedenken des LRA Erding auf das naturschutzfachlich möglichste minimiert. Die nunmehr planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen und damit auch die Rodungs- und Entbuschungsmaßnahmen sind fachlich notwendig und wurden seitens der FMG mit den zuständigen Behörden fachlich abgestimmt. Verbleiben-

de Gehölzbeseitigungen und Entbuschungsmaßnahmen sind Voraussetzung, um im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ die von Gesetzes wegen erforderlichen Kohärenzflächen mit Offenlandcharakter zu schaffen.

3.9.5.6.3 Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Eine Befreiung gem. § 6 der NSG-VO „Viehlaßmoos“ i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden (A.IV.4.3.4 dieses Beschlusses). Für das Vorhaben mitsamt den Kompensationsmaßnahmen sprechen wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses bereits dargestellt, Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zu Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Denn die Genehmigung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Auch die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie zu einer ökologischen Verbesserung der Flächen führen.

Der Einwand des Bund Naturschutzes in Bayern e. V. in seiner Stellungnahme vom 18.10.2007 (erfasst als Nr. 000089,S. 113), die nötigen naturschutzrechtlichen Befreiungen könnten nicht erteilt werden, da von einem Vorliegen überwiegender Gründe des Gemeinwohls nicht ausgegangen werden könnte, wird demnach zurückgewiesen.

Diese Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern die Befreiung. Bei der Abwägung ist zu beachten, dass je gewichtiger die Naturschutzbelange sind und je stärker ihre Beeinträchtigung ist, desto größer muss auch das Gewicht des zur Befreiung anstehenden Vorhabens einschließlich seiner Erforderlichkeit sein.

Die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem beantragten Vorhaben und dem Eingriff in das Naturschutzgebiet fällt unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugunsten des Vorhabens aus. Bedeutsam hierfür ist, dass die planfestgestellten LBP-Maßnahmen eine deutliche ökologische Verbesserung des Bestandes der Lebensgemeinschaften des Viehlaßmooses sowie der beinhalteten seltenen und gefährdeten Arten bewirken; sie dienen der Sicherung von Lebensraum von Pflanzen und Tieren, insbeson-

dere seltenen, gefährdeten und für den Naturraum typischen Arten. Hinzu kommen die für das Vorhaben sprechenden bedeutsamen öffentlichen Interessen.

Soweit durch die Maßnahmen formal gegen § 4 Abs. 1 Nr. 4 der NSG-VO verstoßen wird, steht fest, dass die vorgesehenen Veränderungen des Gewässerablaufs auf die ökologische Verbesserung der Bodenbeschaffenheit und des Wasserhaushaltes der für die Niedermoorkomplexe typischen Lebensräume (Schutzzweck § 3 Nr. 2) zielen. Darüber hinaus sind die beantragten Mahd- und Entbuschungsmaßnahmen (§ 4 Abs. 1 Nr. 8, 10 der NSG-VO) notwendig, um die Lebensräume für seltene und gefährdete Arten der Kalkflach- und Niedermoore, der Streu-, Feucht- und Magerwiesen-Arten auszuweiten, weiter zu entwickeln und ökologisch zu verbessern (Schutzzweck § 3 Nr. 3 der NSG-VO). Durch die Ansaaten von autochthonen Feucht- und Nasswiesenarten zur Neubegründung niedermoortypischer Vegetationsbestände (§ 4 Abs. 4 Nr. 9 der NSG-VO) werden die Lebensräume der für den Naturraum typischen Feucht- und Magerwiesen ausgeweitet und ökologisch aufgewertet (Schutzzweck § 3 Nr. 3 der NSG-VO) (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Zum Naturschutzgebiet Viehlaßmoos liegt ein Pflege- und Entwicklungsplan [= PEPL] (AßMANN et. Al. 1988) vom Dezember 1988 vor. Dieser hält bereits wesentliche Funktionsverluste des ehemalig aus Pfeifengrasstreuwiesen, Kohldistel- und Glatthaferwiesen, Kleinseggenriedern, Hochstaudenfluren und Feuchtgebüschen sowie trockenen Alm- bzw. Torfrücken geprägten „Viehlaßmooses“ fest. Zurückgeführt wurden diese ganz wesentlich auf Nutzungsänderung/-aufgabe des Gebiets selbst und seinem Umfeld- mit Verschlechterung von Grundwasserqualität und –dargebot, zunehmende Verbuschung und Verbrachung sowie die Verlandung alter Torfstichgewässer.

Die im Jahr 2006 durchgeführte Vegetationskartierung der Grünplan GmbH („Fachbeitrag Bestandsaufnahme Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen), zeigt, dass das Gebiet heute stark von Gebüschen und anderen Gehölzbeständen, Intensivgrünland, aber auch von Landschilfbeständen dominiert wird. Die vormals typischen Pfeifengraswiesen und kalkreichen Niedermoore nehmen nur noch einige ha ein. Auch die Feuchtwiesen sind stark zurückgegangen (vgl. „Ziele und Maßnahmen für Kompensationsmaßnahmen im NSG Viehlaßmoos“ vom 13.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen).

Die LBP-Maßnahmen im Schutzgebiet wurden unter Berücksichtigung der aktuellen faunistischen und vegetationskundlich - floristischen Bestandsaufnahmen sowie in enger

Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Erding erarbeitet. Sie greifen dabei ganz wesentlich auf Empfehlungen des PEPL zurück. Oberziel ist nach dem PEPL die Erhaltung der Standorts- und Nutzungsvielfalt, unter besonderer Berücksichtigung der im Naturraum besonders gefährdeten oligo- bis mesotrophen Lebensräume (Pfeifengrasstreuwiesen, Kleinseggenriede, Torfstichkomplexe). Als weitere Hauptziele gelten im Pflege- und Entwicklungsplan u. a. die Schaffung möglichst abgeschirmter, offener und großflächiger Pfeifengrasstreuwiesen und Torfstichkomplexe sowie die Ausweitung der noch kleinflächig vorhandenen und im Naturraum besonders schutzwürdigen Kleinseggenriede.

Der Pflege- und Entwicklungsplan empfiehlt für wesentliche Flächenanteile (60,7 % der Schutzgebietsfläche) folgende Maßnahmen durchzuführen: Entbuschung und Inmahdnahme von Streuwiesen, Entbuschung und gelegentliche Mahd von Kleinseggenbeständen, Pflege (Entbuschung und gelegentliche Mahd) von Hochstaudenbeständen, Großseggenbeständen und Schilfbeständen. Ferner empfiehlt der Pflegeplan die zeitlich gestaffelte Verjüngung und randliche Auflichtung der Weiden-Faulbaumgebüsche; dies betrifft weitere 20 % der Schutzgebietsfläche. Wegen der Reichweite der bereits 1988 für notwendig erachteten Mäh- und Entbuschungsarbeiten empfiehlt der Pflege- und Entwicklungsplan eine Änderung des bestehenden Verordnungstextes, der – wohl auch nach Auffassung der Verfasser des Pflege- und Entwicklungsplanes – zu starr auf einen Erhalt des Status-Quo abgestellt ist, und eine Veränderung (=Verbesserung im vorliegenden Fall) ausschließt.

Der Einwand des Landratsamtes Erding in der Stellungnahme vom 13.12.2007 (erfasst als Nr. 000022, S.12), eine Befreiung könne erst auf der Basis einer gutachterlichen Bewertung in Form eines Pflege- und Managementplans im jeweils nachprüfbaren Einzelfall in Aussicht gestellt werden, wird zurückgewiesen. Das LRA begründet die Einschätzung damit, dass für den Schutzumgriff nur ein veralteter Pflege- und Entwicklungsplan vorliege und noch keinerlei „FFH-Managementüberlegungen“ angestellt worden seien. Diese seien jedoch zunächst Voraussetzung für eine Befreiungsentscheidung.

Einer solchen grundsätzlichen gutachterlichen Bewertung bedarf es jedoch nicht, die Erstellung von Pflege- und Managementplänen ist Aufgabe des amtlichen Naturschutzes nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Auch ist das Vorliegen solcher Bewirtschaftungspläne keine rechtliche Voraussetzung für die Erteilung der Befreiung. Weder die in Rede stehende Naturschutzgebietsverordnung noch das gesetzliche Naturschutzrecht enthalten einer derartige Vorgabe. Wie bereits dargelegt erfolgen die planfestgestellten landeschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf ökologisch aufwert-

baren und aufwertungsbedürftigen Flächen. Ein Konflikt mit der amtlichen Aufgabe der Pflege von Natura 2000 Gebieten besteht nicht. Darüberhinaus wurden die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen seitens der FMG eng mit der hNB abgestimmt.

Die Verträglichkeit der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit den Erhaltungszielen bzw. dem Schutzzweck des FFH-Gebiets DE 7636-71 wurde ebenfalls von der FMG nachgewiesen (vgl. „Natura 2000- FFH und Vogelschutz; FFH-DE 7636-371 Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos; Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung“ vom 18.08.2007 der Ökokart GmbH in Ordner 47 der Antragsunterlagen). Daneben ist eine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck des europäischen Vogelschutzgebiets 7637-471 Nördliches Erdinger Moos in der entsprechenden Verträglichkeitsuntersuchung belegt (vgl. „Natura 2000- FFH und Vogelschutz; Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos; Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung vom 18.09.2007“, fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen). Bei den planfestgestellten Ausgleichsflächen handelt es sich um Intensivgrünländer, die durch das Ausbringen von Heublumen bzw. Mähgut und nachfolgend zweischürige Mahd zu artenreichen Frisch- und Feuchtwiesen entwickelt werden sollen. Bei diesen Flächen wird den Habitatansprüchen niedermoortypischer Tagfalterarten, so dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling Maculinea nausithous, besonderes Augenmerk geschenkt. Weitere Maßnahmen zielen auf die Stabilisierung, Optimierung und Restituierung von schutzzweckrelevanten Vegetationsbeständen: Auflassen von Entwässerungsgräben, Entbuschung und Mahd von Kleinseggenriedern (dreijährlich) und Pfeifengraswiesen (einschürig), Rücknahme von Gehölzbeständen auf Standorten ehemaliger Streuwiesen mit nachfolgender Inmahdnahme, Mahd von degradierten Halbtrockenrasen. Die Maßnahmen erfolgen unter besonderer Berücksichtigung der Vorkommen bzw. Ansprüche der *Maculinea teleius, Windelschnecke Vertigo moulinsiana bzw. Vertigo angustior* und kohärenzbedeutsamer Charakterarten der LRT (Zielarten auch hier vorrangig Tagfalter *Coenonympha tullia, Maculinea alcon, Melitaea diamina*). Einige kleinflächigere Maßnahmen fördern ebenfalls den Schutzzweck des Naturschutzgebietes: Rodung von Gehölzbeständen in Grünlandbereichen, um den ehemals offenen Charakter des Gebiets wiederherzustellen, Aufbau von Extensivwiesen auf Ackerflächen, Mahd von Ruderal- und Neophytenfluren, Entbuschung und dreijährliche Mahd von Schilf- und Rohrkolbenröhrichten.

Die Maßnahmen stimmen auch mit dem im Arten-und Biotopschutzprogramm (= ABSP) Erding, Stand März 2001, festgelegten Leitbild für die Münchner Ebene und damit für das Schwerpunktgebiet Erdinger Moos überein. Danach gilt es innerhalb des NSG Viehlaß-

moos den herausragenden naturschutzfachlichen Wert des besterhaltenen Niedermoorrestes des Erdinger Mooses zu sichern. Die angeführten Ziele des ABSP des Lkrs. Erding greift das landschaftliche Leitbild der Grünplan GmbH für das Naturschutzgebiet Viehlaßmoos auf. Gemäß der Leitbildformulierung sollen landwirtschaftliche Nutzflächen zum Schutz von Natur und Landschaft gesichert und weiterentwickelt werden. Zum anderen sollen Flächen, die bereits längere Zeit aus der Nutzung gefallen sind, wieder optimiert und weiterentwickelt werden (vgl. „Ziele und Maßnahmen für Kompensationsmaßnahmen im NSG Viehlaßmoos“ vom 13.08.2007 der Grünplan GmbHin Ordner 4 der Antragsunterlagen).

Die Anforderungen, die das LRA Erding in seiner Stellungnahme vom 13.12.2007 (erfasst als Nr. 000022, S. 19) an die Anerkennbarkeit von Kompensationsmaßnahmen in ökologisch wertvollen, geschützten Bereichen stellt, werden nach obiger Darstellung erfüllt. Daher wird der weitere Einwand des LRA Erding in der Stellungnahme vom 18.05.2010 (erfasst als Nr. 100022, S.4), die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung verursachten im Bereich Viehlaßmoos und Umfeld erhebliche Negativwirkungen bezüglich der Pflege- und Entwicklungsziele des Naturschutzgebietes Viehlaßmoos zurückgewiesen. Denn wie dargelegt führen die Maßnahmen, gemessen an den Schutzgebietszwecken des Gebiets, zu einer ökologischen Aufwertung des bestehenden Zustands. Der Pflege- und Entwicklungsplan für das NSG datiert aus dem Jahr 1988 und kann als überholt gelten, allein bereits aus dem Grund, da die Erhaltungsziele der mittlerweile ausgewiesenen Natura 2000 Gebiete nicht berücksichtigt sein konnten. Dies wurde auch durch die im Jahr 2002 durch die ROB beauftragte Untersuchung zur Entwicklung des Gebiets seit Erstellung des Pflege- und Entwicklungsplans bestätigt (Untersuchungen zur Entwicklung des NSG, Viehlaßmoos, Auftraggeber: Regierung von Oberbayern, Auftragnehmer: Büro Haddatsch & Schwaiger, Freising November 2002). Vordringlich notwendig, um ein langfristiges Überleben vieler charakteristischer Arten zu sichern ist nach dieser Untersuchung neben der regelmäßigen Mahd der besonders wertvollen Pfeifengraswiesen das Zurückdrängen der Verbuschung in bereits verbuschten Bereichen. Durch die zur Kohärenzsicherung notwendigen Gehölzrücknahmen wird das Ziel eines Zurückdrängens der Verbuschung innerhalb der Schutzgebietsgrenzen gefördert.

Auch die übrigen erhobenen Einwände ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

3.9.5.6.4 Ausgleich/Ersatz nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung und Verbesserung der betroffenen Flächen. Daher ist ein Ausgleich oder Ersatz für die Beeinträchtigung nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht erforderlich (vgl. unter C.III.3.9.5.3.4 dieses Beschlusses).

3.9.6 Erlaubnisse von den Verboten der LSG-Verordnungen

Die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn beinhaltet umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen. Diese liegen teilweise in Landschaftsschutzgebieten. Betroffen hiervon sind die Landschaftsschutzgebiete „Notzinger Weiher und Umgebung“, „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ und „Isartal“. Eine Erlaubnis für die Durchführung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden, denn die Planungen sind insgesamt nicht geeignet, Negativwirkungen auf den jeweiligen Schutzzweck der Landschaftsschutzgebiete zu entfalten. Im Gegenteil fördern die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen die Schutzzwecke der geschützten Gebiete.

Für die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen J-176-E-1, J-180-E-1, J-183-E-1 und J 183-E-2 in den Landschaftsschutzgebieten „Mooslandschaft südlich Hallbergmoos“ und „Ausgestorfte Moorflächen bei Klösterschwaige in der Gemeinde Notzing, Landkreis Erding ist keine Erlaubnis erforderlich, denn die Konflikte mit den Schuztgebiets-VO können gesichert ausgeschlossen werden. Die Maßnahmen zielen auf die Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen, sowie auf die Weiterentwicklung und Entwicklung von Magerwiesen und Laubwald, die Erteilung einer Erlaubnis ist hierfür nicht erforderlich. (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbHin Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

3.9.6.1 Rechtlicher Rahmen

Gemäß § 4 der LSG-VO sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen fallen nicht unter die Verbote des § 4 der LSG-VO. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen dienen vielmehr der Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen. In der Regel sollen intensiv ge-

nutzte Acker- bzw. Grünlandflächen oder geringwertige Brachen zu artenreichen Frisch- bzw. Feuchtwiesen und mageren Krautsäumen entwickelt und Baum- und Strauchpflanzungen, vorzugsweise an Gräben vorgenommen werden. Diese Maßnahmen sind insgesamt nicht geeignet, Negativwirkungen auf den jeweiligen Schutzzweck der Landschaftsschutzgebiete zu entfalten. Im Gegenteil fördern die geplanten Maßnahmen die Schutzzwecke der Gebiete (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ der vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

Viele der landschaftspflegerischen Maßnahmen bedürfen jedoch einer Erlaubnis, da sie unter die erlaubnispflichtigen Handlungen nach § 5 der jeweiligen LSG-VO fallen. Für die vorgesehenen Landschaftsbauarbeiten wie etwa Entbuschung/ Beseitigung/ Rücknahme von Gehölzen, den Abtransport der Wurzelsoden, die Anlage von Abgrabungen bzw. Geländemulden und die Beseitigung von Gräben bzw. partielle Verfüllung von Gräben wurde daher, auch hier kraft der Ersetzungswirkung der Planfeststellung, eine Erlaubnis erteilt.

Die Erlaubnis kann gem. § 5 der LSG-VO erteilt werden, wenn die landschaftspflegerischen Maßnahmen, wie dargestellt, nicht geeignet sind eine der in § 4 der LSG-VO genannten Wirkungen hervorzurufen.

Der Begriff „Charakter des geschützten Gebiets“ bezieht sich nur auf Merkmale des Landschaftsbildes. Es sind nur solche Veränderungen verboten, die das Typische des Landschaftsbildes tangieren, d. h. durch die Handlung muss ein den Charakter des Landschaftsbildes bestimmendes Element verändert werden mit der Folge einer erkennbar nachteiligen Veränderung (Beeinträchtigung) des Erscheinungsbildes der Landschaft. Keine Veränderung liegt dann vor, wenn der Landschaftstyp uneingeschränkt erhalten bleibt. Dagegen liegt dann eine Veränderung vor, wenn eine Nutzung beabsichtigt ist, die bisher dort nicht üblich war und dem vorhandenen Nutzungsmuster widerspricht oder wenn die prägenden Elemente oder Bestandteile der Landschaft beeinträchtigt werden (J.Schumacher/A.Schumacher/P.Fischer-Hüftle in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, § 26 RdNr. 24).

3.9.6.2 Grundlagen und Methodik

In der Umweltverträglichkeitsstudie („UVS 5 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung“, „UVS 8 Schutzgut Pflanzen“ vom 15.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 und 22 der Antragsunterlagen) wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgebiete und andere Ziele des Umweltschutzes ermittelt und bewer-

tet. Ergänzend dazu hat die FMG ein Gutachten, das die Prüfung der Verträglichkeit der LBP-Kompensationsmaßnahmen mit den Zielen des Umweltschutzes bzw. den Schutzgütern des UVPG hinsichtlich der innerhalb von naturschutzrechtlich geschützten Gebieten vorgesehenen Maßnahmen zum Gegenstand hat, vorgelegt („Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

Als Anlage zu ihren Anträgen hat die FMG darüber hinaus das von ihr eingeholte Gutachten der Grünplan GmbH vom 22.02.2010 „Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen“ mit den Anhängen 5 bis 9 „Bewertung der Vereinbarkeit der LBP-Maßnahme mit den Landschaftsschutzgebietsverordnungen“ vorgelegt (Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

In den genannten Erläuterungen wird dargelegt, inwiefern der jeweilige Schutzzweck bzw. die jeweilige schutzzweckrelevante Arten (-gruppe) und ihre Lebensräume durch die Maßnahmen gefördert werden, welche Handlungen als Bestandteil bzw. Folge der LBP-Maßnahmenumsetzung – einer Erlaubnis bedürfen und ob daraus folgend die Erteilung einer Erlaubnis mit dem Charakter des Gebiets und dem Schutzzweck vereinbar ist.

Das Luftamt entscheidet auf dieser Grundlage sowie aufgrund der im Planfeststellungsverfahren angefallenen Stellungnahmen und Einwendungen.

Die erhobenen Einwände ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

3.9.6.3 Landschaftsschutzgebiet „Notzinger Weiher und Umgebung“

Für die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung im Bereich des Landschaftsschutzgebiets „Notzinger Weiher und Umgebung“ konnte eine Erlaubnis gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 der LSG-VO erteilt werden (A.IV.4.3.5 dieses Beschlusses).

Das Landschaftsschutzgebiet liegt südlich des Flughafens, außerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“. Es hat eine Fläche von 108 ha. Durch die Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Notzinger Weiher und Umgebung“ vom 20.10.1994 sollen gem. § 3 der LSG-VO folgende Schutzzwecke erreicht werden:

– die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten oder wiederherzustellen.

- die Vegetationsbestände, insbesondere die Reste der Niedermoorvegetation und die gewässerbegleitenden mesophilen Krautsäume und Gehölzbestände, sowie die vorhandenen Verlandungsgesellschaften und deren charakteristische Zonation und die seltenen, gefährdeten und typischen Tierpopulationen zu erhalten.
- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes zu bewahren.
- die besondere Bedeutung dieses Gebietes als Rückzugs- und Ausgleichsraum für die durch den Flughafen München 2 verdrängten Tier und Pflanzenarten zu erhalten und zu verbessern.
- die Bedeutung des Gebietes für die Vernetzung mit anderen Niedermoorgebieten und dem Austausch ihrer Lebensgemeinschaften nachhaltig zu sichern.
- naturschutzfachliche Ziele mit dem Ziel der Erholungsnutzung in Einklang zu bringen (räumliche Trennung).

Durch die Maßnahmen J-175-E-5, J-175-E-6, J-195-E-1 soll die Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen erzielt werden. Aus Acker, Grünlandbrache, Gras – und Staudenfluren sowie eines Grünweges soll durch Umbruch, Abtransport der Wurzelsoden und Ansaat von autochthonem Saatgut, durch Heublumenauftrag die Entwicklung magerer Krautsäume und artenreicher Feucht-und Frischwiesen erzielt werden sowie die Neuanlage einer eschenreichen Baum- und Strauchpflanzung mit naturnahem Krautsaum (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“, Anhang 5 vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH).

Die Maßnahmen bedürfen einer Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 Nr. 7 der LSG-VO „Notzinger Weiher und Umgebung“. Denn trotz der Verwendung von authochthonem Material bei Pflanzungen und Ansaaten, wird der Erlaubnistatbestand verwirklicht, denn es werden Pflanzen in das Schutzgebiet eingebracht. Auch die Umwandlung des Grünwegs in eine artenreiche Frischwiese durch Heublumenauftrag bedarf einer Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 der LSG-VO.

Gemäß § 6 Abs. 4 der LSG-VO „Notzinger Weiher und Umgebung“ konnte die Erlaubnis unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens unbeschadet anderer Rechtsvorschriften erteilt werden, denn die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind nicht geeignet, eine der in § 4 der LSG-VO genannten Wirkungen hervorzurufen. Sie verändern weder den Charakter des Gebiets noch laufen sie dem besonderen Schutzzweck des § 3 LSG-VO zuwider. Vielmehr unterstützt die Herstellung artenreicher Wiesen und magerer

Krautsäume den Schutzzweck des § 3 Nr. 2 der LSG-VO (Erhaltung der Reste der Niedermoorvegetation in Gestalt artenreicher Wiesen, mesophile Krautsäume). Auch die Neuanlage einer eschenreichen Baum- und Strauchpflanzung dient dem Schutzzweck des § 3 Nr. 2 der LSG-VO (Erhaltung von gewässerbegleitenden Gehölzbestand). Die Maßnahmen fördern den Schutzzweck durch die Sicherung von Vegetationsbeständen durch Erhalt bzw. Wiederherstellung (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“, vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

3.9.6.4 Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“

Innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ liegen ca. 102 ha Maßnahmeflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Hierfür konnte gem. § 5 Abs. 3 der LSG-VO eine Erlaubnis erteilt werden (A.IV.4.3.6 dieses Beschlusses).

Das Landschaftsschutzgebiet hat eine Größe von ca. 5.700 ha. Es liegt westlich des Flughafens. Flächenmäßiger Bestandteil des Schutzgebiets ist das Europäische Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“. Zweck der Verordnung vom 20.10.1994 ist es gem. § 3 der LSG-VO „Freisinger Moos und Echinger Gfild“:

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und wiederherzustellen, insbesondere die Niedermoorflächen mit ihren Pfeifengrasstreuwiesen, Feuchtwiesen, sonstigen Wiesen, Röhrichten, Quellbächen, Gebüschen, Erlenbruchwäldern und Waldinseln, die Restbestände des Lohwaldgürtels sowie die der Münchner Heide, mit ihren artenreichen Mager- und Trockenrasen, als Lebensräume einer vielfältigen Pflanzen- und Tierwelt zu sichern und zu entwickeln sowie das Vorfeld der Naturschutzgebiete „Garchinger Heide" und „Echinqer Lohe" von negativen Einflüssen zu schützen,

- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes zu bewahren, insbesondere die charakteristische Niedermoorlandschaft mit ihren Flachmoorresten, ehemaligen Torfstichen und Moosbächen, sowie die Wald- und Heideflächen der Schotterebene als typische Bestandteile einer naturnahen Kulturlandschaft zu erhalten und in ihrer Entwicklung zu fördern,

- die besondere Bedeutung des Gebietes für die Naherholung zu gewährleisten und den Erholungsverkehr zu ordnen und zu lenken, wobei die landwirtschaftlichen Belange angemessen zu berücksichtigen sind.

Durch die Maßnahmen J-160-E-2, J-160-E-4, J-160-E-5, J-160-E-6, J-160-E-7, J-160-E-8, J-160-E-9, J-160-E-10, J-160-E-11, J-160-E-12, J-160-E-15, J-160-E-16, J-160-E-17, J- 161-E-6, J-161-E-7, J-161-E-8, J-162-E-1, J-163-E-2, J-314-E-1 und J-315-E-2 soll die Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen, (z. B. durch Umwandlung von Acker, Intensivwiesen, Brennnesselbeständen, Neophyten- und Hochstaudenfluren in artenreiche Frisch- und Feuchtwiesen), Neuanlage von Geländemulden, naturnahe Umgestaltung von bestehenden Gräben, Entwicklung von Altgras- und Röhrichtflächen sowie die Entwicklung artenreicher Frisch- und Feuchtwiesen erzielt werden. Mittel sind Mahd, Entbuschung, Beseitigung bzw. Rücknahme von Gehölzen, Abtrag von nährstoffreichem Oberboden, Ansaat einer artenreichen Wiesenmischung aus autochthonem Saatgut (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Entbuschung, Beseitigung bzw. Rücknahme von Gehölzen, Abtransport von Wurzelsoden, Anlage von Abgrabungen bzw. Geländemulden Beseitigung und oder partielle Verfüllung von Gräben) bedürfen einer Erlaubnis nach § 5 Nr. 1d, Nr. 2 und Nr. 5 der LSG-VO.

Die Erlaubnis gem. § 5 Abs. 3 der LSG-VO konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens unbeschadet anderer Rechtsvorschriften erteilt werden, denn die Maßnahmen sind nicht geeignet, eine der in § 4 der LSG-VO genannten Wirkungen hervorzurufen. Sie verändern weder den Charakter des Gebiets noch laufen sie dem besonderen Schutzzweck des § 3 der LSG-VO zuwider. Im Gegenteil der Schutzzweck des § 3 der LSG-VO stellt nicht lediglich auf eine Erhaltung des Bestandes ab, sondern auch auf eine Wiederherstellung und Entwicklung. Die planfestgestellten Maßnahmen entsprechen den in § 3 der LSG-VO festgelegten Schutzzwecken. Sie lassen ausnahmslos eine deutliche Verbesserung des Bestandes der Lebensgemeinschaften des Landschaftsschutzgebiets „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ sowie der dort vorhandenen seltenen und gefährdeten Arten erwarten. Die Maßnahmen der landschaftpflegerischen Begleitplanung wirken sich auf den Schutzgegenstand und auf den Schutzzweck positiv aus: sie dienen der Sicherung, Wiederherstellung und Entwicklung des Lebensraums von Tieren und Pflanzen (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH, Anhang 7, Ornder 5/5 der Antragsunterlagen). Darüber hinaus stimmen die Maßnahmen mit dem Leitbild des Freisinger Moos überein. Dies ergibt sich aus dem „Leitfaden der Niedermoorrenaturierung“, in dem als Leitbild die Entwicklung von extensiv genutzten Streu- und Nasswiesen sowie Bruchwäldern bei lebenraumtypischen Wasser-

ständen, biotopverbessernde Maßnahmen durch partiellen Bodenabtrag sowie Offenhaltung der Landschaft dargestellt wird (vgl. „Ziele und Maßnahmen Freisinger Moos“ vom 13.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, J-001).

3.9.6.5 Landschaftsschutzgebiet „Isartal“

Innerhalb der Grenzen des Landschaftsschutzgebiets „Isartal“ liegen rund 4 ha Maßnahmeflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Für die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung konnte gem. § 5 Abs. 3 der LSG-VO eine Erlaubnis erteilt werden (A.IV.4.3.7 dieses Beschlusses).

Das Landschaftsschutzgebiet liegt außerhalb des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ in den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen, München, Freising und Erding. Es hat eine Größe von ca. 8.890 ha. Zweck des Landschaftsschutzgebiets „Isartal“ ist es nach § 3 der LSG-VO „Isartal“ vom 18.2.1986,

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten, insbesondere den Flusslauf der Isar samt Seitenbächen, Altwässern, Feuchtflächen, Auenbereichen und Quellaustritten sowie die Standortbedingungen für eine standortgerechte Auenvielfalt in flussbegleitenden Waldungen, Au- und Leitwäldern, auf Heideflächen und Streuwiesen, Schotterbänken und Kiesbrennen zu sichern,

- die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes zu bewahren, insbesondere den abwechslungsreichen Talraum der Isar mit Steilhängen und Leiten, den auf Teilstrecken einzigartigen Wildflusscharakter, die ausgedehnten Auenbereiche, die im Hangwald tiefeingeschnittenen Bachläufe sowie die typischen geologischen Gesteinsformationen zu erhalten,

- die besondere Bedeutung für die Erholung zu gewährleisten, insbesondere ein bevorzugtes Naherholungsgebiet und weitläufiges Wandergebiet zu sichern und den Erholungsverkehr zu ordnen und zu lenken.

Die Maßnahmen J-174-E-1, J-174-E-2, J-231-E-2 zielen auf den Erhalt der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch die Schaffung von Standortbedingungen für eine standortgerechte Artenvielfalt einmal durch die Umgestaltung des Pförreraugrabens sowie durch die Neuanlage einer Geländemulde mit Entwicklung einer Magerwiese und von Extensivgrünland (Neuanlage und Weiterentwicklung von Offenlandflächen) ab.

Für die Neuanlage von Geländemulden ist eine Erlaubnis nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 d und Nr. 2 der LSG-VO „Isartal“ erforderlich. Die Erlaubnis konnte gem. § 5 Abs. 3 der LSG-VO

erteilt werden, da durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen weder der Charakter des Gebiets verändert wird und die Maßnahmen mit dem besonderen Schutzzweck des Gebiets vereinbar sind. Vielmehr wirken diese Maßnahmen positiv auf den Erhalt der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch die Schaffung von Standortbedingungen einer standortgerechten Artenvielfalt und fördern die in § 3 der LSG-VO bestimmten Schutzzwecke der Verordnung (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen)

3.9.7 Sonstige Befreiungen und Ausnahmen

Auch in Bereichen des Landschaftsbestandteils „Moorwiesen östlich von Giggenhausen“ liegen planfestgestellte Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Im Rahmen der Umsetzung des planfestgestellten Gesamtvorhabens werden Eingriffe in den Landschaftsbestandteil „Lohwälder Schwaigerloh“ und die Wiesenbrüterschutzgebiete Marzling des LRA Freising und Langwiesen des LRA Erding erforderlich. Die erforderlichen Befreiungen von den einschlägigen Schutzverordnungen konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden. Durch diese Maßnahmen sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, es ist vielmehr davon auszugehen, dass die beabsichtigten ökologischen Wertsteigerungen eintreten, womit die Ziele der Schutzgebietsverordnungen insgesamt wesentlich unterstützt werden (vgl. auch „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

Für die Maßnahme der landschaftspflegerischen Begleitplanung J-172-E-1, die Abgrabungen im Bereich des Naturdenkmals „Moosgraben, Gde. Langenpreising“ zum Gegenstand hat, ist keine Befreiung erforderlich, da Konflikte mit der Schutzgebiets-VO gesichert ausgeschlossen werden können (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Auch für die planfestgestellten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung, die in den Wiesenbrüterschutzgebieten des Landkreises Erding „Langwiesen“ und „Kühtrat“ (im Bereich der Gemeinde Eitting), „Großenbach und Tratmoss“ (im Bereich der Gemeinden Berglern und Eitting), „Schlottwiesen“ (im Bereich der Gemeinde Berglern), sowie im Bereich des Landkreises Freising im Wiesenbrüterschutzgebiet „Marzling“ (im Bereich der Gemeinde Marzling) liegen, ist keine Befreiung erforderlich. Die FMG hat die

Vereinbarkeit der Maßnahmen mit den Schutzzwecken der Gebiete untersucht und bewertet (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen). Die Maßnahmen innerhalb der Wiesenbrüterschutzgebiete umfassen weit überwiegend die Umwandlung zu Offenlandflächen und Pflegemaßnahmen zur Entwicklung von mageren und artenreichen Frischwiesen, artenreichen Feuchtwiesen und für einzelne Vogelarten relevanten Kleinstrukturen. Da die planfestgestellten Maßnahmen wesentlich auf die Habitatansprüche von Offenlandbrütern ausgelegt sind und außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit stattfinden sollen, können sie daher als verträglich mit den Schutzzielen der Wiesenbrüterschutzgebiete angesehen werden. Darüber hinaus stellt die spätere für Wiesenbrüter optimierte Unterhaltspflege gegenüber der in diesem Gebiet sonst üblichen landwirtschaftlichen Bodennutzung eine erhebliche Verbesserung für die Wiesenbrüter dar.

3.9.7.1 Grundlagen und Methodik

In Gutachten „Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen – Zusammenfassende Aufstellung“ der Grünplan GmbH vom 22.02.2010 wird in den Anhängen 10 bis 12 auch die Vereinbarkeit der LBP-Maßnahmen mit den in der jeweiligen Verordnung festgelegten Schutzgebietszwecken bewertet und untersucht, ob die Maßnahmen gegen den Wortlaut des § 3 der Verordnung verstoßen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS 5 „Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen) wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgebiete und andere Ziele des Umweltschutzes ermittelt und bewertet. Ergänzend dazu hat die FMG ein Gutachten, das die Prüfung der Verträglichkeit der LBP-Kompensationsmaßnahmen mit den Zielen des Umweltschutzes bzw. den Schutzgütern des UVPG hinsichtlich der innerhalb von naturschutzrechtlich geschützten Gebieten vorgesehenen Maßnahmen zum Gegenstand hat vorgelegt („Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010, der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

In den genannten Gutachten und Erläuterungen wird dargelegt, inwiefern der jeweilige Schutzzweck bzw. die jeweilige schutzzweckrelevante Arten (-gruppe) und ihre Lebensräume durch die Maßnahmen gefördert werden, welche Handlungen als Bestandteil bzw.

Folge der LBP-Maßnahmenumsetzung – gegen die Verbote der Verordnung verstoßen und ob daraus folgend eine Befreiung /Erlaubnis von den Verboten der Verordnung zu erteilen ist.

Das Luftamt entscheidet auf dieser Grundlage sowie aufgrund der im Planfeststellungsverfahren angefallenen Stellungnahmen und Einwendungen.

Die erhobenen Einwände ergeben keine substanziellen Gesichtspunkte, die die fachlich zutreffenden und nachvollziehbaren Gutachten und Unterlagen der FMG in Frage stellen.

3.9.7.2 Befreiungen Landschaftsbestandteile und Wiesenbrütergebiete

3.9.7.2.1 Geschützter Landschaftsbestandteil „Moorwiesen östlich von Giggenhausen“

Der Landschaftsbestandteil „Moorwiesen östlich von Giggenhausen“ wird durch die landschaftspflegerische Maßnahme J-160-E-10 in Randbereichen berührt. Es konnte gemäß § 5 Abs. 1 der VO i. V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG von den Verboten des § 3 der Verordnung befreit werden (A.IV.4.3.8 dieses Beschlusses).

Die östlich von Giggenhausen in der Gemeinde Neufahrn bei Freising gelegenen Moorweisen mit regenerierten Torfstichen, Pfeifengrasstreuwiesen, Großseggenrieden bzw. seggen- und binsenreiche Nasswiesen werden als Landschaftsbestandteil durch die Verordnung des Landratsamtes Freising vom 17.05.1988 geschützt. Das Schutzgebiet liegt westlich des Flughafens und außerhalb des Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“. Es hat eine Größe von 3,23 ha.

§ 2 der Verordnung bestimmt, dass die Moorwiesen als Landschaftsbestandteil zu schützen sind:

- um einen noch verbliebenen Rest des ehemaligen Freisinger Mooses inmitten intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen zu sichern;
- um den für den Bestand und die Erhaltung der Pflanzen- und Tierwelt notwendigen Lebensraum zu bewahren;
- um als Teil miteinander in Verbindung stehender, wertvoller Lebensräume den Austausch der Lebensgemeinschaften untereinander zu sichern und
- um zur Belebung des Landschaftsbildes in diesem Raum beizutragen.

3.9.7.2.1.1 Darstellung der landschaftpflegerischen Begleitmaßnahmen

Durch die Maßnahme J-160-E-10 soll die Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen erzielt werden. Acker und Brennnesselfluren sollen in artenreiche Feuchtwiesen durch Umbruch, Abtransport der Wurzelsoden und Neuansaat mit artenreicher Wiesenmischung und 2-schürigen Mahd umgewandelt werden. Eine verbrachte Feuchtwiese soll durch 2-schürige Mahd und Röhrichtbestände sollen durch Mahd und Entbuschung aufgewertet werden (vgl. „Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen - Zusammenfassende Aufstellung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen).

Es liegt ein Verstoß gegen den Wortlaut des § 3 der Verordnung vor. Gemäß § 3 Abs. 2 ist es verboten, die Art der bisherigen Nutzung zu verändern (Nr. 1), die Bodenbestandteile abzubauen, Aufschüttungen, Ablagerungen, Grabungen vorzunehmen oder die Bodengestalt in sonstiger Weise zu verändern (Nr. 2), die Flächen umzubrechen oder anderweitig den Boden zu bearbeiten (Nr. 5), die Flächen öfter als einmal jährlich zu mähen (Nr. 6).

3.9.7.2.1.2 Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Antrag der FMG vom 17. März 2010 zielt auf eine Befreiung von der Verordnung des Landschaftsschutzgebiets „Moorwiesen östlich von Giggenhausen“ ab. In der Zusammenschau mit der Antragsbegründung (II. 5.3.8 S. 64) und den Unterlagen der Grünplan GmbH ist jedoch ersichtlich, dass hiermit der tatsächlich betroffene Landschaftsbestandteil gemeint ist. Darüber hinaus hat die FMG einen Antrag auf umfassende Planfeststellung gestellt.

Die Voraussetzungen der Befreiung nach § 5 Abs. 1 der Verordnung i. V. m § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG liegen vor. Eine Befreiung konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden.

Für das Vorhaben samt den Kompensationsmaßnahmen sprechen, wie unter C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses bereits dargestellt Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes von geschützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Die Genehmigung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zu-

sammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Auch die Umsetzung dieser konkreten Kompensationsmaßnahme erfolgt im öffentlichen Interesse, da sie zu einer ökologischen Verbesserung der Flächen führt.

Diese Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordern die Befreiung. Bei der Abwägung ist zu beachten, dass je gewichtiger die Naturschutzbelange sind und je stärker ihre Beeinträchtigung ist, desto größer muss auch das Gewicht des zur Befreiung anstehenden Vorhabens einschließlich seiner Erforderlichkeit sein.

Die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an dem beantragten Vorhaben und dem Eingriff in das Naturschutzgebiet fällt unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens zugunsten des Vorhabens aus. Bedeutsam hierfür ist, dass die Maßnahme den in § 2 der Verordnung festgelegten Schutzgebietszwecken entspricht. Durch die Maßnahme soll der Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt durch den Erhalt bzw. die Wiederherstellung von Feuchtwiesen bewahrt werden und die Sicherung des noch verbliebenen Freisinger Mooses durch Umwandlung und Weiterentwicklung erreicht werden; sie fördert damit den Schutzzweck des § 2 Nr. 1 und Nr. 2 der Verordnung. Hinzu kommen die für das Vorhaben sprechenden bedeutsamen öffentlichen Interessen.

Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen führen zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung der betroffenen Flächen. Daher ist ein Ausgleich oder Ersatz für die Beeinträchtigung nach § 67 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG nicht erforderlich (vgl. unter C.III.3.9.5.3.4 dieses Beschlusses).

3.9.7.2.1.3 Landschaftsbestandteil „Lohwälder Schwaigerloh“

Die VO des Landratsamtes Erding über den Schutz der Lohwälder Schwaigerloh in der Gemeinde Oberding als Landschaftsbestandteil vom 16.07.1996 umfasst acht Teilflächen mit einer Gesamtfläche von 6,36 ha. Es handelt sich insbesondere um eschen- und eichenreiche Feldgehölze und Hecken.

3.9.7.2.1.3.1 Darstellung der landschaftpflegerischen Begleitmaßnahmen

Im Rahmen der Umsetzung des Gesamtvorhabens sah die Planung in den Antragsunterlagen vom 24.08.2007 vor, dass ca. 1,44 ha des Lohwaldbestandes gerodet werden sollten (vgl. „Inanspruchnahme von Landschaftsbestandteil gem. Art. 12 BayNatSchG“ in „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 07.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Anhang 9 a Bl.2 und der Karte 9).

Nachdem das Landratsamt Erding in seiner ersten Stellungnahme eine stärkere Schonung der geschützten Lohwälder am geplanten Knoten Ost gefordert hatte, wurden nach Prüfung der FMG die daraus resultierenden Ergebnisse in der 1. Änderung des Plans vom 01.02.2010 umgesetzt. Diese betraf folgende Planwerke: Planung landseitige Straße, Planung Ver- und Entsorgung und Planänderung Landschaftspflegerischer Begleitplan.

Die Änderung der Planung im Bereich „Lohwald bei Schwaig“ durch die FMG erfolgte zum Zweck der naturschutzfachlichen Eingriffsminimierung. In der ursprünglichen Planung (Antrag 2007) war vorgesehen, 0,52 ha der Teilfläche a) (insgesamt 1,13 ha) des als Landschaftsbestandteil geschützten Lohwaldes zu roden. Nach Prüfung der Eingriffsminimierung konnten durch Änderung der Zufahrt zur Übergabestation, des Radwegs und der erdverlegten Leitungen sowie Anpassung der Geländeaufschüttungen Nr. 25 und 30 zwei Teilflächen von ca. 0,25 ha der Teilfläche a) des Landschaftsbestandteils Lohwälder Schwaigerloh erhalten werden. Die Rodungsfläche in der Teilfläche a) reduzierte sich auf 0,27 ha. Insgesamt wurde die Rodungsfläche im Landschaftsbestandteil Lohwälder Schwaigerloh auf 1,19 ha verringert (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010, der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen).

3.9.7.2.1.3.2 Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG

Durch die Anpassung der Einzelanträge Nr. A IX.9 (Naturschutz) der FMG vom 17.03.2010 wurden die naturschutzrechtlichen Anträge entsprechend ihrem Gewicht geordnet und dem aktuellen Sach- und Rechtsstand angepasst. Die im Antrag vom 24.08.2007 unter Nr. A XI. 9.1, 9.3 und 9.4 gestellten Anträge wurden unter den Nr. 9.7, 9.8 und 9.9 unverändert aufrecht erhalten. In diesen Anträgen ist eine Befreiung der noch bestehenden Beeinträchtigung von 1,19 ha nicht nochmals beantragt. Da die FMG jedoch einen umfassenden Antrag auf Feststellung der von ihr beantragten Pläne gestellt hat, gem. § 9 Abs. 1 LuftVG, umfasst die Planfeststellung daher im Wege der mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbundenen Ersetzungswirkung (§ 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) alle für den Naturschutz erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen.

Die erforderliche Befreiung gem. § 5 Abs. 1 der Verordnung i. V. m § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG konnte unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erteilt werden (A.IV.4.3.9 dieses Beschlusses). Denn die für das Vorhaben sprechenden Gründe erfordern die Befreiung. Die Realisierung des Vorhabens ist aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig (vgl. C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses). Der unver-

meidbare Flächenverlust im Bereich des geschützten Lohwaldes wird im landschaftspflegerischen Begleitplan durch entsprechende Maßnahmen vollständig kompensiert. Mit dem ersten Änderungsantrag vom 01.02.2010 hat die FMG die landschaftspflegerische Begleitplanung der Antragsunterlagen 2007 für die betroffenen Pläne zu den Folgemaßnahmen landseitigen Straßen (LA), Geländeaufschüttungen (GA) und Gewässerneuordnung (GNO) entsprechend angepasst.

3.9.7.2.2 Verordnung des Landratsamtes Freising über die Beschränkung des Betretungsrechts in den Wiesenbrütergebieten und Verordnung des Landratsamtes Erding über die Regelung des Betretens in den Wiesenbrütergebieten des Landkreises Erding

Die Vorhabensfläche überlappt sich innerhalb der Planfeststellungsgrenze in einem Umfang von ca. 30 ha mit einer Fläche des Wiesenbrütergebiets Marzling, das in der Verordnung des Landratsamtes Freising über die Beschränkung des Betretungsrechts in den Wiesenbrütergebieten des Landkreises Freising vom 28.3.1989 (Abl. LRA Freising Nr. 9 vom 06.04.1989) ausgewiesen ist. Außerhalb der Planfeststellungsgrenze beanspruchen Folgemaßnahmen (Wiederversickerungsanlage, Ableitungsgraben Nord, Feld- und Unterhaltungswege) ca. 11 ha dieses Wiesenbrütergebietes.

Das östliche Haupteinflugzeichen (HEZ 27) des Instrumentenlandesystems (ILS) für die 3. Start- und Landebahn wird außerhalb der der geplanten neuen Flughafengrenze östlich der ST 2580 (FTO) installiert. Einschließlich der notwendigen Zuwegung zu einem bereits vorhanden Feldweg nimmt das HEZ 27 eine Fläche von ca. 0,5 ha im Wiesenbrütergebiet Langwiesen in Anspruch, das in der Verordnung des Landratsamtes Erding über die Regelung des Betretens in Wiesenbrütergebieten des Landkreises Erding vom 15.12.1997 (Abl. LRA Freising Nr. 9 vom 06.04.1989) ausgewiesen ist.

Für die mit den genannten Anlagen verbunden Eingriffe kann nach den jeweiligen § 5 Abs. 1 der Verordnungen i.V. m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden (A.IV.4.3.10, A.IV.4.3.11 dieses Beschlusses), da die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohl notwendig ist. Es besteht ein öffentliches Interesse an dem Vorhaben (vgl. C.III.2 und C.III.3.9.2.4.1 dieses Beschlusses).

3.9.8 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gem. § 8 Abs.1 LuftVG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich daraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seine Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit als möglich vermieden werden (§§ 1 Satz 3, 3 Abs. 1 Nr. 8 Bundesbodenschutzgesetz –BBodSchG).

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Vorhaben der 3. Start- und Landebahn sprechenden Belange überwiegen. Im Rahmen der planerischen Abwägung kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege regelmäßig und so auch hier eine erhebliche Bedeutung zu, wobei ihnen durch den Gesetzgeber jedoch kein abstrakter Vorrang zuerkannt worden ist. Gesetzlich vorprogrammiert ist weder, welche Belange bei der Planung abwägungsrelevant sind noch mit welchem Gewicht sie zu bewerten sind. Vielmehr bleibt dem Luftamt vorbehalten unter Beachtung der materiellen Rechtslage die jeweils positiv und negativ betroffenen Belange zu ermitteln und mit dem Gewicht, das ihnen im Einzelfall zukommt, in die Abwägung einzustellen. Diesen Erfordernissen wird die beantragte Änderungsplanung gerecht:

Auf der Grundlage der vorgelegten Gutachten und Pläne, der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie eigener Ermittlungen des Luftamtes wurden die Umweltauswirkungen des im Laufe des Planfeststellungsverfahrens durch Planänderungen hinsichtlich seiner Umweltauswirkungen optimierten Vorhabens umfassend dargestellt und ermittelt (vgl. Umweltverträglichkeitsprüfung unter C II dieses Beschlusses). Die vorgelegten Unterlagen einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung geben Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten und zeigen die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht und auch wie diese Konflikte gelöst werden. Auf die Unterlagen wird verwiesen.

Die letztlich, trotz der planfestgestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen, lassen sich weder durch eine andere zumutbare Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die mit dem Vorhaben verbundenen verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wiegen jedoch auch angesichts der festgesetzten Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen nicht so schwer, dass sie dazu zwingen von dem bedeutenden Verkehrsvorhaben Abstand zu nehmen. Das Luftamt gibt nach Abwägung somit dem Vorhaben den Vorrang vor den Belangen von Natur und Landschaft.

3.9.9 Zulassung der Eingriffe in Natur und Landschaft

Grundlage für die Zulassung der mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft unter A.VI.3 dieses Beschlusses im Benehmen mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern sind §§ 14, 15, 16 und 17 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) i. V. m. Art. 8, 9, Art. 11 Abs. 1, Art. 43 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur (Bayerisches Naturschutzgesetz - BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBI. S. 82).

Die o.g. Gesetzesfassungen sind zu Grunde zu legen, da sie im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits in Kraft getreten sind.

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung sieht das folgende mehrstufige Entscheidungsprogramm vor:

– Nach dem allgemeinen Grundsatz in § 13 BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden (Satz 1) und nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (Satz 2).

– Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG handelt es sich bei Eingriffen in Natur und Landschaft um Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

– Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher des Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (Vermeidungsgebot). Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens oder die Prüfung von Standortalternativen, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG).

– Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes oder der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen gleichberechtigt nebeneinander (vgl. Gellermann, NVwZ 2010, 73, 76; Louis, NuR 2010, 77, 81). Ausgleichsmaßnahmen dienen dazu, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederherzustellen bzw. das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherzustellen oder neu zu gestalten (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Demgegenüber sind Ersatzmaßnahmen darauf gerichtet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherzustellen bzw. das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Mit § 15 Abs. 3 BNatSchG werden besondere Anforderungen bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgestellt. Aus § 15 Abs. 4 BNatSchG folgt, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern sind, was im Zulassungsbescheid festzusetzen ist.

– Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind demnach gegenüber der Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG vorrangig. Wird der Eingriff nach dieser Vorschrift zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

– Nach § 16 BNatSchG sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe durchgeführt worden sind, unter bestimmten Voraussetzungen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anzuerkennen.

Dieses Entscheidungsprogramm steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44.87, juris RdNr. 21). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Hiervon ausgehend bewirkt die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen unvermeidbare, erhebliche, aber genehmigungsfähige Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 i. V. m. § 15 Abs. 5 BNatSchG.

Das planfestgestellte Vorhaben bewirkt Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen (können). Das Vorhaben verursacht weiter Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen (können). Bei der Beurteilung, ob die Beeinträchtigungen erheblich sind, stellt das Luftamt auf der Grundlage der von der FMG vorgelegten Unterlagen, den hierzu erhobenen Einwendungen sowie den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden und der anerkannten Naturschutzvereinigungen auf die vorhabensspezifischen Auswirkungen ab und berücksichtigt die Bedeutung der beeinträchtigten Flächen für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und für das Landschaftsbild sowie die Dauer der Auswirkungen. Die festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar. Sie werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege weitgehend ausgeglichen; die verbleibenden, nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden von der FMG durch Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert. Insoweit erkennt das Luftamt auch die vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der FMG nach § 16 BNatSchG an. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Damit ist auch die Festsetzung einer Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG nicht geboten. Die Kompensation erfolgt durch die gleichartige oder gleichwertige Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum und die landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sichern darüber hinaus die Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und beachten die Anforderungen des Artenschutzes. Die Vorgaben des Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG a.F. sind im Rahmen der Eingriffsregelung nicht zu prüfen, da dieser durch die Neuregelung des BNatSchG und mangels entsprechender Vorgaben im BayNatSchG nicht mehr anwendbar ist. Insoweit wird auf die Ausführungen zum Artenschutz unter C.III.3.9.3 dieses Beschlusses verwiesen. Das den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen zugrunde liegende Kompensationskonzept zielt auf die naturschutzfachlich vorzugswürdige eingriffsnahe Kompensation unter besonderer Berücksichtigung der Weiterführung der bestehenden landschaftspflegerischen Flughafenrandzonenplanung sowie der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vgl. C.III.3.9.9.5.3 und C.III.3.9.9.5.4 dieses Beschlusses). Die planfestgestellten Maßnahmen beschränken sich bei der Inanspruchnahme hochwertiger land- und forstwirtschaftlicher Flächen (C.III.3.9.9.5.6 und C.III.3.9.9.5.7) sowie privaten Eigentums (C.III.3.9.9.5.8) auf das erforderliche Maß.

3.9.9.1 Beschreibung des Vorhabens

Für die Beschreibung des planfestgestellten Vorhabens einschließlich bauzeitlicher und betrieblicher Auswirkungen auf Natur und Landschaft wird auf C.II.2 dieses Beschlusses verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

3.9.9.1.1 Quantitative Beschreibung der Inanspruchnahme

Der der Eingriffsbewertung zugrunde zu legende Flächenbedarf der planfestgestellten Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen (Gewässerneuordnung, Leitungstrassen außerhalb der neuen Flughafengrenze, Straßen) liegt nach den Ermittlungen in der UVS und im Fachbeitrag Vegetation und Flora bei rd. 944 ha. Davon liegen rd. 871 ha außerhalb der heutigen Flughafengrenze. Hinzu kommen rd. 111 ha bauzeitlich bedingte Flächeninanspruchnahmen („Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 64, 85). Diese Zahlen umfassen sowohl bereits befestigte Flächen als auch Rest- und Zwickelflächen entlang von Straßen und Gewässern. Bei dem überwiegenden Teil dieser Flächen (ca. 75 %) handelt es sich um naturschutzfachlich wenig wertvolles Acker- oder Grünland. Von der Eingriffsfläche entfallen 12,81 ha auf nach § 30 BNatSchG/Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope (seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Sumpfwälder, Moore und Sümpfe, Magerrasen, Röhrichte, naturnahe Bereiche von Gewässern, Pfeifengraswiesen; vgl. „Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13 Abs. 1 BayNatSchG, Beantragung von Ausnahmen gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH) und rd. 64 ha auf nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 16 BayNatSchG gesetzlich geschützte Lebensstätten (Hecken, Feldgehölze und Gebüsche; vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007, fortgeschrieben 21.02.2010, der Grünplan GmbH in Ordner 5/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010; Anhang 9c). Die Projektfläche liegt vollständig innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes SPA DE 7637-471 Nördliches Erdinger Moos (kurz: VSG „Nördliches Erdinger Moos“). Die Gesamtversiegelung von Bodenflächen beträgt 344,68 ha. Die reine Neuversiegelung von Bodenflächen beträgt dabei 306,10 ha, im Übrigen sind die betroffenen Flächen bereits heute versiegelt (vgl. UVS Boden S. 10-79 ff.).

Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme betrifft folgende Biotop- bzw. Realnutzungstypen innerhalb und außerhalb der planfestgestellten Flughafengrenze:

Betroffener Biotop- bzw. Realnutzungstyp	Flächenverlust (ha) anlagenbedingt	bauzeitlicher Flächenbedarf (ha)	Summen in ha	Angabe in %
Wald	3,76	0,17	3,93	0,4
Feldgehölze, Hecken, Gebüsch	59,80	6,92	66,72	6,3
Still- und Kleingewässer	0,73	0,12	0,85	0,1
Bäche und Gräben	8,91	1,03	9,94	0,9
Feuchtbiotope	8,71	0,46	9,17	0,9
Magerbiotope	17,70	1,83	19,53	1,9
Hochstauden- und Ruderalfluren	50,18	7,33	57,51	5,5
Grünland einschl. Flughafenwiesen	390,82	46,17	436,99	41,4
Ackerland	338,19	31,27	369,46	35,0
Grünanlagen	2,49	0,82	3,31	0,3
vegetationslose Flächen	0,02	0,14	0,16	0,0
Verkehrsflächen, bebaute Flächen	62,47	15,02	77,49	7,3
Summen Flächeninanspruchnahme	**943,78**	**111,28**	**1055,06**	**100**

Flächeninanspruchnahme von Biotop- bzw. Realnutzungstypen (vgl. Fachbeitrag Vegetation und Flora, Kap. 8.1, Stand 24.08.2007; Tab. überarbeitet auf Stand der 1. Antragsänderung. Die weiteren Antragsänderungen haben insoweit keine Auswirkungen)

3.9.9.1.2 Vorzeitige Kompensation für die Herstellung der Hindernisfreiheit

Die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn im Norden und Osten des bestehenden Flughafengeländes erfordert zudem die Ergänzung der Hindernisfreiflächen für die neue Start- und Landebahn sowie die Beseitigung der bestehenden Hindernisse entsprechend den Richtlinien des früheren Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (jetzt: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb vom 02.11.2001 (NfL I 328/01).

In diesem Zusammenhang hat die FMG für die bei der Herstellung der Hindernisfreiheit zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bereits Kompensationsmaßnahmen in einem landschaftspflegerischen Begleitplan ermittelt („Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung, Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-030“ vom 22.01.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 47.2 der Antragsunterlagen, Anlage J) und zum Zweck der Konfliktbewältigung zur Planfeststellung beantragt. Nach der Konfliktanalyse und -bewertung werden durch die für die Herstellung der Hindernisfreiheit notwendige dauerhafte Beschränkung bestehender Gehölzstrukturen in ihrer maximal zulässigen Gesamthöhe insgesamt 0,715 ha Biotopflächen beeinträchtigt. Es handelt sich um Gehölzufersäume und sonstige Gehölzbestände im Bereich der Ortslage Attaching. Diesen zu erwartenden Eingriffen sind die landschaftspflegerischen Maßnahmen J-230-A-1 und J-231-E-2 zugeordnet. Im Rahmen der umfassenden Konfliktbewältigung werden diese Maßnahmen bereits jetzt vom Luftamt planfestgestellt, auch wenn die der beantragten landschaftspflegerischen Kompensation vorausgehenden Eingriffe erst auf der Grundlage der nachfolgenden luftrechtlichen Genehmigung zugelassen werden. Dies entspricht dem Gedanken der Problembewältigung auf der ehest möglichen Entscheidungsstufe ebenso wie der Möglichkeit, ein Ökokonto einzurichten.

Die luftrechtliche Genehmigung des Verkehrsflughafens München ist nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens an diesen Planfeststellungsbeschluss anzupassen (§ 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG). Dafür ist nicht das Luftamt als Planfeststellungsbehörde, sondern die Genehmigungsbehörde (§ 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 Halbsatz 2 ZustVVerk) zuständig. Mit der Genehmigung wird nach § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der (geänderte) Ausbauplan festgelegt; damit geht die Entscheidung über die Änderung des Bauschutzbereiches für den Verkehrsflughafens München einher, § 12 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG. Bauschutzbereich und Hindernisfreiflächen im Sinne der o.g. Richtlinien wiederum sind maßgeblich für die Herstellung der erforderlichen Hindernisfreiheit. Im Ordner 47.1 der Antragsunterlagen sind die planlichen Darstellungen für die Hindernisfreiheit anhand des in § 40 Abs. 1 Nr. 6 und Nr. 7 LuftVZO geforderten Kartenmaterials dargestellt, ferner in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung die Luftfahrthindernisse nach §§ 12, 15 LuftVG und zusätzlich in der Anlage 2 die bestehenden Luftfahrthindernisse nach der o.g. Richtlinie. Dabei ergibt sich, dass die Herstellung der Hindernisfreiheit zu Eingriffen (an Bäumen) im Sinn von §§ 12, 15 LuftVG führen wird.

Da dies gleichzeitig das Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG bedeutet, hat die FMG insoweit ein abschließendes Kompensationskonzept erarbeitet und den landschaftspflegerischen Begleitplan „Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung, Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen

Begleitplan, J-030“ vorgelegt. Darin werden nicht nur die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen dargestellt, sondern auch ein Kompensationsbedarf ermittelt. Bei den in Zukunft zu beeinträchtigenden Vegetationseinheiten handelt es sich um einen Schwarz-Erlen-Eschen-Auwald, einen reliktischen Auwald, Gewässerbegleitgehölze, Hecken und nicht schutzwürdige Gebüsche, schutzwürdige Baumgruppen sowie Einzelbäume östlich und südlich von Attaching. Die schutzgutbezogene Konfliktermittlung für die Hindernisbeseitigung kommt zu dem Ergebnis, dass auf 0,715 ha erhebliche Beeinträchtigungen der Biotop- und Landschaftsbildfunktion erfolgen werden. Gemäß dem schutzgutbezogenen Ansatz der angewendeten Methode der Eingriffsbeurteilung werden 0,49 ha Kompensationsflächen benötigt. Neben einer 0,32 ha großen vorhabensnahen Ausgleichsfläche am Ortsrand Attaching (Maßnahme J-230-A-1) erfolgt eine weitere, 0,17 ha umfassende Ersatzmaßnahme in den Isarauen (Maßnahme J-231-E-2).

Durch diese landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, insbesondere durch eine Beschränkung der Fäll- und Baumpflegearbeiten auf den Zeitraum 1. Oktober bis 28. Februar (Maßnahme V-1), wird den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach Prüfung des Luftamtes in gebotenem Maße Rechnung getragen. Die Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden. Artenschutzrechtliche Tatbestände werden vermieden („Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung, Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-030“ vom 22.01.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 47.2 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 22 ff.). Die durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelösten Folgen können somit bewältigt werden.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 100089, S. 4) vorträgt, dass mit den Rodungen/Kappungen auch Eingriffe in amtlich kartierte Biotope sowie den Lebensraum von Vögeln und Fledermäusen verbunden seien, die durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht ausgeglichen oder ersetzt würden, folgt das Luftamt dem nicht. Mit dem – nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen – Eingriff werden die betroffenen Biotope Gehölzufersaum an der Goldach (Biotop Nr. 7636-0168) und Hecken (Biotop Nr. 7636-170) entgegen dem Vortrag des Bund Naturschutz nicht beseitigt, vielmehr erfolgt lediglich eine mittlere bis starke Beeinträchtigung der Lebensraumfunktionen der Gehölze. Diese sind nach den Ergebnissen der faunistischen Bewertung ("Herstellung der Hindernisfreiheit in den An-/Abflugkorridoren der 3. Start- und Landebahn, Vorprüfung rechtlicher Artenschutz und europäischer Gebietsschutz" vom 22.01.2010 der FMG in Ordner 47.2. der Antragsunterlagen, Anlage J) für Vögel und Fledermäuse nur von sehr geringer bis geringer Bedeutung. Eine erhebliche Beeinträchti-

gung des Schutzgutes Tiere (Vögel und Fledermäuse) erfolgt nicht. Die auf das Fließgewässer bezogenen Funktionen bleiben unberührt. Die unvermeidbaren Eingriffe, die erst durch die Genehmigungsänderung zugelassen werden, werden durch die vorgesehenen Maßnahmen ausgeglichen (J-230-A-1) bzw. ersetzt (J-231-E-2). Ein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen ist nicht möglich, weil insoweit keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen. Die Kompensation erfolgt hier durch Ersatz in den Isarauen.

Die hier beschriebenen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP „Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung“ werden im Folgenden nicht weiter betrachtet.

3.9.9.2 Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung

Das planfestgestellte Vorhaben mit seinem Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung trägt den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 Rechnung.

Insbesondere werden die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft auf das unvermeidbare Maß beschränkt und ökologisch besonders sensible Bereiche soweit wie möglich geschont. Dazu setzt die landschaftspflegerische Begleitplanung konzeptionell auf dem bestehenden, planfestgestellten Zonenkonzept des Flughafens (Zone I bis III, Grünplan 1979) auf, aktualisiert die Grün- und Freiflächenplanung und passt sie in geeigneter Weise den geänderten Rahmenbedingungen an (Maßgabe Nr. II 4.1). Die verbleibenden, unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden fachlich ermittelt und bewertet. Sie werden durch die planfestgestellten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans vollständig ausgeglichen oder ersetzt. Die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beruhen auf einer mit den Naturschutzbehörden abgestimmten, detaillierten schutzgutbezogenen Eingriffs- und Ausgleichsbilanz. Der landschaftspflegerische Begleitplan umfasst vier einzelne, auf Haupt- und Folgemaßnahmen abgestimmte Begleitpläne und ist abschließend bilanziert. Der Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist anhand eines Kompensationsmodells errechnet. Die Maßnahmen sind mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt. Ihrer Festsetzung widersprechende Umstände aufgrund von fachlichen Stellungnahmen wurden ausgeräumt. Sie greifen möglichst nicht auf hochwertige land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen zu (Maßgaben Nr. II 3.1, 4.2). Alle Anforderungen, die sich aus dem europäischen Naturschutzrecht ergeben, werden berücksichtigt. Die FMG hat Verträglichkeitsprüfungen für Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten vorgelegt und entsprechend der sich im Laufe des Verfahrens ändernden gesetzlichen Vorgaben aktualisiert,

soweit eine erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten durch das Vorhaben im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht schon auf der Grundlage einer Verträglichkeitsabschätzung eindeutig ausgeschlossen werden konnte (Maßgabe Nr. II 4.3). Die FMG hat im gesetzlich geforderten Umfang eine qualifizierte Untersuchung der durch das Vorhaben betroffenen besonders und streng geschützten Arten vorgelegt (Maßgabe Nr. II 4.4). Diese Unterlagen wurden von den Fachbehörden geprüft und ihr Ergebnis – bis auf in Einzelfällen geringfügig abweichende Bewertungen durch die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern – bestätigt.

Im Übrigen wird auf C.II.1.2 sowie C.III.3.9.9.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

3.9.9.3 Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Anforderungen des in § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebotes. Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben weder anlage-, bau- noch betriebsbedingt mehr beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele notwendig ist.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1992, Az. 4 A 4/92, juris RdNr. 46) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Dabei verlangt das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht, erforderliche Vorhaben gänzlich zu unterlassen oder an anderer Stelle auszuführen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33/02, juris RdNr. 47). Vermeidbar sind Beeinträchtigungen nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG erst dann, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen.

Das ist nach Prüfung des Luftamtes nicht der Fall. Zumutbare Planungsalternativen, die den mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen könnten, bestehen nicht (vgl. hierzu C.III.3.1 dieses Beschlusses). Die Planung trägt – wie nachfolgend im Einzelnen dargestellt – dem Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebot Rechnung.

3.9.9.3.1 Reduzierung des Vorhabens gegenüber Raumordnungsverfahren

Den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 sowie den in der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragenen weiteren Anregungen zur Minimierung wurde nachgegangen; soweit Möglichkeiten zur Minimierung tatsächlich vorhanden waren, sind diese ausgeschöpft worden. Hierzu gehören insbesondere Anpassungen des Vorhabens und der zu überbauenden Flächen.

Entsprechend den Maßgaben Nr. II 2.1, Nr. II 2.2, Nr. II 3.1, Nr. II 3.3 und Nr. II 4.1 der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 wurde die Fläche für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München innerhalb des Flughafenzaunes im Wege der Detailplanung u. a. durch den Verzicht auf den westlichen Perimeter-Rollweg von 970 ha auf 648 ha reduziert (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 2, Beschreibung des Vorhabens“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen, S. 2 ff.; Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn“ und Erläuterung vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 135, 144). Eine weitere Reduzierung der Flughafenfläche ist aufgrund der erforderlichen Größe der ILS-Schutzzonen sowie der Sicherheitsabstände zu Flugbetriebsflächen nicht möglich, ohne gravierende Betriebsbeschränkungen zu verursachen (vgl. „Erläuterungsbericht Technische Planung Luftseite“ vom 20.08.2007 der Dorsch Consult Airports GmbH in Ordner 2 der Antragsunterlagen, S. 97 ff.). Damit wird der Eingriff in den regionalen Grünzug „Erdinger Moos/Grüngürtel Flughafen München“ soweit wie möglich minimiert. Auch die weiteren Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Minimierung werden – soweit möglich – umgesetzt (vgl. C.II.1.2 dieses Beschlusses).

3.9.9.3.2 Reduzierung des Vorhabens durch die erste Antragsänderung

Mit dem ersten Änderungsantrag vom 01.02.2010 (vgl. Antrag und Erläuterung vom 01.02.2010 der FMG, Ordner 2/2 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010) hat die FMG weiter den durch die vorhabensbedingte Verlegung der Kreisstraße ED 5 am Knoten Ost erfolgenden Eingriff in den Lohwald Schwaigerloh um 0,25 ha minimiert (vgl. Ordner 1/2 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterung, S. 7). Insoweit wird dem Vorbringen der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 18) Rechnung getragen.

3.9.9.3.3 Planfestgestellte Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen

Darüber hinaus hat die von der FMG vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung die Möglichkeit von Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen umfassend geprüft. Auf dieser Grundlage werden die nachfolgend aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen planfestgestellt:

- F-V-3, Bauzeitliche Vorkehrungen zum Schutz von Apium repens vor baubedingten Sedimenteinträgen (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-4, Entnahme, Zwischenlagerung und Verpflanzung des Bestandes von Apium repens (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-5, Entnahme, Zwischenlagerung und Wiederausbringung von Pflanzenteilen betroffener Exemplare von Gladiolus palustris (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-6, Samen-/Vegetationssodengewinnung und Wiederausbringung von Linum perenne, Karlszepter, (Iris variegata, bei Bedarf) (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den nationalen Artenschutz)
- F-V-7, Abriss von Gebäuden mit Quartiereigenschaften für Fledermäuse oder Vögel außerhalb der Wochenstuben- bzw. Brutzeiten (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-8, Fang und Verbringung des Bibers (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-9, Entnahme und Verpflanzung von Sanguisorba officinalis mit Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-10, Zurückschneiden/Rodung aller Gehölze ausschließlich in den Wintermonaten (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)
- F-V-11, Maßnahmen bei der Baufeldfreimachung und wiederkehrende Maßnahmen im Baufeldbereich (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)

– F-V-12, Zeitbeschränkung bei der Durchführung besonders störungsintensiver Arbeiten in Bereichen mit schutzwürdigen Wiesenbrüterbeständen (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)

– F-V-14, Materialtransporte zu den GA Hallbergmoos auf der Zaunstraße der Südbahn mit höherem LKW-Aufkommen ausschließlich außerhalb der Brutzeiten von großem Brachvogel und Grauammer (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Artenschutz)

– F-V-15, Regelmäßige, dem Vegetationsbestand angepasste Mahd (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Gebietsschutz)

– F-V-16, Regelmäßige, dem Vegetationsbestand angepasste Mahd (Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahme für den europäischen Gebietsschutz).

Zudem wird vom Luftamt in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern die Maßnahme F-V-Z-1 (Zwischenhälterung der Zauneidechse) als weitere Vermeidungsmaßnahme durch Roteintrag planfestgestellt (vgl. hierzu C.III.3.9.3.4.2.13/C.III.3.9.3.5.4.3.8 dieses Beschlusses).

Darüber hinaus werden die Vermeidungsmaßnahmen J-211-V-1, J-211-V-8, J-211-V-11 (LBP Gewässerneuordnung), J-221-V-1, J-222-V-2, J-223-V-3, J-225-V-4, J-226-V-5 (LBP Landseitige Straßen), J-306-V-1, J-306-V-2, J-306-V-3, J-306-V-4, J-307-V-1, J-307-V-2, J-307-V-3, J-308-V-1, J-308-V-2, J-309-V-1, J-312-V-1, J-312-V-2, J-312-V-3, J-312-V-4, J-312-V-5, J-312-V-6, J-312-V-7 und J-312-V-8 (LBP Geländeaufschüttungen) planfestgestellt. Auf deren Grundlage werden Beeinträchtigungen von Vegetationsbeständen und Gewässern während der Bauphase durch die Aufstellung von Schutzzäunen weitgehend vermieden.

Für weitere Angaben zu den planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen zum Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensstätten sowie zum Schutzgut Tiere und ihre Lebensstätten siehe C.III.3.9.9.4.2.5.3 und C.III.3.9.9.4.2.6.3 dieses Beschlusses.

3.9.9.3.4 Weitere Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen

Teilweise hat sich bei der Entscheidung über das Vorhaben weiterer Minimierungsbedarf - insbesondere verbunden mit Anforderungen an den Gebiets- und/oder Artenschutz - gezeigt; diesem trägt das Luftamt durch Festsetzung entsprechender Nebenbestimmungen bzw. durch Roteinträge in Maßnahmeblätter der FMG Rechnung. Zur Begründung wird

insoweit insbesondere auf die Ausführungen unter C.III.3.9.2 sowie C.III.3.9.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Nebenbestimmungen A.VIII.6.1.5 und A.VIII.6.1.6 begründen sich wie folgt:

Bei der Herstellung von Geländemulden als artspezifische landschaftspflegerische Maßnahmen für Wiesenbrüter fallen insgesamt ca. 142.000 m³ Bodenmaterial an. Hiervon entfallen ca. 41.500 m³ auf die Verwendungsklasse I, die außerhalb des Bereiches geogener Arsenvorkommen verwendet werden kann, und ca. 9.500 m³ auf die Verwendungsklasse IV, die extern entsorgt werden muss. Die verbleibenden ca. 91.000 m³ Material der Verwendungsklassen II und III sind für eine Aufbringung auf landwirtschaftliche Flächen innerhalb des Bereiches geogener Arsenvorkommen (vgl. Abb. 3-1, R & H Umwelt GmbH, Nürnberg vom 10.12.2010: Bodenmanagement bei der Umsetzung artspezifischer Kompensationsleistungen, S. 25) geeignet und sollen zur Verwertung an private Abnehmer abgegeben werden.

Durch die Nebenbestimmungen A.VIII.6.1.5 und A.VIII.6.1.6 ist sichergestellt, dass eine Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch die Aufbringung vermieden wird. Auf den in A.VIII.6.1.5 genannten unter Schutz gestellten Flächen, die kleinflächig bzw. besonders empfindlich oder hochwertig sind, ist eine Aufbringung nicht zulässig. Im Übrigen ist durch eine Einzelfallprüfung unter Beteiligung der Ökologischen Baubegleitung sowie unter Einbindung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde sicherzustellen, dass ökologisch hochwertige Flächen, insbes. gesetzlich geschützte Biotope, nicht beeinträchtigt werden.

Die FMG hat der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern hierzu ein Konzept vorzulegen und mit ihr abzustimmen, in dem die Suchräume für die Aufbringung präzisiert und die Steuerung und Überwachung der Vorgaben konkret festgelegt wird. Die von der FMG mit Datum vom 14.12.2010 vorgelegte Unterlage („Bodenmanagement bei der Umsetzung artspezifischer Kompensationsleistungen“ vom 10.12.2010 der R & H Umwelt GmbH, S. 25) ist als Grundlage für die Entwicklung des Konzepts grundsätzlich fachlich geeignet. Abweichend von der kartographischen Übersicht (Anlage 1, Karte Nr. 7111, M 1 : 25.000) sind jedoch folgende Bereiche nicht für eine Aufbringung geeignet: nördlich der BAB A 92, zwischen BAB A 92 und Isar-Auwald, FS-Lerchenfeld bis Hirschau und von Hirschau bis Gaden (die Flächen in unmittelbarer Umgebung von Gaden erscheinen als geeignet), im Radius von etwa 500 m um das NSG Oberdinger Moos, zwischen S-Bahn München-Flughafen (im Osten), Isarauwald (im Westen) und BAB A 92 im Norden sowie die Bereiche westlich von Hallbergmoos und nördlich der FS 12.

Eine Abgabe an einen privaten Abnehmer kann erfolgen, nachdem dieser der FMG die vorgesehenen Aufbringungsflächen mitgeteilt hat und diese Flächen nach fachlicher Vor-Prüfung durch die ÖBB und nach Zustimmung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde für einen Bodenauftrag freigegeben wurden. Der Abnehmer muss schriftlich erklären, dass das Material nur auf der freigegebenen Fläche aufgebracht wird. Die fachgerechte Umsetzung dieses Konzeptes wird durch die ÖBB sichergestellt. Dabei ist die zuständige untere Naturschutzbehörde mit prüffähigen Unterlagen der ÖBB in effektiver Weise zu beteiligen.

Im Rahmen der Umsetzung der artspezifischen Kompensationsmaßnahmen fallen ca. 7.000 m³ Torf der Verwendungsklasse I an. Bei diesem Torf handelt es sich vor allem um zersetzten Niedermoortorf, der vorrangig für Wiedervernässungsmaßnahmen in Mooren Verwendung finden soll. Die anfallenden Torfe weisen hohe Nährstoffgehalte auf und können daher nicht für Maßnahmen in nährstoffarmen Systemen verwendet werden, die Verwendung bei Vernässungsmaßnahmen in degradierten Mooren ist jedoch wünschenswert. Auf diese Weise kann ein großer Teil des Torfes unter Luftabschluss gebracht werden und damit vorerst klimaneutral bleiben. Eine konkrete Vorgabe im Beschluss hierzu war jedoch nicht möglich, da die Vorgehensweise je nach Anfall und Bedarf flexibel in Absprache mit der FMG geregelt werden muss. Die FMG teilt der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern mit einer Vorlaufzeit von 2 Monaten mit, wann welche Torfmengen anfallen, damit diese den Bedarf an Torfen für Projekte des Naturschutzes ermitteln kann.

Im Übrigen werden unter anderem zur Sicherung des Kompensationskonzeptes bzw. zur angemessenen Beteiligung der FMG an den von ihr verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft Nebenbestimmungen unter A.VIII.6.2 - 5 verfügt. Mit diesen Nebenbestimmungen werden insbesondere folgende konkreten Ziele verfolgt:

– Es ist sicherzustellen, dass die nachteiligen Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens möglichst frühzeitig gering gehalten oder kompensiert werden. Dem wird durch unverzügliche Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen Rechnung getragen. In einigen Fällen ist dies nicht möglich, da vorlaufend zur Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen erst Vorhabensteile realisiert werden müssen.

– Um sicherzustellen, dass die planfestgestellten und verfügten landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs-, Minimierungs-, artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen, allgemeine naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Kohärenzsicherungsmaßnahmen) entsprechend der guten fachlichen Praxis und des Standes der Technik umgesetzt werden, sind sie mit der höheren Natur-

schutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern abzustimmen. Die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern ist die für das Management der Natura 2000-Gebiete im Vorhabensumfeld zuständige Behörde.

– Die auferlegte Beachtung der genannten Regelwerke dient der Definition des Stands der Technik und der guten fachlichen Praxis.

– Durch die Einrichtung der ÖBB wird die dem Stand der Technik und der guten fachlichen Praxis entsprechende Umsetzung der umweltschützenden Vorschriften und der in diesem Beschluss planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie verfügten Nebenbestimmungen sichergestellt. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist die ÖBB mit ausreichendem fachlich geeignetem Personal sowie Sachausstattung einzurichten.

– Da das planfestgestellte Vorhaben auf Dauer angelegt ist, war auch die dauerhafte Funktionsfähigkeit der die Natur schützenden Maßnahmen sicherzustellen.

– Es soll auch ein Schutz während der Bauzeit gewährleistet werden.

– Bis zur Funktionsfähigkeit der einzelnen planfestgestellten und verfügten landschaftspflegerischen Maßnahmen soll durch ein geeignetes Steuerungssystem die Zielerreichung dokumentiert und ggf. durchgesetzt werden.

3.9.9.3.5 Vorlaufende landschaftspflegerische Maßnahmen

Schließlich ist ein Teil der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen mit Relevanz für den europäischen/nationalen Artenschutz und/oder den europäischen Gebietsschutz bereits vor dem Eingriff bzw. dem Verlust der Brutreviere durchzuführen, um die benötigten Lebensräume für die betroffenen Arten rechtzeitig zur Verfügung zu stellen. In den Maßnahmenblättern sind für diese Maßnahmen Durchführungszeitpunkte vorgeschrieben, deren Einhaltung geeignet ist, die ökologische Funktion trotz Realisierung des Vorhabens durchgängig zu gewährleisten. Teilweise sind diese Maßnahmen bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung abgeschlossen worden (vgl. „Vermeidungsmaßnahmen/Baulogistikkonzept - Zusammenfassende Betrachtung, Erläuterungen und Pläne zu Aufklärungsschreiben der Regierung von Oberbayern vom 21.05.2010“ vom 25.06.2010 der Dorsch Consult Airports GmbH und der Grünplan GmbH; „Schreiben zu Wiesenknopfpflanzen“ vom 03.03.2011 der FMG).

3.9.9.3.5.1 Maßnahmen für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling

J-166-A-4 (Ansalbung von Großem Wiesenknopf):

Die Maßnahme (Ansalbung der Wirtspflanze Großer Wiesenknopf) ist bereits seit März 2008 auf der bestehenden Ausgleichsfläche der FMG durchgeführt. Noch nicht durchgeführt ist die Vermeidungsmaßnahme F-V-9 der Verbringung des Bestandes des Großen Wiesenknopfes im Bereich des Vorkommens des Schmetterlings aus dem zu überbauenden Abschnitt des Abfanggrabens Ost auf die Maßnahmenfläche.

J-167-E-1 (Neuanlage von Feuchtbiotopen am Ersten Graben):

Die artspezifische Maßnahme für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Pflanzung von Topfpflanzen des Großen Wiesenknopf) wurde auf einer Teilfläche der Maßnahme, auf Flurnr. 2409 der Gmkg. Eitting, im August 2010 bereits durchgeführt. Die übrigen Teilflächen der Maßnahme, Flurnrn. 2412/4 und 2419, Gmkg. Eitting, haben für den Gebiets- und Artenschutz der Vogelarten Feldlerche, Kiebitz und Wiesenschafstelze Bedeutung. Die Maßnahme ist insoweit ebenfalls bereits durchgeführt bzw. in Umsetzung.

J-185-A-1 (Umgestaltung Hechtenbach):

Die Maßnahme ist in Teilbereichen bereits umgesetzt bzw. in Umsetzung. Beginn der Umsetzung der verbleibenden Teilbereiche spätestens mit Baubeginn. Die artspezifische Maßnahme für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Pflanzung von Topfpflanzen des Großen Wiesenknopf) wurde auf einer Teilfläche des Grundstückes Flurnr. 2019/5 der Gmkg. Berglern im August 2010 durchgeführt.

J-313-E-1 (Weiterentwicklung von Feuchtwiesen):

Die Maßnahmen sind bereits durchgeführt bzw. in Umsetzung. Die artspezifische Maßnahme für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Ansalbung der Wirtspflanze Großer Wiesenknopf) ist bereits seit März 2008 auf der Flnr. 2254 der Gmkg. Berglern durchgeführt.

Soweit der Bund Naturschutz (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München, vom 31.01.2011, erfasst als Nr. 160027, S. 12) vorträgt, dass ein Ausgleich für den anspruchsvollen Falter insbesondere auch durch diese Maßnahmen im geforderten Umfang und in der geforderten Sicherheit nicht möglich sei, liegen dem unzutreffende fachliche Annahmen zu Grunde. Gemäß saP ist es erforderlich, den projektbedingten Verlust von zwei kleineren Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings durch Neuschaffung entsprechender Habitate zu kompensieren. Die Umsetzung der Maßnahmen ist dabei so zu terminieren, dass deren Wirksamkeit zu Baubeginn absehbar ist; vitale Falter-Bestände bereits zu diesem Zeitpunkt sind nicht gefordert (vgl. „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ fortgeschriebene Fassung vom

22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 118 f.). Die Maßnahmen J-166-A-4, J-167-E-1, J-185-A-1 und J-313-E-1 befinden sich innerhalb des möglichen Aktionsradius von aktuellen Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und können damit von Individuen der Art besiedelt werden.

Die Besiedelung der Fläche J-166-A-4 wird durch die gezielte Ansiedelung von adulten Tieren und durch das Auspflanzen von Wirtspflanzen mit den darauf abgelegten Eiern der Art sichergestellt.

3.9.9.3.5.2 Maßnahmen für die Vogel-Azurjungfer

J-168-A-9 (Umgestaltung Schwarzgraben; im Zusammenhang mit Maßnahme J-168-A-11):

Die Maßnahmenfläche befindet sich östlich des 7-Tagwerksgraben und wurde bereits im Herbst 2009 durchgeführt.

J-182-A-2:

Die artspezifischen Maßnahmen für die Vogel-Azurjungfer wurden auf einer Teilfläche der Maßnahme, auf Flurnr. 2759, Gmkg. Eitting, bereits im Frühjahr 2010 durchgeführt.

3.9.9.3.5.3 Maßnahmen für die Zauneidechse

J-181-E-4, F-V-Z-1 (Zwischenhälterungsfläche für Zauneidechsen):

Im Rahmen der Maßnahme F-V-Z-1 werden Zauneidechsen vor Baubeginn aus den zur Überbauung vorgesehenen Bereichen abgefangen und auf einer geeigneten Fläche (J-181-E-4) bis zu ihrer Wiederausbringung auf die neu hergestellten Habitatflächen zwischengehältert. Diese Maßnahmenfläche wird durch die Anlage zusätzlicher Habitatstrukturen durch das Liegenlassen von Gehölzschnittgut sowie die Anlage von Sonn-, Eiablage-, Versteck- und Überwinterungsplätzen so bald wie möglich hergestellt.

3.9.9.3.5.4 Maßnahmen für die Umpflanzung von Kriechendem Sellerie

Ein Teil der im Zuge der Unterdükerung des Keckeisgrenzgrabens zu entfernenden Pflanzen wird unter Berücksichtigung der im Maßnahmenblatt F-V-4 festgelegten Vorgaben in die vor Baubeginn hergestellten Maßnahmenflächen J-166-A-1 und J-185-A-1 eingebracht.

Soweit der Bund Naturschutz (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München, vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 109 und S. 149) vorträgt, dass der Ausgleich der Art aufgrund ungeeigneter Ausgleichsflächen nicht möglich sei, folgt das Luftamt dem nicht. Insbesondere die Maßnahmenfläche J-166-A-1 eignet sich zum einen durch die natürlichen Standorteigenschaften (geringmächtige Ablagerungen von organischen Böden, Verfügbarkeit von nährstoffarmem, kalkhaltigen Grundwasser) aber auch auf Grund der technischen Absicherung der hydrologischen Bedingungen in der Maßnahmenfläche durch die künstliche Einleitung von geeignetem Wasser in erforderlicher Menge (vgl. F-V-3) für eine Etablierung der Art. Auch im Bereich der Maßnahmenfläche J-185-A-1 ist unter Berücksichtigung der im Maßnahmenblatt festgelegten Standorteigenschaften von einer erfolgreichen Etablierung der Art auszugehen.

3.9.9.3.5.5 Maßnahmen für die Umpflanzung der Sumpf-Gladiolen

Die für die Ansalbung vorgesehene Ziel-Teilfläche, Flurnr. 2708, Gmkg. Eitting (J-211-A-3), ist bereits seit Mitte der 90er Jahre hergestellt. Auch die für eine Ansalbung vorgesehene Teilfläche, Flurnr. 2137/19, Gmkg. Eitting (J-168-A-9), wurde bereits hergestellt.

Die Anpflanzung/Ansaat der übrigen Teilflächen der Maßnahme erfolgt in der 1. Vegetationsperiode nach Herstellung der Anlagen (wiederhergestellte Sohle des Vorflutgrabens Nord, Maßnahmen J-211-A-2 und J-211-A-12) unter Berücksichtigung der im Maßnahmenblatt F-V-5 festgelegten Vorgaben.

Soweit der Bund Naturschutz (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München, vom 31.01.2011, erfasst als Nr. 160027, S. 12) vorträgt, dass die Versuche zur Ansaat insbesondere der Sumpf-Gladiole als nicht erfolgreich bewertet werden müssten und somit keineswegs eine gesicherte Erfolgswahrscheinlichkeit von Um- bzw. Ansiedelungen gegeben sei, folgt das Luftamt dem nicht. Anders als in den bisher durchgeführten Versuchen zur Ansalbung der Art werden die im Vorflutgraben wachsenden Vegetationsbestände mit Vorkommen der Sumpf-Gladiola in Form von ausreichend großen Vegetationssoden entnommen und in die zu diesem Zeitpunkt fertiggestellten geeigneten grundwassernahen Standorte der Maßnahmenflächen J-168-A-9 und J-211-A-3 verpflanzt. Die Ausbringung der Pflanzen erfolgt entlang der in den Maßnahmenflächen zu schaffenden Feuchtegradienten. Eine Ausbringung in von längerem Überstau bedrohten Mulden wird dabei vermieden. Alle Pflanzenarten in den übertragenen Soden werden erfasst und deren Veränderungen dokumentiert. Auf diese Weise können Probleme bei der Etablierung der Art rechtzeitig erkannt werden. Ein Teil der gewonnenen Samen wird in einem Anzuchtbetrieb angezogen und für eine Dauer von fünf Jahren gehältert, um für

den Fall des Verlustes von Pflanzen eine Nachbepflanzung der Maßnahmenflächen zu ermöglichen. Da die Maßnahme durch botanisch versiertes Fachpersonal überwacht wird, kann von einer erfolgreichen Etablierung der Art auf den o.g. Flächen ausgegangen werden.

3.9.9.3.5.6 Maßnahmen für die Umpflanzung des Karlszepters

Ein Teil der für die Ansalbung vorgesehenen Maßnahmenfläche J-211-A-3 (Flurnr. 2708, Gmkg. Eitting) wurde bereits Mitte der 90er Jahre hergestellt. In weiteren Bereichen der Maßnahmenfläche werden entsprechend der im Maßnahmenblatt F-V-6 festgelegten Vorgaben geeignete Flächen für die Ansalbung der Art vor Baubeginn hergestellt.

Die Ansalbung der übrigen Teilflächen der Maßnahme (J-211-A-2, J-211-A-9 und J-211-A-12) erfolgt unter Berücksichtigung der im Maßnahmenblatt F-V-6 festgelegten Vorgaben in der 1. Vegetationsperiode nach Herstellung der Anlagen.

Soweit der Bund Naturschutz (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München, vom 31.01.2011, erfasst als Nr. 160027, S. 12) vorträgt, dass die Versuche zur Ansaat insbesondere des Karlszepters als nicht erfolgreich bewertet werden müssten und somit keineswegs eine gesicherte Erfolgswahrscheinlichkeit von Um- bzw. Ansiedelungen gegeben sei, folgt das Luftamt dem nicht. Anders als in den bisher durchgeführten Versuchen zur Ansalbung der Art werden die im Vorflutgraben wachsenden Vegetationsbestände mit Vorkommen des Karlszepters in Form von ausreichend großen Vegetationssoden entnommen und in die zu diesem Zeitpunkt fertiggestellten geeigneten grundwassernahen Standorte der Maßnahmenfläche J-211-A-3 verpflanzt. Die Ausbringung der Soden und eines Teiles des gewonnenen Saatgutes erfolgt entlang der in der Maßnahmenfläche zu schaffenden Feuchtegradienten. Eine Ausbringung in von längerem Überstau bedrohten Mulden wird dabei vermieden.

Zudem werden nach der Wiederherstellung des Gerinnes des Vorflutgrabens Nord weitere sehr gut geeignete Standorte zur Etablierung der Art zur Verfügung stehen. Die großen Vorkommen beider Arten im bestehenden Vorflutgraben zeigen, dass Ansalbungen hier prinzipiell funktionieren; die aktuellen Untersuchungen widersprechen dem nicht.

3.9.9.3.5.7 Ausbringung von Nisthilfen für europäische Vogelarten

Die hiervon betroffenen Gehölzflächen befinden sich auf den Maßnahmenflächen J-166-A-3, J-168-A-15, J-173-A-4, J-178-E-3, J-183-E-1, J-188-E-22, J-193-A-3, J-214-A-17 bzw. ihre Lage ist im Maßnahmenblatt N-A-1 dargestellt.

Die Maßnahmen sind spätestens nach Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses durchzuführen bzw. wurden bereits umgesetzt oder sind in Umsetzung; die Ausbringung der Nisthilfen hat vor dem Verlust der Brutreviere zu erfolgen, jedenfalls vor dem 15.02./15.04.

3.9.9.3.5.8 Maßnahmen mit Bedeutung für den Arten- und/oder den Gebietsschutz

Erfasst sind die Maßnahmen: J-160-E-11, J -160-E-13, J-160-E-16, J-160-E-17, J-161-E-6, J-164-A-1, J-164-A-3, J-164-A-7, J-164-A-12, J-164-A-14, J-164-A-15, J-164-A-16, J-164-A-17, J-164-A-18, J-165-A-4, J-168-A-2, J-168-A-4, J-168-A-6, J-168-A-7, J-168-A-11, J-168-E-13, J-168-E-14, J-169-E-12, J-170-A-6, J-170-A-7, J-170-E-13, J-170-E-14, J-170-E-15, J-170-E-18, J-182-A-1, J-314-E-5. Diese haben Bedeutung für den europäischen/nationalen Artenschutz.

Die Maßnahmen J-164-A-4, J-164-A-9 sowie J-164-A-10 betreffen allein den europäischen Gebietsschutz (Kohärenzsicherungsmaßnahmen).

Die Maßnahmen sind spätestens nach Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses durchzuführen; die Herstellung hat vor dem Verlust der Brutreviere zu erfolgen, jedenfalls vor dem 15.02./30.04. Die genannten Kohärenzsicherungsmaßnahmen haben damit zugleich Vermeidungs-/Minimierungswirkung, da die Maßnahmen vor Verlust der Brutreviere herzustellen sind.

3.9.9.4 Naturschutzfachliche Ermittlung und Bewertung des Eingriffs

Es verbleiben jedoch auch nach Umsetzung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Betroffen sind die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere sowie das Landschaftsbild. Weitere Schutzgüter der Eingriffsregelung werden nicht erheblich beeinträchtigt.

Die FMG hat eine umfassende landschaftspflegerische Begleitplanung gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG vorgelegt, die in den Ordnern 4 bis 14, 21 bis 28 und 45 der Antragsunterlagen vom 24.08.2007 sowie der im Rahmen der beiden Antragsänderungen vorgenommenen Anpassungen dieser Planung in den Ordnern 1/2 und 2/2 der Antragsunterlagen vom 01.02.2010, den Ordnern 1/7 bis 7/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010 und den Ordnern 3/5 bis 5/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010 dargestellt ist. Weitere Ergänzungen erfolgten durch die 3. Antragsänderung vom 15.03.2011 sowie durch die 4. Antragsänderung vom 15.04.2011. Zudem wurde mit Stand vom 15.04.2011 eine zu-

sammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen vorgelegt. In diesen Unterlagen hat die FMG die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft anhand einer Vielzahl von Fachgutachten zutreffend ermittelt und bewertet. Diese wurden entweder bereits mit den Antragsunterlagen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung oder im Verfahren aufgrund von Stellungnahmen, Einwendungen oder Anforderungen des Luftamtes von der FMG vorgelegt. Die Unterlagen der FMG umfassen auch die erforderlichen FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP). Soweit die mit dem Eingriff verbundenen Wirkungen vorrangig unter dem Blickwinkel des Schutzregimes von Natura 2000 oder dem besonderen Artenschutz zu bewerten sind, wird auf die Ausführung unter C.III.3.9.2 und C.III.3.9.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern hat die methodischen und inhaltlichen Anforderungen an die landschaftspflegerische Begleitplanung umfassend geprüft und diese anerkannt. Soweit fachliche Bedenken erhoben wurden, ist diesen im Verfahren in ausreichendem Umfang durch Anpassung der planfestgestellten Unterlagen Rechnung getragen worden. Das Benehmen mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. Art. 11 Abs. 1, Art. 43 Abs. 2 Nr. 2 BayNatSchG wurde hergestellt. Im Übrigen wurden Einwendungen durch überzeugende fachgutachterliche Stellungnahmen ausgeräumt.

Folgende naturschutzfachliche Unterlagen lagen dem Luftamt vor:

Titel	Gutachter	Fundstelle
Antragsunterlagen (inkl. 1., 2., 3. und 4. Änderung)		
Erläuterungsbericht LBP 3. SLB J-001	Grünplan GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 4
Erläuterungsbericht LBP Gewässer-neuordnung J-010	Grünplan GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 9
Erläuterungsbericht LBP Landseitige Straßen J-020	Grünplan GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 9
Erläuterungsbericht Geländeaufschüttungen mit landschaftspflegerischem Begleitplan J-301	Grünplan GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 10
Erläuterungsbericht zur Landschafts-pflegerischen Begleitplanung Änderung Regelquerschnitt ED 5, Änderung von Verkehrsflächen, Ver- und Entsorgungsleitungen und Geländeaufschüttungen am Lowald/Schwaigerloh	Grünplan GmbH	2. Auslegung, 1. Änderung vom 01.02.2010, Ordner 1/2
Herstellung der Hindernisfreiheit mit Folgenbewältigung, Landschaftspflegerischer Begleitplan	Grünplan GmbH	2. Auslegung, Anlagen 47.2,Stand 22.01.2010, Ordner 47.2
Umweltverträglichkeitsstudie Gewässerausbau im Rahmen der LBP-Maßnahmen	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 14
Umweltverträglichkeitsstudie Gewässerausbau im Rahmen der LBP-Maßnahmen, Anhänge 1-3, 12-14, 16, 17, 21, 23, 40-53	Dr. Blasy – Dr. Overland	2. Auslegung, 2. Änderung vom 22.02.2010, Ordner 7/7
Agrar- und waldstrukturelle Untersuchung mit Behandlung des Jagd- und Fischereiwesens - Fachbeitrag zur Planfeststellung	Dr. H. M. Schober	2. Auslegung Fortgeschrieben 16.03.2010, Ordner3/5
Wasserwirtschaftliche Maßnahmen (Erläuterung)	Dr. Blasy – Dr. Overland und Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co.KG	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 15

Titel	Gutachter	Fundstelle
Antragsunterlagen (inkl. 1., 2., 3. und 4. Änderung)		
Umweltverträglichkeitsstudie mit folgenden Teilberichten:	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.8.2007, Ordner 21/22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 0 Gliederung der Unterlagen – Übersicht	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 1 Grundlagen	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 2 Beschreibung des Vorhabens	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 3 Untersuchte anderweitige Planungsmöglichkeiten	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 4 Generelle Methodik	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 5 Ziele des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 6 Schutzgut Menschen	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 21
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 7 Schutzgut Tiere	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 8 Schutzgut Pflanzen	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 9 Biologische Vielfalt	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 10 Schutzgut Boden	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 11 Schutzgut Wasser	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22

Titel	Gutachter	Fundstelle
Antragsunterlagen (inkl. 1., 2., 3. und 4. Änderung)		
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 12 Schutzgut Luft	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 13 Schutzgut Klima	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 14 Schutzgut Landschaft	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 15 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 16 Wechselwirkungen	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie, Teilbericht 17 Allgemeinverständliche, nichttechnische Zusammenfassung (AVZ)	Dr. Blasy – Dr. Overland	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 22
Umweltverträglichkeitsstudie – Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung	Dr. Blasy – Dr. Overland	2. Auslegung, 17.03.2010, Ordner 3/5
Bestandsaufnahme Vegetation und Flora	Grünplan GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 23
Fachbeitrag Vegetation und Flora	Grünplan GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 24
Fachbeitrag Vegetation und Flora: zu Befreiungsanträgen nach §§ 30 und 39 Abs. 5 BNatSchG	Grünplan GmbH	2. Auslegung, fortgeschrieben 21.2.2010, Ordner 5/5
Verträglichkeit der Kompensationsmaßnahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen – Zusammenfassende Aufstellung	Grünplan GmbH	2. Auslegung, 22.2.2010, Ordner 5/5
Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP	Ökokart	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 27/28

Titel	Gutachter	Fundstelle
Antragsunterlagen (inkl. 1., 2., 3. und 4. Änderung)		
Boden- und Rohstoffmanagement	R & H Umwelt GmbH, emc GmbH	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 43/ 44;
Boden- und Rohstoffmanagement	R & H Umwelt GmbH, emc GmbH	1. Änderung Stand 01.02.2010, Ordner 2/2
Artspezifische Kompensationsleistungen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) – Erläuterungen zum Bodenmanagement artspezifische Kompensationsleistungen	R & H Umwelt GmbH	2. Auslegung, 2. Änderung vom 22.02.2010, Ordner 7/7
NATURA 2000 FFH und Vogelschutz, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung Stufe 1, Prognose	Ökokart	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 45
NATURA 2000 – FFH und Vogelschutz – verschiedene FFH- und SPA-Gebiete, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung	Ökokart	Antrag vom 24.08.2007, Ordner 45
NATURA 2000 – FFH und Vogelschutz Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung	Büro H2	2. Auslegung, Ergänzungen 22.02.2010, Ordner 4/5
Artenschutzrechtliche Betrachtung – spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	Ökokart / Büro H2	2. Auslegung Fortschreibung 22.02.2010, Ordner 4/5
Naturschutzfachliche Bewertung Fauna, saP, FFH-VU	Büro H2	1. Änderung Stand 01.02.2010, Ordner 2/2
Verzeichnisse der landschaftspflegerischen Maßnahmen	Flughafen München GmbH	4. Änderung Stand 15.04.2011
Stickstoffdeposition im Umland des Flughafens München – Ermittlung und Bewertung der Vorbelastung und vorhabenbedingter Depositionsbeiträge	Dr. Blasy – Dr. Overland	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 1/1
Erläuterungen zu den Berechnungen der Stickstoffdeposition	Müller-BBM	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 2/2

Titel	Gutachter	Fundstelle
Antragsunterlagen (inkl. 1., 2., 3. und 4. Änderung)		
Ansatz zur Bewertung der Stickstoffdeposition im Planfeststellungsverfahren zur 3.Start/Landebahn am Flughafen München anhand von Stickstoffmessungen im Umfeld des Flughafens München	UMW Umweltmonitoring	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 2/2
Stellungnahme zur Begründung der Angemessenheit einer Bagatellschwelle von 3 % des jeweiligen lebensraumtypischen Critical Loads für düngende Stickstoffeinträge im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung	Kieler Institut für Landschaftsökologie	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 2/2.03.2011
Aktualisierung der Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung hinsichtlich der Wirkungen vorhabenbedingter Stickstoffdeposition	Büro H2	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 2/2
Erläuterungen zum landschaftspflegerischen Begleitplan – Stickstoffdeposition	Grünplan GmbH	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 2/2
Überprüfung der Vegetationszustände betroffener Lebensraumtypen durch Stickstoffdeposition	Grünplan GmbH	3. Änderung Stand 15.03.2011, Ordner 2/2

Aufstellung der naturschutzfachlich relevanten Antragsunterlagen.

Weitere im Verfahren eingereichte Unterlagen

Titel	Gutachter	Datum
Bestandsentwicklung der Brutvogelarten der "Roten Liste" im Landkreis Erding und Freising	Ökokart - Gesellschaft für ökologische Auftragsforschung, Weber, Hallbergmoos	21.06.1999
Erfassung des Brachvogelbrutbestandes auf den Wiesen um die Start-/ Landebahnen des Flughafens München im Jahr 2007	K. Lutz	14.06.2007
Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling – Management der Art in Ausgleichsflächen der FMG: Bestandsaufnahmen Wirtsameisen und Falter 2008	Büro H2	09.02.2008
Brutbestand und Bruterfolg Kiebitz und Gr. Brachvogel in Ackerflächen des Nördl. Erd. Moos 2007	Büro H2	20.08.2008
Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb – Erhebungsphase 2007	Büro H2	20.08.2008
Funktion der nördlichen Randzone des Flughafens München als Nahrungsbiotop für die Brachvögel der Flughafenwiesen	Büro H2	30.09.2008 aktualisiert 27.11.2010
Kurzbericht über die Ergebnisse der Tagfaltererfassung im Viehlaßmoos mit Vorschlägen für Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen	M. Bräu	Oktober 2009
Flughafen München – Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – Faunistische Erfolgskontrolle 2008.	Büro H2	15.01.2009
Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (Gladiolus palustris) und Karlszepter (Pedicularis sceptrum-carolinum) im Vorflutgraben Nord Sachstandbericht 2008	Grünplan GmbH	16.02.2009
Erfassung vorbrutzeitlicher Kiebitzschwärme auf den Flughafenwiesen – Bestandsaufnahme 3. bis 24.03.2009	Büro H2	22.04.2009
Wirksamkeit von "Schwarzbrachen" zur Förderung von Wiesenvögeln – Bestandsaufnahmen auf Testflächen im nördlichen Erdinger und im Freisinger Moos in 2008	Büro H2	01.05.2009/ 04.09.2009

Titel	Gutachter	Datum
Bohrprofile und Ergebnisse der bodenkundlichen Aufnahmen	Flughafen München GmbH	06.05.2009
Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb – Erhebungsphase 2008	Büro H2	31.07.2009
Eingriffsminimierung/ Vogelschutz Abschätzung der Auswirkungen auf Avifauna, auf Wasser und Boden einschl. landschaftspflegerischer Kurzbewertung	Flughafen München GmbH	11.08.2009
Ermittlung der bodenkundlichen Standortverhältnisse auf den Grünflächen im Bereich Verkehrsflächen Flugbetrieb	emc GmbH	02.09.2009
Bericht zur Situation der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse/Grundwasserverhältnisse im Bereich der bestehenden Bahnen und der geplanten 3. Start-/Landebahn	Dr. Blasy – Dr. Overland	07.09.2009
Vegetationskundliche Erfassung der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb in 2009	Grünplan GmbH	28.09.2009
Vorkommen der Zauneidechse im Erdinger Moos mit Isarauen Bestandsaufnahme 2008	FMG/Büro H2	29.09.2009
Karten zu "Zusammenfassende Darstellung von Ergebnissen zur Bestandsanalyse und Entwicklungsprognose von Standortverhältnissen auf den Flughafenwiesen" und „Prognose der Standort- und Vegetationsentwicklung auf den Flughafenwiesen (Planungsfall) hinsichtlich Habitateignung für Wiesenvögel“	Dr. Blasy – Dr. Overland	03.11.2009
Abschätzung der Funktion der zukünftigen Wiesen um die geplante 3. Start- und Landebahn für Wiesenvögel, insbesondere den Kiebitz	Büro H2	10.11.2009
Ökologie des Kiebitzes, Stellungnahme zum Vorkommen auf den Wiesen um die Start- und Landebahnen am Flughafen München	Büro H2	13.11.2009
SPA Nördliches Erdinger Moos 2009 – Erfassung des Kiebitz auf Probeflächen München	Büro H2	04.12.2009 aktualisiert 26.11.2010

Titel	Gutachter	Datum
Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb – Erhebungsphase 2009	Büro H2	10.12.2009 Ergänzungen 31.01.2010
Flughafen München – Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – Faunistische Erfolgskontrolle 2009	Büro H2	21.12.2009
Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling – Management der Art in Ausgleichsflächen der FMG: Bestandsaufnahmen Wirtsameisen und Falter 2009	Büro H2	21.12.2009 mit Ergänzungen 20.07.2010
Kiebitzfreundliche Acker-Bewirtschaftung – Erfolgskontrolle auf einer Testfläche im Freisinger Moos	Büro H2	24.01.2010
Zusammenfassung der stratigraphischen Bodenuntersuchungen im Freisinger und Erdinger Moos, 2007 bis 2010 vom Februar 2010	Planungsbüro Siuda	Februar 2010
Vogelschlag und Vogelschutz – Stellungnahme der Flughafen München GmbH zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall	Flughafen München GmbH	08.02.2010
Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr	Flughafen München GmbH	01.04.2010
Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (Gladiolus palustris) und Karlszepter (Pedicularis sceptrum-carolinum) im Vorflutgraben Nord - Sachstandbericht 2009	Grünplan GmbH	28.04.2010
Vermeidungsmaßnahmen/Baulogistikkonzept – Zusammenfassende Betrachtung	Dorsch Consult Airports GmbH/ Grünplan GmbH	25.06.2010
Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb – Erhebungsphase 2010	Büro H2	30.07.2010
Avifaunistische Arbeiten im Freisinger Moos 2009 mit Zusatz Vogel-Azurjungfer	Büro H2	02.08.2010
Erweiterung Kartiergebiet Fauna zur Absicherung des Variantenvergleichs Nord-/ Westteil: Avifauna 2008	Büro H2	15.08.2010

Titel	Gutachter	Datum
Erweiterung Kartiergebiet Fauna zur Absicherung des Variantenvergleichs Südteil: Avifauna 2008	Büro H2	15.08.2010
Wiesenbrüter im Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos 2010 – Avifaunistische Bestandsaufnahme auf Probeflächen nördlich und östlich des Flughafens München	Büro H2	30.08.2010
Geplante Rodungen als Maßnahmen des LBP: Überprüfung zu rodender Bäume auf Vorkommen des Juchtenkäfers Osmoderma eremita	Büro H2	05.9.2010
Wiesenbrüter im Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos 2010 – Bestandsentwicklung von Großem Brachvogel und Kiebitz 2006 bis 2010 und Konsequenzen für das PFV 3. S/L -Bahn Flughafen München	Büro H2	12.9.2010
Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/ Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG – Beantragung von Ausnahmen gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG	Grünplan GmbH	15.9.2010
Intensivierte avifaunistische Bestandsaufnahme 2008 auf Teilflächen des Kartiergebietes 2006 – Brachvogel und Kiebitz	Büro H2	30.09.2008 aktualisiert 29.11.2010
Vermerk: saP Zauneidechse, Stellungnahme zum Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 18.11.2010	Büro H2	30.11.2010
Untersuchungen zum aktuellen Status der Vogel-Azurjungfer in der Münchner Ebene Bestandsaufnahme 2008	Büro H2	30.11.2010
Bodenmanagement bei der Umsetzung artspezifischer Kompensationsleistungen – Erläuterungen zum Bodenmanagement unter Berücksichtigung der eingegangenen Einwendungen	Flughafen München GmbH	10.12.2010
Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (Gladiolus palustris) und Karlszepter (Pedicularis sceptrum-carolinum) im Vorflutgraben Nord – Sachstandbericht 2010	Grünplan GmbH	10.12.2010

Titel	Gutachter	Datum
Ergänzende Unterlagen zu naturschutzfachlichen Sachverhalten, Erfolgskontrollen Ökopool	Flughafen München GmbH	15.12.2010
Erfolgskontrollen der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen/Monitoring - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, - Kohärenzsicherungsmaßnahmen - artenschutzrechtlich begründete Kompensationsmaßnahmen einschließl. Aufgaben der Umweltbaubegleitung	Flughafen München GmbH	11.01.2011
Temporäre populationsstützende Maßnahmen für den Kiebitz ("Ackermaßnahmen")	Flughafen München GmbH	27.01.2011
Lufthygienische Untersuchung - Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebietes und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren	Müller – BBM	24.02.2011
Erläuterung und Stellungnahme zu Auswirkungen von Lichtimmissionen auf die Avifauna	Flughafen München GmbH mit Büro H2	01.03.2011
Stellungnahme bezüglich Etablierung des Wiesenknopfes und dessen Blühfähigkeit	Flughafen München GmbH	03.03.2011
Wachtelkönig (Crex crex) – Vorkommen im Nahbereich nördlich und östlich des Flughafens 2010	Flughafen München GmbH mit Büro H2	22.03.2011
Fluglärm und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3.Start- und Landebahn	Flughafen München GmbH mit Büro H2	07.04.2011
Straßenverkehr und Vögel – Aktualisierung der Wirkungsanalyse im Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn	Büro H2	12.04.2011
Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen	Grünplan GmbH	15.04.2011

Aufstellung weiterer naturschutzfachlich relevanter Verfahrensunterlagen.

3.9.9.4.1 Systematik der Eingriffsermittlung und -bewertung

Der planfestgestellte Ausbau des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen führt zu anlage-, bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG. Zu den anlage- und baubedingten Auswirkungen gehören zum einen die Flächeninanspruchnahmen aufgrund der vorhabensbedingten Baumaßnahmen und zum anderen die Veränderungen der Geländemorphologie, Eingriffe ins Grundwasser, Entwässerung, die Veränderung und Neugestaltung von Oberflächengewässern sowie besondere visuelle Wirkungen. Zu den betriebsbedingten Auswirkungen gehören u. a. neben den Licht-, Lärm- und Schadstoffimmissionen auch die Auswirkungen aufgrund des Flugbetriebs und des Straßenverkehrs (Vogelschlag bzw. Fahrzeugkollisionen mit Tieren).

Diese Auswirkungen stellen Eingriffe im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, wenn sie die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Naturhaushalt bedeutet gem. § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen. Weitere, insbesondere menschbezogene Schutzgüter werden nicht von dem Begriff des Naturhaushalts erfasst. Das Schutzgut Landschaftsbild erfasst u. a. die optisch erkennbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die vorhandene Landschaftstruktur.

Die von der FMG vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung unterscheidet die Eingriffe für die Errichtung der flugbetrieblichen und baulichen Anlagen im Rahmen des Ausbaus des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn einschließlich der erforderlichen Grundwasserabsenkung, die Eingriffe für die Gewässerneuordnung, die Eingriffe durch Neuordnung der landseitigen Verkehrswege einschließlich der Landschaftsgestaltung sowie die Eingriffe durch die Geländeaufschüttungen. Die Aufteilung der landschaftspflegerischen Begleitplanung auf vier landschaftspflegerische Begleitpläne –LBP 3. SLB J-001 (Ordner 4), LBP GNO J-010 (Ordner 9), LBP LA J-020 (Ordner 9) und LBP GA J-301 (Ordner 10) – trägt der Unterscheidung von Vorhaben und notwendigen Folgemaßnahmen Rechnung und ermöglicht eine detaillierte Bewertung von Eingriff und Kompensation. Die im Rahmen der Um- bzw. Neuverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen (Sparten) erfolgenden Eingriffe werden im landschaftspflegerischen Begleitplan Gewässerneuordnung und (in kleinerem Umfang) im landschaftspflegerischen Begleitplan landseitige Straßen berücksichtigt.

Die Lage der Konfliktbereiche ist für die relevanten Schutzgüter in den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplänen dargestellt (Ordner 46 der Antragsunterlagen):

- zum Flughafenausbau in den Plänen Nr. GR-453-150, GR-453-151 BL1-2, GR-453-153 und GR-453-154
- zur Gewässerneuordnung in den Plänen Nr. GR-251, GR-252, GR-253 (in der Fassung des Index 01, zweite Auslegung/1. Änderung, Ordner 2/2 der Antragsunterlagen), GR-254 und GR-255,
- zu den Straßen außerhalb (landseitige Straßen) in den Plänen GR-230, GR-231, GR-232, GR-233, GR-234 (in der Fassung des Index 01, zweite Auslegung/1. Änderung, Ordner 2/2), GR-235 und GR-236,
- zu den Geländeaufschüttungen in den Plänen Nr. GR-465-201, GR-465-202, GR-465-203 (in der Fassung des Index 01, zweite Auslegung/1. Änderung, Ordner 2/2), GR-465-204, GR-465-205, GR 465-206, GR-465-207.

Die Ermittlungen und Bewertungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung folgen grundsätzlich der für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung maßgeblichen Bewertung von Eingriff und Kompensation anhand der ermittelten ökologischen Bedeutung von Flächen. Sie werden aufgrund der besonderen Anforderungen des Natura 2000-Regimes für den Gebiets- und Artenschutz um eine artbezogene Betrachtung und Bewertung ergänzt. Dies schlägt sich auch in den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen nieder. Insgesamt werden auf der Grundlage der vorgelegten Maßnahmeverzeichnisse und Maßnahmenblätter 356 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (davon eine auf Flugbetriebsflächen, vgl. Maßnahme FK-A-1; die Maßnahme FK-A-2 ist nur Kohärenzsicherungsmaßnahme und dient nicht zur Kompensation im Sinne der Eingriffsregelung. Letzteres gilt auch für die Maßnahme N-A-1), 40 Vermeidungsmaßnahmen (davon elf weiterreichende, den Baubetrieb regelnde Maßnahmen, vgl. F-V-3 bis F-V-12 und F-V-14 sowie zwei Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen vorhabensbedingter Stickstoffeinträge durch Gewährleistung einer fachgerechten Mahd und eine Maßnahme für die Zwischenhälterung der Zauneidechse) sowie 57 Maßnahmenpläne planfestgestellt bzw. vom Luftamt verfügt.

Die Ermittlungen und Bewertungen der landschaftspflegerischen Begleitplanung beruhen auch auf den die Umweltverträglichkeitsprüfung vorbereitenden Teilgutachten der von der FMG gemäß § 6 UVPG vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Die UVS dient der Ermittlung und Bewertung der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens, § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, einschließlich der Ermittlung und Be-

schreibung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der Kompensationserfordernisse. Die gutachterlichen Feststellungen der UVS sind bereits wegen der teilweisen Identität der Schutzgüter in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG und in § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG geeignet, eine Grundlage für die fachliche Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu bilden. Die landschaftspflegerische Begleitplanung hat auf dieser Grundlage den Umfang, die Zahl und die Art der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zutreffend und nachvollziehbar bestimmt.

Dabei erfolgt die Abgrenzung des Untersuchungsraumes jeweils schutzgutbezogen unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Flächen für den Naturhaushalt, ihrer naturschutzfachlichen Bedeutung als funktionaler Wert und ihrer Empfindlichkeit gegen Eingriffe. Sämtliche mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen wurden erfasst und dargestellt. In den Übersichtskarten UVS 4-1 „Untersuchungsgebiet der für die UVS maßgeblichen Fachgutachten“ und UVS 4-2 „Untersuchungsgebiet Fauna und Flora“ (jeweils in Ordner 21 der Antragsunterlagen) sind die Untersuchungsräume der Schutzgüter dargestellt und der Wirkraum einzelner Faktoren des Vorhabens besonders ausgewiesen. Der Untersuchungsraum für die vorhabensbedingten Eingriffe in die Schutzgüter Fauna und Flora (Übersichtskarte UVS 4-2) ist anhand der potentiellen Wirkfaktoren des Vorhabens als engeres Kartiergebiet bestimmt worden und umfasst gut 11.666 ha. Er wurde 2006 kartiert und unter Berücksichtigung bekannter und veröffentlichter Untersuchungen Dritter bewertet. Der Untersuchungsraum ist sachgerecht bestimmt und abgegrenzt. Maßgeblich für seine Abgrenzung sind die vorhabensbedingten Wirkfaktoren, die Lage der Hauptvorfluter (Isar, Isarkanal bzw. Sempt-Flutkanal), die Naturraumgrenze im Osten, die Einbeziehung der FFH-Gebiete FFH DE 7537-301 „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ (kurz: „Isarauen“) und FFH DE „Moorreste im Freisinger- und Erdinger Moos, Teilgebiet Viehlaßmoos“ (kurz: „Viehlaßmoos“) sowie Nachbarschaftsaspekte. Insoweit wurde für das Schutzgut Tiere über das ursprüngliche engere Kartiergebiet hinaus ein bis ca. drei km breiter Korridor im Süden des Verkehrsflughafens München in den engeren Untersuchungsraum einbezogen. Im Jahr 2007 wurden ergänzende Untersuchungen vor allem in der südlichen Randzone (Funktionsraum [= FR] 47) und im Umfeld des Oberdinger Moos (FR 52) durchgeführt. Zudem umfasst der Kartierbereich daneben noch kleinere Flächenteile der FR 48 Birkenecker Schotterterrasse, FR 50 Wildschwaige und FR 54 Ostgräben. Diese Erweiterung für das Schutzgut Tiere war notwendig, da nach dem Baulogistikkonzept zur Materialanlieferung für die Abschirmungswälle der Ortslage im nördlichen Randbereich von Hallbergmoos, in den Spöckwiesen und östlich davon die Zaunstraße innerhalb des bestehenden Flughafengeländes und für die Rückfahrten die Kreisstraße ED 30 genutzt werden. Ohne diese baubedingten Aus-

wirkungen läge dieser Bereich nicht im potenziellen Wirkraum des planfestgestellten Vorhabens. Die Flächen wurden im Jahr 2007 ergänzend kartiert. Das Erweiterungsgebiet wurde so abgegrenzt, dass es sowohl den Bereich der Flächeninanspruchnahme mit Arrondierung als auch den Baustraßenkorridor mit einschließt. Seine Grenze umfährt im Westen die Spöckwiesen nördlich von Hallbergmoos mit der FS 44 als Abschluss, verläuft von hier nach Osten zunächst an der FS 11 und folgt dann etwa ab Mariabrunn der ED 30 in einem Abstand von etwa 250 m bis zum Nordrand von Schwaig (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Anlage „Fachbeitrag Fauna - A.21 Ergänzungsuntersuchungen Süden 2007"; Übersichtskarte UVS 4-2). Damit wurden auch wesentliche Teile des Grünzugs Zone III (Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßahmen gemäß Planfeststellungs-/Änderungsbeschluss 1979/1984) mit einbezogen. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern sowie mit den unteren Naturschutzbehörden bei den Landratsämtern Erding und Freising.

Die Bewertungen erfolgen schutzgutbezogen auf der Grundlage der Verknüpfung mit den Fachbeiträgen zu UVS, ergänzender Grundlagengutachten und Datenermittlung, der eigenständigen Verträglichkeitsprüfungen für Natura 2000-Gebiete, insbesondere des VSG „Nördliches Erdinger Moos“, der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (kurz: saP) sowie der planfestgestellten Maßnahmenblätter (Maßnahmenpläne). Innerhalb des Kartiergebietes wurden für die Erfassung der Schutzgüter Tiere und Pflanzen anhand von ökologischen Kriterien sog. „Funktionsräume“ für Landlebensräume gebildet, um die Eingriffswirkungen zu bestimmen. Für Wasserlebensräume erfolgte eine Einteilung in Gewässersysteme. Der Fachbeitrag „Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 4, bestimmt Funktionsräume als naturräumlich-standörtlich und von der Biotopausstattung her relativ homogene Räume, innerhalb deren die Bestände naturschutzfachlich vorrangig relevanter Arten engere Beziehungen zueinander aufweisen als mit Beständen außerhalb.

Die Systematik der Erfassung, ihre Methodik und die anschließende Bewertung sind in den Fachbeiträgen „Fauna“ und „Flora und Vegetation“ (Ordner 22 bis 28 der Antragsunterlagen) enthalten. Für Biotope wildlebender Pflanzen erfolgt sie innerhalb des Fachbeitrages Vegetation und Flora und für Biotope wildlebender Tiere innerhalb des Fachbeitrages Fauna. Die Erfassung und Bewertung für die Schutzgüter Boden, Grundwasser, Fließgewässer, Lokalklima/Lufthygiene sowie das Landschaftsbild einschließlich der Erholung erfolgte in den Teilberichten der Umweltverträglichkeitsstudie.

Die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern hat diese Abgrenzung geprüft und bestätigt, dass die maßgeblichen vorhabensbedingten Eingriffswirkungen auf dieser Grundlage zutreffend erfasst sind. Die im Jahr 2006 ermittelten Bestandsdaten wurden auf den Eingriffsflächen in den Folgejahren insbesondere für die Erhaltungsziele des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ weiter überprüft. An die grundlegende Bestandsermittlung 2006 schloss sich eine fortlaufende Kontrolle der besonders relevanten Schutzgüter an, die die gefundenen Ergebnisse bestätigt bzw. auf eine jeweils aktualisierte Grundlage stellt.

Die Ermittlung der zu erwartenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild (Konfliktanalyse) sowie die Ermittlung der landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgen jeweils bezogen auf die einzelnen Schutzgüter. Die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens beeinträchtigen in der Regel mehrere Schutzgüter. Entsprechend werden auch die landschaftspflegerischen Maßnahmen schutzgutbezogen ermittelt und betrachtet und sind diese in der Regel multifunktional. Dies ist in der schutzgutbezogenen „Zusammenfassenden Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH durch Gegenüberstellung der erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter und der zur naturschutzrechtlichen Kompensation dieser Beeinträchtigungen vorgesehenen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zusammenfassend dargelegt und von der Fachbehörde geprüft worden.

3.9.9.4.2 Schutzgut Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes. Betroffen sind die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen. Die Schutzgüter Luft und Klima sowie das Wirkungsgefüge zwischen den in § 14 Abs. 1, § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Schutzgütern der Eingriffsregelung werden hingegen nicht erheblich beeinträchtigt.

Die Schutzwürdigkeit der Flächen im Untersuchungsraum wurde für alle Schutzgüter jeweils anhand der Kriterien Leistungsfähigkeit, Bedeutung und Empfindlichkeit ermittelt und in fünf Stufen (sehr hoch, hoch, mittel, gering und sehr gering) bewertet. Die Intensität der vorhabensbedingten Beeinträchtigung wird vierstufig (A: Verlust der wertgebenden Funktionen, B: starke Funktionsminderung, C: mittlere Funktionsminderung, D: geringe Funktionsminderung) bewertet („Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner

4 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 45f.). Beeinträchtigungen werden als erheblich bewertet, wenn sie sich deutlich negativ auf die Bestandteile des Naturhaushaltes auswirken und ihre Leistungsfähigkeit wesentlich herabsetzen können. Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung wurde in allen LBP einheitlich unter Anwendung der folgenden Matrix ermittelt:

Stufen der Beeinträchtigungs-intensität	**Einstufung der Schutzwürdigkeit**				
	5	**4**	**3**	**2**	**1**
A	**erheblich**	**erheblich**	**erheblich**	**erheblich**	**erheblich**
B	**erheblich**	**erheblich**	**erheblich**	**erheblich**	nicht erheblich
C	**erheblich**	**erheblich**	**erheblich**	nicht erheblich	nicht erheblich
D	**erheblich**	**erheblich**	nicht erheblich	nicht erheblich	nicht erheblich

Bestimmung der Erheblichkeit einer Beeinträchtigung im LBP

Aus der Verknüpfung der Stufen der Beeinträchtigungsintensität mit der Schutzwürdigkeit des Elements entstehen zudem auch Beeinträchtigungsstufen, denen wiederum Kompensationsfaktoren zugeordnet werden (vgl. hierzu C.III.3.9.9.5 dieses Beschlusses)

3.9.9.4.2.1 Schutzgut Boden

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden auf 667,50 ha.

Maßgeblich sind der Verlust von Böden durch Flächenbefestigung (Versiegelung) und Überbauung, die Beeinträchtigung von Böden durch Veränderung ihres Profilaufbaus durch Auf- und Abtrag sowie durch Nutzungsänderungen (dauerhafte Flächenumwandlung), bauzeitliche Inanspruchnahmen und die Grundwasserabsenkung. Durch betriebsbedingte Luftschadstoffimmission und -deposition sind hingegen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden zu erwarten. Dies betrifft sowohl die flugbetriebs- und verkehrsbedingten Luftschadstoffe bezüglich einer möglichen Schadstoffanreicherung im Oberboden wie auch die Deposition von Stickstoffverbindungen, die zu einer erhöhten Stickstoffversorgung im Boden führen könnte. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen bestehen nicht.

Die natürlichen Bodenfunktionen gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 a) bis c) BBodSchG (Lebensraumfunktion, Speicher-, Filter- und Pufferfunktion) und die Funktionen als Archiv der Na-

tur- und Kulturgeschichte (Archivfunktion) gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 BBodSchG sowie die Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf diese werden umfassend ermittelt, beurteilt und bewertet. Die angewandte Methodik beruht auf dem Leitfaden „Das Schutzgut Boden in der Planung. Bewertung natürlicher Bodenfunktionen und Umsetzung in Planungs- und Genehmigungsverfahren“ des Bayer. Geologischen Landesamtes und des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz, Augsburg, 2003 sowie dem Leitfaden “Bewertung von Böden nach ihrer Leistungsfähigkeit. Leitfaden für Planungen und Gestattungsverfahren“ des Ministeriums für Umwelt Baden-Württemberg (Hrsg.), Reihe: Luft. Boden. Abfall. Heft 31, Stuttgart, 1995.

Die Tab. 10-8 der UVS („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 41) zeigt zusammenfassend die Bewertung der Bodenfunktionen. Von den im Untersuchungsraum ermittelten Bodentypen sind der Entwässerte Moorgley-Gley, der Normgley, der Entwässerte Moorgley-Pararendzina, der Humusreiche Pararendzina, der Normpararendzina, der Normerdniedermoor und der Kalkerdniedermoor im Eingriffsgebiet hinsichtlich ihrer natürlichen Bodenfunktionen insgesamt mit hoch (4) bewertet. Der Bodentyp Humusreicher Gley wird mit mittel (3), die anthropogenen terrestrischen Böden im Flughafenbereich werden mit gering (2) bewertet.

Als organische Böden (Moore) werden die Böden der durch Entwässerung und landwirtschaftliche Nutzung in ihrer Wasser-, Gefüge- und Nährstoffdynamik stark veränderten früheren Niedermoorstandorte geführt. Als Niedermoortypen kommen im Eingriffsbereich die Bodentypen Normerdniedermoor (ohne Almausfällungen) sowie Kalkerdniedermoor (mit Almausfällungen) vor („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 33). Bei den übrigen Böden handelt es sich um mineralische Böden.

Die Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden (zum allgemeinen Schema siehe oben unter C.III.3.9.9.4.2 dieses Beschlusses) wurde folgendermaßen präzisiert:

Stufe der Beeinträchtigungs-intensität	Bewertung	Begründung
A	Totalverlust	Verlust des Bodens bzw. weitgehender Verlust der Bodenfunktionen
B	starke Funktionsminderung	Weitgehende Beeinträchtigung der Boden-funktionen
C	mittlere Funktionsminderung	Teilweise Beeinträchtigung bei grundsätzli-cher Erhaltung der Bodenfunktionen
D	Geringe Funktionsminderung	Grundsätzliche Erhaltung der Bodenfunktionen
-	Unbedeutende Funktionsminderung	Weitgehende Erhaltung der Bodenfunktionen

Bewertungsschema Auswirkungen auf das Schutzgut Boden.

Eine erhebliche Beeinträchtigung von Böden liegt somit entsprechend dem nachfolgenden Schema vor:

Wirkfaktor (Auswirkung)	Beeinträchtigte Fläche/ Schutzwürdigkeit (Wertstufe S)	Beeinträchtigungsintensität (Beeinträchtigungsstufe)/ Eingriff (Ja/Nein)
Versiegelung durch bauliche Einrichtungen und Wegebau	organ. Böden/Böden hoher Bedeutung (4)	Totalverlust (A)/Ja
	humusreicher Gley/Böden mittlerer Bedeutung (3)	Totalverlust (A)/Ja
	Böden im Flughafenbereich/Böden geringer Bedeutung (2)	Totalverlust (A)/Ja
Beseitigung durch ASG (Veränderung der Bodenstruktur durch „Abbausystem im Gelände“)	organ. Böden/Böden hoher Bedeutung (4)	starke Funktionsminderung (B)/Ja
	humusreicher Gley/Böden mittlerer Bedeutung (3)	mittlere Funktionsminderung (C)/Ja
Bodenauf- und -abtrag im Bereich der Gewässer einschl. der Deiche; Grünflächen als unbefestigte Flächen	organ. Böden/Böden hoher Bedeutung (4)	mittlere Funktionsminderung (C)/Ja
zeitweilige Inanspruchnahme von Baufeldern, BE-Flächen	organ. Böden/Böden hoher Bedeutung (4)	mittlere Funktionsminderung (C)/Ja

Bewertungsschema Beeinträchtigungsintensität, Schutzgut Boden.

Die insoweit in Teilbereichen unzutreffenden Tabellen auf S. 47 des Erläuterungsberichtes zum LBP 3. Start- und Landebahn sowie jeweils auf den Seiten 37 der Erläuterungsberichte zu den LBP Gewässerneuordnung und Landseitige Straßen werden durch die beiden obigen Tabellen ersetzt. Folgewirkungen ergeben sich hieraus keine.

Bei den anlagebedingten Auswirkungen führt der Wirkfaktor Flächenversiegelung zu Totalverlusten der Bodenfunktionen und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen. Ebenso erheblich sind die Geländeangleichungen mit anschließender Rekultivierung in den begrünten Flugbetriebsflächen, sofern der Bodenauftrag unter einer Mächtigkeit von 20 cm bleibt. Bei einem Bodenauftrag (mit Wiederbegrünung) in größerer Mächtigkeit liegt keine erhebliche Beeinträchtigung der Bodenfunktionen vor (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 48 ff.). Ferner bewirkt bei organischen Böden neben der Flächenversiegelung mit der Folge des Totalverlustes der Bodenfunktionen auch die

Umwandlung in unbefestigte Flächen im Bereich der Anlagen und Bauwerke erhebliche Beeinträchtigungen. Bei den organischen Böden ist weiter trotz der durch Entwässerung und landwirtschaftliche Nutzung stark veränderten Niedermoorstandorte von erheblichen Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen auszugehen („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 46 f.). Die vorübergehenden Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind im Bereich der Mineralböden hingegen nicht erheblich. Nachhaltige Schädigungen der Bodenfunktionen sind hier nicht zu erwarten (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 45 f.). Die Böden im Flughafenbereich selbst sind bereits anthropogen und stark verändert und erfahren vorhabensbedingt keine erhebliche nachteilige Veränderung mehr.

Die direkten erheblichen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden betreffen nach all dem 654,81 ha.

Bei den anlagebedingten Auswirkungen sind weiter neben den direkten Auswirkungen durch Versiegelung und Modellierung die indirekten Auswirkungen auf die Böden durch die Maßnahmen zur Grundwasserabsenkung zu betrachten. Die Regelung der Grundwasserverhältnisse im Bereich des Vorhabens ist dauerhaft und beeinflusst die biologische Standortfunktion und die Archivfunktion grundwassergeprägter Böden („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 54 ff.). Eine Absenkung des mittleren Grundwasserspiegels (Zentralwasserstand) um 10 cm stellt für nasse Moorböden noch eine relevante (erhebliche) Auswirkung dar, nicht aber für Mineralböden (vgl. auch „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG, in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 39 ff.). Die Erheblichkeitsschwelle für Moorböden wird bei einer Absenkung des Zentralwasserstandes (ZW, definiert als zeitlicher Medianwert der Grundwasserstände, hier als mittlerer Grundwasserstand bezeichnet) um 25 bis 40 cm (bei einem mittleren Grundwasserflurabstand im Ist-Zustand von 0,8 bis 1,2 m) bzw. bei einer Absenkung um 10 bis 25 cm (bei einem mittleren Grundwasserflurabstand im Ist-Zustand von 0,4 bis 0,8 m) erreicht. Erhebliche anlagebedingte Auswirkungen der Grundwasserregelung durch Veränderung des Grundwasserspiegels ergeben sich somit für das Schutzgut Boden auf einer Gesamtfläche von 12,69 ha. In der Wirkstufe 4 (Absenkung 0,25 bis 0,40 m) sind nur stärker vorentwässerte Böden von Absenkungen betroffen, so dass insoweit eine deutliche Funktionsminderung nur auf 0,03 ha eintritt. Der Schwerpunkt der Auswirkungen liegt in der Wirkstufe 3 (Absenkung > 0,10 bis 0,25 m). Hier kommt es zu Funktionsverlusten grundwassergeprägter

Böden auf einer Fläche von 0,37 ha sowie zu deutlichen Funktionsminderungen von grundwasserbeeinflussten Böden mittlerer Bedeutung auf 7,76 ha. Zum anderen liegen grundwassergeprägte Böden hoher und sehr hoher Bedeutung in der Wirkstufe 2 (Absenkung > 0,04 bis 0,10 m) und sind hier auf 4,53 ha Fläche von maßgeblichen Absenkungen betroffen („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 82 f.). Die Lage der durch Veränderung des Grundwasserspiegels erheblich betroffenen Böden ist in den Karten UVS 10-4 und UVS 11-2 dargestellt.

Betriebsbedingte Auswirkungen führen schließlich nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Böden. Hinsichtlich der vorhabensbedingten Luftschadstoffimmission einschließlich der Stickstoffdeposition wird hierzu auf C.II.5.2.6.1 und C.II.5.11.2 dieses Beschlusses verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Im Übrigen ist mit erheblichen Beeinträchtigungen der Böden durch Enteisungsmittel bzw. deren Abbau im Boden sowie mit Blick auf Risiken bei Unfällen mit Treibstoffen unter Würdigung der vorgesehenen Maßnahmen nicht zu rechnen („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 51 f.).

Die Gesamtsumme der erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden beläuft sich somit auf 654,81 ha + 12,69 ha = 667,5 ha.

Hinweis: die UVS hat zum Schutzgut Boden auf Basis ihrer Bodenkarte nach der Tabelle 10-22 einen Kompensationsbedarf für 306,10 ha Versiegelung und 275,36 ha weitere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden ermittelt. Letzteres betrifft bauzeitliche Beeinträchtigungen im Umfang von 3,07 ha, Flächenumwandlungen im Umfang von 269,66 ha sowie Restflächen von 2,63 ha. Dies ergibt in Summe 581,46 ha. Hinzu kommen wie oben die 12,69 ha indirekte Auswirkungen durch die Grundwasserabsenkung. Als Summe ergeben sich nach der UVS also kompensationsbedürftige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Umfang von 594,15 ha. Die landschaftspflegerische Begleitplanung hat hingegen – in vertiefender Betrachtung – 667,50 ha Flächen mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ermittelt. Dauerhaft versiegelt werden nach deren Ermittlungen 343 ha bisher unversiegelte Bodenflächen. Die übrigen ermittelten erheblichen Eingriffe resultieren aus der Umlagerung und Modellierung sowie der bauzeitlichen Inanspruchnahme von organischen Böden. Die in der UVS angegebenen Zahlen zur Versiegelung und Flächeninanspruchnahme sind grundsätzlich nicht mit denen des Fachbeitrages Flora und der landschaftspflegerischen Begleitplanung vergleichbar, da für die Eingriffsbewertung beim Schutzgut Boden vorhabensbedingt beanspruchte Böden nicht im gleichen

Maß berücksichtigt sind. Die landschaftspflegerische Begleitplanung hat im Gegensatz zur UVS die Versiegelung bzw. die Beanspruchung von anthropogen überprägten Böden sowie von stark veränderten Böden im Bereich von Fließgewässern mit in ihre Eingriffsermittlung einbezogen. Die Abweichungen erklären sich des weiteren mit einem anderen Ansatz der Flächeninanspruchnahmen von Verkehrswegen, bei denen in der UVS pauschalierte Breiten der Randstreifen und Seiten-/Begleitflächen angesetzt wurden.

Damit ist der Eingriff in das Schutzgut Boden zutreffend ermittelt und bewertet (vgl. hierzu auch C.II.5.2.2 sowie C.II.5.2.4 - 6 dieses Beschlusses). Weitere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden bestehen nicht.

Soweit das Landratsamt Freising (Schreiben des Landratsamtes Freising vom 31.01.2008, erfasst als Nr. 000102, S. 62) vorträgt, die Schutzgüter "Wasser und Boden (Moorböden)" würden nicht ausreichend erfasst, folgt das Luftamt dem nicht. Entgegen der Ansicht des Landratsamtes tritt nicht auf der gesamten Fläche, auf der eine Grundwasserabsenkung erfolgt, eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser ein. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden liegen mit ihrem Schwerpunkt in der Flächenversiegelung. Naturnahe Moore, die hochempfindlich auch gegenüber einer geringen Grundwasserabsenkung wären, sind von den Wirkungen des Vorhabens, insbesondere von der vorhabensbedingten Grundwasserabsenkung, nicht betroffen. Bei den betroffenen Moorböden handelt es sich um meist flachgründige, örtlich mächtigere, stark degradierte, größtenteils intensiv landwirtschaftlich genutzte Erdniedermoorböden (Normerdniedermoor und Kalkerdniedermoor; vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S.10 – 32 f. und UVS Karten 10-2 und 10-4). Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf grundwasserbeeinflusste Böden infolge der Grundwasserabsenkung ergeben sich – wie oben dargestellt – nur auf einer Fläche von 12,69 ha. Entgegen den Darstellungen des Landratsamtes Freising kommt es auch nicht zu schweren vorhabensbedingten Eingriffen in das Schutzgut Grundwasser bzw. in den Schutz des Grundwassers („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 49 f.). Auf die Grundwasserverhältnisse und den guten mengenmäßigen Zustand sind durch die geplante lokale Grundwasserabsenkung um rd. 0,5 m bei ZW im Bereich der 3. Start- und Landebahn insgesamt nur geringe und damit unerhebliche Auswirkungen zu erwarten. Zur Konzentration von Maßnahmeflächen sieht die FMG, soweit dies hinsichtlich der Grundstücksverfügbarkeit möglich ist, größere arrondierte Bereiche vor; lokal werden die Grundwasserverhältnisse und der Wasserrückhalt optimiert. Untergeordnete Entwässerungsgräben mit nur auf die geplanten Maßnahmenflächen beschränktem Ein-

zugsgebiet sind teilweise wieder zu verfüllen, um lokal den Grundwasserstand zu heben (LBP-Maßnahmen J-160-E-12 i. V. m. J-160-E-6 bis J-160-E-11, J-160-E-13 bis J-160-E-17; J-161-E-6; J-168-E-10 i. V. m. J-168-A-2 bis J-168-A-8).

3.9.9.4.2.2 Schutzgut Wasser

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser (Fließgewässer) auf 1,56 ha. Maßgeblich ist der Verlust von beständig oder häufig wasserführenden Fließgewässerabschnitten im Rahmen der geplanten Gewässerneuordnung. Erhebliche Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse und des guten mengenmäßigen und stofflichen Grundwasserzustands liegen hingegen nicht vor.

3.9.9.4.2.2.1 Oberirdische Fließgewässer

Das planfestgestellte Vorhaben macht eine umfassende Veränderung des nördlich des bestehenden Verkehrsflughafens München vorhandenen Gewässersystems erforderlich („Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ vom 10.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG/Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG in Ordner 15 der Antragsunterlagen, Kap. 2.1, 2.6 und 2.7).

Die vorhabensbedingten Auswirkungen (Beseitigung, Verlegung und Neuherstellung von Fließgewässern) auf den Fortbestand und die Struktur der Gewässer wurden umfassend ermittelt und bewertet („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 1 - 97 f.). Die Gesamtbilanz der Gewässerneuordnung ergibt einen Verlust von Fließgewässerabschnitten. Als erhebliche Eingriffswirkungen wurden hohe Funktionsminderungen mit rd. 800 m Gewässerverlust und mittlere Funktionsminderungen mit rd. 780 m Gewässerverlust festgestellt („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, Tab. 11.2-11 und 11.2-12, S. 11 - 100). Durch die Verlegung der Goldach werden 520 m naturnahe Gewässerstrecke neu angelegt. Im Zuge der Straßenbaumaßnahme St 2084 neu wird ein Gewässerteilabschnitt des Grabens Goldach Zulauf Ost um- und in gewundener, naturnaher Weise, neu angelegt.

Aufgrund der Gewässerneuordnung gehen trotz der vorhabensbedingten Neuanlage bzw. Umverlegung von Gewässerstrecken in größerem Umfang Fließgewässer verloren. Die typischen Fließgewässereigenschaften dieser Gewässer stehen dem Naturraum nicht mehr zur Verfügung. Dies kann durch die anlagebedingte Herstellung von meist trockenen Gräben wie dem Abfanggraben Ost und dem neuen Stampfwiesengraben nicht ausgegli-

chen werden. Über die Gewässerneuordnung hinaus sind daher weitere landschaftspflegerische Maßnahmen zum Ausgleich der Verluste und Eingriffe in Fließgewässerstrecken notwendig. Die Abflussverhältnisse bleiben allerdings trotz des Eingriffes nahezu unverändert. Bisher werden die Hauptvorflutgräben Süß- und Grüselgraben nördlich des Flughafens weitgehend mit Grundwasser aus der bestehenden Absenkung gespeist, das über den Ableitungsgraben Nord eingeleitet wird. Das bestehende System bleibt im Wesentlichen erhalten und wird lediglich nach Norden verschoben. Unter Berücksichtigung der ausgleichenden erhöhten Wasserzuleitungen aus Süß- und Grüselgraben, Kalkgries- und Keckeisgrenzgraben sowie dem Vorflutgraben Nord werden sich hier keine relevanten Auswirkungen ergeben. In den Nebengräben innerhalb der Reichweite der Grundwasserabsenkung verschlechtern sich die Grundwasserzutritte und – dadurch bedingt – die Abflussverhältnisse und die Gewässergüte nicht. Es handelt sich um nur zeitweise bzw. gering wasserführende Gräben, die, natürlicherweise den Grundwasserschwankungen folgend, immer wieder in den gering wasserführenden Bereichen trocken fallen. Die Beeinträchtigung der Abflussverhältnisse und des Fließgewässercharakters dieser Nebengräben wird daher für das Schutzgut Fließgewässer als sehr gering bewertet („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 101).

Im Wirkbereich des planfestgestellten Vorhabens befinden sich die folgenden Fließgewässer:

Fließgewässer	Abflusscharakteristik (gemäß Tabelle 11.2-3 der UVS, Teil 11, Ordner 22)
Goldach	Bach mit mittlerem Abfluss > 200 l/sec
Goldach Zulauf Ost	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
westl. Seitenarm Loosgraben	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Süßgraben	Graben mit mittlerem Abfluss > 200 l/sec
Mittelgraben	Graben mit mittlerem Abfluss > 200 l/sec
Grüselgraben	Graben mit mittlerem Abfluss > 200 l/sec
Breitwiesengraben	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Zufluss Grüselgraben 1)	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Vorflutgraben Nord	künstlicher Graben für Hochwasserentlastung des Flughafens, mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Kalkgriesgraben (oberer Teil)	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Keckeisgrenzgraben	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Stampfwiesengraben	Entwässerungsgraben, meist oder häufiger trocken fallend
Hauptwiesengraben	Entwässerungsgraben mit mittlerem Abfluss 1 bis 50 l/sec
Abfanggraben Ost	künstlicher Graben für Entwässerung und Hochwasserentlastung des Flughafens
Ableitungsgraben Nord	künstlicher Graben für Entwässerung und Hochwasserentlastung des Flughafens

Aufstellung der Fließgewässer im Planungsgebiet.

Die präzise Einwertung der ermittelten bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Fließgewässer erfolgte fünfstufig („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, Abschnitt 11.2.1.6, 11.2.4, 11.2.5 und 11.2.6). Geringe und unbedeutende Funktionsminderungen führen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Bewertungs-stufe	Beschreibung	Begründung und Erheblichkeit
5	Totalverlust	Verlust der Oberflächengewässer – erhebliche Auswirkung
4	Überwiegender Funktionsverlust	Weitgehende Beeinträchtigung /Verlust der Fließgewässerfunktionen, starke Beeinträchtigung von Gewässerstruktur und Gewässergüte – erhebliche Auswirkung
3	Deutliche Funktionsminderung	Teilweise Beeinträchtigung von Fließgewässerfunktion und Gewässerstruktur bei grundsätzlicher Erhaltung der Gewässerfunktionen, Beeinträchtigung der Gewässergüte – erhebliche Auswirkung
2	Geringe Funktionsminderung	Grundsätzliche Erhaltung der Fließgewässerfunktionen und Gewässerstruktur, geringe Beeinträchtigung der Gewässergüte – unerhebliche Auswirkung
1	Unbedeutende Funktionsminderung	Weitgehende Erhaltung von Fließgewässerfunktionen, Gewässerstruktur und Gewässergüte – unerhebliche Auswirkung

Bewertungsmatrix der möglichen Auswirkungen auf Fließgewässer.

Den Verlusten wird die Neuanlage von Fließgewässerabschnitten gegenübergestellt („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, Abschnitt 11.2.5):

Eingriffsempfindlichkeit bzw. Wert	Verlust (Länge in m)	Herstellung (Länge in m)	Bilanz (m)
Hoch (4)	0	521	+ 521
Mittel (3)	- 802		- 802
Gering (2)	- 4.379	3.595	- 784
Sehr gering (1)	- 8.831	7.621	- 1.210
Summe	**14.012**	**11.737**	**- 2.275**

Eingriffsbilanz Fließgewässer

Der dauerhafte und vollständige Verlust von Fließgewässerabschnitten mit ihren Gewässerfunktionen wird für das Schutzgut Oberflächengewässer insgesamt als sehr hohe Beeinträchtigungsintensität (Stufe 5) gewertet. Es ergeben sich nach Tabelle 11.2.12 der UVS („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 100) folgende erhebliche vorhabensbedingte Auswirkungen:

Beeinträchtigungsintensität Wirkfaktor /-stufe	Beeinträchtigte Fläche Eingriffsempfindlichkeit (Wertstufe)	Länge (m)	Auswirkungen (Stufe)	Erheblichkeit
Wirkfaktor Resultierender Verlust bzw. Neuanlage von Fließgewässern durch Gewässerneuordnung Wirkstufe 5	Fließgewässer mit hohem Wert bzw. hoher Eingriffsempfindlichkeit (4)	+ 521	Herstellung, als Ausgleich anrechenbar	Nein
	Fließgewässer mit mittlerer Eingriffsempfindlichkeit (3)	- 802	Hohe Funktionsminderung (4)	ja
	Fließgewässer mit geringer Eingriffsempfindlichkeit (2)	- 784	Mittlere Funktonsminderung (3)	ja
	Fließgewässer mit sehr geringem Wert bzw. sehr geringer Eingriffsempfindlichkeit (1)	-1.210	Geringe Funktionsminderung (2)	Nein

Einstufung Eingriffserheblichkeit, Schutzgut Fließgewässer.

Die UVS hat die Summe der beeinträchtigten Fließgewässer nach der betroffenen Laufstrecke ermittelt. Der LBP 3. Start- und Landebahn („Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 58) hat die Wertstufen der betrachteten Gewässerabschnitte aus der UVS übernommen. Er hat dabei entsprechend des flächenhaften Ansatzes der gewählten Methodik der Eingriffsermittlung und -bewertung die Flächen der anlagebedingten Beseitigung von Fließgewässern ermittelt:

Betroffener Bereich	Wertstufe	Art der Beeinträchtigung	Flächengröße (ha)
Gewässer mit Gewässerstrukturklasse 4, Abfluss beständig, zeitweise auch gering, biol. und chem. Gewässergüte II (Vorflutgraben Nord)	mittel	Anlagebedingte Beseitigung, Verlust	0,07
Gewässer mit Gewässerstrukturklasse 5 - 6, Abfluss beständig oder selten trocken fallend, biol. und chem. Gewässergüte II - III (Goldach, Westlicher Seitenarm Loosgraben, Süßgraben, Mittelgraben, Grüselgraben, Breitwiesengraben, Zufluss Grüselgraben 1, Kalkgriesgraben, Keckeisgrenzgraben)	gering	Anlagebedingte Beseitigung, Verlust	0,34
Gewässer mit Gewässerstrukturklasse 7 oder Abfluss temporär bis meist trocken, biol. und chem. Gewässergüte auch über II - III (Zufluss Grüselgraben 1, oberer Teil, Seitengraben West, Kalkgriesgraben, oberer Teil, Stampfwiesengraben, Ableitungsgraben Nord, Abfanggraben Ost)	sehr gering	Anlagebedingte Beseitigung, Verlust	0,91
Summe der beeinträchtigten Fließgewässer			**1,32**

Summe beeinträchtigter Fließgewässer.

Hinzu kommen weitere erhebliche Beeinträchtigungen von Fließgewässern auf einer Fläche von 0,18 ha und 0,06 ha aus dem LBP Landseitige Straßen sowie aus dem LBP Geländeaufschüttungen.

Betriebsbezogene Auswirkungen werden in der UVS („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 110 f.) insgesamt als gering und – unter Berücksichtigung von Konzepten zur Vermeidung und Verminderung – als unerheblich eingestuft. Wie im Bestand ist auch in Zukunft zu erwarten, dass in den abstromigen Fließgewässern keine relevanten Beeinträchtigungen durch den Verkehrsflughafen München festgestellt werden.

Die Neuordnung der Gewässer und Entwässerungssysteme ist Teil der Vorabmaßnahmen (vgl. „Baulogistikkonzept, Detaillierte Einzelbetrachtung“ vom 31.07.2007 der Dorsch Consult Airports GmbH in Ordner 44 der Antragsunterlagen, S. 12 f.). Die Verlegung der wasserführenden Gewässer erfolgt vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen zur

3. Start- und Landebahn, so dass direkte baubedingte Beeinträchtigungen von wasserführenden Gewässern im Vorhabenbereich auszuschließen sind. In den temporär oder wenig wasserführenden, rein grundwassergeprägten Gräben (Loosgraben, Breitwiesengraben, Zufluss Grüselgraben 1, Kalkgriesgraben, Keckeisgrenzgraben) kann es im Zuge von Wasserhaltungen bei Linienbauwerken möglicherweise zu temporär verringerten Abflüssen kommen („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 32 f.). Diese Veränderungen mit einem zeitlichen Horizont von rd. 4 bis 8 Wochen liegen für diese Entwässerungsgrabensysteme jedoch im Rahmen der üblichen Abflussschwankungen und sind nur vorübergehend. Die mögliche Reduzierung der Abflüsse bzw. von Wasserständen in den Nebengräben (Wiesengräben) beruht auf den zeitweise (bei höheren Wasserständen) auftretenden Absenkungswirkungen. Die Vegetation bzw. der Lebensraum dieser Nebengräben ist teilweise durch die zumeist intensive landwirtschaftliche Nutzung beeinflusst und wird vorhabensbedingt nicht erheblich beeinträchtigt. Es handelt sich um zu Entwässerungszwecken angelegte Gräben, die schon aktuell nicht permanent Wasser führen, da die Sohle im Bereich des schwankenden Mittelwasserspiegels liegt. Flächenhafte Wirkungen der Absenkungen auf den Boden und die Vegetation bzw. Lebensräume außerhalb der Gräben werden bei diesen Schutzgütern gesondert berücksichtigt. Die Intensität der Beeinträchtigung ist gering. In der Bauphase können lediglich vorübergehende Veränderungen der Abflussverhältnisse in den Grabensystemen nördlich des Flughafens auftreten. Sie sind kurzzeitig und vorübergehend. Das aus Süden über Oberflächengewässer in den Flughafenbereich zuströmende Wasser sowie das aus dem Grundwasser gesammelte Drainagewasser nördlich des Flughafens werden wieder an die Fließgewässer abgegeben. Entsprechend ist die Intensität der Beeinträchtigung durch vorhabensbedingte Auswirkungen während der Bauphase auf die Abflussverhältnisse gering.

Auswirkungen auf die Gewässergüte der Fließgewässer sind – auch in Anbetracht der planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen – ebenfalls höchstens gering („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 87 f.).

3.9.9.4.2.2.2 Grundwasser

Das planfestgestellte Vorhaben führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse bezüglich Menge, Flurabstand, Fließrichtung und stofflicher Grundwasserbeschaffenheit.

Die vorhabensbedingte Grundwasserabsenkung bewirkt keine Qualitätsveränderung des betroffenen Grundwassers. Durch die Wiederversickerung eines Teils des entnommenen Grundwassers über die Versickerungsanlagen und durch die Infiltration des über die Gräben abgeleiteten restlichen Drainagewassers in den Grundwasserleiter nördlich des Flughafens wirken sich die Grundwasserabsenkungen nur auf den Nahbereich des Flughafens aus. Beurteilungsgrundlage für die Eingriffsregelung waren im Wesentlichen die Ergebnisse der Unterlage „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ vom 10.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG/Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG in Ordner 15 der Antragsunterlagen sowie die Aussagen der „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen. Im nördlichen Erdinger Moos tritt der ca. 6 bis 10 m mächtige Grundwasserstrom der Münchner Schotterebene an die Oberfläche. Wegen der dauerhaft geringen Flurabstände bzw. dem flächenhaften Austritt von Grundwasser kam es zu großflächigen Vermoorungen. Durch vielfältige Eingriffe, beginnend in der Mitte des 19. Jhdt., wie Begradigung von Bächen, Anlage von Entwässerungsgräben und Drainagen, Errichtung von Mittlerem Isarkanal und Ismaninger Speichersee wurde der Flurabstand in Teilbereichen mehr oder weniger stark abgesenkt. Südlich der Autobahn BAB A 92 bestehen noch größere Feuchtgebiete mit mittleren Grundwasserflurabständen unter 0,2 m (vgl. Karte 11-1 der UVS). Die mittleren Grundwasserflurabstände wurden in der Unterlage „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ vom 10.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG/Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG in Ordner 15 der Antragsunterlagen, als Zentralwasserstand ermittelt und betrachtet. Der Zentralwasserstand (ZW) ist derjenige Wasserstand, der zur Hälfte aller Tage unter- und zur anderen Hälfte überschritten wird (Median). Er ist i.d.R. etwas niedriger als der aus dem arithmetrischen Mittel bestimmte Mittelwasserstand (MW), kann diesem aber bei den in der UVS betrachteten Grundwasserstufen gleich gesetzt werden. Die UVS (Tab. 11.1-3) hat die Grundwasserstände gemäß der Erläuterung zur Standortkundlichen Bodenkarte München –Augsburg, M 1:50.000 (hrsg. vom Bayer. Geologischen Landesamt, München 1986, Tab. 11) wie folgt klassifiziert:

Mittlerer Grundwasserflur-abstand	Bezeichnung Grundwasserstufe	Ökologischer Feuchtegrad (für +/- entwässerte lehmig-sandige Anmoorgleye)
0 – 0,2 m	sehr flach	II nass
0,2 – 0,4 m	Flach	III feucht
0,4 – 0,8 m	Mittel	IV F mäßig feucht und wechselfeucht, nicht mehr ackerfähig
0,8 – 1,2 m	Tief	IV f mäßig feucht und wechselfeucht, bedingt ackerfähig
1,2 – 1,8 m	sehr tief	Vf sehr frisch
> 1,8 m	äußerst tief	--

Klassifizierung der Grundwasserstufen.

Flächen mit sehr geringen mittleren Flurabständen (< 0,4 m) sind im Vorhabenbereich nur im Umfeld des Breitwiesengrabens gegeben. Größere Gebiete mit geringen Flurabständen < 0,4 m bzw. < 0,2 m treten südlich der Autobahn BAB A 92 im Norden und Nordosten des engeren Untersuchungsgebiets auf (Eittinger Moos, Viehlaßmoos, Ausgleichsflächen der Autobahndirektion Südbayern um die St 2580). In den Bereichen des Flughafens und der Siedlungsgebiete südwestlich und südöstlich liegen meist Flurabstände > 1,8 m vor. Die Gebiete direkt nördlich des Flughafens sowie nordöstlich der St 2580 weisen häufig grundwasserbeeinflusste Böden mit Flurabständen zwischen 0,4 und 1,2 m auf.

Die anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserverhältnisse im Umfeld der Flughafenerweiterung bleiben gering („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 39). Im Bereich der 3. Start- und Landebahn erfolgt eine lokale Grundwasserabsenkung um rd. 0,5 m bezogen auf den Zentralwasserstand (ZW) durch die Grundwasserregelung. Das abgeleitete Wasser wird nördlich der Flughafenerweiterung teilweise wieder versickert sowie gemäß den berechneten Verlusten auf die abführenden Grabensysteme aufgeteilt. Die mengenmäßige Verringerung des Grundwasserstroms sowie die Absenkung der eher oberflächennahen Flurabstände im Ist-Zustand, die nur im Norden gegeben sind, beschränken sich daher bei ZW auf den Bereich der Flughafenerweiterung sowie einen 200 bis 300 m breiten Streifen nördlich des Erweiterungsgebiets und bleiben somit auf das nächste Umfeld des Flughafens beschränkt. Die absenkende Wirkung greift für die Maßgröße „Mittleres Hochwasser“ im Norden etwas weiter

aus (Wirkungsbereich bis ca. 400 m), ist aber wegen der nur kurzen Dauer solcher Ereignisse für die Grundwasserverhältnisse insgesamt unbeachtlich. Im östlichen Flughafenumland trifft dies ebenfalls zu. Zusätzlich treffen hier die geringen Absenkungen von 0,10 bis 0,25 m auf bereits im Ist-Zustand tiefere Grundwasserstände (überwiegend ca. 1 m bis unter 2 m) bei mittlerem Hochwasser. Die Absenkung von oberflächennahen Grundwasserflurabständen in nördlichen Randbereichen außerhalb des Eingriffsbereiches ist für die Funktion des Grundwassers eine nur geringe Beeinträchtigung.

Zudem kann im Betrieb die auf der Grundlage des Grundwassermodells abgestimmte Aufteilung des abgeleiteten Grundwassers auf Versickerung und abführende Gräben gemäß den Ergebnissen der Beweissicherung optimiert werden. Mit Ausnahme von Betriebsstörungen bei der Versickerung mit möglicherweise vorübergehender Vergrößerung der Absenkreichweite in Teilgebieten nördlich des Flughafens sind keine relevanten, allen-falls vorübergehende und insgesamt sehr geringe Auswirkungen auf die Grundwasserverhältnisse zu erwarten. Da die Gesamtwassermenge und damit auch der Grundwasserstrom unterstrom des Vorhabens großteils mit Ausnahme einer verringerten Grundwasserneubildung und geringfügiger Verdunstungsverluste beibehalten wird und die Grundwasserbeschaffenheit unter Berücksichtigung aller Minderungsmaßnahmen und der Wirkungsbeobachtung höchstens geringfügig beeinträchtigt wird, sind Kompensationsmaßnahmen bezüglich des Schutzguts Grundwasser nicht notwendig („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 61). Anlagenbezogene Auswirkungen des Vorhabens auf die stoffliche Grundwasserbeschaffenheit sind somit höchstens sehr gering und unerheblich („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 48 f.).

Durch Eingriffe in die Grundwasserverhältnisse durch Baumaßnahmen, insbesondere durch Wasserhaltungen, können sich bei ordnungsgemäßem Betrieb Grundwasserabsenkungen mit geringer Auswirkungsstufe ergeben. Aufgrund der planfestgestellten Überwachung und Koordination der Wasserhaltung werden die prognostizierten Absenkungen nach Maß und Dauer eingehalten. Das Risiko für erhebliche stoffliche Beeinträchtigungen des Grundwassers aufgrund von Baumaßnahmen ist sehr gering. Bei Einhaltung der planfestgestellten Sicherheitsvorkehrungen im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und einem ordnungsgemäßen Baustellenbetrieb werden Beeinträchtigungen vermieden („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 38).

Auch betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Die Grundwasserbeschaffenheit ist im Vorhabenbereich aufgrund der Lage im Erdinger Moos durch den Eintrag organischer Substanz in das Grundwasser, die aus den durchströmten Torfkörpern stammt, durch einen entsprechenden geringeren Sauerstoffgehalt sowie durch leicht erhöhte Werte der Nährstoffe Nitrat und Kalium aus lokalen landwirtschaftlichen Einflüssen geprägt („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 30). Bei Durchführung der planfestgestellten Maßnahmen zur Verminderung der betriebsbedingten Einträge von Enteisungsmitteln und einer entsprechenden Wirkungsbeobachtung zur Grundwasserbeschaffenheit sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 61 f.).

3.9.9.4.2.3 Schutzgut Luft(hygiene)

Für die regionale Luftqualität einschließlich der Hintergrundbelastung mit Luftschadstoffen entstehen vorhabensbedingt lediglich untergeordnete Immissionsbeiträge und damit keine erheblichen Auswirkungen auf die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes. Mit Ausnahme des Bereiches eutrophierender Stickstoffeinträge in Ökosysteme sind erhebliche Beeinträchtigungen auch nicht als mögliche Folgewirkungen durch den Transport und Niederschlag von Luftschadstoffen festzustellen. Hierzu wird wegen der Betroffenheit des Schutzgutes Pflanzen bzw. von Ökosystemen auf die gesonderte Betrachtung bei diesem Schutzgut verwiesen (vgl. C.III.3.9.9.4.2.5.4 dieses Beschlusses).

Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die regionale Luftqualität bzw. die lufthygienische Situation werden auf der Grundlage der „Lufthygienischen Untersuchung, Teil A Betriebsphase“ vom 24.08.2007 der Müller-BBM GmbH (in Ordner 42 der Antragsunterlagen, S. 94 ff.), der vertiefenden Untersuchung vom 15.03.2010 (Anlage 10 in Ordner 1/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010), der Unterlage „Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebiets und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren“ der Müller-BBM GmbH vom 24.02.2011 sowie der UVS („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 12, Schutzgut Luft“ vom 24.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen und „Umweltverträglichkeitsstudie – Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Dr. Blasy – Dr. Overland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.3.2010) ermittelt.

Zur Beschreibung der vorhabensbedingten Luftschadstoffimmission werden die folgenden Luftschadstoffe mit jeweils zeitabhängiger Quellstärke betrachtet: Stickstoffoxide (NO_x) mit dem lufthygienisch relevanten Anteil an Stickstoffdioxid (NO_2), Kohlenwasserstoffe (HC), insbesondere die als krebserzeugend ausgewiesene Komponente Benzol, Schwefeldioxid (SO_2), Kohlenmonoxid (CO), Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$), d. h. Feinstaub mit einer Partikelgröße < 10 µm und < 2,5 µm, Benz(a)pyren (B(a)P) sowie Ruß. Weitere Luftschadstoffe sind emissionsseitig vernachlässigbar oder es handelt sich um Stoffe mit lufthygienisch untergeordneter Bedeutung (vgl. auch C.II.5.4 und C.III.3.7 dieses Beschlusses). Die Komponenten Ruß und Benz(a)pyren (B(a)P) wurden in ergänzenden Berechnungen für den Referenzfall gesondert ermittelt („Vertiefung der lufthygienischen Untersuchung - Betriebs- und Bauphase unter Berücksichtigung der in der Erörterung aufgeworfenen Fragestellungen“ vom 15.03.2010 der Müller-BBM GmbH in Ordner 1/2 der Antragsunterlagen vom 15.03.2011). Für den Prognosenullfall 2025 und den Planungsfall 2025 wurden auch die Komponenten Ruß und Benz(a)pyren nochmals neben den Emissionsfaktoren Stickstoffoxide, Kohlenwasserstoffe (insbesondere Benzol), Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) in den Berechnungen der Fortschreibung für die Betriebsphase mit Erweiterung des Rechengebiets und der Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren vom 24.02.2011 berücksichtigt.

Die vorhabensbedingt zu erwartenden Gerüche sind allenfalls für das Schutzgut Mensch der UVP relevant und werden dort behandelt (siehe hierzu C.II.5.1.1.6.5).

Die Bauphase bzw. die baubedingten Schadstoffemissionen führen aufgrund der lokal begrenzten Emission nicht zu nachhaltigen und dauerhaften Veränderungen der allgemeinen Luftqualität und somit nicht zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft.

Für die vorhabensbedingt entstehenden Emissionen durch den Flugbetrieb und den Straßenverkehr gilt folgendes:

Die Schadstoffkomponenten Kohlenwasserstoffe (HC), insbesondere die Komponente Benzol, Schwefeldioxid (SO_2), Kohlenmonoxid (CO), Feinstaub (PM_{10}) und Feinstaub ($PM_{2,5}$) sowie Ruß sind aufgrund der sehr geringen vorhabensbedingten Zusatzbelastung für die regionale Luftqualität nicht erheblich. Nach den Ergebnissen der lufthygienischen Berechnungen („Lufthygienische Untersuchung, Teil A Betriebsphase“ vom 24.08.2007 der Müller-BBM GmbH in Ordner 42 der Antragsunterlagen, S. 94 ff. sowie "Lufthygienische Untersuchung - Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebietes und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren" vom 24.02.2011 der Müller-BBM GmbH) liegen die prognostizierten Schadstoffkonzentrationen deutlich unter den jeweiligen – hier als Anhaltswert herangezogenen – Immissionsgrenz-

werten der 39. BImSchV und damit in unkritischen Größenordnungen (vgl. zudem „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 12, Schutzgut Luft“ vom 24.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 12 – 26 und „Umweltverträglichkeitsstudie – Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Dr. Blasy – Dr. Overland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.3.2010). Teilweise liegen diese an den Immissionsorten bzw. im Untersuchungsgebiet unterhalb des Irrelevanzkriteriums der TA Luft. Die die relevante 3 %-Schwelle (der betreffenden Immissionswerte nach Nr. 4.2.2 der TA Luft, die für die hier maßgeblichen Schadstoffe identisch mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV sind) überschreitende vorhabensbedingte Zusatzbelastung beschränkt sich mit Ausnahme der Stickoxide auf das Flughafengelände und die angrenzenden Bereiche, insbesondere diejenigen mit stark befahrenen Straßen.

Bei den Stickoxiden erstreckt sich der Bereich mit mehr als irrelevanter vorhabensbedingter Belastungszunahme über größere Flächen. Bei diesem Luftschadstoff ist die Vorbelastung mit 30 µg/m³ (NO_x) bzw. 25 (NO_2) µg/m³ bereits hoch. Durch den bestehenden Flughafenbetrieb und Straßenverkehr sind schon erhebliche Beiträge zu verzeichnen. Im Vergleich mit den Darstellungen zum Prognosenullfall zeigt sich für beide Schadstoffkomponenten, dass sich die Schadstoffsituation bzw. die Belastung der Luft im Untersuchungsgebiet durch den planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens München nur gering ändert. Die flughafenunabhängigen Hintergrundbelastungen und die Immissionen aus dem allgemeinen Straßenverkehr dominieren im Untersuchungsgebiet auch im Planungsfall 2025 deutlich gegenüber den flughafeninduzierten Immissionen. Der planfestgestellte Ausbau erbringt im Vergleich zur Vorbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet lediglich einen geringen Beitrag.

Eine Ausnahme bildet der Bereich nördlich des Flughafens bis zur Autobahn. Hier kommt es zu stärkeren Überlagerungen der straßenverkehrs- und flugbetriebsbedingten Immissionsanteile. Im Einzelnen erhöht sich im Planungsfall 2025 die NO_2-Belastung im Norden des planfestgestellten Vorhabens und bildet im Unterschied zum Prognosenullfall (Zusatzbelastungen zwischen rd. 1 bis 12 µg/m³ entsprechend einer Vorbelastung von rd. 26 bis 37 µg/m³) eine geschlossene Zone mit einer Zusatzbelastung von rd. 1 bis 13 µg/m³ (entsprechend einer Gesamtbelastung von rd. 26 bis 38 µg/m³) zwischen Flughafen und Autobahn. Auch westlich der BAB A 92 dehnt sich die Zone dieser Belastungsstufe aus. Ansonsten sind die Änderungen gering (siehe „Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebiets und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren“ der Müller-BBM GmbH vom 24.02.2011). Zum Vergleich beträgt der

über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für NO_2 40 µg/m³.

Beim entsprechenden Vergleich für NO_x zeichnen sich die linearen Emissionsquellen der Straßen und der Flugbetriebsflächen in beiden Fällen sehr klar ab. Es zeigen sich im Vergleich der Zusatzbelastung im Planungs- und Prognosenullfall räumlich die gleichen Entwicklungen wie bei NO_2. Nördlich des Flughafens bis zur Autobahn ist im Prognosenullfall eine Spannbreite der Zusatzbelastung von rd. 2 bis 34 µg/m³ (entsprechend einer Vorbelastung von rd. 32 bis 64 µg/m³) und im Planungsfall Belastungen von rd. 2 bis 37 µg/m³ (entsprechend einer Gesamtbelastung von rd. 32 bis 67 µg/m³) erkennbar. Diese Zone wird auch ab der BAB A 92 weiter nach Westen bis über die B 11 hinaus etwas erweitert (siehe „Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebiets und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren“ vom 24.02.2011 der Müller-BBM GmbH). Die Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchungen zeigen, dass Stickstoffdioxid (NO_2) für die regionale Luftqualität die bedeutsamste Schadstoffkomponente ist. Die Differenz zwischen Planungs- und Prognosenullfall für diesen Schadstoff bestimmt damit wesentlich die lufthygienischen Auswirkung des Vorhabens auf das Schutzgut Luft (siehe auch Karte UVS 6-10 im Teilbeitrag 6 der UVS.) Die Hintergrundbelastung für Stickstoffdioxid wurde in der lufthygienischen Untersuchung mit 25 µg/m³ im Bereich von gut 60 % des ab 2010 geltenden Immissionswertes angenommen. In Anbetracht der durch die Vorgaben der 39. BImSchV generell anzustrebenden deutlichen Reduktion der verkehrsbedingten NO_x-/NO_2-Emissionen als Hauptverursacher der heutigen und künftigen Immissionsbelastung stellt dies eine ausgesprochen konservative Annahme für den Planungshorizont 2025 dar.

Auch bei den Stickoxiden werden die – hier als Anhaltswert herangezogenen – Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten. An den Immissionsorten ist im Planungsfall eine Gesamtbelastung zwischen 26,2 und 37,9 µg/m³ NO_2 zu erwarten. Damit wird der Immissionsjahreswert nach § 3 Abs. 2 39. BImSchVO für NO_2 von 40 µg/m³ an allen Immissionsorten unterschritten und liegen die Gesamtbelastungen an den Immissionsorten generell unterhalb des aus Vorsorgegründen zum Schutz vor Gesundheitsgefahren postulierten Immissionswertes (siehe „Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebiets und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren“ vom 24.02.2011 der Müller-BBM GmbH).

Keine Anwendung findet der zum Schutz der Vegetation genannte kritische Wert der 39. BImSchV für Stickstoffoxide (NO_x) nach § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV, da gemäß Anlage 3 B. 2. der 39. BImSchV der betreffende Wert mindestens in 20 km Entfernung zu Bal-

lungsräumen und mindestens in 5 km Entfernung zu anderen bebauten Flächen, Industrieanlagen oder Autobahnen oder Hauptstraßen mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Fahrzeugen erfasst und beurteilt werden soll. Dies trifft an keiner Stelle des Untersuchungsgebietes zu. Ein „kritischer Wert“ i. S. d. 39. BImSchV ist ein auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnisse festgelegter Wert, dessen Überschreitung unmittelbar schädliche Auswirkungen für manche Rezeptoren wie Bäume, sonstige Pflanzen oder natürliche Ökosysteme, aber nicht für den Menschen haben kann (§ 1 Nr. 17 der 39. BImSchV). Der kritische Wert nach § 3 Abs. 4 39. BImSchV umfasst konzentrationsabhängige Wirkungen auf Pflanzen bzw. Ökosysteme durch Düngeeffekte genauso wie biochemische und physiologische Effekte auf Pflanzen. Physiologische bzw. phytotoxische Wirkungen sind bei Langzeitbelastung erst bei einer wesentlich höheren Konzentration als 30 µg/m³ gegeben und spielen hier keine Rolle.

Die vorhabensinduzierten Immissionsbeiträge von Stickstoffdioxid (NO_2) liegen an allen Immissionsorten zwischen 0,1 (IO9 Erding) und maximal 3,5 (IO6 Attaching) µg/m³. Der vorhabensinduzierte Immissionsanteil (Zusatzbelastung im Sinne der TA Luft) ergibt sich aus der Differenz der Gesamtbelastung im Planungs- und Prognosenullfall. Die Differenz zwischen Planungs- und Prognosenullfall ist zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft maßgeblich, weil ein weiteres Wachstum des Flughafens ohne Ausbau (Prognosenullfall) durch die bisherigen Planfeststellungsbeschlüsse gedeckt ist. Der vorhabensbedingte Beitrag liegt bei maximal 9 % des Immissionsjahreswertes von 40 µg/m³ und nach Angaben der lufthygienischen Untersuchung damit in der Größenordnung der Prognoseunsicherheit.

Die vorhabensinduzierten Stickoxid-Beiträge sind in Relation zur Gesamtbelastung somit eher von untergeordneter Bedeutung. Die Umweltwirkung von Stickoxiden kann zum einen im Luftmedium in einer direkten Schädigung von Pflanzen bestehen. Solche Wirkungen sind durch die entstehenden Zusatz- und Gesamtbelastungen auszuschließen. Zum anderen kann der Niederschlag (Deposition) von Stickstoffverbindungen auf den Boden und die Vegetation Beeinträchtigungen der Standortverhältnisse (Nährstoffanreicherung) verursachen und zu erhöhten Grundwasserbelastungen durch Nitrataustrag führen. In der Folge können gegen Nährstoffeintrag empfindliche Standorte so verändert werden, dass konkurrenzschwache Pflanzenpopulationen und angepasste Tiere durch konkurrenzstärkere Arten verdrängt werden. Dieser Wirkungspfad wird gesondert beim Schutzgut Pflanzen (vgl. C.III.3.9.9.4.2.5.4) behandelt.

Die Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchungen zeigen nach all dem, dass für die regionale Luftqualität sowie den Transport und die Deposition von Luftschadstoffen ledig-

lich die NO_2-Belastung im Umfeld des Flughafens im Zusammenwirken der maßgeblichen Quellen Flugbetrieb und Straßenverkehr von Bedeutung für das Schutzgut Luft ist (vgl. auch C.II.5.4 und C.III.3.7 dieses Beschlusses). Hinsichtlich der Betroffenheit des Schutzgutes Pflanzen bzw. von Ökosystemen erfolgt insoweit eine gesonderte Betrachtung bei diesem Schutzgut. Im Übrigen liegt die regionale Hintergrundbelastung der Luft insgesamt eher in einem geringen Bereich und wird auch künftig (Prognosehorizont 2025) so bleiben. Dieses gegebene bzw. für die Zukunft zu erwartende Belastungsniveau wird durch das Vorhaben – regional betrachtet – nicht verändert, so dass das Schutzgut Luft insoweit nicht erheblich beeinträchtigt wird.

3.9.9.4.2.4 Schutzgut (Lokal-)Klima

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht lokal beschränkte Veränderungen der Klimasituation. Erhebliche Auswirkungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ergeben sich hieraus nicht.

Entsprechend den nachvollziehbaren gutachterlichen Feststellungen wird das planfestgestellte Vorhaben erhebliche nachteilige klimatische Wirkungen weder innerhalb noch in der Umgebung des ausgebauten Verkehrsflughafens München verursachen („Klimatologische Erheblichkeitsabschätzung, Klimagutachten“ vom 31.05.2006 des Deutschen Wetterdienstes, fortgeschrieben auf den Stand 30.07.2007 in Ordner 42 der Antragsunterlagen).

Maßgeblicher Wirkfaktor für Temperaturänderungen mit der Folgewirkung „Abnahme der Nebeltage“ und „Abnahme der Verdunstung/Luftfeuchte“ im Flughafenbereich und dem nächstgelegenen Umfeld ist die anlagebedingte Flächenversiegelung. Daraus ergibt sich für die Gesamtfläche des ausgebauten Verkehrsflughafens München eine Temperaturzunahme um 0,1° C. In einer Entfernung von 1 km verringert sich die Zunahme der Temperatur auf 20 % (0,02 °C) des für das Flughafengelände prognostizierten Wertes. Die ausschließlich auf die deutlich geringere Fläche der 3. Start- und Landebahn entfallende Erwärmung ist damit als unbedeutend einzustufen. Auch hinsichtlich der Häufigkeit des Nebels – sowohl mit Blick auf die Tage mit Nebel als auch der Stunden mit Nebel im Bereich des Verkehrsflughafens München – ist eine weitere deutliche Abnahme nicht zu erwarten. Maßgeblich ist insoweit, dass mit dem Änderungsvorhaben nur ein relativ geringes Absenken des Grundwasserspiegels um 0,5 m auf einer begrenzten Fläche verbunden ist („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 13, Schutzgut Klima“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 19). Dies gilt

auch für die Verdunstung, so dass auch insoweit keine erheblichen Veränderungen auftreten werden.

Auch mit Blick auf die Abnahme klimatisch wirksamer Flächen durch Versiegelung ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Das lokale Klima ist neben den Wasser- und Bodenverhältnissen ein für Fauna und Flora maßgeblicher Standortfaktor. Das Vorhaben erfasst Flächen, die Bestandteile des Regionalen Grünzuges Isartal und des Grüngürtels Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee sowie des Grüngürtels München-Nordost sind. Nach dem Regionalplan (Anhang zu Abschnitt II: zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge, Siedlungswesen B II) stellt der regionale Grünzug einen großräumigen, landschafts- und klimaökologischen Ausgleichsraum (Kaltluftentstehungs- bzw. Frischluftproduktionsgebiet) für die umliegenden Siedlungen dar und entfaltet seine Wirkung bei Ost-/Nordost-Windlagen (austauscharme Hochdruckwetterlagen) auch im Bereich des Münchener Nordens. Die Hauptwirkung des Grünzuges in diesem Bereich besteht in der Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet. Nach den gutachterlichen Feststellungen steht fest, dass die klimatischen Funktionen des Regionalen Grünzuges insgesamt nicht spürbar vermindert werden. Die aufgrund des Vorhabens zu versiegelnden Flächen sind im Vergleich zu den Gesamtflächen des Regionalen Grünzugs zu vernachlässigen. Vorhabensbedingt sind von dem 6.600 ha umfassenden Regionalen Grünzug 320 ha betroffen. Hiervon werden rd. 80 ha versiegelt bzw. geringere Anteile seitlich auch weitgehend wasserdurchlässig befestigt, 240 ha bleiben unversiegelt und werden als Grünflächen (Flughafenwiesen) entwickelt. Der für die klimatische Funktion der Kaltluftbildung und des Luftaustausches maßgebliche Anteil der Freiflächen wird nur unwesentlich verändert. Flächen, die künftig Bestandteil des Flughafens sind, aber unversiegelt (extensives Grasland) bleiben, behalten ihre klimatische Wirksamkeit („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 13, Schutzgut Klima“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 13 - 15 ff.). Die Flächenversiegelung erfasst lediglich ca. 1 % der Grünzugfläche im Untersuchungsgebiet. Die damit verbundenen klimatischen Effekte bleiben im Wesentlichen auf die Fläche selbst beschränkt. Außenwirkungen sind allenfalls in einem geringen und für die Gesamtfunktion unbedeutenden Umfang zu erwarten. Erhebliche Rückwirkungen auf die ausgleichenden klimatischen Funktionen des Grünzugs können nach den gutachterlichen Feststellungen ausgeschlossen werden.

Soweit nachteilige klimatische Wirkungen gegen die Zulassung des Vorhabens eingewandt wurden, folgt das Luftamt dem nicht. Gegenstand dieser Einwendung (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 114 ff.) war eine generelle Kritik an der Verkehrspolitik und der hieraus

resultierenden, auch klimatisch wirksamen (weltweiten) Schadstoffbelastung. Dieser das „Weltklima“ betreffende Vortrag stellt den bestehenden, für die Zulassung dieses Vorhabens maßgeblichen gesetzlichen Rahmen in Frage. Eine solche Überprüfung ist nicht Aufgabe des Luftamtes als Planfeststellungsbehörde, sondern der Gesetzgebungsorgane. Soweit das Lokalklima betroffen ist, liegt nach dem oben Gesagten keine erhebliche Beeinträchtigung vor (vgl. zu alledem auch C.II.5.5 dieses Beschlusses).

3.9.9.4.2.5 Schutzgut wild lebende Pflanzen und ihre Lebensstätten

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen und ihrer Lebensstätten auf einer Fläche von rd. 417 ha.

3.9.9.4.2.5.1 Methodik der Ermittlung und Bewertung

Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen werden umfassend ermittelt und bewertet. Diese ergeben sich aus dem Verlust von Wuchsorten durch Flächenbefestigung, aus der Umwandlung und der bauzeitlichen Inanspruchnahme von Wuchsorten, aus der Verinselung, Verkleinerung und Zerschneidung von Biotopflächen sowie aus mittelbaren Standortveränderungen durch die Grundwasserabsenkung. Die Auswirkungen durch betriebsbedingte Luftschadstoffimmissionen und insbesondere die Deposition von Stickstoff führen hingegen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG.

Die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen wurde unter Zugrundelegung des im „Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, auf S. 48 dargestellten Schemas ermittelt:

Wirkfaktor (Auswirkung)	**Beeinträchtigte Fläche Schutzwürdigkeit (Wertstufe S)**	**Beeinträchtigungsintensität (Beeinträchtigungsstufe) /Eingriff (Ja/Nein)**
Flächenversiegelung (Biotopverlust durch Überbauung)	Alle Biotoptypen mit sehr hoher Schutzwürdigkeit (5): z. B. Lohwald, Autochthone Kalkflachmoore	Verlust (A) /Ja
	Alle Biotoptypen mit hoher Schutzwürdigkeit (4): z. B. Feldgehölze, Baumgruppen, Hecken, Gebüsche, Gehölzufersäume, naturnahe Bäche und Stillgewässer, Großseggen-Dominanzbestände, Sekundäre Kleinseggenbestände, Feuchte Hochstaudenfluren, Halb-Trockenrasen, artenreiche Mager-, Feucht- und Nasswiesen	Verlust (A) /Ja
	Alle Biotoptypen mit mittlerer Schutzwürdigkeit (3): z. B. Wirtschaftswälder, jüngere bzw. arten- oder strukturarme Hecken, Gehölzpflanzungen und Verbuschungen, Entwässerungsgräben, trockene Initialvegetation, ruderale Hochstaudenfluren, mäßig nährstoff- und artenreiche Wiesen, Flutrasen	Verlust (A) /Ja
	Alle Biotoptypen mit geringer Schutzwürdigkeit (2): z. B. Verkehrsbegleitende Gehölze, Grundwasser-Absenkgräben, Ackerbrachen, Ruderal- und Initialvegetation, Gärten, Intensivgrünland feucht bis nass, Parkrasen	Verlust (A) /Ja
	Alle Biotoptypen mit sehr geringer Schutzwürdigkeit (1): z. B. Neophytenbestände, Objektbegrünung / Grünanlagen, Intensivgrünland frisch, Ackerflächen intensiv	Verlust (A) /Ja
Flächenumwandlung (einschl. Bodenab- und -auftrag) zu Grünflächen (Biotopverlust bzw. Verschiebung des Artenspektrums)	Nicht vorkommend Flächen sehr hoher Bedeutung (5)	--
	Feldgehölz Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	schutzwürdige Baumgruppen Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	Schutzwürdige Hecken Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja

Wirkfaktor (Auswirkung)	Beeinträchtigte Fläche Schutzwürdigkeit (Wertstufe S)	Beeinträchtigungsintensität (Beeinträchtigungsstufe) /Eingriff (Ja/Nein)
	Schutzwürdige Gebüsche Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	Gehölzufersäume Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	naturnahe Bäche Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	naturnahe Stillgewässer Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	Großseggenbestände Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	Sekundäre Kleinseggenbestände Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	Feuchte Hochstaudenflur Flächen hoher Bedeutung (4))	Verlust (A) /Ja
	Halbtrockenrasen Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	artenreiche Feucht- und Nasswiesen Flächen hoher Bedeutung (4)	Verlust (A) /Ja
	artenreiche Magerwiesen Flächen hoher Bedeutung (4)	mittlere Funktionsminderung (C) /Ja
	Wirtschaftswälder Flächen mittlerer Bedeutung (3)	Verlust (A) /Ja
	jüngere bzw. arten- oder struktur- arme Hecken, Gehölzpflanzungen und Verbuschungen Flächen mittlerer Bedeutung (3)	Verlust (A) /Ja
	Entwässerungsgräben Flächen mittlerer Bedeutung (3)	Verlust (A) /Ja
	trockene Initialvegetation Flächen mittlerer Bedeutung (3)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Ruderale Hochstaudenflur Flächen mittlerer Bedeutung (3)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein

Wirkfaktor (Auswirkung)	**Beeinträchtigte Fläche Schutzwürdigkeit (Wertstufe S)**	**Beeinträchtigungsintensität (Beeinträchtigungsstufe) /Eingriff (Ja/Nein)**
	mäßig arten- und nährstoffreiches Grünland Flächen mittlerer Bedeutung (3)	mittlere Funktionsminderung (C) /Ja
	Flutrasen Flächen mittlerer Bedeutung (3)	mittlere Funktionsminderung (C) /Ja
	Verkehrsbegleitende Gehölze Flächen geringer Bedeutung (2)	Verlust (A) /Ja
	Grundwasser-Absenkgräben Flächen geringer Bedeutung (2)	Verlust (A) /Ja
	Ackerbrachen, Ruderal- und Initialvegetation Flächen geringer Bedeutung (2)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Gärten Flächen geringer Bedeutung (2)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Intensivgrünland feucht bis nass, Parkrasen Flächen geringer Bedeutung (2)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Neophytenbestände Flächen sehr geringer Bedeutung (1)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Objektbegrünung / Grünanlagen Flächen sehr geringer Bedeutung (1)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Intensivgrünland frisch Flächen sehr geringer Bedeutung (1)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
	Ackerflächen intensiv Flächen sehr geringer Bedeutung (1)	geringe Funktionsminderung (D) /Nein
mittelbare Veränderung der Standortbedingungen durch Grundwasserabsenkung (Verschiebung Artenspektrum)	artenreiche Feucht- und Nasswiesen Flächen hoher Bedeutung (4)	starke Funktionsminderung (B) /Ja
	artenarme Nasswiesen Flächen mittlerer Bedeutung (3)	mittlere Funktionsminderung (C) /Ja
Verinselung, Verkleinerung und Zerschneidung von Bio-	Feldgehölz (Flächen hoher Bedeutung)	Funktionsverlust (B)/Ja

Wirkfaktor (Auswirkung)	Beeinträchtigte Fläche Schutzwürdigkeit (Wertstufe S)	Beeinträchtigungsintensität (Beeinträchtigungsstufe) /Eingriff (Ja/Nein)
	artenreiche Feucht- und Nasswiesen Flächen hoher Bedeutung (4)	starke Funktionsminderung (B) /Ja
	artenarme Nasswiesen Flächen mittlerer Bedeutung (3)	mittlere Funktionsminderung (C) /Ja

Einstufung der Erheblichkeit, Schutzgut Pflanzen.

3.9.9.4.2.5.2 Bestand

Grundlage der Eingriffsbewertung ist die floristische Bestandsaufnahme, die auf einer umfassenden Kartierung des Untersuchungsraums basiert („Anlage Nr. BVF-001, Bestandsaufnahme Vegetation und Flora“ vom 05.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 23 der Antragsunterlagen). Im Untersuchungsraum (vgl. zu dessen Abgrenzung bereits oben unter C.III.3.9.9.4.1 dieses Beschlusses) wurden die Realnutzungstypen und die Vegetation flächendeckend im Jahr 2006 kartiert (vgl. Karte 1 „Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“ vom 07.05.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 25 der Antragsunterlagen als Anhang des Fachbeitrages „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen). Im Jahr 2006 erfolgte zusätzlich eine floristische Kartierung der Vorkommen der Gefäßpflanzenarten (Farne und Samenpflanzen). In mehrfachen Begehungen wurde die Verbreitung der Arten der Roten Listen Bayerns bzw. Deutschlands erhoben. Besonderes Augenmerk galt bei diesen Erfassungen den streng geschützten Pflanzenarten. Ergänzend wurden die Vorkommen von Moosen an ausgewählten Flächen im Erweiterungsbereich des Verkehrsflughafens München sowie in den Flugbetriebsflächen selbst erhoben (siehe Anhänge 8 und 9 zur „Anlage Nr. BVF-001, Bestandsaufnahme Vegetation und Flora“ vom 05.08.2007 der Grünplan GmbH, in Ordner 23 der Antragsunterlagen). Diese Daten sind für die vorzunehmende Beurteilung ausreichend aktuell. Hinweise, dass sich die floristischen Gegebenheiten grundlegend geändert hätten, liegen nicht vor. Gegenteiliges wurde auch nicht von Einwendern oder Behörden vorgetragen.

Die Vegetation im Untersuchungsraum ist im Wesentlichen durch Entwässerung und landwirtschaftliche Nutzung überprägt. Naturnahe und extensiv genutzte Vegetationseinheiten sehr hoher Wertigkeit beschränken sich weitestgehend auf die ausgewiesenen Schutzgebiete (vor allem im Viehlaßmoos) bzw. auf einige naturnahe Restflächen und renaturierte Bereiche. Nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützte oder schützenswerte Bestände konzentrieren sich vor allem entlang der Gräben.

Folgende Hauptgruppen von Vegetations- bzw. Realnutzungstypen wurden im Untersuchungsgebiet erfasst:

Vegetations- bzw. Realnutzungstyp	Fläche [ha]	Anteil [%]
Wald	1.198	10,3
Kleingehölze	558	4,8
Fließgewässer	238	2,0
Stillgewässer	142	1,2
Mager- und Trockenbiotope	183	1,6
Feuchtbiotope	168	1,4
Staudenfluren/Brachflächen	644	5,5
Grünflächen im bebauten Bereich	228	2,0
Grünland feucht	287	2,4
Grünland intensiv	2.038	17,5
Grünland mager	116	1,0
Grünland - Begrünte Flugbetriebsflächen (Verkehrsfläche Flugbetrieb/Flughafenwiesen)	760	6,5
Acker	4.571	39.2
Bebaute und befestigte Bereiche	1.295	11,1
Summe Untersuchungsgebiet	**11.666**	**100**

Aufstellung der Gruppen von Vegetations- bzw. Realnutzungstypen im Untersuchungsgebiet.

Herausragende Bedeutung für die Vegetation hat der Vorflutgraben Nord, der sich mit seinen aus sandigem Kies gestalteten Dämmen und Innenflächen in starkem Kontrast durch die umliegende und meist ausgeräumte Feldflur zieht. Die Vegetation zeichnet sich auf den dauerhaft durchfeuchteten Standorten im Süden des Gerinnes mit Röhricht-, Kopfried- und Kleinseggenbeständen aus, wie sie in der Feldflur so nicht mehr vorkommen. Die Dämme sind mit basenreichen Magerrasen bewachsen und erinnern an die Isardeiche. Am bzw. in diesem erst vor weniger als 20 Jahren angelegten Vorflutgerinne

wächst auf engstem Raum eine Fülle von „attraktiven“, seltenen/gefährdeten, im Naturraum selten bzw. ansonsten gar nicht (mehr) vorkommenden Pflanzenarten. Hierzu gehören auch 37 wohl von Menschenhand („künstlich“) angesiedelte Arten, darunter u. a. *Dactylorhiza incarnata, Gladiolus palustris, Iris variegata, Linum perenne* (vgl. auch „Bestandsaufnahme Vegetation und Flora, Anhang 3 a: Adventivarten Vorflutgraben – Statusbewertung“ vom 29.07.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 23 der Antragsunterlagen). Der hohe Artenreichtum beruht auch auf dem starken Feuchtigkeitsgradienten, der durch das Geländerelief im Gerinne bedingt ist. Vom trockensten Bereich der kiesigen Deichkrone bis zu den zentralen, zumindest periodisch wasserführenden Tümpeln oder Vorflutgerinnen sind es nur wenige Meter. Konkurrenz-schwache Pflanzenarten profitieren von der regelmäßigen, extensiven Pflege (herbstliche Mahd) des Vorflutgerinnes. So erhalten sich sogar ansonsten sehr ausbreitungsschwache Arten und bilden offensichtlich stabile Populationen, darunter auch Flachmoor- und Streuwiesenarten.

Die Biotoptypen und Vegetationseinheiten wurden umfassend anhand der Teilkriterien Natürlichkeitsgrad, Wiederherstellbarkeit, Repräsentanz und Gefährdungsgrad bewertet, wobei auch die Empfindlichkeit der Realnutzungstypen gegenüber Grundwasserabsenkungen berücksichtigt wurde („Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 51 ff.). Im Anhang 6 des Fachbeitrages ist die Bewertung der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen für das Schutzgut Pflanzen im Einzelnen aufgeführt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen (siehe UVS 8.3.5, Tabelle 8 - 6, S. 8 - 44 ff.): die Vegetationseinheiten und Nutzungstypen naturnaher Auwald, Flach- und Quellmoor sowie Pfeifengraswiesen in ihren artenreichen Ausbildungen haben eine sehr hohe naturschutzfachliche Bedeutung. Diese Bestände umfassen 431 ha Fläche bzw. 3,7 % des Untersuchungsgebiets, wobei Auwald an der Isar hier den Großteil ausmacht. Hohe Bedeutung haben Vegetationstypen wie naturbetonte und artenreichere Feuchtwiesen und Hochstaudenfluren, Seggenrieder und Röhrichte, Mager- und Trockenbiotope, Gewässer und ihre Uferstreifen, Kleingehölze und Laubwälder. Diese Bestände sind mit 945 ha (8,1 %) im Gebiet repräsentiert. Vegetations- und Nutzungstypen mit mittlerem Wert sind auf 1.220 ha Fläche (10,5 %) verbreitet. Bei den Wertstufen 3 und 4 sind die wesentlichen Anteile Gehölzbestände. Insgesamt ist damit für 1.376 ha Fläche eine hohe bzw. sehr hohe Schutzwürdigkeit für das Schutzgut Pflanzen festzustellen. Dies entspricht einem Flächenanteil von 11,8 % am Untersuchungsgebiet Vegetation und Flora.

Nach § 30 BNatSchG/Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützte Biotope – im Wesentlichen Sumpf- und Auwälder, naturnahe Bereiche von Gewässern, Verlandungsbereiche Moore und Sümpfe, Röhrichte, seggen- und binsenreiche Nasswiesen, Pfeifengraswiesen

sowie Magerrasen – wurden im Untersuchungsraum flächendeckend erfasst („Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 31 f.). Die FMG hat zudem ergänzend eine Unterlage zur Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 23 BayNatSchG vorgelegt („Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG/Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG, Beantragung von Ausnahmen gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG und von Befreiungen gemäß § 67 BNatSchG“ vom 15.09.2010 der Grünplan GmbH). Die Bewertung der durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen gesetzlich geschützten Biotope erfolgt nach dem „Bestimmungsschlüssel für Flächen nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG“ des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz, März 2006.

Das Gros der gesetzlich geschützten Gehölzbestände befindet sich in der vom Vorhaben nicht berührten Isaraue. Weitere Verbreitungsschwerpunkte sind das Viehlaßmoos und das Oberdingermoos. Die Feuchtbiotope des Offenlands wie Landröhricht, Nass- und Streuwiesen etc. haben ihren Verbreitungsschwerpunkt im Norden des Untersuchungsraums entlang der BAB A 92 München - Deggendorf, wobei sie im Viehlaßmoos die höchsten Dichten erreichten. Gesetzlich geschützte Magerbiotope finden sich in der Isaraue auf mager-trockenen Brennenstandorten, am Freisinger Buckl sowie sekundär auf den Hochwasserdeichen entlang der Isar und am Vorflutgraben Nord.

Insgesamt nehmen gesetzlich geschützte Biotope im Untersuchungsraum ca. 920 ha und damit knapp 8 % der Gesamtfläche ein. In der Übersicht ergibt sich folgende Flächenbilanz:

Hauptgruppen der geschützten Biotope	**Fläche [ha]**	**Anteil [%] im Kartiergebiet**
Gehölze (Auestandorte, Feucht-/Nassstandorte)	604	5,2
Stillgewässer, Fließgewässersäume	171	1,5
Feuchtbiotope des Offenlands	131	1,1
Magerbiotope	12	0,1
Summe Untersuchungsgebiet	**918**	**7,9**

Aufstellung der Gruppen von gesetzlich geschützten Biotopen im Kartiergebiet Vegetation und Flora.

Die bei den Kartierungen des Jahres 2006 erstellte Florenliste umfasst 600 Sippen von Blütenpflanzen; darunter befinden sich 205 Arten der Roten Liste gefährdeter Gefäßpflanzen Bayerns („Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 34, Abschnitt 5.6.1).

Von besonderer fachlicher wie rechtlicher (vgl. C.III.3.9.3 dieses Beschlusses) Bedeutung sind die Vorkommen von drei Arten der FFH-Richtlinie (Anhänge II, IV): Kriechender Sellerie (*Apium repens*), Frauenschuh (*Cypripedium calceolus*), Sumpf-Siegwurz (*Gladiolus palustris*) und vier streng geschützten Pflanzenarten: Sumpf-Siegwurz (*Gladiolus palustris*), Bunte Schwertlilie (*Iris variegata*), Ausdauernder Lein (*Linum perenne*), Karlszepter (*Pedicularis sceptrum - carolinum*) sowie acht weiterer Arten, die besondere Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt haben: Wohlriechender Lauch (*Allium suaveolens*), Saumsegge (*Carex hostiana*), Dichtes Laichkraut (*Groenlandia densa*), Gefärbtes Laichkraut (*Potamogeton coloratus*), Haarförmiges Laichkraut (*Potamogeton trichioides*), Graue Skabiose (*Scabiosa canescens*), Färberscharte (*Serratula tinctoria*) und Labkraut-Wiesenraute (*Thalictrum simplex ssp. galioides*). Daneben kommen 34 Sippen besonders geschützter Pflanzen vor.

Die Wuchsorte bzw. Lebensräume dieser besonders bedeutsamen Pflanzensippen innerhalb des Untersuchungsraums sind (teilweise) zusammenfassend aus Karte UVS 8-2 ersichtlich.

Für das Schutzgut Pflanzen sind folgende Bereiche floristisch von hoher Bedeutung:

- Bereich des Vorflutgraben Nord einschließlich des begleitenden Keckeisgrenzgrabens;
- Lokale Häufungen geschützter Pflanzen im Bereich des Abfanggrabens Ost (Mager- und Trockenstandorte der FMG-Ausgleichsflächen);
- Feuchtgebietskomplexe im NSG Viehlaßmoos, der Hangwiesen sowie am Eittinger Weiher;
- und verschiedene Grabenabschnitte wie der Zufluss zur Goldach, der Süß-, Grüsel- und Keckeisgrenzgraben sowie der Schwarzgraben im Viehlaßmoos.

Apium repens bildet einen Bestand mit großen Herden im Keckeisgrenzgraben südlich und nördlich der Gemeindeverbindungsstraße Eittingermoos sowie kleinere Trupps im Hechtenbach südlich der Gemeindeverbindungsstraße Berglern. Die Art ist als gebietsheimisch einzustufen und kam früher verbreiteter entlang von Quellbächen vor. Die *Cypripedium calceolus* wurde im Bereich des Gadener Auwalds erfasst. Die Art ist ausschließlich auf die dortige Auestufe beschränkt. *Gladiolus palustris* wächst ausschließlich im süd-

lichen Abschnitt des Vorflutgrabens. Die Art ist dort höchstwahrscheinlich künstlich angesalbt (von Menschenhand ausgebracht). *Iris variegata* kommt ausschließlich im südlichen Abschnitt des Vorflutgrabens vor. Die Art bildet dort kleine Gruppen und ist nicht als heimisch im nördlichen Erdinger Moos anzusehen; sie ist dort höchstwahrscheinlich angesalbt. *Linum perenne* kommt ebenfalls ausschließlich im Vorflutgraben vor. Die Art ist im weiteren nördlichen Erdinger Moos zwar gebietsheimisch, am Standort aber wohl angesalbt. *Pedicularis sceptrum-carolinum* ist im nördlichen Erdinger Moos zwar gebietsheimisch, war aber um 1970 örtlich bereits längst ausgestorben. Die Art ist im Vorflutgraben sowie am Ende des Abfanggrabens Ost künstlich angesalbt. Sie breitet sich aus; mittlerweile kommt sie auch außerhalb des Vorflutgrabens an einem kleinen Gewässer östlich davon sowie an einem kleinen Weiher südlich der BAB A 92 vor (wobei auch hier Ansalbung nicht auszuschließen ist). *Allium suaveolens* ist im nördlichen Erdinger Moos gebietsheimisch, am Standort Vorflutgraben aber angesalbt. Die Art ist im Erdinger Moos stark gefährdet, mit einem sehr stark beschleunigten Rückgang vor allem nach 1980. *Carex hostiana* kommt als Art der Pfeifengras-Streuwiesen ausschließlich im Viehlaßmoos vor. Von *Groenlandia densa* liegt ein Nachweis in einem Graben im östlichen Teil des Viehlaßmooses vor. *Potamogeton coloratus* ist im Erdinger Moos gebietsheimisch, mittlerweile kommt sie aber nur noch an drei Stellen vor. Am Keckeisgrenzgraben bildet *Potamogeton coloratus* – teilweise zusammen mit *Apium repens* – einen großen Bestand. Ein weiterer zusätzlicher Bestand wurde durch die Ausgleichsmaßnahmen der FMG am Schwarzgraben (auch „Siebentagwerksgraben") in der Gemeinde Eitting gefördert. *Potamogeton trichoides* wurde nur am Loosgraben gefunden. *Scabiosa canescens* und *Thalictrum simplex ssp. galioides* wachsen in den trocken-mageren Ausgleichsbiotopen der FMG am Abfanggraben Ost. Die Arten wurden dort – neben weiteren Wiesen- und Magerrasenarten – durch Mähgutübertragung aus dem Erdinger Moos angesalbt. *Serratula tinctoria* bildet einen sehr kleinen Restbestand im Viehlaßmoos (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 39 ff.). Schließlich kommen im Untersuchungsraum 34 Sippen besonders geschützter Pflanzenarten vor. Deren Fundorte häufen sich im Vorflutgraben Nord und dort insbesondere im südlichen Abschnitt. Naturschutzfachlich bedeutsam sind bei den national besonders geschützten insbesondere diejenigen Arten, die zugleich im Bestand gefährdet sind, u. a. Brillenschötchen (*Biscutella laevigata*), Prachtnelke (*Dianthus superbus*) oder auch Kugelblume (*Globularia punctata*) („Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 43 f.).

3.9.9.4.2.5.3 Vermeidungsmaßnahmen

Für das Schutzgut Pflanzen sind Maßnahmen mit Vermeidungswirkung planfestgestellt: Maßnahmen F-V-3 und F-V-4 für *Apium repens*, F-V-5 für *Gladiolus palustris*, F-V-6 für *Linum perenne*, *Pedicularis sceptrum-carolinum*, ggf. *Iris variegata* sowie F-V-15 (LRT 6410) und F-V-16 (LRT 6210).

Die Maßnahmen F-V-3, F-V-15 und F-V-16 sind reine Vermeidungsmaßnahmen.

Die Maßnahmen F-V-4, F-V-5 und F-V-6 haben sowohl Vermeidungs- wie Kompensationscharakter. Durch die rechtzeitige Entnahme von Pflanzen an Vorhabensstandorten und ihre Beerntung wird ein Totalverlust vermieden. Die Wiedereinpflanzung und Aussaat hat dagegen kompensatorischen Charakter, da neue Standorte für die Pflanzen geschaffen bzw. bestehende Standorte aufgewertet werden.

An Wuchsorten der besonders geschützten bzw. für die biologische Vielfalt bedeutsamen Arten, die überbaut werden müssen, können die Pflanzen oder ihre unterirdischen Pflanzenteile vor Beginn der Baumaßnahmen gesichert und durch die Verpflanzung von Soden bzw. Sodenteilen in zu diesem Zeitpunkt bereits hergestellte Maßnahmenflächen (J-166-A-1, J-168-A-9, J-185-A-1 und J-211-A-3) ausgebracht werden. Zusätzlich dazu werden Samen und Soden in neue geeignete Wuchsorte innerhalb der neuen Vorflutgerinne übertragen werden, vgl. Maßnahmen J-211-A-2 sowie J-211-A-9 und J-211-A-12. Darüber hinaus werden bei verschiedenen Pflanzen Samen gewonnen, um diese zur Nachzucht von Sämlingen bzw. zur Ansaat neuer Flächen zu nutzen. Da diese Arten die mit dem Bau des Verkehrsflughafens München geschaffenen Sekundärstandorte nachweislich relativ rasch und dauerhaft besiedeln konnten bzw. z. T. nach Ansalbungen stabile Populationen aufgebaut haben (vgl. „Bestandsaufnahme Vegetation und Flora, Anhang 3 a: Adventivarten Vorflutgraben – Statusbewertung“ vom 29.07.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 23 der Antragsunterlagen: „Künstlich“ durch Menschenhand angesiedelt sind u. a. *Allium suaveolens, Anthericum ramosum, Biscutella laevigata, Carlina acaulis, Chamaecytisus ratisbonensis* und viele andere mehr, darunter auch *Iris variegata, Linum perenne, Pedicularis sceptrum-carolinum*) ist von dem Erfolg der planfestgestellten Verpflanzungsmaßnahmen sowie dem Erfolg der Ausbringung lokal gewonnenen Saatgutes und dadurch von dem Aufbau weitere stabiler Populationen der betroffenen Arten auszugehen.

Der Flächenbedarf des Vorhabens hat örtlich begrenzte Auswirkungen auf Populationen geschützter Pflanzenarten („Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Kap. 7 und 8, S. 61 ff.) (vgl. dazu bereits C.II.5.6.8 dieses Beschlusses). Der räumliche Schwerpunkt dieser

Eingriffe liegt im südlichen Teil des Vorflutgrabens Nord, in dem geschützte Arten besonders häufig auftreten und im benachbarten Keckeisgrenzgraben. Insgesamt sind 36 geschützte wildlebende Pflanzenarten betroffen. Nordöstlich des bestehenden Flughafengeländes sind Vorkommen von zwei Pflanzenarten betroffen, die gemäß Anhang II und IV der FFH-Richtlinie gemeinschaftsrechtlich geschützt sind. Es handelt sich dabei um Vorkommen des Kriechenden Sellerie (*Apium repens*) und der Sumpf-Siegwurz (*Gladiolus palustris*).

Die wasserbauliche Planung zur Einmündung des Abfanggrabens Ost in den Vorflutgraben Nord ist derart konzipiert, dass eine Überbauung des dort kartierten *Apium-repens*-Bestandes ausgeschlossen werden kann. Der Abfanggraben Ost schließt südlich des *Apium-repens*-Bestandes an, der Keckeisgrenzgraben wird bauzeitlich soweit möglich durch einen wirksamen Schutzzaun vor bauzeitlichen Beeinträchtigungen geschützt, vgl. Maßnahme J-211-V-11. Das Niedrigwassergerinne des Abfanggrabens Ost wird mittels einer Verrohrung unter dem Keckeisgrenzgraben durchgeführt. Allerdings muss die Verrohrung des Abfanggrabens in offener Bauweise hergestellt werden. Auf 15 m Länge sind damit Beeinträchtigungen des *Apium-repens*-Bestandes nicht auszuschließen. Unter Beachtung der planfestgestellten Vorkehrungen zum Schutz des Bestandes während der Bauzeit (vgl. Maßnahme F-V-4, Entnahme, Zwischenlagerung und Verpflanzung des Bestandes nach Abschluss der Baumaßnahme im zukünftigen Dükerbereich unter dem Abfanggraben Ost) und bei Durchführung eines Monitorings kann eine dauerhafte Beeinträchtigung des *Apium-repens*-Bestandes an dieser Stelle jedoch ausgeschlossen werden (vgl. C.III.3.9.3.4.1.1/C.III.3.9.3.5.4.2.1 dieses Beschlusses sowie „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 68).

Es ist zu erwarten, dass fast alle südlich der Gemeindeverbindungsstraße Eittingermoos gelegenen Wuchsorte innerhalb des Vorflutgrabens und damit der weitaus überwiegende Teil des gesamten Bestandes von *Gladiolus palustris* durch die Anlagen der Gewässerneuordnung, der 3. Start- und Landebahn sowie durch die bauzeitlich benötigten Streifen für Leitungsumverlegungen in Anspruch genommen werden. Zum Erhalt der Art werden die vorhandenen Exemplare von *Gladiolus palustris* vor Beginn der Bauarbeiten gesichert und an geeignete Wuchsorte verbracht, Maßnahme F-V-5 (vgl. C.III.3.9.3.4.1.2/ C.III.3.9.3.5.4.2.2 dieses Beschlusses sowie „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 69).

Der weitaus größere Teil der aktuellen Wuchsorte von *Linum perenne* wird überbaut. Die in Anspruch genommenen Biotope können für die Art ersetzt werden. Weiter nördlich gibt es auf den Innenböschungen des Vorflutgrabens weitere geeignete Standorte, bei denen eine weitere Ansalbung der Art erfolgversprechend ist. Hierzu werden die vorhandenen Stauden ausgegraben und verpflanzt sowie Saatgut beerntet und übertragen, Maßnahme F-V-6. Darüber hinaus werden die künftigen Innenböschungen sowohl des Abfanggrabens Ost als auch die des Ableitungsgrabens Nord wieder als trockenwarme Standorte ohne Oberbodenauftrag ausgebildet, so dass *Linum perenne* wieder geeignete und ausreichende Ersatzstandorte vorfinden wird (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 70).

Iris variegata wächst an einigen wenigen Standorten im südlichen Teil des Gerinnes des Vorflutgrabens Nord. Die Art ist nicht gebietsheimisch. Es ist davon auszugehen, dass die Art von Menschenhand angesalbt wurde. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Wuchsorte beim Bau nicht beeinträchtigt werden. Die Bestände werden aber vorsorglich von der ökologischen Baubegleitung gesondert überwacht. Im Falle einer Inanspruchnahme bzw. einer Beeinträchtigung des Wuchsortes werden die Pflanzen fachgerecht geborgen und in geeignete Standorte weiter nördlich an den Innenböschungen des Vorflutgrabens umgepflanzt. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist auch ein Verbringen von Exemplaren in die Maßnahmeflächen J-211-A-2 oder J-211-A-9 im neu hergestellten Vorflutgraben Nord möglich, vgl. Maßnahme F-V-6 (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 71).

Von den insgesamt etwas über 20 Wuchsorten (mit unterschiedlichen Individuenstärken) von *Pedicularis sceptrum-carolinum* gehen etwas weniger als die Hälfte verloren. Die in Anspruch genommenen Biotope werden ersetzt, F-V-6. Weiter nördlich gibt es am Fuß der Innenböschungen des Vorflutgrabens weitere geeignete Standorte (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 72).

Carex lepidocarpa (eine Unterart von *Carex flava*) ist in der Bayer. Rote Liste mit Status V !h geführt; es besteht demnach Verantwortung für den Erhalt der biologischen Vielfalt. Im Kartiergebiet der Vegetationskartierung 2006 bildet *Carex lepidocarpa* Dominanzbestände in kleinflächigen Kleinseggenrieden an nassen Rohbodenstandorten (so im Abfanggraben Ost/nördl. Abschnitt oder nahezu bei allen neu angelegten Feuchtbiotopen, falls Rohboden ansteht, oder im Ufersaum von Tümpeln und Fließgewässern) aus. Sie ist

mit hoher Stetigkeit ebenfalls in Pfeifengraswiesen am Bestandsaufbau beteiligt. Sie ist im Vorflutgraben Nord häufig mit *Schoenus nigricans* vergesellschaftet. Auch wenn ein erheblicher Teil der Vorkommen im Vorflutgraben durch das Ausbauvorhaben in Anspruch genommen wird, ist die Art dadurch aber nicht in ihrem Bestand im Untersuchungsraum gefährdet. Als ausbreitungsfreudige Pionierart wird sie von den Standorten in den Gerinnen des Ableitungsgrabens Nord wie auch des Abfanggrabens Ost wieder profitieren; darüber hinaus von vielen der gewässerbezogenen Ausgleichsmaßnahmen (Grabenaufweitungen, Neuanlage von Kleingewässern) (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 75). Zudem ist mit einer beschleunigten Etablierung der Art in den Maßnahmenflächen J-168-A-9, J-211-A-2, J-211-A-3 und J-211-A-12 zu rechnen, da dort Soden mit *Gladiolus palustris*, die wahrscheinlich auch Individuen der Art enthalten, ausgebracht werden.

Im Übrigen ist der Eingriff unvermeidbar. Es gibt keine zumutbaren Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen zu erreichen.

3.9.9.4.2.5.4 Eingriffsbedingter Verlust/Umfang der erheblichen Beeinträchtigungen

Die Flächeninanspruchnahme durch bauliche Anlagen und Betriebsflächen (durch Versiegelung und Überbauung) führt zu Vegetations- und damit zu Lebensraumverlusten. Die Flächeninanspruchnahme zur Herstellung unversiegelter Betriebsflächen (mit Wiederandeckung von Bodenmaterial und mit Wiederherstellung von Grünflächen) bedeutet nutzungsbedingte großflächige Änderungen an der Vegetation. Hinzu kommt die Inanspruchnahme von Grundflächen durch die Geländeaufschüttungen sowie im Zuge der Folgemaßnahmen. Ferner wird sich die Grundwasserabsenkung auf benachbarte Feuchtflächen auswirken. Innerhalb und außerhalb des bestehenden Flughafengeländes werden ca. 944 ha anlagebedingt in Anspruch genommen. Das Vorhaben führt zudem baubedingt durch zeitweilige Inanspruchnahme von Grundflächen für Baufelder, Baustelleneinrichtung und Zufahrten zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen auf rd. 111 ha. Zu den „Zufahrten“ werden auch die für die Leitungstrassen beanspruchten Flächen außerhalb der neuen Flughafengrenze gezählt. Die für das Schutzgut Pflanzen relevante und hinsichtlich ihres naturschutzfachlichen Biotopwerts im Einzelnen zu betrachtende Gesamteingriffsfläche umfasst somit rd. 1.055 ha (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 64 ff., 85, sowie die Tabelle unter C.III.3.9.9.1.1 dieses Beschlusses). Die

vorhandene Pflanzendecke wird auf den zeitweilig benötigten Baustelleneinrichtungsflächen, Baufeldern und Zufahrten mit dem anstehenden Boden beseitigt. Mit der Rekultivierung bzw. Renaturierung der Eingriffsbereiche wird wieder eine Vegetationsschicht hergestellt. Bei intensiv landwirtschaftlich genutzten Böden ist hier i. d. R. nicht von erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen der Biotopfunktionen auszugehen. Bei gegen Eingriffe und Standortänderungen empfindlichen Pflanzengesellschaften mit einer schutzbedürftigen bzw. geschützten Flora ist hingegen i. d. R. von einem vollständigen Verlust auszugehen. Dies betrifft insbesondere Biotoptypen mit einer längeren Entwicklungszeit (Gehölzbestände) oder mit besonderen Standortbedingungen wie nährstoffarme Feuchtbiotope.

Das planfestgestellte Vorhaben nimmt überwiegend wenig naturnahe und intensiv genutzte Vegetationseinheiten – hauptsächlich Grünland einschließlich begrünter Flugbetriebsflächen (Flughafenwiesen) mit ca. 440 ha und Ackerland mit ca. 370 ha – in Anspruch. Von 1.055 ha in Anspruch genommenen Vegetationseinheiten/Realnutzungstypen haben 0,3 ha (0,03 %) einen sehr hohen, 62,3 ha (5,9 %) einen hohen, 92,5 ha (8,8 %) einen mittleren Wert, 127,5 ha (12,1 %) einen geringen und 695,9 ha (65,9 %) einen sehr geringen Wert. Nachfolgende Aufstellung zeigt die Einstufung der Schutzwürdigkeit (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, 66):

Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten / Realnutzungstypen	Betroffener Biotop- /Realnutzungstyp	Summen in ha	Angabe in %
sehr hoch	Wald (Lohwald)	0,3	
Summe		0,3	0,03
Hoch	Wald	3,7	
Hoch	Feldgehölze, Hecken	25,1	
Hoch	Kleingewässer	0,8	
Hoch	Bäche und Gräben	4,3	
Hoch	Feuchtbiotope	9,2	
Hoch	Magerbiotope	19,2	
Summe		62,3	5,9
Mittel	Wald	0,0	
Mittel	Gebüsch, Gehölzgruppen	32,7	
Mittel	Kleingewässer	0,1	
Mittel	Bäche und Gräben	4,3	
Mittel	Magerbiotope	0,3	
Mittel	Hochstauden- /Ruderalfluren	0,4	
Mittel	Mäßig feuchtes / mageres Grünland	54,7	
Summe		92,5	8,8
Gering	Gebüsch, Gehölzgruppen	9,2	
Gering	Bäche und Gräben	0,2	
Gering	Ruderale Hochstaudenfluren	23,1	

Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten / Realnutzungstypen	Betroffener Biotop- /Realnutzungstyp	Summen in ha	Angabe in %
Gering	Grünanlagen, Gärten	1,5	
Gering	Grünland	72,3	
Gering	Acker	21,2	
Summe		127,5	12,1
sehr gering	Hochstauden- / Ruderalfluren	34,0	
sehr gering	Grünanlagen, Gärten	3,3	
sehr gering	Grünland	310,0	
sehr gering	Acker	348,4	
sehr gering	Vegetationslose Flächen	0,2	
Summe		695,9	65,9
Flächen ohne Bedeutung		77,5	7,3
Summen		**1056**	**100**

Schutzwürdigkeit (Bewertung) der in Anspruch genommenen Biotop- und Realnutzungstypen; Tab. überarbeitet auf Stand der 1.Planänderung. Die weiteren Planänderungen haben insoweit keine Auswirkungen.

Daneben bedingt das Vorhaben auch Funktionsminderungen unterschiedlichen Ausmaßes an Flächen mit Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen. Einzelheiten können den landschaftspflegerischen Konfliktplänen (vgl. Ordner 46 der Antragsunterlagen) sowie den Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen des LBP (Ordner 4, 9 und 10 der Antragsunterlagen) entnommen werden. Aus alledem ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen auf einer Fläche von rd. 417 ha.

Weitere erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen bestehen nicht.

Insbesondere zu betriebsbedingten Schadstoffeinträgen wird auf C.II.5.6.6 und C.II.5.11.2 dieses Beschlusses verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Danach sind zusammenfassend nur Einträge von Stickstoffoxiden für das Schutzgut Pflanzen relevant und gilt für diese, dass die durch das planfestgestellte Vorhaben verwirklichte vorhabensbedingte

Zusatzbelastung durch Stickstoffdeposition im Flughafenumfeld so gering ist, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die hier vorhandenen stickstoffempfindlichen Ökosysteme mit ihren Bodenfunktionen, der Beschaffenheit des Grund- und Oberflächenwassers sowie ihrer Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen innerhalb und außerhalb von Natura 2000-Gebieten unter Einbeziehung der jeweiligen Standortfaktoren sowie ggf. durchgeführter oder durchzuführender Pflege-/Bewirtschaftungsmaßnahmen nach den vom Luftamt nachvollzogenen und für plausibel erachteten gutachterlichen Einschätzungen der FMG gesichert auszuschließen sind. Darüber hinaus und unabhängig davon belegen die Vegetationskartierungen und Einzeluntersuchungen im Untersuchungsgebiet der letzten Jahre, dass weder Schädigungen der Pflanzen und der Vegetation durch Stickstoffeinträge lokaler Quellen noch deutliche Beeinträchtigungs- oder Nährstoffanreicherungsgradienten in Emittentennähe – selbst unter Einschluss der Wiesen innerhalb des Flughafengeländes – nachzuweisen sind.

Vorhabensbedingt erfolgt weiter eine flächenmäßige Inanspruchnahme von rd. 165 ha Biotopen mit Bedeutung für die biologische Vielfalt (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, Kap. 8.2.11, S. 76), die folgende Biotoptypen umfasst:

Bedeutung der Vegetations-/ Realnutzungstypen	Beschreibung der Biotop-/ Realnutzungstypen	Verlust in ha
sehr hoch	Gebüsche und Wälder (Auwald, Lohwald, Moorweidengebüsch)	0,49
sehr hoch	Röhrichte und Großseggengesellschaften	2,61
sehr hoch	Flachmoore, Kleinseggenrasen, Kopfbinsen	1,47
sehr hoch	Hochstaudenfluren feuchter Standorte	0,45
sehr hoch	Feucht- und Nasswiesen	6,13
sehr hoch	Pfeifengraswiesen	0,04
sehr hoch	Flachland-Mähwiesen, mäßig nährstoffreiches Grünland feuchte Ausbildung	11,30
sehr hoch	Mager- und Halbtrockenrasen	2,14
Summe		**24,63**
hoch	Gebüsche und Wälder (Feldgehölze, Hecken, reliktischer Auwald, Gebüsch)	29,53
hoch	Wasserpflanzengesellschaften	0,04
hoch	Hochstauden an Bächen und Gräben	3,88
hoch	mäßig nährstoffreiches Grünland	58,63
Summe		**92,08**
mittel	sonstige Gebüsche, Gehölzgruppen	7,47
mittel	sonstige Wasserpflanzengesellschaften	0,11
mittel	sonstige Gehölz- und Staudenbestände an Gräben und Bächen	5,36

Bedeutung der Vegetations-/ Realnutzungstypen	Beschreibung der Biotop-/ Realnutzungstypen	Verlust in ha
mittel	Wirtschaftsgrünland	17,48
mittel	Ruderalbestände, Initialvegetation	17,55
Summe		**47,97**
Summe		**164,68**

Inanspruchnahme von Biotopen mit Bedeutung für die biologische Vielfalt.

Die in Anspruch genommenen Flächen mit sehr hoher Bedeutung für die biologische Vielfalt liegen im Bereich der Oberen Lüsse (überwiegend Feucht- und Nasswiesen) und am Vorflutgraben Nord (Röhrichte, Kleinseggenrasen, Kopfbinsen, Halbtrockenrasen der Böschungen); hinzu kommen der Lohwaldbestand und die mageren Flachlandmähwiesen nördlich von Schwaig. Die in Anspruch genommenen Flächen mit hoher Bedeutung für die biologische Vielfalt liegen in der ehemaligen Vorbehaltsfläche Ost und im östlichen Randbereich der nördlichen Start- und Landebahn. Bei den betroffenen Gräben und Bächen handelt es sich um die Vorfluter des Flughafens, von denen die überwiegende Mehrzahl bereits einmal beim Flughafenbau Ende der 80er Jahre umverlegt bzw. neu geordnet worden ist. Nunmehr ist auch ein Seitengraben der Goldach sowie der Keckeisgrenzgraben im südlichen Abschnitt betroffen.

Der Bau und die Anlage der 3. Start- und Landebahn einschließlich seiner Folgemaßnahmen nehmen schließlich die Wuchsorte einer ganzen Reihe von gesetzlich geschützten Arten in Anspruch. Hierzu wird auf die Darstellung unter C.II.5.6.8 und C.III.3.9.9.4.2.5.3 verwiesen. Darauf wird Bezug genommen.

Die FMG hat die Bedeutung des Untersuchungsraums und insbesondere die vorhabensbedingten Wirkungen auf das Schutzgut Pflanzen zutreffend erfasst. Die gutachterlichen Bewertungen, die Gegenstand fachbehördlicher Prüfung waren, geben die Eingriffe zutreffend wieder.

3.9.9.4.2.5.5 Einwendungen

Die Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen sind zutreffend ermittelt und bewertet. Weitere Beeinträchtigungen bestehen nicht. Soweit hiergegen Einwendungen erhoben wurden, werden diese zurückgewiesen.

Soweit das Landratsamt Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 6) vorträgt, Waldbestandteile und großflächige Feldgehölze in der bestehenden Flughafenrandzone (sog. Zone II) hätten bereits einen beachtlichen Reifegrad und damit eine hohe gesamtökologische und landschaftsästhetische Wertigkeit erreicht, die zusätzlich kompensationspflichtig sei, folgt das Luftamt dem nicht. Für die angesprochenen Bestandteile der Flughafenrandzone sehen die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen eine geeignete und angemessene Kompensation vor. Die hierbei gewählte Methodik der Eingriffsermittlung und -bewertung berücksichtigt die gesamtökologische und landschaftsästhetische Wertigkeit dieser Elemente durch entsprechend hohe Kompensationsfaktoren.

Auch dem weiteren Einwand des Landratsamtes Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 17), nach dem für die Inanspruchnahme bestehender Kompensationsmaßnahmeflächen zum Ausgleich von „Reifeverlusten“ mehr als ein flächengleicher Umfang vorzusehen sei, wird nicht gefolgt. Bezüglich der Inanspruchnahme bestehender Kompensationsmaßnahmenflächen durch das Vorhaben selbst ist mit der angewandten Methodik zur Ermittlung von Eingriff und Ausgleich/Ersatz die infolge der Entwicklungszeit entstandene Wertigkeit der bestehenden Maßnahmenflächen bereits berücksichtigt. Naturschutzfachlich wertvolle Bestände gehen in die Beurteilung des Ausgangszustandes mit ein und werden durch höhere Kompensationsfaktoren abgegolten. Weitere Zuschläge sind nicht notwendig.

Soweit das Landratsamt Freising (Schreiben des Landratsamtes Freising vom 31.01.2008, erfasst als Nr. 000102, S. 60, 68 ff.) vorträgt, alle Ausgleichsflächen, die im Bereich von Beeinträchtigungszonen von Straßen zu liegen kommen, seien neu zu bilanzieren, da nach dem „Straßenbau-Grundsatzpapier“ ("Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben", Gemeinsame Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums des Innern und des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993) in der Beeinträchtigungszone liegende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nur zu 50 % anrechenbar seien, zeigt dies keine Ermittlungs- oder Bewertungsfehler auf. Die FMG hat den Eingriff erheblich differenzierter als nach der genannten Unterlage ermittelt. Wertmindernde Einflüsse, welchen die Kompensationsflächen ausgesetzt sind oder in Zukunft

sein werden, wurden berücksichtigt. Bezüglich des Schutzgutes „Lebensräume von wild lebenden Tieren“ erfolgte jeweils eine Abstimmung mit dem faunistischen Gutachter, insbesondere im Bezug auf die verminderte Eignung als Wiesenbrüterlebensraum entlang von Straßen.

Zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt, die nicht bereits bei dem Schutzgut Pflanzen erfasst werden, bestehen nicht. Die biologische Vielfalt im naturschutzrechtlichen Sinn ist die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt sowie die Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen, § 7 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Das Vorhaben kann Auswirkungen auf die Vielfalt von Ökosystemen (Biotopen), die Vielfalt an Lebensgemeinschaften sowie die Vielfalt von Arten (Vegetation und Flora, Fauna) haben. Maßgeblicher Wirkfaktor ist die Flächeninanspruchnahme („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 9, Schutzgut biologische Vielfalt“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen). Der direkte Eingriff in wertvolle Biotope konzentriert sich auf Standorte, die überwiegend sekundär mit dem Bau des Flughafens entstanden sind oder die meist intensiven, landwirtschaftlichen Nutzungen unterliegen oder in sonstiger Weise durch menschliche Nutzung beeinflusst sind. Der Großteil der betroffenen Flächen wird von Acker und Intensivgrünland eingenommen. Im Untersuchungsgebiet haben das Feuchtwiesengebiet „Lüsse“ östlich von Attaching, ein Niedermoorrest im Bereich der Ortslage Eittingermoos, das Gerinne des Vorflutgraben Nord, die Hangwiesen östlich des Vorflutgrabens Nord, der Bereich des Eittinger Weihers, ein großer Anteil des NSG Viehlaßmoos, das NSG Freisinger Buckel, Trocken- und Magerstandorte der Ausgleichsflächen entlang des Abfanggrabens Ost, der Lohwaldrest bei Schwaig und die Trocken- und Magerstandorte der Ausgleichsflächen der FMG am nördlichen Rand des Oberdingermooses Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt (vgl. Karte 4: „Verbreitung von Biotopen und Pflanzen mit Bedeutung für die biologische Vielfalt“ in Ordner 26 der Antragsunterlagen).

3.9.9.4.2.6 Schutzgut wild lebende Tiere und ihre Lebensstätten

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut wild lebende Tiere und ihre Lebensstätten durch Lebensraumverlust infolge von Flächenbefestigungen sowie Flächenumwandlungen und Gehölzrodungen auf einer Gesamtfläche von rd. 807 ha. Durch den Bau der 3. Start- und Landebahn gehen davon rd. 622 ha, durch die Geländeaufschüttungen rd. 76 ha, durch die Gewässerneuordnung rd. 83 ha und durch den Bau landseitiger Straßen rd. 25 ha verloren. Durch mittelbare erhebliche Auswirkungen (Funktionsminderungen) durch den Bau landseitiger Straßen (Lärm, opti-

sche Stimuli) ist eine weitere Fläche von rd. 165 ha betroffen. Weitere erhebliche Beeinträchtigungen ergeben sich nicht.

3.9.9.4.2.6.1 Methodik der Ermittlung und Bewertung

Die Bewertung und Wirkungsanalyse bezüglich des Schutzgutes Tiere und ihrer Lebensstätten erfolgt im „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 und 28 der Antragsunterlagen. Die Untersuchungen wurden von Fachgutachtern auf der Basis weitgehend standardisierter Erfassungsmethoden durchgeführt, die eine verlässliche und umfängliche Beschreibung des faunistischen Bestandes gewährleisten. Die Ergebnisse sind in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen textlich, tabellarisch sowie kartografisch ausführlich und vollständig dargestellt. Vertiefende Untersuchungen erfolgten darüber hinaus in den Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („Artenschutzrechtliche Betrachtung – Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2, München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010) sowie in den Verträglichkeitsstudien für zwölf Natura 2000-Gebiete (Ordner 45 der Antragsunterlagen) und in der überarbeiteten und ergänzten Verträglichkeitsprüfung für das VSG „Nördliches Erdinger Moos“ („Natura 2000, FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ fortgeschrieben Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010). Weiter lagen aktualisierte Studien sowie Gutachten zu den Auswirkungen von Lichtimmissionen auf die Avifauna, zum Vorkommen des Wachtelkönigs im Nahbereich nördlich und östlich des Flughafens 2010, zu Avifauna und Fluglärm sowie zu Avifauna und Straßenverkehr, vom 01.03, 22.03, 07.04 und 12.04.2011, jeweils des Büros H2, München, vor. Die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung hat diese Unterlagen geprüft und deren Aussagen im Ergebnis bestätigt. Fachliche Differenzen wurden im Verlauf des Verfahrens ausgeräumt bzw. wird diesen durch entsprechende Nebenbestimmungen oder Modifikationen der landschaftspflegerischen Maßnahmen Rechnung getragen.

Gegenstand der Auswirkungsbetrachtung ist ein Gebiet von etwa 125.000 ha um das bestehende Flughafengelände, das fast ausschließlich dem Naturraum 051 „Münchener Ebene“ zuzuordnen ist. Innerhalb des Untersuchungsgebietes Fauna wird ein engeres und ein weiteres Kartiergebiet unterschieden. Das engere Kartiergebiet [= EKG] umfasst den ganz überwiegenden Teil des potenziellen Wirkraums des planfestgestellten Vorhabens mit Arrondierung, d. h. sowohl den Bereich der Flächeninanspruchnahme als auch den Bereich, in dem weiterreichende vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Tierwelt zu erwarten bzw. nicht von vorneherein auszuschließen waren. Die Größe des EKG be-

läuft sich auf 5400 ha. In diesem Gebiet wurden im Jahr 2006 und zum Teil auch 2007 und später umfangreiche und systematische faunistische Kartierungen durchgeführt. Wirkfaktoren- bzw. wirkpfadbezogen erfolgten aktuelle Erhebungen auch im weiteren Kartiergebiet [= WKG], um etwaige über das EKG hinausreichende Wirkungen sicher zu erfassen. Ein wesentliches Kriterium zur Abgrenzung waren die Grundwasserverhältnisse und das System der Oberflächengewässer als besonders weitreichende potenzielle Wirkpfade für faunistisch bedeutsame Habitate. Umfangreichere aktuelle Untersuchungen wurden im Wesentlichen in Fließgewässern durchgeführt, die mit Gräben und Bächen im Abstrom des bestehenden Flughafengeländes bzw. des Eingriffsbereichs des planfestgestellten Vorhabens in Zusammenhang stehen. Beschreibung und Bewertung des WKG basieren ansonsten im Wesentlichen auf Sekundärdaten. Die Betrachtung des WKG stellt außerdem die Funktionsbeziehungen zwischen dem EKG und seinem Umgriff, insbesondere im Übergangsbereich Moor/Aue bzw. von übergreifenden Vernetzungstrassen, an denen es Anteil hat, dar. Die Größe des WKG beläuft sich auf weitere 7100 ha. Der Untersuchungsraum ist nach ökologischen, insbesondere faunistischen Kriterien in 57 Funktionsräume (FR) für Landlebensräume und in elf (Fließ-)Gewässersysteme (GS) für Wasserlebensräume eingeteilt worden (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Kap. 3.1, S. 18 f. und Karte UVS 4-2).

Für die als relevant identifizierten Wirkfaktoren wurde der Einwirkbereich anhand der technischen Merkmale des Vorhabens ermittelt. Effektdistanz und Wirkungsintensität resultieren aus der Verschneidung mit der Empfindlichkeit der betroffenen Arten bzw. Artengruppen. Die Wirkungsintensitäten wurden entlang einer fünfstufigen Skala abgeschätzt, wie im nachfolgenden Beispiel für die Flächeninanspruchnahme (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 32 f., S. 35 f.) dargestellt:

Verlustanteil Funktionsräume (FR)/ Fließgewässersysteme (GS)	Wirkungsintensität
< 5 %	sehr gering (1)
5 bis < 15 %	gering (2)
15 bis < 30 %	mittel (3)
30 bis < 50 %	hoch (4)
≥ 50 %	sehr hoch (5)

Wirkungsintensitätsstufen Flächeninanspruchnahme mit Bezug auf Funktionsräume [FR] bzw. Fließgewässersysteme [GS].

Für die Wirkfaktoren "Lärm/optische Stimuli", "Kollisionen" und "Lichtemisssion" haben die Gutachter eigene Analyseansätze formuliert (s. a.a.O. S. 36 ff. zu Fluglärm/Überflüge, Straßenverkehrslärm, Boden- und Baulärm; S. 44 ff. zu Lichtemissionen; S. 48 ff. zu Zerschneidung/Kollisionsverluste durch Straßen) und die Prüfungsbasis vertieft (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP, Grundlagen der Analyse ausgewählter Wirkfaktoren“ in Ordner 28 der Antragsunterlagen, Anhang F; dort Kap. F.1 Lärm, F.2 Licht und F.3 Kollisionen). Insoweit lagen mit den Unterlagen „Auswirkungen von Lichtimmissionen auf die Avifauna“ vom 01.03.2010, „Avifauna und Fluglärm“ vom 07.04.2010 sowie „Avifauna und Straßenverkehr“ vom 12.04.2011, jeweils des Büros H2, München, aktualisierte Studien vor, die die Ergebnisse der Ausgangsstudien im Wesentlichen bestätigen.

Die Wirkungsintensitäten wurden zur Ermittlung der faktorenspezifischen Konfliktstufen faktorenbezogen über die folgende Matrix zur faunistischen Wertigkeit der betroffenen FR bzw. GS ins Verhältnis gesetzt (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 51):

Wertstufe Fauna bzw. Artengruppe	Wirkungsintensität				
	1 - sehr gering	2 - gering	3 - mittel	4 - hoch	5 - sehr hoch
5 - sehr hoch	2 – gering	3 - mittel	4 - hoch	5 - sehr hoch	5 - sehr hoch
4 - hoch	2 – gering	3 - mittel	4 - hoch	4 - hoch	5 - sehr hoch
3 - mittel	2 – gering	2 - gering	3 - mittel	4 - hoch	4 - hoch
2 - gering	1 - sehr gering	2 - gering	2 - gering	3 - mittel	3 - mittel
1 - sehr gering	1 - sehr gering	1 - sehr gering	2 - gering	2 - gering	2 - gering

Ermittlung der Konfliktstufen.

Aus den faktorenspezifischen Konfliktstufen wurde jeweils eine "Gesamtkonfliktstufe Fauna" ermittelt und beurteilt, ob die Funktionsfähigkeit des FR bzw. des GS grundsätzlich erhalten bleibt oder durch die Wirkungen des planfestgestellten Vorhabens in Frage gestellt wird.

Soweit Wirkfaktoren sehr begrenzt wirken oder deren Wirkungen auf die Tierwelt aufgrund fehlender Kenntnisse grundsätzlich nur allgemein qualifizier- oder quantifizierbar sind, erfolgte die Wirkungs- und Konfliktabschätzung rein verbal argumentativ.

Die Bestandsbewertung erfolgte mittels der Kriterien Artenschutz und Artenvielfalt.

Das Kriterium "(fachlicher) Artenschutz" (hier im Gegensatz zum „rechtlichen“ Artenschutz im Sinne speziell geschützter Arten) der Bestandsbewertung Fauna stützt sich auf die Funktion der untersuchten Biotope, Flächen bzw. Funktionsräume und Gewässersysteme als Lebensraum für bedrohte Arten (vgl. a.a.O., S. 26). Dabei ist es unerheblich, ob eine bedrohte Art im Gebiet heimisch ist, d. h. eine Bindung an die dort natürlicherweise vorkommende Vegetation bzw. Standorte hat (hier: Niedermoore), oder sie hier erst in Folge drastischer Veränderungen durch den Menschen Möglichkeiten gefunden hat, v.a. durch die flächengreifende Entwässerung und ihre direkten und indirekten Folgewirkungen (landwirtschaftliche Nutzung, Abbau von Kies, Anpflanzen bzw. Tolerieren von Gehölzen, Erschließung durch Straßen und Wege, Siedlungsbau). Beispiele sind etwa das Einwandern von Arten trockener Lebensräume wie der Zauneidechse entlang von Böschungen und Dämmen sowie die Brut typischer Auwaldarten wie z. B. des Schlagschwirls in Gehölzsukzessionen auf ehemals waldfreiem Moor.

Mit dem Kriterium „Artenvielfalt" (vgl. a.a.O., S. 27f.) werden die Zusammensetzung bzw. der Erfüllungsgrad der naturraum- und standorttypischen Lebensgemeinschaften sowie anderer diversitätsbedeutsamer Artvorkommen, d. h. Vorkommen standortheimischer Arten, bei deren Verlust sich die Gefahr eines Artenverlustes im Naturraum, in der Naturraumgruppe oder auch darüber hinaus bis hin zum Gesamtareal mehr oder weniger deutlich erhöhen würde (Rückgang der Artenvielfalt), bewertet. Zur Entscheidung, ob eine Art als standortheimisches (indigenes) Faunenelement des Bezugsraums gelten kann, wurde ein Leitbild für das „Nördliche Erdinger Moos mit Isarauen" erarbeitet, das die „Primärlandschaft" für den Stand 1850 rekonstruiert (vgl. Fachbeitrag „Vegetation und Flora“, Ordner 24 der Antragsunterlagen). Die dort unterschiedenen Lebensräume und Lebensraumkomplexe wurden auch bei der Fassung sogenannter ökologischer Gruppen berücksichtigt, in die alle vorrangig naturschutzrelevanten Arten eingestuft wurden. Diese Gruppen bilden den Bezug für die Ermittlung von Artenzahlen, um die Vielfalt bzw. den Erfüllungsgrad der naturraum- und standorttypischen Lebensgemeinschaften abzuschätzen.

Die Umsetzung der Kriterien Artenschutz und Artenvielfalt erfolgt in Wertstufen (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 29 ff., speziell Tab. 1). Diese orientieren sich inhaltlich an der für das Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern verwendeten 4-stufigen Skalierung („lokal, regional, überregional und landesweit bedeutsam"). Die Wertstufen vereinen bzw. synchronisieren die beiden Kriterien. Zusätzlich wurde bei der Gesamtbewertung die Bedeutung der FR und GS für den Erhalt der Artenvielfalt noch einmal in drei Stufen eingewertet (hoch/herausragend, mittel, gering).

3.9.9.4.2.6.2 Bestand

Das Untersuchungsgebiet ist durch das Vorkommen bedeutsamer Arten gekennzeichnet. Gut repräsentiert sind v.a. Tierarten, die den eutrophen Auen- und Überflutungsmooren zuzurechnen sind, sowie einige Wiesenbrüterarten, die zu den ganz wenigen Arten gehören, die das Erdinger Moos kontinuierlich von der Urlandschaft bis in die heutige Zeit besiedeln, an erster Stelle Großer Brachvogel und Grauammer („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 54). Von den Tiergemeinschaften der ehemaligen Quellaufstoßmoore sind bei den aquatischen Gruppen noch einige hochbedeutsame Arten vorhanden (a.a.O., S. 52). Die Gemeinschaften der nährstoffärmeren Standorte des Mooses, z. B. der Zwischenmoorschlenken, Kleinseggenrieder oder Pfeifengraswiesen-Streuwiesen, sind nur noch stark reliktisch mit sehr wenigen, hoch schutzbedürftigen Artvorkommen vertreten (a.a.O., S. 53 f.). Die Fauna der Kalkmagerrasen konnte in Teilen auf anthropogene

Standorte ausweichen bzw. vom Brennenrest „Freisinger Buckl“ in den Isarauen über solche Standorte bis in das Moos hinein vordringen (a.a.O., S. 54). Einzelne besonders bemerkenswerte Arten finden sich unter den Rohbodenpionieren der Wildflussaue, die im Gebiet heute als Folgearten des Kiesabbaus vorkommen (a.a.O., S. 55). Echte Waldarten spielen eine eher untergeordnete Rolle; einige Ausnahmen sind etwa Pirol, Weberbock, Kurzflügelkäfer *Siagonum quadricorne*, Kleinabendsegler und Nordfledermaus, die Palpenmotte *Gelechia cuneatella* oder die Zweizähnige Laubschnecke *Perforatella bidentata* (a.a.O., S. 55, 72 f., 75 f. und 77 f.).

Aus der Sicht des Artenschutzes und ganz überwiegend zugleich auch für den Erhalt der regionalen und überregionalen Artenvielfalt kommt dem Niedermoor-Schutzgebiet Viehlaßmoos im Nordosten (FR 23) mit dem westlich angrenzenden Feuchtbiotop-Komplex Eittingermoos/Hangwiesen (FR 09), den Isarauen zwischen Marzling und Gaden im Norden (FR 32) mit dem Brennenrest „Freisinger Buckl“ (FR 31) sowie den Wiesen um die Start- und Landebahn Nord (FR 02) als Bestandteil des bestehenden Flughafengeländes und dem Vorflutgraben Nord (FR 11) zwischen dem Verkehrsflughafen München und der BAB A 92 als assoziiertem technischem Bauwerk eine herausragende naturschutzfachliche Bedeutung zu. In den Isarauen, den Niedermoorgebieten und auf den Flughafenwiesen spielt die Avifauna eine entscheidende Rolle, im Viehlaßmoos trägt darüber hinaus auch die Wirbellosenfauna wesentlich zur Wertigkeit bei. Bei „Freisinger Buckl“ und Vorflutgraben Nord geht deren Bedeutung sogar maßgeblich auf die Wirbellosen zurück („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 90 bzw. Tab. 2a und 2b auf S. 92 f.).

Von sehr hoher Bedeutung sind darüber hinaus weithin offene, von Wiesen und/oder Äckern geprägte Bereiche mit teils relativ hohen Grundwasserständen im Osten des Gebiets (FR 13, 14, 15, 19, 22, 25 und 27) und die Flughafenwiesen um die Start- und Landebahn Süd (FR 01) aufgrund ihrer Funktion für die Avifauna, speziell Wiesenbrüter.

Ebenfalls von hoher Bedeutung sind die grundwassernahen nördlichen Flächen in westlicher Fortsetzung der Niedermoor-Gebiete Viehlaßmoos und Eittinger Moos/Hangwiesen aufgrund ihrer Bedeutung für Feuchtgebietsarten (FR 07, 08), Eittinger Weiher und das Abbaugebiet Gutbrod-Weiher (FR 17, 21) als Brut- und/oder Überwinterungsraum für Wasservögel; Dämme/Deiche und assoziierte Trockenbiotope entlang von Kanälen und Ableitgräben als Sekundärstandorte für Arten der Magerrasen/Magerwiesen, die zum Teil auch als Vernetzungsstrukturen fungieren (FR 05, 10, 24, 33, 47) sowie Teile der Isarauen im Westen und Nordwesten mit hochwertigen Artengemeinschaften der Auwälder, der Altwässer und – auf Sekundärstandorten – der wild-flusstypischen Kies- und Rohboden-

standorte (FR 38, 39, 41, 42) („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 90 f.).

Den Fließgewässern des Gebiets kommt aus der Sicht des Artenschutzes in ihrer Gesamtheit eine sehr hohe Bedeutung zu, die wesentlich durch die deutliche Grundwasserprägung und die dadurch trotz angrenzender Intensivnutzungen gute Wasserqualität begründet ist. Vorrangig wertbestimmend sind entsprechend Arten der Quellen und quellnahen Bachoberläufe, sowohl in den Auebächen der Isar als auch in den großen und kleinen Moos(rand)bächen. Besonders bemerkenswerte Gewässer bzw. Gewässersysteme sind der Keckeisgrenzgraben (GS 7.1) mit äußerst spezifischen Artengemeinschaften und Vorkommen besonders schutzrelevanter und teils ausgesprochen diversitätsbedeutsamer Arten sowie der Pförreraugraben (GS 2.1), Egelseegraben (GS 5.2), Angerbach (GS 3.1), der Süßgraben in der Obergadener Isarau (GS 5.1) und die Dorfen (GS 8.1), die Gfällach (GS 8.3) sowie die Zuflüsse zur Dorfen aus den Hangwiesen (GS 8.5) und der wasserführende Südteil des Vorflutgrabens Nord (GS 6.1) („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S.95 f.).

Einige der besonders hochwertigen Funktionsräume sind zugleich wesentliche Ausgangs- bzw. Verknüpfungspunkte kleinräumiger wie auch weiter greifender Vernetzungsachsen für die Gebietsfauna. So gehen vom Viehlaßmoos wichtige Vernetzungspfade der Niedermoorfauna südlich der Autobahn nach West-Südwest, entlang von Dorfen und Schwarzgraben nach Süden in das Schulmoos und zu Feuchtflächenkomplexen um das Schutzgebiet „Eittinger Weiher", bedingt auch weiter Richtung Oberdinger Moos, vom Ostteil am westlichen Böschungsfuß des Sempt-Flutkanals entlang ein kurzes Stück bis in das Quellgebiet des Hechtenbachs sowie eingeschränkt auch nach Norden zu den Isarauen. Die Niedermoorgebiete des Untersuchungsgebiets sind großräumig mit dem Freisinger Moos im Westen, Moorresten im südlichen Erdinger bzw. im Dachauer Moos im Süden bzw. im Südwesten sowie zu Wiesenbrütergebieten um Zustorf und Langenpreising im Osten und der Oberen Schwillach und dem Wörther Moos im Südosten vernetzt („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S.82 ff.).

Für die Auenfauna ist die Isar eine zentrale Achse im Gebiet, daran anschließend stellt nach Süden auch die Dorfen einen wichtigen Ausbreitungs- und Lebensraumkorridor dar. Bezüglich der Kalkmagerrasenfauna als einem wesentlichen Aspekt der dealpinen Flussauen bestehen im Untersuchungsgebiet – wie auch außerhalb – sehr große Defizite (geringe Größe und Zahl der Standorte, reduziertes Arteninventar, geringe Bestandsgrößen der typischen Arten). Hier wird das Arteninventar i.W. vom NSG Freisinger Buckl getra-

gen, wobei über den Vorflutgraben Nord eine gewisse Lebensraumerweiterung und eine zumindest eingeschränkte Anbindung an trockenere Almrücken der Niedermoorgebiete südlich der Autobahn besteht. Weiterreichende funktionale Zusammenhänge bestehen über die Isarauen flussaufwärts und flussabwärts, mit Anschluss an die Amperaue. Die Abgrabungsgebiete im Hinterland der Isaraue stellen schließlich wichtige Trittsteine bzw. Ersatzstandorte für die überwiegend ausbreitungsstarken Vertreter der alpenflusstypischen "Kiesbankfauna" dar, die i.d.R. gut flugfähig und deshalb nicht auf durchgehende Vernetzungsachsen angewiesen sind („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S.82 ff.).

Von den Funktionsräumen innerhalb des engeren Kartiergebiets Fauna haben herausragende Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt: FR 09 Eittingermoos/Hangwiesen, FR 11 Vorflutgraben Nord südlich der A92 und FR 23 Viehlaßmoos. Eine hohe Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt kommt folgenden Funktionsräumen zu: FR 01 Flughafenwiesen Süd, FR 02 Flughafenwiesen Nord, FR 05 Ehemalige Vorbehaltsfläche Ost, FR 07 Stoibermühle und Obere Lüsse, FR 17 Eittinger Stauweiher, FR 21 Gutbrod-Weiher. Eine mittlere Bedeutung ist noch für FR 04 Attaching, FR 10 Abfanggraben Ost, FR 15 Rofelwiesen, FR 24 Isarkanal und Semptkanal gegeben („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Tabelle 2a auf S. 92).

Bei den Fließgewässersystemen hat der Keckeisgrenzgraben herausragende Bedeutung. Von hoher Bedeutung sind weiter die Isar (1.1), der Pförreraugraben (2.1), der Egelseegraben (5.2), der Vorflutgraben Nord (6.1) und der Abfanggraben Süd (6.4), die Dorfen (8.1) und der Dorfen Zufluss Hangwiesen (8.5), Schwarzgraben (9.1) und Viehlaßgraben (9.4), der Hechtenbach mit einem Zufluss (10.1, 10.2). Ein mittlere Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt haben Angerbach und Kreuzbach (3.1, 3.2), die Goldach (4.1), Süßgraben, Loosgraben, Grüselgraben N FH, Süßgraben S FH (Theresienkanal) und Grüselgraben S FH (alle Süßgrabensystem, 5.1, 5.4, 5.7, 5.9 5.10), der Ableitungsgraben Nord (6.2), die Gfällach (8.3) und ein Schwarzgraben Zufluss (9.2) („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Tabelle 3 auf S. 98).

3.9.9.4.2.6.3 Vermeidungsmaßnahmen

Für das Schutzgut Tiere sind die Vermeidungsmaßnahmen von Bedeutung, die im Rahmen der Konflikte mit dem Natura 2000-Regime und dem gesetzlichen Artenschutz festgelegt worden sind.

Besondere Bedeutung haben die Maßnahmen F-V-7 (Abriss von Gebäuden mit Quartiereigenschaften für Fledermäuse oder Vögel außerhalb der Wochenstuben- bzw. Brutzeiten), F-V-8 (Fang und Verbringung des Bibers), F-V-9 (Entnahme und Verpflanzung von sanguisorba officinalis als Wirtspflanze für den Wiesenknopf-Ameisenbläuling) F-V-10 (Zurückschneiden/Rodung aller Gehölze ausschließlich in den Wintermonaten), F-V-11 (diverse Maßnahmen bei der Baufeldfreimachung und wiederkehrende Maßnahmen im Baufeldbereich), F-V-12 (Zeitbeschränkung bei der Durchführung besonders störungsintensiver Arbeiten in Bereichen mit schutzwürdigen Wiesenbrüterbeständen und F-V-14 (Materialtransporte zu den Geländeaufschüttungen Hallbergmoos auf der Zaunstraße der Südbahn mit höherem LKW-Aufkommen ausschließlich außerhalb der Brutzeiten von großem Brachvogel und Grauammer). Daneben hat die Maßnahme F-V-Z-1, J-181-E-4 durch die Zwischenhälterung der Zauneidechse Vermeidungswirkung für das Schutzgut Tiere.

Im Übrigen ist der Eingriff unvermeidbar. Es gibt keine zumutbaren Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere zu erreichen.

3.9.9.4.2.6.4 Eingriffsbedingter Verlust/Umfang der erheblichen Beeinträchtigungen

In allen stärker betroffenen Räumen ist die unmittelbare Flächeninanspruchnahme konfliktbestimmend. Weitere vorhabensbedingte Auswirkungen sowie die Wirkungsintensitäten sind im Fachbeitrag Fauna („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen) unter Kap. 3.4.2 und 3.4.3 dargestellt. Örtlich, im Nahbereich des Verkehrsflughafens München, werden insbesondere die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung und von Lichtemissionen betrachtet, weiter auch Störungen empfindlicher Vogelarten durch neue Straßen (z. B. St 2084, ED 5) und eine vorhabensbedingte Verkehrserhöhung, die geplanten Abschirmungswälle bei Hallbergmoos und Attaching sowie vorübergehende Störungen durch das Bau- bzw. Transportgeschehen. Zur Ermittlung der Lebensraumverluste für die Fauna wurde nicht zwischen bau- und anlagebedingten Inanspruchnahmen differenziert und daher eine „Umhüllende“ erstellt, die die bau- und anlagebedingt in Anspruch genommenen Flächen aller Verursacherbereiche umfasst. Die Umhüllende ist insoweit auch Grundlage der Auswertungen zu weiteren Wirkfaktoren.

Durch das Ausbauvorhaben werden mehrere ökologische Tierartengruppen berührt:

1. Bei den Fließgewässergemeinschaften sind die Arten der epirhithralen Moosbäche und stark grundwasserbeeinflussten, quelligen Fließgräben (Sekundärlebensräume für Arten der rheo- und limnokrenen Quelläste der Moosbäche) wie z. B. Koppe und Köcherfliege Oxyethira falcata betroffen. Verluste bzw. Beeinträchtigungen betreffen Goldach (nur vorübergehend: Verlegung), Goldach Zufluss, Süßgraben, Loosgraben, Mittelgraben N FH, Grüselgraben N FH mit Zufluss, Vorflutgraben Nord, Ableitungsgraben Nord, Abfanggraben Ost sowie Keckeisgrenzgraben (Wertstufen überwiegend 4, hoch, oder 5, sehr hoch) (vgl. a.a.O., Kap. 5.3, S. 184, Tab. 12 sowie Kap. 7.1, S. 190).

2. Bei den Stillwassergemeinschaften sind die Arten der Überlaufpfützen und der frischen Altwasser wie z. B. Gebänderte Heidelibelle und Wassertreter *Haliplus obliquus* betroffen, vor allem Habitate in den überspannten Abschnitten des Abfanggraben Ost (Wertstufe 4, hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 192). Ferner sind bei den Stillwassergemeinschaften die Arten phasenweise überspannter Großseggenrieder, der landseitigen Verlandungszone reifer Altwasser, der Au- und Bruchwaldtümpel wie z. B. Gefleckte Smaragdlibelle, Gelbrandkäfer *Dytiscus circumcinctus*, Köcherfliege *Limnephilus incisus* in den gefluteten Großseggenrieden sowie Rohrkolben- bzw. Schilfröhrichte in den Bereichen Stoibermühle/Obere Lüsse, Abfanggraben Ost und Vorflutgraben Nord (Wertstufen 4, hoch und 5, sehr hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 193). Weiterhin betroffen sind hier die Arten der wasserseitigen Verlandungszone reifer Altwasser wie z. B. Kleine Mosaikjungfer, mit geringen Verlusten im Vorflutgraben Nord (Wertstufe 5+, herausragend). Hinzu kommen noch Arten der Schlenken bzw. der Quellmoore; z. B. Kleiner Blaupfeil, in den überspannten Kleinriedern und anderen kalkreich-oligotrophen Kleingewässern im Abfanggraben Ost und im Vorflutgraben Nord (alle Wertstufe 4, hoch, oder 5, sehr hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 195).

3. Bei den Landtiergemeinschaften trifft es die „Kiesbankfauna" des Alpenflusses (Pionierarten), z. B. Flussregenpfeifer. Verloren gehen Rohbodenflächen und auch rohbodenreiche Magerrasen mit entsprechenden Funktionen im FR Ehemalige Vorbehaltsfläche Ost und Vorflutgraben Nord (alle mit Wertstufe 5, sehr hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 195). Ferner sind Arten der Kalkmagerrasen mit Verbuschungsstadien sowie Arten trockener Extensivwiesen wie z. B. Veränderliche Hummel und Erdbau-Hummel, Himmelblauer Bläuling und Gelbes Ordensband betroffen. Sie besiedeln Rohbodenflächen und auch rohbodenreiche Magerrasen mit entsprechenden Funktionen. Flächenverluste erfassen in erster Linie Mager- bzw. Halbtrockenrasen, teils ruderalisiert, sowie Glatthafer- bzw. Flachlandmähwiesen in den FR Ehemalige Vorbehaltsfläche Ost, Abfanggraben Ost, Vorflutgraben Nord, Nördliche Randzone, Schwai-

ger Schotterterasse sowie FR Attaching (überwiegend Wertstufe 3, mittel, teilweise auch Wertstufe 4, hoch, und 5, sehr hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 196). Verluste der Arten der Kleinseggenrieder und Pfeifengrasstreuwiesen wie z. B. Lungenenzian-Ameisenbläuling betreffen ausschließlich Standorte im Vorflutgraben Nord. Verluste der Arten der Feucht- und Nasswiesen, v.a. Wiesenbrüter, betreffen verschiedene magere und/oder feuchte bis nasse Grünländer (Calthion- und Glatthaferwiesen, seggenreiche Wiesen) sowie weithin offene und störungsarme Ackerflächen. Entsprechende Standorte mindestens mittlerer Wertigkeit werden in den Flughafenwiesen Nord, Attaching, Nördliche Randzone, Stoibermühle/Obere Lüsse, Grünschwaige/Schwaigermoos sowie in den Dreiloos- und Rofelwiesen in Anspruch genommen bzw. funktional beeinträchtigt. In geringerem Umfang sind Lebensräume für Arten der Feucht- und Nasswiesen auch im Abfanggraben Ost und Vorflutgraben Nord betroffen (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 198). Darüber hinaus sind Arten feuchter Hochstaudenfluren und feuchter Säume und Arten der Landröhrichte wie z. B. Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Rindenläufer *Paradromius longiceps* betroffen. Die Verluste betreffen in erster Linie Großseggenrieder, Schilfröhrichte und feuchte Hochstaudenfluren, vor allem in den FR Stoibermühle/Obere Lüsse, Abfanggraben Ost, Vorflutgraben Nord und auch in FR Grünschwaige/Schwaigermoos (Wertstufen 3, mittel, und gleichermaßen auch 4, hoch, und 5, sehr hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 200). Verluste der Arten der Au- und Feuchtwälder bzw. des Laubwaldes wie z. B. Pirol, betreffen Gehölzpflanzungen, Feldgehölze und Hecken, kleinflächig aber auch Au- und Lohwaldreste, vor allem in FR Nördliche Randzone, aber auch in den FR Ehemalige Vorbehaltsfläche Ost, Grünschwaige/Schwaigermoos, Abfanggraben Ost, Vorflutgraben Nord und Schwaiger Niedermoorterasse (überwiegend Wertstufe 3, mittel, in geringerem Maße auch Wertstufe ≥ 4, hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 201). Schließlich sind bei den Landtiergemeinschaften auch die Arten der kleinstrukturreichen Agrarlandschaft, z. B. Goldammer, Feldsperling und Bluthänfling betroffen. Die Verluste umfassen in erster Linie naturnahe Hecken, Brachäcker, ruderalisierte Halbtrockenrasen und magere Grünflächen. Betroffen sind vor allem FR Ehemalige Vorbehaltsfläche Ost und Nördliche Randzone, jedoch auch die FR Grünschwaige/Schwaigermoos, Abfanggraben Ost und Dreilooswiesen (überwiegend Wertstufe 3, mittel, in geringerem Maße auch Wertstufe ≥ 4, hoch) (vgl. a.a.O., Kap.7.2, S. 202).

Bei den Fließgewässern entstehen sehr hohe Konflikte durch den erforderlichen Rückbau der Ableitungsgräben im Osten und Norden des bestehenden Flughafengeländes, insbesondere beim Vorflutgraben Nord (GS 6.1), am Ableitungsgraben Nord (GS 6.2) sowie am Abfanggraben Ost (GS 6.3). Gleiches gilt für den Mittelgraben nördlich des Flughafens (GS 5.5), Teil des Süßgrabensystems, der derzeit Wasser aus dem Ableitungsgraben Nord erhält. Durch das planfestgestellte Vorhaben wird nicht nur der überwiegende Teil des Gewässers überbaut, es wird auch die kurze verbleibende Reststrecke nicht mehr mit Wasser beschickt.

Bei drei weiteren Gewässern des Süßgrabensystems, dem Grüselgraben (GS 5.7) und seinen beiden Zuflüssen von Süden, Breitwiesengraben und Grüßelgraben Zufluss 1 (GS 5.8), entstehen hohe Konflikte im Wesentlichen durch Überbauung längerer Gewässerabschnitte.

Es werden schließlich Abschnitte von drei weiteren Gewässern überbaut, die im Verhältnis zur Gesamtlauflänge eher kurz sind, so dass trotz der hohen Wertigkeit nur mittlere Konflikte entstehen. Dies betrifft den Süßgraben (GS 5.1), den Loosgraben und seine Zuflüsse (GS 5.4) sowie den Kalkgries-/Keckeisgrenzgraben (GS 7.1). Beim Loosgraben kommt zusätzlich noch eine Verminderung der Abflüsse hinzu, die dazu führt, dass zumindest Teile des Gewässersystems verstärkt Stillwassercharakter erhalten bzw. auch regelmäßig trocken fallen. Bei Süß- und Keckeisgrenzgraben besteht diese Gefahr einer Abflussverminderung nur vorübergehend während der Bauphase, kann aber in beiden Fällen durch geeignete Maßnahmen vermieden werden. Dies ist insbesondere beim Keckeisgrenzgraben von Bedeutung, bei dem bereits eine temporäre Veränderung des Gewässercharakters aus naturschutzfachlicher Sicht zu hohen Konflikten führen könnte.

Sehr hohe Konflikte ergeben sich für sechs Funktionsräume der Landlebensräume (FR 02: S/L-Bahn Nord; FR 05: ehemalige Vorbehaltsfläche Ost; FR 06: nördliche Randzone Flughafen; FR 10: Abfanggraben Ost; FR 11: Vorflutgraben Nord S A92 und FR 15: Rofelwiesen). In vier Funktionsräumen gehen dabei so große bzw. wertbestimmende Anteile verloren, dass ihre Integrität stark gefährdet ist. Dies betrifft FR 06 und FR 10, von denen nur kleine bis sehr kleine Restflächen erhalten bleiben. FR 11 und FR 15 bleiben zwar in nennenswerten Bestandteilen bestehen, die vorrangig wertbestimmenden Flächen gehen aber fast zur Gänze verloren. Demgegenüber werden FR 05 und FR 02 trotz der sehr hohen Konflikte ihre maßgeblichen Funktionen weiterhin erfüllen. In FR 05 bleiben große Teile der entscheidenden Lebensräume bestehen und erfahren maximal geringfügige bis mittlere Belastungen. In FR 02 wird die Wiesenbrütergemeinschaft der Größenordnung nach und in ihrer Artenzusammensetzung sicher erhalten bleiben.

Hohe Konflikte bestehen für weitere vier Funktionsräume: FR 07: Stoibermühle/Obere Lüsse und FR 08: Grünschwaige/Schwaigermoos im Norden sowie FR 12: Schwaiger Schotterterrasse und FR 13: Dreilooswiesen im Osten des bestehenden Flughafengeländes. Auch hier ist der Flächenverlust konfliktbestimmend, bei den Dreilooswiesen in Verbindung mit einer zusätzlichen Belastung durch die erforderliche Verlegung der ED 5 nach Osten. Dies führt zu einer "Einengung" der Lebensräume von Arten mit ausgeprägtem Abstandsverhalten zu Verkehrswegen und anderen Elementen, die die weithin offene Landschaft unterbrechen.

Mittlere Konflikte treten für die terrestrischen Funktionsräume schließlich wie folgt auf: Ein mittlerer Konflikt ergibt sich für den Funktionsraum FR 04 Attaching, in Folge unmittelbarer Flächenverluste für die Anlage der Abschirmungswälle und Aufschüttungen sowie deren mittelbarer Kulissenwirkung für die dort wertbestimmenden Wiesenvögel. Hinzu kommt eine gewisse Beeinträchtigung der Bestände störempfindlicher Arten im Ostteil des FR durch die neue Trassenführung der St 2084.

Im Übrigen verursacht das planfestgestellte Vorhaben lediglich geringe oder sehr geringe Beeinträchtigungen in den ermittelten Funktionsräumen oder Gewässersystemen („Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 180 ff.).

Erhebliche Beeinträchtigungen durch das Ausbauvorhaben entstehen somit nach alledem für die Lebensräume folgender Tierarten (vgl. „Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 56 f.):

Betroffene ökologische Gruppe	Bedeutung der Flächen für die betroffene Gruppe	Flächengröße (ha)
Wiesenbrütende Vogelarten	Sehr hoch	47,92
	Hoch	10,71
	Mittel	81,56
	Gering	211,64
	Sehr gering	144,75
Tiere feuchter bis nasser Offenland-biotope	Sehr hoch	0,54
	Hoch	2,88
Tiere der Bäche und Gräben und ihrer Säume	Sehr hoch	0,35
	Hoch	2,10
	Mittel	1,86
	Gering	0,84
	Sehr gering	0,12
Tiere der strukturreichen Agrarland-schaft	Hoch	8,77
	Mittel	36,34
	Gering	12,98
	Sehr gering	20,66
Tiere extensiv genutzter Feucht- und Magerwiesen	Hoch	22,73
	Mittel	0,21
	Gering	4,52
	Sehr gering	0,21
Tiere der feuchten Hochstaudenflu-ren und Säume	Mittel	0,15
	Gering	2,35
	Sehr gering	5,75
Tiere der Kalk-Magerrasen	Sehr hoch	1,43
Tiere der Kleingewässer und Tümpel	Sehr hoch	0,58
	Gering	0,11
Summe aller Lebensraumverluste		**622,06**

Summe aller Lebensraumverluste durch Ausbauvorhaben selbst.

Hinzu kommen erhebliche Eingriffe durch Lebensraumverluste durch die Anlagen der Gewässerneuordnung mit 83,40 ha, der landseitigen Straßen mit 25,28 ha sowie der Geländeaufschüttungen mit 74,83 ha, insgesamt also erhebliche Beeinträchtigungen im Umfang von rd. 806,6 ha.

Schließlich ergeben sich mittelbare Wirkungen auf die Lebensräume wild lebender Tiere im Umfang von 165,46 ha in den Störbändern entlang der Straßen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und ihre Lebensstätten aus betriebsbedingten Luftschadstoffimmissionen sowie insbesondere der Stickstoffdeposition sind nicht zu erwarten. Hierzu wird auf C.II.5.7.6.1 sowie C.II.5.11.2 dieses Beschlusses verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Zusammenfassend sind danach keine solchen Vegetations- und Standortveränderungen zu erwarten, die die Habitateignung der insoweit betroffenen Flächen in Frage stellen würden.

Der Umfang der Beeinträchtigung der genannten Funktionsräume und Gewässersysteme und die dort wertbestimmenden ökologischen Gruppen als "Träger" der biologischen Vielfalt, die projektbedingt beeinträchtigt werden, wurde in der Wirkungsanalyse ermittelt und in der Konfliktanalyse bewertet (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 99 ff.). Da sich die Konfliktanalyse auf die naturschutzfachliche Gesamtbewertung bezieht und diese wesentlich von der Bewertung der Artenvielfalt getragen wird, bewertet die Konfliktanalyse zugleich die eingriffsbedingte Belastung des Schutzgutes biologische Vielfalt.

Von den Funktionsräumen und Gewässersystemen mit herausragender Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt wird nur der FR 11, zugleich GS 6.1, Vorflutgraben Nord in einer Weise betroffen, dass ein sehr hoher Konflikt besteht (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, Kap. 5.3, S. 180 ff.; siehe bereits oben). Der FR bzw. das GS bleibt zwar in nennenswerten Bestandteilen bestehen, die vorrangig wertbestimmenden Abschnitte gehen aber fast zur Gänze verloren. Von FR mit hoher Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt ergeben sich für FR 02 (Flughafenwiesen Nord) und FR 05 (Ehemalige Vorbehaltsfläche Ost) sehr hohe Konflikte und für den FR 07 Stoibermühle und Obere Lüsse noch hohe Konflikte. Bei den GS ergeben sich hohe oder sehr hohe eingriffsbedingte Konflikte – abgesehen von GS 6.1, vgl. oben – nur für solche Objekte, deren Bedeutung für den Erhalt der Artenvielfalt als gering bis mittel einzustufen war.

Der vorhabensbedingte Flächenbedarf führt teilweise zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Populationen geschützter Tierarten. Besonders und streng geschützte wildlebende Tierarten aus den Artengruppen Säugetiere (darunter sechs Fledermausarten), eine Vielzahl von Vogelarten, Kriechtiere, Lurche, Libellen, Heuschrecken (eine Art), Käfer, Bienen, Faltenwespen (Hornisse), Schmetterlinge und Weichtiere (Weinbergschnecke) sind von dem Planvorhaben betroffen. Auf die Ausführungen zu den Ergebnissen der artenschutzrechtlichen Prüfung – Bestand und Betroffenheit der Arten –

wird hier verwiesen (vgl. „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kap. 4, S. 34 ff.). Der Bestand der betroffenen Arten bzw. ihr Erhaltungszustand verschlechtert sich jedoch unter Berücksichtigung der in der artenschutzrechtlichen Prüfung spezifizierten und im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgeschriebenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht (a.a.O., Kap. 5, S. 270 f.). Die aufgrund habitat- und artenschutzrechtlicher Anforderungen planfestgestellten Vermeidungs-, und Kohärenzsicherungsmaßnahmen sichern den Erhalt der Artenvielfalt insoweit. Aufgrund der planfestgestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Vielfalt der Arten im nördlichen Erdinger Moos zu befürchten.

3.9.9.4.2.6.5 Einwendungen

Soweit das Landratsamt Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 5) vorträgt, mit dem planfestgestellten Vorhaben seien weitere erhebliche Verschlechterungen der Lebensräume wiesenbrütender Vogelarten auf der bisherigen Nordbahn verbunden, die nicht quantifiziert worden seien, folgt das Luftamt dem nicht. Die Analyse mittelbarer bau- und betriebsbedingter Beeinträchtigungen von Wiesenbrüterlebensräumen auf den Wiesen um die bestehende Nordbahn (Störung, Kulissenwirkung) ist im Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP erfolgt (vgl. „Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP“ vom 23.08.2007 der Ökokart München in Ordner 27 der Antragsunterlagen, S. 104 f., Kap. 5.1.5 zur Bauphase, speziell Tab. 4 und S. 145 ff., Kap. 5.2.5 zu St 2084, Erdinger Allee, speziell Tab. 9 sowie S. 166 ff. zu Geländeaufschüttungen). Während im Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP die Ermittlung der Minderung der naturschutzfachlichen Wertigkeit von Lebensräumen im Vordergrund steht (Konfliktanalyse, Bezug auf ökologische Gruppen), setzen die saP und die FFH-VU zum VSG „Nördliches Erdinger Moos“ einen strengen Artbezug, ermitteln also die vorhabensbedingten Verluste bzw. Belastungen der jeweiligen lokalen bzw. Gebietspopulationen. Bei der Avifauna werden diese als „Revierverluste" bilanziert und darüber auch die entsprechenden Zielwerte für die Kompensation ermittelt (vgl. „Natura 2000, FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kap. 8, S. 92 ff.). Der LBP greift diese Zielwerte auf und setzt sie über die Berücksichtigung der bekannten Reviergrößen bzw. Abundanzwerte in die zum vollumfänglichen Ausgleich erforderlichen Flächengrößen um. Kap. 8.2.1 bis 8.2.5 und Kap. 8.2.8 bis 8.2.10 der FFH-VU (a.a.O.) listen für die einzelnen erheblich betroffe-

nen Wiesenbrüter-Arten die Kompensationsleistung der jeweils relevanten LBP-Maßnahmen auf. Entsprechend sind die in der Stellungnahme genannten Eingriffe im Kompensationskonzept berücksichtigt und quantifiziert. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen – einschließlich der Maßnahmen auf den zukünftigen Flughafenwiesen (vgl. Landschaftspflegerische Maßnahme FK-A-1) – leisten vollumfängliche Kompensation für alle durch das Vorhaben und die Folgemaßnahmen verursachten Eingriffe in Lebensräume wiesenbrütender Vogelarten, darin enthalten auch die Beeinträchtigung von Revieren auf der bestehenden Nordbahn. Soweit nach Ansicht der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern Modifikationen der landschaftspflegerischen Maßnahmen erforderlich waren, werden diese planfestgestellt.

Entgegen der Stellungnahme des Landratsamtes Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 17) wurden weiter auch bauzeitlich befristete Inanspruchnahmen (mit Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes) erfasst und als Funktionsverlust bzw. -minderung in die Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs eingestellt (siehe „Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 41 f., Kap. 3.1.2, S. 47 f., Kap. 3.4.2, S. 51 ff., Kap. 3.5). Hochwertige Flächen werden dabei als Verlust gewertet, Flächen geringerer Bedeutung bzw. Flächen mit guter Wiederherstellbarkeit werden mit einer Funktionsminderung bewertet und erhalten entsprechende Kompensationsfaktoren. Insofern sieht das gewählte Kompensationsmodell die von der unteren Naturschutzbehörde geforderte Kompensation bauzeitlicher/temporärer Eingriffe vor.

3.9.9.4.2.7 Wirkungsgefüge

Entsprechend der nachvollziehbaren fachgutachterlichen Analyse zur Ermittlung und Bewertung der umweltbezogenen Wechselwirkungen, sowohl der Primär- als auch der Sekundärwirkungen, auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen steht fest, dass das planfestgestellte Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Wechselwirkungen innerhalb der Wirkungskomplexe (anlagenbedingt: dauerhafte Flächeninanspruchnahme und Veränderungen der Böden, Grundwasserabsenkung; betriebsbedingt: biologischer Abbau von Enteisungsmitteln; bau- und anlagenbedingt: Arsen im Boden und Staubimmissionen während der Bauphase – Feinstaub und Arsengehalt im Feinstaub) verursacht („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 16, Wechselwirkungen“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 19 ff., S. 33). Ein eigenständiges Kompensationserfordernis für vorhabensbedingte Wechselwirkungen ergibt sich somit nicht, insbesondere bestehen auch im Hinblick auf den Schutz der Ar-

tenvielfalt, § 1 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, keine über die festgestellten Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere hinausgehenden Beeinträchtigungen.

3.9.9.4.3 Schutzgut Landschaft

Der planfestgestellte Ausbau des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn verursacht unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auf 639,55 ha.

Das naturschutzrechtliche Schutzgut des Landschaftsbildes wird maßgeblich durch die optischen Eindrücke für einen Betrachter, d. h. die mit dem Auge wahrnehmbaren Zusammenhänge von einzelnen Landschaftselementen bestimmt (vgl. auch § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Es wird insbesondere durch Veränderungen der Landschaftsoberfläche berührt. Ein beeinträchtigender Eingriff im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG liegt in einer solchen Veränderung dann, wenn diese von einem für die Schönheiten der natürlich gewachsenen Landschaft aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachter als nachteilig empfunden wird; die Veränderung muss außerdem erheblich oder nachhaltig (dauerhaft) sein (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44.87, juris RdNr. 35).

Gemessen daran hat die mit dem planfestgestellten Vorhaben einhergehende Veränderung der äußeren Erscheinung von Natur und Landschaft mit Blick auf naturbezogene, kulturelle und kulturhistorische Eigenschaften der Landschaft mehr als nur geringe negative Folgen für die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert der betroffenen Landschaft. Vorhabensbedingte Konflikte entstehen u. a. durch die anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren Flächenversiegelung, Flächenumwandlung sowie optische Außenwirkungen von Anlagen und Gebäuden. Baubedingte Wirkfaktoren verursachen aufgrund ihres vorübergehenden Charakters keine dauerhaften landschaftlichen Konflikte. Für das Landschaftsbild erhebliche nachteilige Folgen bzw. Konflikte resultieren aus dem Verlust der Fläche bzw. von offener Landschaft, prägender Elemente (unter den Aspekten Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft), der erheblichen Einschränkung/Verhinderung der sinnlichen Wahrnehmbarkeit der verbliebenen Landschaft bzw. von Landschaftselementen und der Ergänzung neuer Elemente, die als störend empfunden werden, weil sie Fremdkörper im bestehenden Gefüge darstellen („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 14, Schutzgut Landschaftsbild“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 14 - 18 ff., 14 - 39 ff.; 14 - 65 f.).

3.9.9.4.3.1 Methodik der Ermittlung und Bewertung

Bezugsräume der Bestandsaufnahme und -bewertung sowie der Wirkungsprognose für vorhabensbedingte Auswirkungen in der UVS sind 15 Landschaftsbildeinheiten [=LBE], die anhand der typischen Landschaftsmerkmale mit Hilfe von Landschaftsbildelementen beschrieben werden („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 14, Schutzgut Landschaftsbild“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, s. Karte UVS 14-2). Die Abgrenzung der LBE erfolgt zunächst nach den großräumig visuell prägenden Landschaftsbildelementen der naturräumlichen und geomorphologischen Verhältnisse (wie End-, Grundmoräne, Schotterterrasse, Niederungen), dem jeweils typischen Landnutzungs-, Struktur- und Vegetationsgefüge und den vorherrschenden Siedlungsformen. Eine weitere Differenzierung erfolgt anhand der Kriterien abiotische Bedingungen (Boden, Wasser, Luft, Klima), biotische Qualitäten (Tiere, Pflanzen und Vegetation) und vergleichbarer anthropogener (kultureller bzw. kulturhistorischer) Prägung oder Überformung (a.a.O., S. 14 - 14 f.).

Die ermittelten LBE werden anhand folgender Kriterien bzw. Landschaftseigenschaften sowie maßgeblicher Einflüsse und Prägungen bewertet:

- Örtliche und regionale Sichtbeziehungen (weiträumige Sichtbezüge, Wahrnehmbarkeit von Landschaftsteilen).
- Naturraumtypische landschaftsprägende Landschaftselemente (wie natürliche Reliefelemente, naturnaher Laubwald wie die Isarauen oder Lohwaldreste, Gewässerläufe mit Ufersäumen, Hecken und Baumhecken, Restmoorstandorte und großflächige Feuchtlandschaften).
- Kulturraumtypische landschaftsprägende Landschaftselemente (wie markante bauliche Objekte, etwa Baudenkmäler, markante kulturhistorische Bestandteile wie traditionelle Formen der Landnutzung z. B. Lohwälder, Überreste der ehemaligen Torfstichnutzung, technisch geprägte Gewässerbauten z. B. Mittlerer Isarkanal und landschaftsbildprägende Ortsränder).
- Vorbelastung der Landschaftsbildeinheit (Störungen des ästhetischen Gesamteindrucks und von Sichtbeziehungen durch künstliche, technische, anthropogene Überformungen von Landschaft wie etwa die Autobahn und Straßen als optisch-akustische Barrieren).

Die Beschreibung und Bewertung der Landschaftsbildeinheiten berücksichtigt sowohl die Landschaft im Ist-Zustand als auch das naturräumliche Entwicklungspotenzial der Land-

schaft. Die Bewertung erfolgt anhand einer 5-stufigen Skala und wird jeweils für Landschaftsbildeinheiten in Bezug auf die Beschreibung der Kriterien verbal begründet. Der Gesamtwert für die jeweilige Landschaftsbildeinheit ergibt sich aus dem Durchschnittswert der vier bewerteten Kriterien (a.a.O., S. 14 - 16 f.).

Im Ergebnis dieses Ermittlungs- und Bewertungsvorgangs werden den 15 LBE überwiegend die Wertstufen 4 (hoch) bzw. 3 (mittel) zugeordnet (a.a.O., S. 14 - 38, Tab.14-3). In allen Landschaftsbildeinheiten sind Vorbelastungen der Landschaft vorhanden. Wesentliche Vorbelastungen stellen etwa optisch und akustisch beeinträchtigende Wirkungen des bestehenden Verkehrsflughafens München, von Straßen und Gewerbegebieten dar.

3.9.9.4.3.2 Eingriffsbedingter Verlust/Umfang der erheblichen Beeinträchtigungen

Es wurden Einwirkungen auf die Landschaft durch Flächeninanspruchnahmen (Indikatoren: Flächenverlust in ha und Wert der Landschaft) sowie Einwirkungen auf die umgebende Landschaft unterschieden (Indikatoren: Optische Beeinträchtigung und Zerschneidungswirkung hinsichtlich des Werts der umgebenden Landschaft). Die Wirkfaktoren wurden hinsichtlich ihrer Beeinträchtigungsintensität definiert. Die bewerteten Landschaftsbildeinheiten mit ihren fünf Wertstufen, die deren jeweilige Empfindlichkeit gegenüber den Wirkfaktoren repräsentieren, wurden den jeweils zu prognostizierenden Einwirkungen gegenübergestellt. Die daraus abgeleitete Bewertung erfolgte verbal-argumentativ. Die Ermittlung der Auswirkungen erfolgte gemäß der in der Unterlage „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 4, Generelle Methodik und Untersuchungsrahmen“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen, beschriebenen Methode der ökologischen Risikoanalyse (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 14, Schutzgut Landschaftsbild“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 14 - 21).

In den Landschaftsbildeinheiten (LBE) 4, 5 und 6 kommt es nach den Ermittlungen der UVS anlagebedingt zu folgenden erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft durch Versiegelung und Flächenumwandlung: in der LBE 4 Nördliches Erdinger Moos (Wert 3: mittel; Auswirkungsstufe 4: hoch) erfolgt eine Versiegelung von 139,01 ha und eine Flächenumwandlung von 290,5 ha. In der LBE 5 Östliches Erdinger Moos (Wert 2: gering; Auswirkungsstufe 3: mittel) erfolgt eine Versiegelung von 41,65 ha. In der LBE 6 Erdinger Moos westlich Schwaig (Wert 2: gering; Auswirkungsstufe 3: mittel) werden 126,83 ha versiegelt. Der Verlust an Landschaft durch die umfängliche Flächenversiegelung bildet hier den eindeutigen Konfliktschwerpunkt. Die Flächenumwandlungen erfolgen

hauptsächlich zur Herstellung der begrünten Flugbetriebsflächen innerhalb des künftigen Flughafengeländes und verursachen erhebliche Beeinträchtigungen für die LBE 4; die LBE 5 und 6 sind durch diese Maßnahmen geringer betroffen. Hier entsteht kein Kompensationsbedarf. Da die weiteren Maßnahmen wie Gewässerausbau und Geländeaufschüttungen zudem durch die Begrünung und da sie nicht Bestandteil von Betriebsflächen sind weiter Bestandteil der Landschaft bleiben, sind insoweit keine erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaft gegeben. In der Summe werden nach den Ermittlungen der UVS also Flächen in einem Umfang von 139,01 ha + 41,65 ha + 126,83 ha + 290,5 ha = 598 ha durch Flächenversiegelung und Flächenumwandlung erheblich beeinträchtigt (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 14, Schutzgut Landschaftsbild“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 14 - 65 ff., insbesondere Tab. 14-13).

Wie schon beim Schutzgut Boden hat die landschaftspflegerische Begleitplanung auch hier eine detailliertere Betrachtungsweise und errechnen die Erläuterungsberichte zu den LBP eingriffsbedingt erheblich betroffene Flächen in einem Umfang von 639,55 ha.

Wesentlich optisch und bezüglich der Sichtbezüge betroffen sind durch das Vorhaben der verbleibende Teil der Landschaftsbildeinheit (LBE) 4 Nördliches Erdinger Moos mit einem mittleren Landschaftswert und die LBE 13 Untere Dorfen und Eittinger Weiher mit einem hohen Landschaftswert. Auswirkungen auf andere LBE im Flughafenumfeld liegen auf einem geringen Niveau und sind nicht erheblich. Die ermittelten (potenziellen) Konflikte durch optische Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Flughafenumfeld wurden den Begrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung gegenüber gestellt. Hieraus ergibt sich, dass die optischen Auswirkungen mit der vorgesehenen landschaftsgerechten Gestaltung (Zone II; Durchgrünung, Baum-, Heckenpflanzungen etc.) nach Fertigstellung des Vorhabens und aufgrund des ebenen Reliefs (topographische Gegebenheiten) erheblich gemindert bzw. gänzlich kompensiert werden (z. B. Abschirmung der empfindlichen LBE gegenüber dem Flughafenausbau durch geeignete Begrünungsmaßnahmen, ggf. auch randlich der betroffenen LBE), sodass hieraus insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen. Speziell die geplanten Hochbaumaßnahmen sind – wie am bestehenden Flughafen auch – durch im Umfeld vorhandene oder entwickelbare Gehölzstrukturen meist bereits gut abgeschirmt bzw. abschirmbar. Hinzu kommen die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Pflanzungen und die geplanten Erdwälle, die den zentralen Teil des Flughafens gegenüber der umgebenden Landschaft abschirmen. Bezüglich der Abschirmungswälle (im Zuge der Geländeaufschüttungen zu erstellen) ist eine (landschaftliche) Abschirmung durch geeignete Begrünungsmaßnahmen vorgesehen. Die Wälle werden landschaftsver-

träglich gestaltet und optisch eingebunden. Ihre Fernwirkung bleibt daher begrenzt; es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaft (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 14, Schutzgut Landschaftsbild“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 14 - 65 ff., insbesondere Tab. 14-13).

3.9.9.4.3.3 Landschaftsbildprägende Struktur- und Vegetationselemente

In der ebenen Landschaft des Erdinger Mooses stellen Gehölzbestände (Feldgehölze und Windschutzhecken) sowie die Bäche und Entwässerungsgräben (meist begleitet von Gehölzufersäumen) die einzigen naturgegebenen landschaftsbildprägenden Strukturelemente dar. Ihre Bedeutung für das Landschaftsbild ist durchwegs hoch, Wertstufe 4. In der UVS werden diese bei der Beschreibung, Bewertung und Wirkungsanalyse der Landschaftsbildeinheiten summarisch in ihrer gesamthaften Bedeutung für das „Bild der Landschaft“ berücksichtigt (a.a.O, S. 14 – 17 ff., 14 - 21 ff.). Die detaillierte, d. h. unmittelbar flächenbezogene Betrachtung von Eingriffen in diese Strukturen erfolgt unter dem Schutzgut Pflanzen bzw. Vegetation.

3.9.9.4.3.4 Elemente der historischen Kulturlandschaft

Naturschutz und Landschaftspflege beinhalten auch den Schutz der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft, § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Hierzu gehört insbesondere auch der Schutz von Naturlandschaften und historisch gewachsenen Kulturlandschaften mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen, § 1 Abs. 4 Nr. 1 BNatSchG.

Elemente der historisch gewachsenen Kulturlandschaft des Erdinger Mooses sind die Reste der ehemaligen Waldbestockung (Lohwälder) auf den mineralischen Durchragungen bei Schwaig sowie die Überreste der ehemaligen Torfstichnutzung, sichtbar vereinzelt noch im Viehlaßmoos. Die ehemals ausgedehnten Feuchtwiesengebiete sind nur noch ansatzweise erkennbar, so nördlich und nordöstlich der St 2084.

Elemente der historischen Kulturlandschaft sind ein Kriterium bei der Beschreibung, Bewertung und Wirkungsanalyse der Landschaftsbildeinheiten in der UVS (a.a.O, S. 14 – 17 ff., 14 - 21 ff.). Die detaillierte, d. h. unmittelbar flächenbezogene Betrachtung von Eingriffen in diese Strukturen erfolgt wiederum unter dem Schutzgut Pflanzen bzw. bei der Behandlung der betroffenen geschützten Landschaftsbestandteile.

3.9.9.4.3.5 Erholungsfunktionen

Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass u. a. auch der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert ist, § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Nach § 1 Abs. 4 Nr. 2 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung des Erholungswertes von Natur und Landschaft insbesondere zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen. Nach § 1 Abs. 6 BNatSchG sind Freiräume im besiedelten und siedlungsnahen Bereich einschließlich ihrer Bestandteile, wie Parkanlagen, großflächige Grünanlagen und Grünzüge, Wälder und Waldränder, Bäume und Gehölzstrukturen, Fluss- und Bachläufe mit ihren Uferzonen und Auenbereichen, stehende Gewässer, Naturerfahrungsräume sowie gartenbau- und landwirtschaftliche genutzte Flächen, zu erhalten und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind, neu zu schaffen.

Vorhabensbedingt werden die Erholungsfunktionen von Natur und Landschaft durch Flächenverlust, optische Wirkungen und die Belastung der verbleibenden Flächen mit flugbetriebsbedingtem Lärm erheblich beeinträchtigt (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 6.2, Schutzgut Menschen Erholung“ vom 23.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen, Kap. 6.2.8, S. 6 - 60 f.). Das planfestgestellte Vorhaben führt hingegen nicht zu einer erheblichen Beschränkung von Zugangsmöglichkeiten zur verbleibenden Landschaft. Alle für die Erholung maßgeblichen Wegeverbindungen werden wiederhergestellt oder bleiben erhalten. Mögliche Verbindungen zu bestehenden Erholungsgebieten sind nicht betroffen.

Bei der Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungsfunktionen der Landschaft liegt das Augenmerk auf für naturbezogene Erholungszwecke besonders relevante Einrichtungen und Gebiete. Die Erholung ist dem Schutzgut Menschen der UVS zugeordnet, da das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung der primär zu betrachtende Faktor ist. Erholung macht sich nicht nur an der Landschaft fest, sondern hängt wesentlich von den individuellen Präferenzen der Erholung Suchenden, den Erholungsangeboten und -einrichtungen und den vorhanden Erschließungen ab, die keine primär landschaftlichen, sondern psychosoziale und infrastrukturelle Merkmale darstellen. Die zur Erholung mehr oder weniger geeignete Landschaft ist daher lediglich ein Kriterium zur Beschreibung der Erholungseignung, nicht aber der tatsächlichen Nutzung oder potenziellen Nut-

zungseignung. Entsprechend erfolgt eine Bewertung der Landschaft im Hinblick auf die Erholungseignungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung bei dem Schutzgut Mensch.

Die Erholungseignung bzw. der Erholungswert der vom Vorhaben betroffenen Landschaft wurde aus den Indikatoren „Möglichkeit zum Naturgenuss“, „Zugangsmöglichkeit zur freien Natur“, „Landschaftsbildqualität“ und „Vorbelastungen“ ermittelt. Die Landschaftsbildqualität wurde dabei ebenfalls anhand der oben genannten Landschaftsbildeinheiten (LBE) bewertet. Weiterer Indikator für Erholungseignung bzw. Erholungswert der betroffenen Landschaft war die tatsächlich vorhandene Erholungsnutzung. Dieser berücksichtigt die Intensität der Benutzung der Landschaft zu Zwecken der Erholung und die vorhandenen Erholungseinrichtungen. Insgesamt wurden sechs LBE als hoch, drei als mittel und fünf als gering bewertet. Die Kategorie sehr hoch wurde nicht vergeben, da in allen Landschaftsbildeinheiten Belastungen der Landschaft gegeben sind (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 6.2, Schutzgut Menschen Erholung“ vom 23.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen, S. 6 - 9 f., 6 - 42). Wesentliche Vorbelastungen der Landschaft und der Erholung stellen der bestehende Verkehrsflughafen München, Gewerbegebiete, die BAB A 92 und stark befahrene Straßen insbesondere hinsichtlich der Wirkfaktoren Flächeninanspruchnahme, Lärm und optische Beeinträchtigung dar.

Der vorhabensbedingte Bedarf an Grund und Boden und die damit verbundenen Eingriffe in die Landschaft („Landschaftsverbrauch“ für die Erholungsnutzung in der Landschaft) sind ein Konfliktschwerpunkt. Landschaftsbildeinheiten hohen Wertes sind davon nicht betroffen. Der Flächenanspruch liegt im Bereich von Landschaftsbildeinheiten mit mittlerem (LBE 4 = Niederungslandschaft nördliches Erdinger Moos) und geringem Wert (LBE 5 = Niederungslandschaft östliches Erdinger Moos). Die Eingriffe führen im Fall der Versiegelung zum Totalverlust, im Fall von künftigen begrünten Flugbetriebsflächen zu deutlichen Funktionsminderungen. Die Flächen stehen bei der planfestgestellten Realisierung des Vorhabens für die landschaftsbezogene Erholung nicht mehr zur Verfügung. Für die LBE 4 nördlich des Flughafens und im Osten für die LBE 13 (= Untere Dorfen und Eittinger Weiher) sind deutliche Funktionsminderungen des Erholungswertes durch optische Wirkungen des Ausbaus zu erwarten. Auswirkungen ergeben sich ferner bezüglich des Verlustes von Erholungszielpunkten, Freiräumen und Beeinträchtigung des Zugangs zur freien Natur in den LBE 4, 5 und 6 (das ist die Niederungslandschaft westliche Schwaig/Bereich ehemalige Vorbehaltsfläche Ost) im Kernbereich der Untersuchung. Der südliche Teil des Vorflutgrabens Nord und ein Radwegabschnitt gehen durch Überbauung dauerhaft verloren (s. Karte UVS 6-13).

Neben dem Flächenverlust stellt die Beeinträchtigung des Erholungswertes durch Fluglärm einen weiteren Konfliktschwerpunkt dar. Erhebliche Auswirkungen durch erhebliche Änderungen (ausbaubedingte Pegelzunahme um mindestens 2 dB(A)) im Vergleich Planungsfall/Prognosenullfall sind in den als mittel und hoch bewerteten LBE 1, 4, 8 und 13 (Isarauen südlich Freising, Niederungslandschaft nördliches Erdinger Moos, Niederungslandschaft nördlicher Mittlerer Isarkanal und Bereich Untere Dorfen und Eittinger Weiher) zu erwarten (siehe „Schalltechnische Untersuchung, Teil A Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung“, Bild 8, Veränderung der Belastungssituation zwischen Planungsfall 2020 und Prognosenullfall 2020 tags). Wesentliche Pegelabnahmen (ausbaubedingte Pegelabnahme um mindestens 2 dB(A)) im Vergleich Planungsfall/Prognosenullfall) ergeben sich im Großteil der Fläche der als hoch bewerteten LBE 3, 12 und 14 (die Isarauen von Hirschau bis Gaden, das Oberdingermoos sowie das Viehlaßmoos). In den restlichen Flächen dieser LBE erfolgt ausbaubedingt keine wesentliche Änderung der Lärmbelastung. Die flugbetriebsbedingte Geräuschbelastung im Umfeld des Flughafens ändert sich hinsichtlich des Prognosehorizonts 2025 der ergänzenden schalltechnischen Untersuchungen nicht wesentlich (siehe C.II.5.1.1.6.1 dieses Beschlusses). Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch den ausbaubedingten Flugbetrieb auf den Erholungswert erholungsrelevanter Einrichtungen außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche sind infolge des Ausbaus nicht zu erwarten.

Optisch nachteilige Wirkungen auf den Erholungswert der Landschaft werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Pflanzungen und die geplanten Erdwälle begrenzt, die den zentralen Teil des Flughafens gegenüber der umgebenden Landschaft abschirmen (landschaftliche Einbindung des Vorhabens, Flughafenrandzone, sog. Zone II). Eine Verminderung erheblicher nachteiliger Auswirkungen auf den Erholungswert der Landschaft erfolgt durch die Beachtung der naturraumverträglichen Gestaltung der Geländeaufschüttungen und Abschirmwälle, durch Eingrünungsmaßnahmen und den ökologischen Ausbau der zu verlegenden, auszubauenden oder neu herzustellenden Fließgewässer mit ihren Randstreifen (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 6.2, Schutzgut Menschen Erholung“ vom 23.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen, S. 6 - 60 f.).

3.9.9.5 Kompensationskonzept und konkrete Kompensation

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu einem schutzgutbezogenen Kompensationsbedarf für unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen von 739,36 ha für das Schutzgut Boden, 0,60 ha für das Schutzgut Wasser (Fließgewässer), 249,02 ha für das Schutzgut Pflanzen, 672,77 ha für das Schutzgut Tiere sowie 336,16 ha für das Schutzgut Land-

schaft („Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH).

Die FMG hat mit den Naturschutzbehörden vor Erarbeitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ein schutzgutbezogenes Kompensationsmodell abgestimmt. Danach erfolgen die Konfliktanalyse sowie die Ermittlung von naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jeweils bezogen auf die einzelnen Schutzgüter. Die erheblichen Beeinträchtigungen auf den Eingriffsflächen werden für jedes Schutzgut getrennt ermittelt. Dieser Beeinträchtigung stehen die Kompensationsfunktionen der zugeordneten Maßnahmen für die unterschiedlichen Schutzgüter gegenüber (siehe „Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 44 ff.; „Gewässerneuordnung: Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-010“ vom 17.08.2007 der Grünplan GmbH J in Ordner 9 der Antragsunterlagen, S.34 ff.; „Landseitige Straßen: Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-020“ vom 20.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 9 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 33 ff.; „Geländeaufschüttungen mit Landschaftspflegerischem Begleitplan, GR-J-301“, vom 30.07.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 10 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 10 ff.).

Die Kompensation erfolgt durch die gleichartige oder gleichwertige Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum und die landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes in angemessener Frist. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sichern darüber hinaus die Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und beachten die Anforderungen des Artenschutzes. Das den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen zugrunde liegende Kompensationskonzept zielt auf die naturschutzfachlich vorzugswürdige eingriffsnahe Kompensation unter besonderer Berücksichtigung der Weiterführung der bestehenden landschaftspflegerischen Flughafenrandzonenplanung sowie der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vgl. C.III.3.9.9.5.3 und C.III.3.9.9.5.4 dieses Beschlusses). Die planfestgestellten Maßnahmen beschränken sich bei der Inanspruchnahme hochwertiger land- und forstwirtschaftlicher Flächen (C.III.3.9.9.5.6 und C.III.3.9.9.5.7) sowie privaten Eigentums (C.III.3.9.9.5.8) auf das erforderliche Maß.

Der Flächenverbrauch für den Tief- und Hochbau ist der bedeutsamste Wirkfaktor. Durch die raumgreifende Versiegelung (Befestigung) bisher unbefestigter Flächen gehen alle bisherigen auf die Flächen bezogenen Funktionen verloren. Dies betrifft die natürlichen

Funktionen der Böden, Oberflächengewässer, Lebensräume von Tieren und Pflanzen sowie das Landschaftsbild einschließlich des Erholungswertes der Landschaft. Neben der Versiegelung von Bodenflächen werden umfangreiche Erdbewegungen und -modellierungen notwendig. Hierbei kommt es zu Beeinträchtigungen humusreicher Böden sowie zu Verlusten von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen. Die bauzeitliche Beanspruchung von Bodenflächen hat Beeinträchtigungen humusreicher Böden sowie (vorübergehende) Verluste von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen zur Folge. Im Nahbereich der neuen Flughafengrenze im Norden verursacht die Grundwasserabsenkung in Bereichen mit (noch) hoch anstehendem Grundwasser mittelbare Standortveränderungen an Feuchtbiotopen. Mittelbare betriebsbedingte Wirkungen entfalten die landseitigen Straßenbaumaßnahmen. Die Verkehre bzw. die vorhabensbedingte Zunahme der Verkehrsbelastungen verursachen Funktionsminderungen in den angrenzenden Lebensräumen wildlebender Tiere (insbesondere bei bodenbrütenden Vogelarten).

Den in der Konfliktanalyse (schutzgutbezogen) ermittelten Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden entsprechend den betroffenen Wertstufen der Schutzwürdigkeit und den Beeinträchtigungsstufen Kompensationsfaktoren zugeordnet. Deren Größenordnung orientiert sich an den in Bayern eingeführten Modellen zur Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei Straßenbauvorhaben bzw. in der Bauleitplanung (Oberste Baubehörde/Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993; Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Eingriffsregelung in der Bauleitplanung – Ein Leitfaden. 2. erweiterte Auflage Januar 2003). Die Kompensationsfaktoren stellen Konventionen im Rahmen der sachgerechten Abarbeitung der Eingriffsregelung dar. Sie wurden fachgutachterlich ermittelt und fachbehördlich bestätigt.

Beeinträchtigungsstufe	**Einstufung der Schutzwürdigkeit**				
	5	**4**	**3**	**2**	**1**
A	**2,5**	**1,5**	**1,0**	**0,5**	**0,3**
B	1,5	1,0	0,5	0,3	**---**
C	1,0	0,5	0,3	---	**---**
D	0,5	0,3	---	---	**---**

Zuordnung der Kompensationsfaktoren

Die jeweilige Flächengröße der Teilbereiche der Eingriffe ist mit dem entsprechenden Kompensationsfaktor zu multiplizieren. Daraus ergibt sich – schutzgutbezogen – der Kompensationsumfang. Insgesamt ergeben sich folgende Flächengrößen beim Ausgleichsflächenbedarf („Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH):

Schutzgut	Eingriffsflächen (Angabe in ha)	Ausgleichsflächenbedarf gemäß Konfliktanalyse (Angabe in ha)	anrechenbare Flächen der Maßnahmenplanung des LBP (Angabe in ha)
Boden	667,50	739,36	739,40
Wasser (Fließgewässer)	1,56	0,60	0,81
(Lebensräume von) Pflanzen	417,00	249,02	253,12
(Lebensräume von) Tiere(n)	971,02	672,77	694,43 (555,23 ha Maßnahmenflächen außerhalb sowie 139, 19 ha begrünte Flächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb, welche auch artspezifische Kompensationsleistungen erbringen)
Landschaftsbild	639,55	336,16	338,67

Schutzgutbezogene Gegenüberstellung von betroffenem Flächenumfang und Ausgleichsflächenbedarf und Umfang der Maßnahmenplanung der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Die Ermittlung der beantragten Kompensationsflächen in den Erläuterungsberichten des LBP (siehe „Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 60 f.; „Gewässerneuordnung: Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-010“ vom 17.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 9 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 46 f.; „Landseitige Straßen: Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, J-020“ vom 20.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 9 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 48 f.; „Geländeaufschüttungen mit Landschaftspflegerischem Begleitplan, GR-J-301“, vom 30.07.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 10 der Antragsunterlagen, Anlage J, S. 5) ist somit nachvollziehbar und wurde von der höheren Naturschutzbehörde geprüft und bestätigt.

Auf der Grundlage des LBP werden insgesamt 356 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (davon eine auf Flugbetriebsflächen, vgl. Maßnahme FK-A-1; die Maßnahme FK-A-2 ist nur Kohärenzsicherungsmaßnahme und dient nicht zur Kompensation im Sinne der Eingriffsregelung. Letzteres gilt auch für die Maßnahme N-A-1), 40 Vermeidungsmaßnahmen (davon elf weiterreichende, den Baubetrieb regelnde Maßnahmen, vgl. F-V-3 bis F-V-12 und F-V-14 sowie zwei Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen vorhabensbedingter Stickstoffeinträge durch Gewährleistung einer fachgerechten Mahd und eine

Maßnahme für die Zwischenhälterung der Zauneidechse) sowie 57 Maßnahmenpläne planfestgestellt bzw. vom Luftamt verfügt. Die Differenzierung der jeweiligen Ausgleichs– oder Ersatzfunktion ist in den Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der einzelnen Erläuterungsberichte zum LBP belegt (jeweils Anhang 2). Die letzte Spalte „Beschreibung der Maßnahme“ enthält unter Ziff. 2 schutzgutbezogen die Zielsetzung (Verbesserung bzw. Entwicklung/Wiederherstellung der betroffenen Schutzgutfunktion) der dem Einzelkonflikt zugewiesenen Maßnahme(n). Unter Ziffer 3 erfolgt die Einstufung als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme. Unter Ziff. 4 schließlich erfolgen Anmerkungen zur Multifunktionalität der Maßnahmenflächen bezogen auf weitere Kompensationsfunktionen für anderweitige Schutzgüter.

In der Unterlage „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH, Tabelle: „Zuordnung der Kompensationsfunktion zu den LBP-Maßnahmen“ hat die FMG die anrechenbaren Kompensationsflächen ermittelt (Spalte 2 der Tabelle). Die Spalten 3 bis 7 der Tabelle geben an, welcher Anteil der gesamten anrechenbaren Fläche für das jeweilige Schutzgut angerechnet und welchem Eingriff dieser schutzgutbezogene Kompensationsumfang zugeordnet ist. Die jeweils anrechenbare Fläche der einzelnen Maßnahmen ergibt sich im Übrigen aus den planfestgestellten Maßnahmenblättern. Den Überblick über die LBP-Maßnahmenflächen stellt der Plan „J-138 Übersichtslageplan Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“ (Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010) her.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die durch die Maßnahmen zu erreichende Kompensationsfunktion für die Schutzgüter in ihrem jeweiligen Umfang, je nach Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen (vgl. dazu auch bereits C.III.3.9.9.3.5 dieses Beschlusses). Danach gibt es Maßnahmen, die zum Zeitpunkt des Erlass dieses Beschlusses bereits durchgeführt waren bzw. sich in Umsetzung befanden (1a). Außerdem werden Maßnahmen planfestgestellt, die zum Zeitpunkt des Erlass dieses Beschlusses in Teilbereichen bereits durchgeführt waren bzw. sich insoweit in Umsetzung befanden. In den verbleibenden Teilbereichen erfolgt die Umsetzung spätestens mit Baubeginn (1b). Spätestens mit Vorliegen eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses wird mit der für die Kohärenzsicherung erforderlichen Herstellung von Revieren insbesondere für den Kiebitz begonnen. Diese Maßnahmen müssen vor dem Verlust der Brutreviere, jedenfalls aber zum 15.02. des Jahres, in dem der Eingriff erfolgt, wirksam sein. Soweit der Eingriff nach Abschluss der Brutsaison erfolgt, ist der 15.02. des Folgejahres maßgeblich (2a). Zum gleichen Zeitpunkt wird mit Maßnahmen für weitere Vogelarten begonnen. Diese Maßnahmen müssen vor dem Verlust der Brutreviere, jedenfalls aber zum 30.04. des Jahres, in dem der Ein-

griff erfolgt, wirksam sein. Soweit der Eingriff nach Abschluss der Brutsaison erfolgt, ist der 15.02. des Folgejahres maßgeblich (2d). Unter Nr. 3 sind die Maßnahmen aufgeführt, die spätestens mit Baubeginn durchzuführen sind. Unter Nr. 4 sind die Maßnahmen aufgeführt, die erst nach Fertigstellung von technischen Bauwerken durchgeführt werden (3. Start- und Landebahn, Vorfelderweiterung Ost, Geländeaufschüttungen und Anlagen der Gewässerneuordnung).

	Umfang der anrechenbaren Kompensationsfläche in ha für das jeweilige Schutzgut auf Maßnahmenflächen der Kategorie						
Schutzgut	**1a**	**1b**	**2a**	**2d**	**3**	**4**	**Summe**
Boden	70,88	20,68	174,37	33,38	44,73	395,36	739,40
Fließgewässer	-	0,67	-	-	-	0,14	0,81
Pflanzen	25,49	19,10	61,20	-	7,23	140,10	253,12
Tiere	49,87	19,09	170,58	39,65	40,25	374,99	694,43
Landschaftsbild	11,72	19,10	99,51	4,82	24,59	178,93	338,67

Zusammenstellung der Zeitpunkte der notwendigen Umsetzung des landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Nicht in der Tabelle enthalten sind die Maßnahmen 2b und 2c, die das Ausbringen von Nisthilfen für bestimmte Arten beinhalten, aber als solche nicht flächenwirksam werden, da sie keine schutzgutbezogene Kompensation im Sinne der Eingriffsregelung leisten (vgl. hierzu auch „Artspezifische Kompensationsleistungen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen), Erläuterungsbericht zu Landschaftspflegerischen Begleitplanung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, Anlage J, S. 22 f.). Die bestehenden Gehölzbestände, in denen Nisthilfen ausgebracht werden, werden hierdurch nicht anderweitig aufgewertet. Bei den Maßnahmen im Sinne von 2b und 2c weisen daher N-A-1, J-166-A-3, J-168-E-14, J-168-A-15, J-193-A-3 und J-214-A-17 keine anrechenbare Kompensationsfläche für die Schutzgüter der Eingriffsregelung auf. Bei den Maßnahmen J-173-A-4, J-178-E-3, J-183-E-1 und J-188-E-22 ist hingegen über die Ausbringung von Nisthilfen hinaus die Neuanlage bzw. Weiterentwicklung von Wald und Offenlandflächen vorgesehen; hier erfolgt eine schutzgutbezogene Aufwertung, so dass die Maßnahmenflächen eine für die Schutzgüter anrechenbare Fläche aufweisen. Die Maßnahmen bzw. die Maßnahmenflächen sind bei J-178-E-3 ganz und bei J-174-A-4 und J-188-E-22 teilweise bereits umgesetzt. Soweit die landschaftspflegerischen Maßnahmen keine weitere Relevanz für den Arten- und Gebietsschutz haben, erfolgt die Umsetzung spätestens nach Herstellung der baulichen Anlagen.

Insgesamt werden landschaftspflegerische Maßnahmen auf einer Fläche von rd. 908 ha (einschließlich 0,5 ha Kompensationsfläche zur Herstellung der Hindernisfreiheit) planfestgestellt. Davon sind rd. 806 ha anrechenbar. Bei den nicht anrechenbaren Flächen handelt es sich um solche, die zwar flächenmäßig Bestandteil von Kompensationsmaßnahmen sind, mangels einer ökologischen Aufwertbarkeit in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz allerdings nicht angerechnet werden können. Im Maßnahmenverzeichnis bzw. in den einzelnen Maßnahmenblättern sind sowohl die Zielsetzung als auch die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung sowie zum Unterhalt (Pflegemaßnahmen) beschrieben. Der ursprüngliche Umfang der anrechenbaren Kompensationsflächen von 796 ha auf der Grundlage der landschaftspflegerischen Begleitplanung der Antragsunterlagen vom 24.08.2007 wurde in der 2. Antragsänderung angepasst. Dies ist in folgender Tabelle kenntlich gemacht:

	Flächen-umfang	**Nicht anrechenbare Fläche**
Kompensationsflächenumfang lt. Planfeststellungsantrag vom 20.08.2007	796 ha	100 ha
2. Antragsänderung: Entfallende Maßnahmenflächen	- 38 ha	-
2. Antragsänderung: Neue Maßnahmenflächen als Ersatz für die entfallenden Maßnahmenflächen	+ 41 ha	+ 1 ha
2. Antragsänderung: Neue Maßnahmenflächen, ausschließlich zur artspezifischen Kompensation für Bodenbrüter (Beseitigung von Gehölzkulissen)	+ 4 ha	-
2. Antragsänderung: Neue Maßnahmenflächen, Ersatz für wegen zusätzlicher artspezifischer Kompensationsleistungen in Anspruch genommene bestehende Ausgleichsflächen	+ 3 ha	-
Kompensationsflächenumfang (Stand 4. Antragsänderung)	806 ha	101 ha

Flächenumfang des Maßnahmenkonzeptes der landschaftspflegerischen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen.

Aufgrund der Änderung des BNatSchG und im Hinblick auf im Erörterungstermin erhobene Kritik an der Kohärenzplanung hat die FMG ihre Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die Teil der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind, präzisiert und die fachgutachterliche Bewertung dem aktuellen Rechtsstand angepasst. Die ursprünglich vorgesehenen

Maßnahmen J-181-A-1 und J-181-A-2 mit einer anrechenbaren Fläche von 38 ha überwiegend für das Schutzgut Boden entfielen. Mit ihnen waren die erforderlichen artspezifischen Kompensationsleistungen kurz- bis mittelfristig nicht zu erreichen, da sie kurzfristig sogar zu Revierverlusten, insbesondere bei der bodenbrütenden Wiesenschafstelze, geführt hätten. Die entfallende Kompensationsleistung wird durch zusätzliche Flächen im Rahmen der Maßnahmen J-160-E-6, J-160-E-7, J-160-E-10, J-160-E-16, J-160-E-18, J-160-E-19, J-161-E-6, J-161-E-7, J-161-E-8, J-162-E-1, J-163-E-3, J-164-A-3, J-164-A-6, J-164-A-14, J-164-A-15, J-165-E-10, J-168-A-6, J-168-A-11, J-169-E-13, J-170-A-7, J-170-E-18 und J-182-A-1 erbracht. Die zusätzlich überplanten Grundstücke umfassen ca. 41 ha anrechenbare Flächen; die nicht anrechenbaren Grundstücksteilflächen betragen ca. 1 ha. Die Auswahl der zusätzlichen Flächen erfolgte so, dass die Maßnahmen auch artspezifische Kompensationsfunktionen für den europäischen Gebietsschutz als Kohärenzsicherungsmaßnahmen sowie den europäischen und nationalen Artenschutz übernehmen können. Bei den zu erreichenden artspezifischen Kompensationsfunktionen handelt es sich überwiegend um die Bereitstellung zukünftiger Revierflächen für die Vogelarten Feldlerche, Kiebitz, Wachtel und Wiesenschafstelze, Flussregenpfeifer und Wachtelkönig (vgl. „Artspezifische Kompensationsleistungen, Kohärenzsicherungsmaßnahmen, Erläuterungsbericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, Anlage J, S. 17).

3.9.9.5.1 Flächensuchprogramm

Das den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen zugrunde liegende Kompensationskonzept zielt konzeptionell auf eine eingriffsnahe Kompensation. Es beruht auf dem ABSP, dem ökologischen „Leitbild für das nördliche Erdinger Moos“ (vgl. Anhang 14 des „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ in Ordner 24 der Antragsunterlagen) und der planerischen Fortführung des im Planfeststellungsbeschluss von 1979 festgelegten Zonenkonzeptes (Zone I bis III) zur landschaftlichen Einbindung des Flughafens in die Umgebung (vgl. zu letzterem Maßgabe Nr. II 4.1 der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21. Februar 2007).

Alle Maßnahmenflächen sind geomorphologisch, standörtlich und bezüglich der Biotop- und Artenausstattung weitestgehend vergleichbar mit den Eingriffsflächen. Funktionale Einbußen der Kompensationsleistungen ergeben sich durch die Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen nicht. Populationsökologische Grenzen liegen nicht vor. Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriffsgebiet. Der räumliche Zusammenhang ist gewahrt. Die Kompensation erfolgt im vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum (bzw. in den wenigen Ausnahmefällen in des-

sen unmittelbarer Nähe), in jedem Fall aber innerhalb des betroffenen Naturraums D065. Der enge naturräumliche Bezug bedingt auch einen engen funktionalen Zusammenhang. Die Eingriffe erfolgen im Naturraum D065 in der naturräumlichen Haupteinheit Münchner Ebene, im Landschaftsraum Erdinger Moos (Landkreise Erding und Freising). Die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im vom Eingriff betroffenen Naturraum umgesetzt.

Alle Kompensationsmaßnahmen wirken positiv und unmittelbar auf die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie auf die Vielfalt,

Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert der Landschaft ein. Soweit Einwendungen gegen das Kompensationskonzept der FMG erhoben wurden, werden diese zurückgewiesen.

3.9.9.5.2 Kompensationskonzept

Maßgeblich für den Flächenfaktor der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist zunächst das Schutzgut Boden. Die konkrete Aufwertung des Bodens richtet sich hingegen nach den Kompensationserfordernissen für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen werden im vom Eingriff betroffenen Naturraum D65 umgesetzt. Hierzu werden im Erdinger Moos, sowohl südlich des Flughafens im Bereich Notzinger Moos, Zengermoos und Oberdinger Moos als auch östlich und im ganzen Bereich nördlich des Flughafens zwischen der Stoibermühle im Westen und dem Viehlaßmoos im Osten eine Vielzahl von überwiegend landwirtschaftlich genutzten Grundstücken – unter weitestgehender Schonung der Agrarstruktur bzw. der für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden – aus der bisherigen Nutzung genommen und bezüglich ihrer auf die Schutzgüter des BNatSchG bezogenen Funktionen weiterentwickelt. Das landschaftliche Leitbild der Maßnahmenplanung beruht auf dem für den Landschaftsraum Münchner Ebene ABSP für die Landkreise Erding und Freising in Kapitel 1.6, niedergelegten Leitbild („Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, Kap. 4.1, S. 61 ff.).

Das hieraus abgeleitete Flächensuchprogramm beruht auf folgenden naturschutzfachlichen Prämissen: Vorrangig ist die eingriffsnahe Kohärenzsicherung. Entsprechend dem Kohärenzsicherungskonzept der Verträglichkeitsstudie FFH und Vogelschutz für das VSG „Nördliches Erdinger Moos“ (vgl. „Natura 2000 - FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antrags-

unterlagen vom 17.03.2010) waren hierfür Flächen mit Lage innerhalb der beiden Vogelschutzgebiete „Nördliches Erdinger Moos“ bzw. „Freisinger Moos“ heranzuziehen. Auch die Kompensation der weiteren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt eingriffsnah im vom Eingriff betroffenen Naturraum (hier der Landschaftsraum Erdinger Moos bzw. die Münchner Ebene). Bezogen auf die betroffenen Schutzgüter bzw. auf die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts erfolgt vorrangig eine gleichartige Wiederherstellung. Für nicht (vollständig) ausgleichbare Beeinträchtigungen von Funktionen des Naturhaushalts erfolgt als Ersatz eine gleichwertige Wiederherstellung. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Demzufolge wurden als primäre Suchräume für die Bereitstellung bzw. Beschaffung eingriffsnaher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen die Schwerpunktgebiete des amtlichen Naturschutzes (ABSP für die Landkreise Erding und Freising) für das Erdinger bzw. Freisinger Moos herangezogen. Dies waren die Schwerpunktgebiete Erdinger Moos, Dorfental und Wiesenbrütergebiet bei Attaching sowie das Freisinger Moos mit Verbundkorridor zum Dachauer Moos. Innerhalb der Schwerpunktgebiete wurden dabei nochmals Vorzugsgebiete gebildet, die vorrangig geeignete Flächen umfassen. Die Auswahl der Vorzugsgebiete erfolgte unter enger Abstimmung mit den Unteren Naturschutzbehörden; dabei wurde von fachlicher Seite insbesondere auf die Empfehlungen des im Anhang 14 des „Fachbeitrag Vegetation und Flora“ in Ordner 24 der Antragsunterlagen, niedergelegten "Leitbildes für das nördliche Erdinger Moos mit Isarauen" zurückgegriffen (vgl. dort Teil C, S. 120 ff.).

Das Leitbild des ABSP für die Landkreise Erding und Freising beschreibt auf Basis der naturräumlichen Gliederung die naturschutzfachlichen Zielvorstellungen, die innerhalb eines längeren Zeitraums verwirklicht werden sollen. Das landschaftliche Leitbild berücksichtigt die planerischen Vorgaben für Natur und Landschaft durch den Regionalplan München, insbesondere die dort verankerten landschaftlichen Vorbehaltsgebiete „Isartal von Freising bis Moosburg“, „Erdinger Moos, Zengermooswald und nördliches Ismaninger Niedermoor“ und „Viehlaßmoos und Eittingermoos“. Oberstes Ziel ist die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der landschaftlichen Eigenheiten der Naturräume und einer biologisch möglichst vielfältigen Landschaft. Dazu sind die bestehenden naturnahen Biotopflächen zu vergrößern sowie Trittsteine in Verbundsystemen neu zu schaffen und ausgeräumte Landschaften strukturreicher zu gestalten. Dies sollte in erster Linie in den im ABSP dargestellten Schwerpunktgebieten des Naturschutzes erfolgen (also im Erdinger Moos, im Isartal und in der Dorfenaue, im Wiesenbrütergebiet bei Attaching sowie in der Verbundzone zwischen Finsinger Moos und den Isarauen).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung greift darüber hinaus für die Entwicklung der Maßnahmeflächen im Rahmen der Kompensationsplanung im nördlichen Erdinger Moos

(also nördlich, nordöstlich und östlich des Flughafengeländes) auf das "Leitbild für das nördliche Erdinger Moos mit Isarauen“ zurück, wie es im Anhang 14 des Fachbeitrages Vegetation und Flora, Ordner 24 der Antragsunterlagen, enthalten ist. Damit konnten für den vorgenannten Bereich wesentliche Vorgaben des im ABSP niedergelegten Leitbildes für die lokalen bzw. standörtlichen Gegebenheiten präzisiert und in ihrer Aussageschärfe deutlich vertieft werden. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung greift die Vorschläge des "Leitbild für das nördliche Erdinger Moos mit Isarauen“ auf und setzt die Empfehlungen auf die Maßnahmenflächen im nördlichen Erdinger Moos um. Im Viehlaßmoos, Schulmoos, Eittingermoos, Schwaigermoos (= Oberdingermoos), Zengermoos und Hinteren Finsingermoos sollen geschlossene, möglichst störungsfreie Kernzonen durch Wiedereinführung der biotopprägenden Nutzung geschaffen werden. Der Grundwasserstand soll dauerhaft ein natürlich hohes Niveau erhalten (dies beinhaltet auch das Schließen bzw. den Anstau von Entwässerungsgräben). In Gebieten mit heute noch verhältnismäßig hoher Torfmächtigkeit sollen Moorrenaturierungszonen entstehen. Stellenweise sollen Grundwasserkontaktbereiche und Nassstellen durch flaches Abschieben derzeit intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen geschaffen werden. Offene Wasserflächen (Kleingewässer, Grabenaufweitungen) sollen als Lebensräume besonders für Libellen, Reptilien und Amphibien optimiert und ausgedehnt werden. Alle Gehölzbestände sollen in standortheimische Bruchwaldgesellschaften überführt werden. An den Randbereichen der Kernzonen sollen durch ein Mosaik aus unterschiedlichen extensiv genutzten Feuchtlebensräumen ungedüngte Pufferzonen von mindestens 50 m Breite entstehen. Alle Ackerflächen sollen in möglichst extensiv genutzte Grünländereien rückentwickelt werden.

Im Bereich der Münchener Ebene, wo Feinrelief, Wasserhaushalt und anmoorige Bodenstruktur oft noch vergleichsweise günstige Voraussetzungen bzw. ein entsprechendes Entwicklungspotenzial bieten, soll ein möglichst durchgehender Biotopverbund für Niedermoor- und Feuchtstandorte hergestellt werden (Niedermoorentwicklungsflächen). Dazu soll durch teilweise Wiederherstellung eines hohen Grundwasserspiegels sowie Umwandlung von Ackerflächen und intensiv genutzten Wiesen eine ausgedehnte extensiv genutzte Wiesenmoorlandschaft entstehen. Besonders an Gräben sind weitere Feuchtbiotopstrukturen wie Hochstauden- und (nährstoffarme) Röhrichtbestände zu fördern. Bäche, Gräben und Kleingewässer sollen außerdem als nährstoffarme Gewässerlebensräume, Rückzugslebensräume für Feuchtgebietsorganismen und wichtige Vernetzungsachsen optimiert werden. Kleinflächige Quellmoore sollen durch Abpufferung vor Nährstoffeinträgen und Wiederaufnahme der Streuwiesenmahd gesichert werden. Eine Vernetzung zu umgebenden Feuchtflächen soll angestrebt werden.

Die Wiesenbrütergebiete des Erdinger Mooses sollen erhalten, optimiert und vergrößert werden. Dabei sollen die gesamten Gebiete in extensiv genutztes Grünland überführt werden. Zusätzlich sind die Niedermoorentwicklungsflächen auch im Sinne eines Wiesenbrüterverbundes zu optimieren. Dies beinhaltet eine Erhöhung der Bodenfeuchte und des bestehenden Mikroreliefs durch den Anstau von Gräben und die Anlage von flachen Mulden. Ferner sind entsprechende extensive Bewirtschaftungsweisen und späte Mahdtermine zu vereinbaren. Außerhalb von wertvollen Feuchtflächen sollen Kleingewässer geschaffen bzw. verbleibende Gräben naturnah gestaltet werden. Auf die Pflanzung von Gehölzen soll verzichtet werden.

Die Gewässerläufe von Dorfen, Sempt und Strogen sollen in ihrer Funktion als bedeutende Verbundachsen für Gewässer- und Feuchtlebensräume verbessert werden. Dazu sollen Uferverbauungen und Querbauwerke nach Möglichkeit rückgebaut und auetypische Grundwasserstände wiederhergestellt werden. Für die Entwicklung einer naturnahen Gewässerdynamik soll möglichst großflächig Raum zur Verfügung stehen. Es sollen mindestens 50 m breite Ufersaumzonen aus Au- und Feuchtwäldern, Hochstaudenfluren und Wiesenflächen entstehen oder erhalten werden. Wesentliches Ziel für die gesamte Aue soll auch eine extensive Grünlandnutzung sein. Ferner sollen ausreichend dominierte Altschilfbestände für röhrichtbrütende Vogelarten geschaffen werden.

Ergänzt wird dieses Konzept durch die Optimierung der Moorwälder in den Niedermoorgebieten des Erdinger Mooses, die Wiederausdehnung der Lohwaldreste und -inseln (Eichen-Hainbuchen-Bestände) an den Rändern der Hochterrasse der Münchner Ebene einschließlich der Anlage strukturreicher Waldränder, durch die Anlage/Verbesserung von wechseltrockenen Magerwiesen auf Alm- und Tuffablagerungen. Schließlich werden magere Trittsteinbiotope zur Anbindung an die Trockenstandorte der Isarauen beim Zwillingshof entstehen.

3.9.9.5.3 Auswirkungen auf die Gestaltungszonen I, II und III

Entsprechend der Maßgabe Nr. II 4.1 der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 ist das im Planfeststellungsbeschluss von 1979 festgelegte Zonenkonzept (Zone I bis III; vgl. dort Kap. D, Auswirkungen der Gesamtplanung, VI.3, S. 598 ff.) als konzeptionelle Grundlage der Grün- und Freiflächenplanung aktualisiert und den geänderten Rahmenbedingungen angepasst worden.

3.9.9.5.3.1 Bestehende Gestaltungszonen und ihre Begründung

Durch die landschaftsarchitektonische Gestaltung des bestehenden Flughafengeländes ist ein hervorragender Ausgleich zwischen der entstehenden technischen und der bestehend-bleibenden ländlichen Landschaft gelungen. Die Gestaltung der Flughafenrandzone (sog. Zone II) dient der landschaftlichen Einbindung des Flughafens durch Bepflanzungen und Erdbewegungen in die unmittelbare Umgebung. Mit der Anlage von Grünelementen zwischen dem offenen Flughafengelände und den kleinteiligen landwirtschaftlichen Fluren des Flughafenumlandes wurde ein ökologischer Puffer geschaffen. Der weitere Ausgleich in der Zone III galt dem Zusammenhang der Isarauen mit dem Erdinger Moos als ökologischer Ausgleichsraum und als Erholungsgebiet. Durch leistungsfähige Ausgleichsflächen wurde die Verbindung der Isarauen südwestlich von Goldach, im Bereich zwischen Grüneck und Dietersheim, mit den Isarauen östlich des Freisinger Buckels, im Bereich von Gaden und Oberhummel hergestellt.

3.9.9.5.3.2 Bauliche Eingriffe in das Gestaltungskonzept

Grundidee der bestehenden Landschaftsgestaltung am Flughafen ist die Integration der großräumigen Verkehrsanlage Flughafen in die Landschaft des Erdinger Mooses, wobei der Landschaftscharakter möglichst gewahrt bleiben soll. Landschaftsgliedernde und raumbildende Strukturen (bestehende Linearstrukturen/Baumhecken, Gräben sowie inselartige Feldgehölze und Niedermoorwälder) sind in eine großräumig wahrnehmbare Ebene eingebettet. Technisch bedingte Strukturen können nicht verleugnet werden, sondern bleiben in ihrer Formensprache als technische Bauwerke in der Landschaft erkennbar. Durch das Vorhaben gehen 136 ha der Zone I und ca. 190 ha der Zone II verloren. Die planfestgestellten baulichen Maßnahmen zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München einschließlich der Geländeaufschüttungen beanspruchen Flächen der Zone I sowie der Zone II, die planfestgestellten Folgemaßnahmen (Gewässerneuordnung, landseitige Straßen) Flächen der Zone II.

3.9.9.5.3.3 Flughafengelände, Zone I

Die Grünordnung wurde im Planungsumgriff des Vorhabens konzeptionell weitergeführt. Sie betrifft in erster Linie die Flächen im Bereich der Hochbauten Allgemeine Luftfahrt (ALF) und Feuerwache 3 sowie die örtlichen Straßenverkehrsflächen (vgl. „Plan der baulichen Anlagen, J-102“ 19.08.2007 der FMG in Ordner 4 der Antragsunterlagen). Für die Zone I wird am ursprünglichen Konzept festgehalten (vgl. „Erläuterungsbericht Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung“ vom 19.08.2007 der FMG in Ordner 4 der Antrags-

unterlagen, Anlage I, S. 16 f., Ziffer 2.5). Die nicht befestigten Flächen im Bereich des Flughafengeländes, d. h. insbesondere auch die Flächen im Bereich der 3. Start- und Landebahn, werden entsprechend den Anforderungen der Auflage IV 4.1 und 4.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 (i.d.F. des 19. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 27.07.1990) hergestellt und unterhalten (vgl. Maßnahme FK-A-1).

3.9.9.5.3.4 Flughafenrandzone, Zone II

Die Landschaftsgestaltung der Flughafenrandzone (sog. Zone II) wird mit der planfestgestellten Neuordnung der Gewässer, der landseitigen Straßen, der Geländeaufschüttungen sowie der jeweils zugehörigen landschaftspflegerischen Begleitplanung aktualisiert und dem gewachsenen Flächenbedarf des Verkehrsflughafens München angepasst (siehe den Plan „Landschaftsgestaltung Flughafenrandzone, Übersichtlageplan J-135“ vom 20.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, Index 01).

Aufgabe des Gestaltungsplanes für die Flughafenrandzone ist es, den durch den Flughafenausbau stattfindenden Eingriff in den Naturhaushalt der benachbarten Fluren zu mindern, die Ortschaften Schwaig, Attaching, Hallbergmoos zum Flughafen hin einzugrünen und eine gestalterisch und visuell befriedigende Lösung des Grenzbereichs zu finden. Der Erläuterungsbericht Nr. J-01 gibt hier die gestalterischen Ziele vor:

- Schaffung von Grünelementen als ökologische Puffer zwischen dem offenen Flughafengelände zu den kleinteiligen landwirtschaftlichen Fluren.
- Im Gesamtbereich Wechsel von geschlossener und offener Bepflanzung, um Vielfalt in den Strukturen zu erhalten.
- Verstärkung der teilweise bereits vorhandenen Gehölzsäume an den Gräben von der Flughafengrenze bis in die Feldflur.
- Flächige Anpflanzungen bei den Einleitungen der Gräben in den Abfanggraben und ebenso bei den Ausleitungen im Norden.
- Abschirmung der benachbarten Gemeinden Attaching, Schwaig, Hallbergmoos durch massive waldartige Anpflanzungen.
- Anbindung der Wald- und Sukzessionsflächen (meist Pfeifengraswiesen mit aufkommenden Gehölzen) des Schwaiger Mooses an die Flughafengrenze.

Die 3. Start- und Landebahn macht eine Anpassung und Aktualisierung notwendig. Die überbauten Bestandteile der bestehenden Randzone werden in der Abarbeitung der Eingriffsregelung zur 3. Start-und Landebahn schutzgutbezogen behandelt und ausgeglichen oder ersetzt. Im Norden, Osten und Süden entstehen zusätzliche Grünstrukturen und Abschirmungsmaßnahmen, die die abschnittsweise verloren gehenden Funktionen einer Randzone wieder herstellen. Die landschaftspflegerische Begleitplanung („Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn, J-001“ vom 16.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 4 der Antragsunterlagen, Anlage J, Kap. 4.3.2, S. 66 ff.) hat die gestalterischen Ziele überprüft und dem gewachsenen Flächenbedarf des Verkehrsflughafens München angepasst. Für die Maßnahmen der Geländeaufschüttungen war ein landschaftspflegerisches Konzept zu entwickeln, das die Zielsetzungen und Maßnahmen der Flughafenrandzone unterstützt und zugleich eine landschaftsverträgliche Wiederverwendung des überschüssigen Bodenmaterials in der Flughafenrandzone ermöglicht. Für die Ortslagen Attaching und Hallbergmoos werden zusätzliche Abschirmungsmaßnahmen entwickelt, die die bestehenden landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Abschirmung der beiden Ortslagen ergänzen. Ferner wurden Rest- und Verschnittflächen im Bereich der Straßen- und Gewässerverlegungen durch geeignete ebenflächige Aufschüttungen in die Flughafenrandzone integriert.

3.9.9.5.3.5 Zone III

Die landschaftspflegerische Begleitplanung beinhaltet eine Aktualisierung des Gestaltungsplanes Zone III (vgl. „Landschaftsgestaltung Flughafenrandzone, Übersichtlageplan J-135“ vom 20.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010). Das Konzept wurde weiter entwickelt und den geänderten Rahmenbedingungen angepasst. Das links der Isar gelegene Freisinger Moos wird in die Zone III einbezogen. Für das nördliche Erdinger Moos wird auch das "Leitbild für das nördliche Erdinger Moos mit Isarauen“ bei der Auswahl von Vorzugsgebieten berücksichtigt. Der Gestaltungsplan J-137 berücksichtigt bei der Darstellung der Maßnahmenflächen die geltenden naturschutzfachlichen und regionalplanerischen Vorgaben. Die Schwerpunktgebiete des Naturschutzes aus dem „Arten- und Biotopschutzprogramm“ sind das Erdinger Moos, das Dorfental, das Wiesenbrütergebiet bei Attaching und das Freisinger Moos mit Verbundkorridor zum Dachauer Moos. Sie dienten als bevorzugte Suchräume für die Ausgleichsflächen. Innerhalb der Schwerpunktgebiete wurden Vorzugsgebiete gebildet, die neben den fachlichen Gesichtspunkten auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft und die Notwendigkeit, die Inanspruchnahme privaten Eigentums möglichst gering zu halten, berücksichtigen.

3.9.9.5.4 Berücksichtigung der Wirkung der Kompensationsmaßnahmen auf Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Flächenwahl

3.9.9.5.4.1 Besonders geschützte Gebiete

Für die landschaftspflegerischen Maßnahmen der Zone III werden im Erdinger Moos, sowohl südlich des Flughafens im Bereich Notzinger Moos und Oberdinger Moos als auch östlich und im gesamten Bereich nördlich des Flughafens zwischen der Stoibermühle im Westen und dem Viehlaßmoos im Osten sowie links der Isar im Freisinger Moos eine Vielzahl von vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Grundstücken aus der Nutzung genommen und bezüglich ihrer auf die Schutzgüter des BNatSchG bezogenen Funktionen weiterentwickelt und ökologisch aufgewertet. Nachdem bei den wiesenbrütenden Vogelarten – neben den Eingriffen in die Bodenfunktionen – der größte und umfangreichste Kompensationsbedarf entsteht, gilt der Hauptaugenmerk der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen der Extensivierung bzw. Neuanlage von Feucht- und Frischwiesen, auch und vor allem in Kombination mit der Anlage von Geländemulden. Hinzu kommt ein beträchtlicher Flächenumfang an Maßnahmen in den Schutzgebieten Freisinger Moos sowie Viehlaßmoos mit dem Ziel, dort arrondierte Flächeneinheiten zu erhalten, die gezielt und unter Optimierung des lokalen Wasserhaushalts ökologisch aufgewertet werden können (LBP-Maßnahmen siehe Maßnahmenpläne J-160, J-161, J-162, J-163, J-314 und J-315 für das Freisinger Moos bzw. J-168, J-169, J-170 und J-313 für das Viehlaßmoos). Ebenso werden die Grünflächen im Bereich der Flugbetriebsflächen der 3. Start- und Landebahn wiederum als Magerwiesen ausgebildet und werden dann wie im Bestand vor allem Lebensraumfunktionen für Wiesenbrüter übernehmen, vgl. Maßnahme FK-A-1; somit ist im Verein mit den externen Maßnahmenflächen beim Schutzgut Tiere ein vollumfänglicher Ausgleich möglich.

Die FMG hat nachgewiesen, dass die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgängig eine wesentliche Besserung des bestehenden Zustandes darstellen und daher keiner weiteren Kompensation durch eigenständige naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bedürfen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft greifen regelmäßig selbst auf Flächen zurück, die sich ihrerseits bereits in einem naturhaften Zustand befinden sowie Teil der Landschaft sind und zielen auf eine Veränderung dieser Flächen. Entsprechend haben sie die grundsätzliche Eignung, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG erheblich zu beeinträchtigen. Maßgeblich ist somit, dass die ökologische Gesamtbilanz eine Verbesserung der in Anspruch genommenen Flächen ausweist. Kann eine solche Verbesserung nicht erzielt werden, muss

die Kompensationsmaßnahme wegen des mit ihr verbundenen Eingriffs regelmäßig unterbleiben (BVerwG, Beschluss vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, juris RdNr. 19; BVerwG, Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, juris RdNr. 33). Das planfestgestellte landschaftspflegerische Kompensationskonzept ist durch das besondere Erfordernis der Aufwertung der Landschaft für wiesenbrütende Vögel geprägt. Dieses Konzept verlangt, die dem Leitbild der betroffenen Landschaft entsprechenden Habitattypen in besonderer Weise zu fördern und auszubauen. Soweit in diesem Zusammenhang auf gesetzlich geschützte Biotope oder gesetzlich geschützte Bestandteile der Landschaft durch Kompensationsmaßnahmen zurückgegriffen wird steht fest, dass dieser Eingriff zu einer ökologischen Aufwertung der Flächen führt und damit zu einer Aufwertung der ökologischen Gesamtbilanz beiträgt. Dies gilt auch für die durch Verordnungen besonders geschützten Gebiete bzw. ein Naturdenkmal, die im Rahmen des Kompensationskonzepts durch die Maßnahmenplanung berührt werden. Zur naturschutzfachlichen Vereinbarkeit der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen mit dem Natura 2000 Gebietsregime sowie mit den jeweiligen Zielsetzungen der betreffenden Schutzgebietsverordnungen vgl. unter C.III.3.9.9.6.3 dieses Beschlusses. Im Übrigen werden die in den §§ 30, 39 BNatSchG und den maßgeblichen Schutzgebietsverordnungen vorgegebenen Regelungsmechanismen beachtet. Soweit hierzu entsprechende Ausnahmen oder Befreiungen für die Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen notwendig sind, werden diese mit diesem Beschluss erteilt.

3.9.9.5.4.2 Inanspruchnahme vormaliger Kompensationsflächen

Ebenso wenig steht die Tatsache, dass ein Teil der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf ehemaligen Kompensationsflächen durchgeführt wird (vgl. hierzu „Artspezifische Kompensationsleistungen, Kohärenzsicherungsmaßnahmen, Erläuterungsbericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, S. 53 ff.), ihrer Anerkennung entgegen.

Soweit es sich um Maßnahmen aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses von 1979 und seiner Folgeentscheidungen handelt, sind die darin enthaltenen Auflagen ausreichend erfüllt (vgl. Schreiben des Luftamtes Südbayern vom 05.09.2007). Die höhere Naturschutzbehörde hat die Maßnahmen abgenommen. Es steht fest, dass der Kompensationserfolg eingetreten ist. Die Kompensationsmaßnahmen erfolgen somit auf Flächen, die sich ihrerseits bereits in einem naturhaften Zustand befinden und Teil der Landschaft sind. Da die Kompensationsmaßnahmen auf eine Veränderung dieser Flächen abzielen, besitzen sie die grundsätzliche Eignung, einen eigenen Eingriff im Sinne der naturschutzrecht-

lichen Eingriffsregelung darzustellen. Ihre Durchführung ist hier aber zulässig, da die Maßnahmen in der naturschutzfachlichen Gesamtbilanz zu einer wesentlichen Verbesserung führen. Mit ihnen verbindet sich eine weitere ökologische Aufwertung der – auch nach Erreichung der Maßnahmeziele aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1979 und seiner Folgeentscheidungen noch aufwertungsfähigen – Maßnahmenflächen. In diesem Fall bedarf der „Eingriff“ keiner weiteren Kompensation (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, juris RdNr. 19; BVerwG, Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, juris RdNr. 33). Unabhängig davon hat die FMG auch für diese Flächen eine eigenständige Kompensation beantragt (vgl. Maßnahmen J-170-A-19 und J-196-A-1). Zugleich können die Maßnahmen J-166-A-4, J-168-E-14, J-168-A-9 sowie J-168-A-11 – da sie zu einer weiteren ökologischen Aufwertung führen – im Umfang des jeweiligen naturschutzfachlich begründeten Kompensationsfaktors der weiteren Aufwertung als Kompensationsmaßnahmen für das planfestgestellte Vorhaben anerkannt werden.

Im Einzelnen:

Das Konzept der FMG zur Sicherung des Erhaltungszustandes der Teilpopulation von *Maculinea nausithous* im nördlichen Erdinger Moos konzentriert sich auf Maßnahmen zur Ansaat von *Sanguisorba officinalis* innerhalb von (mäßig feuchten) Wiesen bevorzugt in Annäherung an lineare Hochstaudenfluren (weitgehend in Südexposition), für die ein Nachweis der Wirtsameise vorliegt. Die Aussaat von *Sanguisorba officinalis* (als Wirtspflanze für *Maculinea nausithous*) beansprucht gut geeignete Flächen, u. a. auch im Eittingermoos. Im Zuge der Maßnahme J-166-A-4 werden insgesamt 1.000 m² Teilflächen des Grundstücks Flur-Nr. 2448/5 Gmkg. Eitting beansprucht. Dieses Grundstück war Gegenstand der Planänderungsfeststellung „Östlicher Betriebsbereich vom 14.05.1990“. Bei den Ansaat-Flächen handelt es sich um Teilflächen von mäßig feuchten Glatthaferwiesen mit einzelnen Magerkeitszeigern, die als solche herzustellen waren und durch ein angepasstes Mahdregime (Mahd zweimal jährlich mit Abfuhr des Mähgutes) erhalten werden. Die Maßnahme J-166-A-4 wirkt sich positiv auf das ursprüngliche Kompensationsziel aus. Soweit sich der Flächenumfang des planfestgestellten und realisierten Kompensationskonzeptes hier um die 1.000 m2 umfassende Ansaat mit *Sanguisorba officinalis* verringert, wird dieser „Verlust“ durch Flächen einer zusätzlich einzubringenden und zu gestaltenden Maßnahmefläche im Bereich des NSG Viehlaßmoos, Maßnahme Nr. J-170-A-19, kompensiert. Die in Rede stehenden Biotoptypen sind gesichert mit kurzer Entwicklungszeit wiederherzustellen.

Weiter sind nach dem Kohärenzsicherungskonzept der FMG insbesondere im vorrangigen Zielgebiet des Vorfeldes Viehlaßmoos kulissenfreie Räume für bodenbrütende Vo-

gelarten, auch durch die Beseitigung und Rodung von Gehölzbeständen, herzustellen. Die Gehölzrücknahmen der Maßnahme Nr. J-168-E-14 beanspruchen auch Flächen der Zone III (Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Planfeststellungs-/Änderungsbeschluss 1979/1984), hier Teilflächen des Grundstücks Flur-Nr. 2137/2 Gmkg. Eitting. Die insgesamt 0,48 ha umfassenden Gehölzrücknahmen zugunsten des vorrangigen Schutzzweckes des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ betreffen junge Laubgehölzanpflanzungen ohne besonderen naturschutzfachlichen Wert (kurze Standorttradition). Die vorgesehenen Maßnahmen wirken sich insgesamt positiv auf die ökologische Wertigkeit der Maßnahmenfläche aus (Stärkung der typischen Standortfaktoren einer Niedermoorlandschaft). Soweit der Flächenumfang des planfestgestellten und realisierten Kompensationskonzeptes um die mit Gehölzen bestockten Flächen verringert wird, werden diese „Verluste“ durch zusätzlich einzubringende und zu gestaltende Maßnahmenflächen kompensiert. Im Zuge der Maßnahme J-196-A-1 wird auf einer entsprechenden Fläche wieder ein Laubmischwald begründet. Die in Rede stehenden Biotoptypen sind gesichert mit kurzer Entwicklungszeit wiederherzustellen.

Als notwendiges Moment des Kohärenzsicherungskonzeptes müssen zudem auch Grabenaufweitungen zur Gewässerrenaturierung am Schwarzgraben (7-Tagwerk-Graben) erfolgen, die ebenfalls zu Gehölzrücknahmen führen. Daher wurden die Planungen der Maßnahmen J-168-A-9 (westl. Teilfläche des Grundstück Flur-Nr. 2137/19 Gmkg. Eitting) und J-168-A-11 (östl. Teilfläche des Grundstücks) geändert. Die Renaturierung, angelehnt an das eigens für das nördliche Erdinger Moos entwickelte naturschutzfachliche "Leitbild für das nördliche Erdinger Moos mit Isarauen" eines niedermoortypischen Grundwasserbaches, dient neben der Kohärenzsicherung auch der Wahrung nationaler Artenschutzbelange, namentlich bei der Vogel-Azurjungfer. Die Grabenrenaturierung beansprucht hier 2,02 ha Flächen der Zone III. Als Biotoptypen wurden vor etwa 15 Jahren Sukzessionsflächen (aktuell ausgebildet als nitrophytische Hochstaudenfluren mit Goldruten) sowie Heckenstreifen und kleine Feldgehölzinseln entlang des Grabens angelegt. Die Gehölzrücknahmen zugunsten des vorrangigen Schutzzweckes des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ betreffen junge Laubgehölzpflanzungen ohne besonderen naturschutzfachlichen Wert. Die Gewässerrenaturierung schafft grundwassernahe hochqualitative Feucht- und Nassflächen bis hin zu Flachmoorinitialen. Die vorgesehenen Maßnahmen wirken sich insgesamt positiv auf die ökologische Wertigkeit der Maßnahmenfläche aus. Soweit der Flächenumfang des planfestgestellten und realisierten Kompensationskonzeptes um die mit Gehölzen bestockten bzw. mit Hochstaudenfluren bewachsenen Flächen verringert wird, werden diese „Verluste“ durch entsprechend zusätzlich einzubringende und zu gestaltende Maßnahmenflächen kompensiert: für die Gehölzverluste im Zuge der Maßnahmenflä-

che J-196-A-1, für die Verluste von Offenlandflächen im Zuge der Maßnahmenfläche J-170-A-19. Die in Rede stehenden Biotoptypen sind gesichert mit kurzer Entwicklungszeit wiederherzustellen.

Die Erfassung oder Löschung von Flächenangaben im Ökoflächenkataster gem. Art. 9 BayNatSchG hat keine Außenwirkung. Die Pflichten von Grundstückseigentümern und FMG bestimmen sich allein nach den Regelungen, die in der entsprechenden Entscheidung festgelegt worden sind.

3.9.9.5.5 Ausgleich und Ersatz

Auch wenn rechtlich der Ersatz dem Ausgleich gleichgestellt ist, bestehen naturschutzfachliche Unterschiede. Ausgleichsmaßnahmen dienen dazu, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederherzustellen bzw. das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherzustellen oder neu zu gestalten (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Demgegenüber sind Ersatzmaßnahmen darauf gerichtet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederherzustellen bzw. das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Die Umschreibung des Ausgleichstatbestandes in § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG enthält ein qualitatives und ein räumliches Element. Die in einem naturschutzfachlichen Gesamtkonzept vorzusehenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen die durch das Vorhaben verursachten, unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft qualitativ ausgleichen oder gleichwertig ersetzen. Hinsichtlich des qualitativen Elements sind Ausgleichsmaßnahmen so beschaffen, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt wird, der den früheren Zustand in der gleichen Art (ähnlicher Biotoptyp) und mit der gleichen Wirkung fortführt. Das räumliche Element verlangt, dass der Ausgleich sich dort, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, in der beschriebenen Weise auswirkt. Der räumliche Bereich, in dem Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Betracht kommen, wird durch den fachrechtlich gebilligten Standort des Vorhabens vorbestimmt. Ausgleichsmaßnahmen müssen nicht notwendig am Ort des Eingriffs erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Zwischen Ausgleichs- und Eingriffsort muss ein räumlich funktionaler Zusammenhang bestehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, juris RdNr. 60; BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11.03, juris RdNr. 128). Weiter ist anerkannt, dass eine Maßnahme, deren Wirksamkeit erst nach dem Ablauf einer Frist von 25 Jahren eintritt, keine Ausgleichsmaßnahme sein kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, juris RdNr. 52). Biotope mit längerer Entwicklungszeit (Wälder, ältere Gehölze, Niedermoorreste, reife Sukzessionsflächen,

reife Gewässerbiotope usw.) sind per se nicht wiederherstellbar; hier wird die Kompensation durch Ersatzmaßnahmen erreicht. Diese führen dazu, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr zurückbleiben. Die trotz der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen werden durch diese anderweitig aufwertenden Maßnahmen neutralisiert, so dass die Gesamtbilanz des Naturhaushalts gewahrt bleibt. Ersatzmaßnahmen müssen nicht auf den Eingriffsort zurückwirken. Der räumlich-funktionale Zusammenhang der Ersatzmaßnahmen ist hier gelockert, aber durch den Naturraumbezug in § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG noch vorhanden. Ob Ersatzmaßnahmen noch in dem betroffenen Landschaftsraum liegen, lässt sich nicht metrisch festlegen, sondern hängt von den jeweiligen naturschutzfachlichen Gegebenheiten ab. Insgesamt sind die Anforderungen an den räumlichen Bezug zwischen Eingriffsort und Ort der Ersatzmaßnahme großzügig auszulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.08.2004, Az. 9 A 1.03, juris RdNr. 23). Gleiches gilt für den Zeitfaktor.

3.9.9.5.6 Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange bei der Flächenwahl

Das den planfestgestellten naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugrunde liegende Kompensationskonzept trägt bei der Auswahl der als Kompensationsflächen geeigneten Grundstücke – unter Beachtung der zu erfüllenden naturschutzfachlichen Anforderungen – auch den Interessen der Landwirtschaft im Flughafenumland angemessen Rechnung. Insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG) und es wurde vorrangig geprüft, ob der Ausgleich und/oder Ersatz auch durch andere Maßnahmen, etwa durch Entsiegelung oder Nutzung von Betriebsflächen (Flughafenwiesen), erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der (landwirtschaftlichen) Nutzung genommen werden (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG). Das spezielle Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG wird somit beachtet.

Von insgesamt rd. 908 ha Kompensationsflächen (einschließlich 0,5 ha Kompensationsfläche zur Herstellung der Hindernisfreiheit; davon rd. 101 ha nicht anrechenbarer Fläche, siehe oben unter C.III.3.9.9.5 dieses Beschlusses) entfallen rd. 652 ha auf landwirtschaftlich genutzte Flächen. Davon sind ca. 74 ha als vorhabensnahe Neben- oder Verschnitt-/Zwickelflächen aus der hiesigen Betrachtung auszuschließen, da diese Flächen bereits vorhabensbedingt einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden. Von den verbleibenden ca. 578 ha landwirtschaftlicher Flächen, die für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden, sind lediglich 173,05 ha (= 30 %)

fachgutachterlich als hochwertig und damit als besonders geeignet im Sinne von § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG eingeordnet worden (vgl. „Agrar- und waldstrukturelle Untersuchung mit Behandlung des Jagd- und Fischereiwesens, Fachbeitrag zur Planfeststellung“ in der fortgeschriebenen Fassung vom 16.03.2010 des Dr. H.M. Schober, Büro für Landschaftsarchitektur in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 16 f.; im Folgenden AWU). Das Luftamt hat diesen Fachbeitrag eingehend gewürdigt und für nachvollziehbar und plausibel befunden. Mängel in der Datenerfassung und Auswertung sind weder ersichtlich noch sind solche hinreichend nachvollziehbar vorgetragen worden.

3.9.9.5.6.1 Reduzierung der in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Nutzflächen

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen für die aus Gründen des Naturschutzrechtes zu leistende Kompensation ist entsprechend § 15 Abs. 3 S. 2 BNatSchG auf das zwingend erforderliche Maß beschränkt.

Die FMG hat den für Kompensationsmaßnahmen erforderlichen Flächenumfang bereits um ca. 300 ha reduziert. So wurde der vorhabensbedingte Eingriff in Natur und Landschaft und der Umfang des Flächenverbrauchs im Rahmen des planerisch Möglichen minimiert. Es wurde auf den westlichen Perimeter-Rollweg, den inneren westlichen Rollweg sowie das Verschieben des östlichen Perimeter-Rollwegs nach Westen verzichtet. Das Flughafengelände wurde durch das Heranrücken des Flughafenzauns an die neue Start- und Landebahn tailliert. Die westlich des Standorts der neuen Allgemeinen Luftfahrt gelegenen Flächen wurden aus dem Flughafengelände herausgenommen. Hinzu kommen weitere Flächen, die mittels der Verlegung der nördlich geplanten Staatstraße St 2084 zwischen die Landebahnen freigestellt werden konnten.

Der Anspruch an zusätzliche Flächen zur Kompensation wird weiter dadurch minimiert, dass die sich ergebenden Rest- und Zwickelflächen mit landwirtschaftlicher Nutzung von knapp 35 ha, die nur noch bedingt bzw. erschwert bewirtschaftbar sind, nach Arrondierung zusammen mit weiteren gut 39 ha an vorhabensnahen Nebenflächen in das Kompensationskonzept einbezogen werden. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen in der Flughafenrandzone (Zone II) erfolgen damit ganz überwiegend auf Flächen, die aufgrund ihrer Insellage zwischen Bauwerken nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar sein werden, oder aber auf angeschnittenen Grundstücken mit für eine landwirtschaftliche Nutzung ungünstigen Flächengrößen. Damit können anderweitige und höherwertige landwirtschaftliche Produktionsflächen in entsprechendem Umfang freigehalten werden.

Den Belangen der Landwirtschaft wird auch dadurch angemessen Rechnung getragen, dass ein maßgeblicher Teil der Kompensation (ca. 180 ha) – naturschutzfachlich wünschenswert – auf Flächen innerhalb von Naturschutzgebieten (Viehlaßmoos, 106,1 ha; Oberdingermoos, 55,87 ha; Notzingermoos, 16,65 ha; Zengermoos, 1,6 ha) erfolgt. Zu den Maßnahmen abseits landwirtschaftlicher Flächen gehören u. a. die Beseitigung von Gräben zur Wiedervernässung angrenzender Flächen, vgl. Maßnahmen J-160-E-12 und J-168-E-10 sowie Maßnahmen in vorhandenen Gehölzbeständen wie Umbau oder Entfernung der Gehölze, vgl. J-168-A-9, J-168-E-13, J-168-E-14, J-178-E-3, J-186-E-11, J-186-E-12, J-189-E-9.

Zudem werden schließlich – in weitest möglichem Umfang – die nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG vorrangig zu prüfenden Maßnahmen umgesetzt. Um funktionale Einbußen der Kompensationsleistungen zu vermeiden und insbesondere eine vollumfängliche Kohärenzsicherung sowie artenschutzrechtlich notwendige Kompensation zu gewährleisten, werden die Maßnahmenflächen innerhalb des vom Eingriff betroffenen Naturraum D065 (Münchner Ebene) dabei auf die Untereinheiten Erdinger Moos, Freisinger Moos sowie Isarauen und das Untere Isartal) beschränkt.

3.9.9.5.6.1.1 Entsiegelung

Zum einen werden die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten einer Flächenentsiegelung in einem Umfang von rd. 5 ha genutzt. Außerhalb der zukünftigen Flughafengrenze werden nicht mehr benötigte Straßen und Wege mit einem Flächenumfang von 2,57 ha entsiegelt (vgl. Maßnahmen J-221-A-1, J-222-A-7, J-223-A-8, J-224-A-13, J-225-A-16 und J 226-A-18 sowie J-160-E-18). Zudem erfolgen Rückbau und Entsiegelung innerhalb des Umgriffs der im Rahmen der Gewässerneuordnung dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Umfang von 2,35 ha (vgl. Maßnahmen J-166-E-2, J-182-E-7, J-193-E-1, J-211-A-3 bis J-211-A-6, J-211-A-13 bis J-211-A-16 sowie J-215-A-19 und J-215-A-20).

3.9.9.5.6.1.2 Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen

Desweiteren wurden Maßnahmen konzipiert, durch die im Wesentlichen aus der Nutzung gefallene, brach liegende und/oder verbuschte Bereiche durch Pflege wieder optimiert und weiterentwickelt werden, wie z. B.

- NSG Viehlaßmoos: Maßnahmen J-169-E-10, J-169-E-11, J-169-E-12, J-170-E-2, J-170 E-8, J-170-E-11, J-170-E-12, J-170-E-13 sowie auf Teilflächen der Maßnahmen J-

169-E-6, J-169-E-8, J-169-E-9, J-170-E-5, J-170-E-9 und auf kleineren Teilbereichen anderer Maßnahmen;

- Klösterlschwaige, NSG Notzinger Moos: Maßnahmen J-176-E-1, J-176-E-3, J-176-E-4 und große Teile von J-176-E-6;
- Oberdingermoos: Maßnahmen J-186-E-13, J-188-E-15, J-188-E-16, J-188-E-17, J-188-E-22;
- Kühtratt: Maßnahme J-173-A-4;
- Notzinger Wiesen an der Altach: Maßnahme J-175-E-6;
- sowie auf Teilbereichen etlicher anderer Maßnahmen.

Diesem Ziel folgen auch Maßnahmen, aufgrund derer mehr oder weniger intensiv bewirtschaftetes Grünland in Extensivgrünland umgewandelt wird, wenn nötig mit vorherigem Umbruch und Neuansaat oder Maßnahmen mit Extensivierung der Ackernutzung. Dabei ist die Bewirtschaftung im Zielzustand gegenüber dem derzeitigen Zustand zwar stark reduziert, sie findet aber weiterhin in Form extensiver Mahd (bzw. extensiver Ackernutzung) statt. Dies ist insbesondere in folgenden Bereichen vorgesehen:

- Freisinger Moos: v.a. Maßnahmen J-160-E-1, J-160-E-2, J-160-E-3, J-160-E-4, J-160-E-5, J-160-E-6, J-160-E-7, J-160-E-9, J-160-E-14, J-160-E-15, J-160-E-19, J-161-E-4, J-161-E-6, J-161-E-7, J-161-E-8, J-162-E-1, J-163-E-1, J-163-E-2, J-163-E-3, J-314-E-1, J-314-E-2, J-314-E-3, J-314-E-5, J-315-E-1 und J-315-E-2;
- Stoibermühle und Lüsse: J-164-A-2, J-164-A-3, J-164-A-4, J-164-A-5, J-164-A-6, J-164-A-8, J-164-A-9, J-164-A-10 und J-164-A-16;
- Breitwiesen: Maßnahmen J-165-A-5 und J-165-A-6;
- Erster Graben: Maßnahme J-167-E-2;
- Gadener Wiesen: Maßnahmen J-169-A-1, J-169-A-3, J-169-A-4, J-169-A-7 und J-169-E-13;
- NSG Viehlaßmoos in Kombination mit Wiederaufnahme der Pflege auf brachgefallenen Teilflächen: Maßnahmen J-168-A-3, J-168-A-5, J-168-A-8, J-169-E-2, J-169-E-5, J-169-E-6, J-169-E-8, J-169-E-9, J-170-E-3, J-170-E-4, J-170-E-5, J-170-A-6, J-170-E-9, J-170-E-10, J-170-E-16 und J-170-A-19;
- Schlottwiesen, Berglern: Maßnahme J-313-E-1;

– Langenpreising: Maßnahmen J-317-E-1 und J-317-E-2;

– Langwiesen am Eittinger Weiher: Maßnahmen J-182-A-3 und J-182-A-4;

– Am Moosgraben: Maßnahme J-172-E-1;

– Kühtratt: Maßnahme J-173-A-6;

– Postschwaige: J-178-E-4;

– Oberdingermoos Südost: Maßnahmen J-187-E-1 und J-187-E-6;

– sowie auf Teilbereichen etlicher anderer Maßnahmen.

Schließlich wird für die populationsstützenden Maßnahmen für die Wiesenbrüterart Kiebitz auf zeitlich befristete, sogenannte produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen zurückgegriffen; dabei bleibt z. B. bei den nur kleinflächig erforderlichen Nesterschutzmaßnahmen für den Kiebitz auf den die Nester umgebenden landwirtschaftlichen Flächenanteilen eine landwirtschaftliche Nutzung möglich (vgl. C.III.3.9.3.5.4.4.12 dieses Beschlusses).

3.9.9.5.6.1.3 Sonstige Maßnahmen

Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen in Form von Fischtreppen, Grünbrücken oder Durchlässen, die als bevorzugt zu wählende Kompensationsmaßnahmen den Bedarf nach einem Erwerb von landwirtschaftlichen Nutzflächen ggf. reduzieren können, bieten sich im Untersuchungsraum nicht an. Biotopvernetzungsmaßnahmen in der Form der Anlage eines Verbindungskorridors zwischen zwei bisher isolierten Biotopen hätten die Inanspruchnahme von weiteren landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Folge gehabt, so dass das von § 15 Abs. 3 BNatSchG verfolgte Ziel – eben keine neuen Flächen in Anspruch zu nehmen – nicht hätte erreicht werden können. Insbesondere aber wird bei der Auswahl der in Anspruch zu nehmenden Flächen darauf geachtet, gerade solche Bereiche mit Kompensationsmaßnahmen zu belegen, die für die landwirtschaftliche Nutzung ohnehin wenig bedeutsam sind. Insoweit wurden vor allem in einem wenig ertragreichen Gebiet des Freisinger Mooses (vgl. AWU, Übersichtskarte 1) in möglichst großem Umfang ökologisch aufwertungsfähige Flächen ausgewählt und dort zur Schonung hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen rd. 102 ha der Kompensationsmaßnahmen platziert. Auch ansonsten werden agrarisch wenig bedeutsame Teilräume überproportional mit Kompensationsmaßnahmen belegt und somit aus landwirtschaftlicher Sicht wertvolle Flächenstrukturen im entsprechenden Umfang verschont. Die zur Bewertung der

Wirkungen der vorhabensbedingten Flächenverluste in Auftrag gegebene Agrar- und waldstrukturelle Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass insgesamt nur ca. 30 % der für die naturschutzrechtliche Kompensation in Anspruch zu nehmenden Flächen als agrarstrukturell hochwertig einzustufen sind. Ganze 70 % und somit der weitaus größere Anteil der Maßnahmen konnte hingegen in solchen Bereichen untergebracht werden, die aus landwirtschaftlicher Sicht als wenig bedeutsam bewertet werden (vgl. hierzu auch C.III.3.20.1.2.1.3.1 dieses Beschlusses).

3.9.9.5.6.2 Erforderlichkeit der in Anspruch zu nehmenden landwirtschaftlichen Nutzflächen

Weitere Möglichkeiten zur Schonung agrarstrukturell hochwertiger Bereiche bestehen nicht. Vor allem ist ein Verzicht auf einzelne bzw. die Änderung von Teilen der landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht zielführend. Sämtliche beantragte Maßnahmen sind Teil des planfestgestellten Gesamtkonzepts. Sie sind ökologisch geeignet und erforderlich, einerseits die Kohärenz des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ zu sichern und andererseits die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren und damit den zwingenden Vorgaben des § 34 Abs. 5 bzw. des § 15 Abs. 2 BNatSchG zu entsprechen. Die planfestgestellten Maßnahmen sind schließlich auch aus Gründen des europäischen und/oder nationalen Artenschutzes nicht verzichtbar.

3.9.9.5.6.2.1 Kohärenzsicherung/Artenschutz

Die überwiegende Zahl der Maßnahmen auf für die Landwirtschaft bedeutenden Flächen dient dem Kohärenzausgleich für die unvermeidbaren Eingriffe in das VSG „Nördliches Erdinger Moos“, speziell für Wiesenbrüter, bzw. ist zusätzlich relevant für den europäischen und/oder nationalen Artenschutz. Diese Maßnahmen sind nicht verzichtbar. Es handelt sich um die Maßnahmen J-160-E-11, J-160-E-13, J-160-E-15, J-160-E-16, J-160-E-17; J-164-A-1, J-164-A-7, J-164-A-9, J-164-E-11, J-164-A-12, J-164-A-14; J-165-A-2, J-165-A-4, J-165-E-9; J-167-E-1; J-168-E-1, J-168-A-2, J-168-A-11, J-168-E-12; J-170-A-7, J-170-E-18, J-170-E-15, J-170-E-18; J-173-E-7; J-182-A-1; J-185-A-1. Insoweit ist die FMG zudem im Zeitpunkt dieses Beschlusses Eigentümerin von ca. 62,5 % der erforderlichen Maßnahmenflächen. Damit ist bei der Beurteilung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich hochwertiger Flächen neben der maßgeblichen naturschutzfachlichen Bedeutung auch die deutlich reduzierte Erforderlichkeit der Inanspruchnahme von fremdem Privateigentum zu berücksichtigen.

Die für die Sicherung der Kohärenz überhaupt in Frage kommenden Flächen sind aus verschiedenen rechtlichen und tatsächlichen Gründen beschränkt. Die auszuweisenden Kohärenzmaßnahmen müssen nicht nur in das Netz Natura 2000 integrierbar sein (vgl. Kap. 5.4.2 des Papiers der Europäischen Kommission „NATURA 2000 - Gebietsmanagement, Die Vorgaben des Artikels 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG“), sondern insbesondere auch die nachhaltige Beschädigung des von den Eingriffen betroffenen Schutzgebiets verhindern. Aus diesem Grund werden die Maßnahmen des Kohärenzsicherungskonzeptes primär innerhalb des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ durchgeführt (vgl. „Natura 2000 - FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Kap. 8.1.2, S. 94 ff.). Die Sicherstellung der Kohärenz des Schutzgebietsnetzes erfordert darüber hinaus, dass ein kleiner Teil der Kohärenzsicherungsmaßnahmen auch im benachbarten, standörtlich wie naturräumlich eng verwandten VSG „Freisinger Moos“ durchgeführt wird. Der Suchraum für die Maßnahmen der Kohärenzsicherung beschränkt sich daher auf die beiden Vogelschutzgebiete. Innerhalb dieses Suchraums gelten weitere naturschutzfachlich begründete Einschränkungen für die Platzierung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die unter Nr. 10 im Kapitel 8.1.2 der SPA-VU (vgl. „Natura 2000 - FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 97 f.) aufgeführt sind. Dies sind Areale mit entsprechend hohen Grundwasserständen, Areale, innerhalb von oder in Arrondierung von Gebieten, in denen die Zielarten bereits breit vorhanden sind (u. a. Indikation der grundsätzlichen Eignung, Positivwirkung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen auch auf benachbarte Bestände, gebietsinterne Kohärenz der Bestände sowie geringere Anfälligkeit für Prädation), weithin offene und unzerschnittene Areale mit möglichst geringem Vorkommen von retardierend wirkenden "Kulissen" wie Gehölzbeständen oder Gebäuden und abseits von stark befahrenen Straßen (kontinuierlicher Lärm, optische Stimuli) bzw. von Straßen, Wegen und Gebäuden mit störungsträchtigem Publikumsverkehr sowie Areale, die nicht flughafennah in den bestehenden Anflugkorridoren oder dem zukünftigen Anflugkorridor liegen (Vogelschlaggefahr). Auch wenn es dabei ein zentrales Moment des Kohärenzsicherungskonzept ist, vorrangig Areale mit einer geringen Eignung für die Land- und Forstwirtschaft heranzuziehen, führen die erheblichen fachlichen Anforderungen dazu, dass eine Rücksichtnahme nicht immer möglich ist. So müssen gerade zugunsten der für den Kohärenzbeitrag des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ besonders relevanten Wiesenbrüter auch Areale in Anspruch genommen werden, die für die Landwirtschaft gut geeignet sind, da weniger geeignete Flächen die speziellen ökologischen Anforderungen –

wie insbesondere einen entsprechend hohen Grundwasserstand bzw. ein geringes Vorkommen von retardierend wirkenden Kulissen – nicht erfüllen können. In Anbetracht der sehr spezifischen Anforderung an die Flächen für die Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist es daher nicht möglich, die vorgesehenen Maßnahmen an anderer Stelle durchzuführen. In Anbetracht des multifunktionalen Ansatzes bei der Wahl der Kompensationsmaßnahmen würde ein Verzicht der Kompensation von Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auf diesen – ohnehin in Anspruch zu nehmenden – Flächen nur einen weiteren, nicht angemessenen, Flächenbedarf auslösen. Das Luftamt folgt diesem Ansatz daher nicht weiter.

3.9.9.5.6.2.2 Berücksichtigung der Eigentumslage

Soweit Maßnahmen – als ausschließliche naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – ohne Bedeutung für den europäischen Gebietsschutz, den europäischen Artenschutz und/oder den nationalen Artenschutz landwirtschaftlich hochwertige Flächen in Anspruch nehmen (J-161-E-7; J-162-E-1; J-164-A-6, J-164-A-8, J-164-E-13; J-165-A-3, J-165-A-5, J-165-A-6, J-165-A-8; J-170-A-1; J-173-A-1, J-173-A-2; J-174-E-1, J-174-E-3; J-175-E-1, J-175-E-2, J-175-E-3, J-175-E-4; J-178-E-1, J-178-E-2, J-178-E-4; J-179-E-1, J-179-E-2, J-179-E-3, J-179-E-5, J-179-E-6, J-179-E-7, J-179-E-14; J-182-A-3, J-182-A-4; J-183-E-1, J-183-E-2; J-185-A-2; J-186-E-4, J-186-E-8, J-186-E-19, J-186-E-20;J-187-E-1, J-187-E-7, J-187-E-8, J-187-E-11, J-187-E-12, J-187-E-15 J-188-E-19; J-189-E-8, J-189-E-11, J-189-E-12, J-189-E-13; J-190-E-2; J-195-E-1, J-195-E-2; J-315-E-1; J-316-E-1), werden hierfür ganz überwiegend solche Grundstücke gewählt, die sich – zusätzlich zu ihrer ökologischen Eignung in der landschaftspflegerischen Gesamtkonzeption – bereits im Eigentum der FMG befanden bzw. frei erwerben ließen. So wird erreicht, dass einerseits nur in geringem Umfang auf das Eigentum Dritter zurückzugreifen und andererseits eine rasche Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung ist die FMG Eigentümerin von rd. 97 % der für die genannten Maßnahmen erforderlichen landwirtschaftlich hochwertigen Flächen. Auch dies trägt dem Gesetzeszweck des § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung, der darauf abzielt, dass der die Kompensation planende Eingriffsverursacher nach Möglichkeit keine Maßnahmen auf Flächen vorsieht, die später gegen den Willen des betroffenen Landwirts per Enteignung durchgesetzt werden müssten. Ist ein Eigentümer aber zur Veräußerung der Flächen bereit, steht § 15 Abs. 3 BNatSchG nicht entgegen (vgl. Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Auflage 2011, § 15 RdNr. 105 ff). Soweit einzelne Grundstücke derzeit noch nicht in das Eigentum der FMG übergegangen sind, sind diese als Bestandteil des landschaftspflegerischen Gesamtkonzepts nicht verzichtbar.

3.9.9.5.6.2.3 Konzeptionelle Verschränkungen

Die Kompensationsflächen innerhalb der Flughafenrandzone sind schließlich aus konzeptionellen Gründen nicht an anderer Stelle umsetzbar. Die Maßnahme J-306-A-2 ist notwendig zur Einbindung des Aussichtshügels (Geländeaufschüttung Nr. 1) in die Landschaft durch eine vorgelagerte Gehölzkulisse. Die Maßnahme J-312-A-3 dient dazu, den Abschirmungswall Nr. 33 bei Hallbergmoos in die Landschaft einzubinden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten. Die Maßnahmen J-312-A-4, J-312-A-5 und J-312-A-10 ergeben sich aus der Notwendigkeit, den Abschirmungswall Nr. 32 bei Hallbergmoos in die Landschaft einzubinden und im Umfeld des Walles das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu zu gestalten. Somit können auch diese landschaftspflegerischen Maßnahmen, auch wenn sie unter landwirtschaftlichen Gesichtspunkten hochwertige Areale in Anspruch nehmen, nicht entfallen. Auch von diesen Flächen hat die FMG zudem bereits knapp 65 % erworben. Neben deren ökologischer Bedeutung für das landschaftspflegerische Gesamtkonzept würde ein Verzicht auf diese Flächen daher letztlich nur dazu führen, dass für die vollständige Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft anderweitige (Nutz-)Flächen herangezogen werden müssten und hierzu zudem das grundrechtlich geschützte Eigentum Dritter entzogen werden müsste.

3.9.9.5.6.3 Ausschluss einer existenzgefährdenden Belastung einzelner landwirtschaftlicher Betriebe

Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen führt im Ergebnis nicht dazu, dass einzelne landwirtschaftliche Betriebe aufgrund großer Flächenverluste in ihrer Existenz bedroht wären.

Der „Gutachterausschuss Luftamt“ hat für drei landwirtschaftliche Betriebe festgestellt, dass die vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahmen jeweils zu einer Gefährdung ihrer Existenz führen können. Dies ist allerdings in allen drei Fällen maßgeblich den Flächenverlusten geschuldet, die für das Vorhaben selbst erforderlich sind. In zwei Fällen wird diese Situation allerdings zusätzlich durch die aufgrund von landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht mehr für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehenden Grundstücke verschärft. Nachdem sich die FMG bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit zwei der drei existenzbetroffenen Landwirte im Rahmen von notariellen Tausch- bzw. Kaufverträgen einigen konnte und die entsprechenden Einwendungen ausdrücklich zurückgenommen wurden, haben sich diese beiden Betroffenheiten allerdings bereits im Tatsächlichen erledigt. In dem verbleibenden Fall hat FMG durch eine verbindliche und unwiderrufliche Zusicherung sichergestellt, dass der landwirtschaftliche Betrieb von der FMG – entsprechend dem ausdrücklichen Wunsch des

Landwirts – vollständig, d. h. einschließlich der Gebäude, Außenanlagen und Betriebseinrichtungen, übernommen wird. Damit hat sich auch diese Betroffenheit erledigt.

3.9.9.5.7 Forstwirtschaftliche Belange

Bei der Auswahl der Kompensationsflächen werden auch die Belange der Forstwirtschaft so weit als möglich beachtet und wird auch insoweit dem speziellen Rücksichtnahmegebot bei der Inanspruchnahme von forstwirtschaftlichen Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 3 BNatSchG Rechnung getragen. Insgesamt liegen ca. 62 ha an Waldflächen in der naturschutzfachlich grundsätzlich in Betracht kommenden Gebietskulisse für die Kompensation. Hiervon sind lediglich 2,88 ha zur Rodung vorgesehen, wobei knapp 1 ha hieraus als waldstrukturell hochwertig zu bewerten, der überwiegende Anteil von ca. 1,9 ha hingegen den nicht hochwertigen Bestandstypen zuzuordnen ist. Sämtliche Rodungsverluste sind überwiegend aus Gründen der Kohärenzsicherung unvermeidbar und werden im Übrigen durch Waldentwicklungsmaßnahmen vollständig kompensiert. Die übrigen Waldflächen bzw. waldähnlichen Bestockungen bleiben auch weiterhin als Wald erhalten und werden darüber hinaus naturschutzfachlich bzw. waldbaulich optimiert (vgl. „Agrar- und waldstrukturelle Untersuchung mit Behandlung des Jagd- und Fischereiwesens, Fachbeitrag zur Planfeststellung“ vom 13.08.2007, fortgeschrieben 16.03.2010 des Dr. H.M. Schober, Büro für Landschaftsarchitektur in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 16 f.). Hierdurch können zugleich auch für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden geschont werden.

Zur Vermeidung von zusätzlichen Beeinträchtigungen der Bestände von Großem Brachvogel und Kiebitz auf den bestehenden Flughafenwiesen durch Kulissenwirkung infolge von Gehölzpflanzungen im Zuge von landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie zur Sicherung der Kohärenzleistung auf den Grünflächen um die 3. Start- und Landebahn modifiziert das Luftamt in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde bei einem Teil der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Umfeld des Flughafens die Vorgaben zur Bepflanzung durch Roteintrag in den Maßnahmenblättern (vgl. C.III.3.9.2.3.3.4.1/2 dieses Beschlusses). Forstwirtschaftliche Belange sind insoweit nur hinsichtlich der Maßnahmen J-308-A-2, J-309-A-1 und J-309-A-3 berührt, da es sich bei den übrigen Pflanzungen nicht um Wald, sondern um Einzelgehölze oder Gehölzgruppen handelt bzw. die Modifizierung sich nur auf die Nutzung bezieht (Mittelwaldnutzung) und die Funktion der Waldneubegründung nicht berührt.

Das Luftamt beschränkt diese Modifizierung auf das aus Gründen des Gebietsschutzes unverzichtbare Maß; ein kompletter Verzicht auf eine Aufforstung erfolgt nur dort, wo eine Beschränkung der Aufwuchshöhe durch entsprechende Verkürzung der Umtriebszeit zur Vermeidung einer Kulissenwirkung nicht ausreicht. In der Waldbilanz reduziert sich dadurch die Aufforstungsfläche um 1,75 ha. Die verbleibende Aufforstungsfläche von 62,27 ha reicht aber aus, um die vorhabensbedingten Rodungen auszugleichen.

3.9.9.5.8 Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse bei der Flächenwahl

Die Auswahl der für die naturschutzrechtlich veranlasste Kompensation erforderlichen Flächen berücksichtigt in besonderem Maß auch die dadurch berührten eigentumsrechtlichen Belange.

Das planfestgestellte Kompensationskonzept trägt der vorrangigen Inanspruchnahme von Flächen der FMG und der öffentlichen Hand Rechnung. Soweit Flächen unter naturschutzfachlichen Aspekten als gleichwertig betrachtet werden konnten, wurden bevorzugt solche Flächen mit Kompensationsmaßnahmen belegt, die zum Zeitpunkt der Planung im Eigentum der FMG standen oder für die ein freier Erwerb absehbar war bzw. die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Soweit die Inanspruchnahme privater Grundstücke zugunsten von Kompensationsmaßnahmen beantragt wurde, ist diese nach Prüfung durch das Luftamt zwingend erforderlich und im Übrigen naturschutzfachlich gerechtfertigt. Aufgrund des hohen Anteils an Eigentumsflächen der FMG ist zudem eine rechtzeitige Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen gewährleistet.

3.9.9.5.8.1 Flächenwahl

Die Größe des planfestgestellten Vorhabens und der damit einhergehende Umfang der notwendigen Kompensationsleistungen führen dazu, dass auch solche Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen, die nicht im Eigentum der FMG stehen. Die Auswahl der zur Kompensation geeigneten Flächen folgte dabei in erster Linie naturschutzfachlichen Gesichtspunkten. Entscheidender Maßstab im Rahmen des Flächensuchprogramms waren die ökologischen Vorgaben für die erforderlichen Standorteigenschaften (z. B. Grundwasserabstand) und/oder funktionale, innerartliche und ökosystemare Beziehungen.

Die FMG ist im Zeitpunkt dieses Beschlusses Eigentümerin eines Anteils von ca. 77,4 % der gesamten planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmeflächen, d. h. der

Flächen für die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Maßnahmeflächen mit Relevanz für den Gebiets- und Artenschutz.

Von den Maßnahmeflächen mit Relevanz für den Gebiets- und Artenschutz stehen ca. 63,8 % der erforderlichen Gesamtfläche im Eigentum der FMG.

Von den als allgemeine naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Natur- und Landschaft planfestgestellten Maßnahmeflächen stehen ca. 85,5 % der erforderlichen Flurstücke in ihrem Eigentum. Von den insoweit verbleibenden Flächen befinden sich zudem ca. 1,2 % im Eigentum der öffentlichen Hand, so dass letztlich nur ein Anteil von ca. 13,4 % auf private Grundstückseigentümer entfällt.

In Anbetracht dieser Gesamtbilanz ist eine rechtzeitige Umsetzung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen gewährleistet, da die erforderlichen Maßnahmeflächen in ausreichendem Umfang im Eigentum der FMG und damit zur sofortigen Verfügbarkeit stehen. Dies gilt insbesondere für solche Flächen, die aufgrund ihrer ökologischen Zielsetzung vorab in Anspruch genommen werden müssen und aus Gründen des Artenschutzes bzw. der Kohärenzsicherung für das VSG „Nördliches Erdinger Moos“ von besonderer Bedeutung sind.

3.9.9.5.8.2 Verhältnismäßigkeit

Die planfestgestellte Inanspruchnahme privaten Eigentums zur Herstellung der erforderlichen naturschutzrechtlichen Kompensation ist verhältnismäßig.

Ein Verzicht auf die verbleibenden Privatgrundstücke ist nicht möglich. Vielmehr muss es im Interesse der Funktionsfähigkeit des ökologischen Kompensationskonzepts bei der vorgesehenen und von Behördenseite bestätigten Planung bleiben. Insbesondere ist ein Verzicht auf einzelne bzw. die Änderung von Teilen der landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht zielführend. Sämtliche beantragte Maßnahmen sind Teil eines Gesamtkonzepts und darüber hinaus ökologisch geeignet und erforderlich, einerseits die Kohärenz des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ sowie artenschutzrechtliche Belange zu sichern und andererseits die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren und damit den zwingenden Vorgaben der §§ 34 Abs. 5, 44 Abs. 5, 45 Abs. 7 bzw. § 15 Abs. 2 BNatSchG zu entsprechen.

Der ökologische Ausgleich ist aus den dargelegten Gründen rechtlich geboten. Sämtliche Maßnahmen verfolgen den Zweck, die mit dem Vorhaben 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen einhergehenden Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entsprechend der rechtlichen Vorgaben

auszugleichen. In Anbetracht der sehr spezifischen Anforderungen an die Flächen für die Kohärenzsicherung sowie den Artenschutz ist es nicht möglich, die vorgesehenen Maßnahmen an anderer Stelle durchzuführen. Die obigen Ausführungen (vgl. C.III.3.9.9.5.6 dieses Beschlusses) gelten dabei nicht nur in Bezug auf agrarstrukturell hochwertige Flächen, sondern gleichermaßen auch im Hinblick auf eigentumsrechtliche Aspekte. Für die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung wurden ohnehin ganz überwiegend solche Grundstücke gewählt, die sich – zusätzlich zu ihrer ökologischen Eignung in der landschaftspflegerischen Gesamtkonzeption – bereits im Eigentum der FMG befinden bzw. sich frei erwerben ließen. Soweit einzelne Grundstücke derzeit noch nicht in deren Eigentum übergegangen sind, sind diese als Bestandteil des landschaftspflegerischen Gesamtkonzepts ebenfalls nicht verzichtbar. Insbesondere die Flächen innerhalb der Flughafenrandzone (Zone II) sind darüber hinaus auch aus konzeptionellen Gründen nicht an anderer Stelle umsetzbar. Auch für geringfügige Verschiebungen zugunsten eines einzelnen Betroffenen ist bei Vorhaben dieses Ausmaßes und den naturschutzfachlich erforderlichen Flächenzusammenhängen kein Raum. Abgesehen davon würden derartige kleinräumige Verschiebungen in Einzelbereichen – sofern überhaupt möglich – nur dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und folglich in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde. Weitere Flächen der FMG bzw. weitere Flächen der öffentlichen Hand, auf die zur Schonung des Eigentums Privater zurückgegriffen werden könnte, sind im naturschutzfachlich bzw. konzeptionell begründeten Suchraum der jeweiligen Einzelmaßnahmen nicht vorhanden.

Die Inanspruchnahme privaten Eigentums zugunsten von landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gerade auch in Anbetracht des mit diesen verfolgten Zwecks naturschutzfachlich gerechtfertigt und daher nicht verzichtbar. Die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen führt zudem auch nicht dazu, dass einzelne landwirtschaftliche Betriebe aufgrund großer Flächenverluste in ihrer Existenz bedroht wären (vgl. dazu oben unter C.III.3.9.9.5.6.3).

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass das planfestgestellte Vorhaben auch im Hinblick auf die naturschutzrechtlich zu leistende Kompensation die Belange privater Eigentümer in ausreichendem Maß berücksichtigt. Gleichzeitig wird die Umsetzbarkeit des beantragten Kompensationskonzepts aufgrund des hohen Anteils an Flächen im Eigentum der FMG auch unter eigentumsrechtlichen Gesichtspunkten gewährleistet. Soweit erforderliche Grundstücke zum Zeitpunkt dieser Planfeststellung von der FMG noch nicht erworben werden konnten, sind diese aus naturschutzfachlichen Gründen für das Ge-

samtkonzept unverzichtbar und ist der Entzug des Eigentums auch privater Dritter aus diesem Grund gerechtfertigt.

3.9.9.5.9 Ableitung der konkreten Kompensation

Auf der Grundlage des dargestellten Kompensationskonzeptes sind folgende Maßnahmen planfestgestellt worden, die in den jeweiligen Maßnahmenblättern detailliert erläutert werden.

3.9.9.5.9.1 LBP „3. Start- und Landebahn“

Zielsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP für die Errichtung der 3. Start- und Landebahn ist der gleichartige Ausgleich bzw. der gleichwertige Ersatz für die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftbildes.

Die planfestgestellten Maßnahmen verfolgen, soweit sie nicht dem vorrangigen Kohärenzsicherungszweck oder artenschutzrechtlichen Aufgaben dienen, den Zweck, den mit dem Vorhaben verbundenen Verlust an Boden auszugleichen bzw. gleichwertig zu ersetzen und dabei auch eine Kompensation für die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Fließgewässer, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild zu leisten. Die Maßnahmen stellen die Kohärenzsicherung dauerhaft her. Sie führen in einem Zeitraum von wenigen Jahren zu der Entwicklung von Habitaten für die vom Eingriff besonders betroffenen Arten. Sie dienen gleichzeitig in einem Zeitraum von ca. 10 bis 25 Jahren dem Ausgleich/Ersatz für den Eingriff in den Boden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die im landschaftspflegerischen Begleitplan 3. Start- und Landebahn planfestgestellten Maßnahmen aufgeführt. Die Kompensationsfunktionen der jeweiligen landschaftspflegerischen Maßnahme ergeben sich aus der vierten Spalte der Tabelle. Maßnahmen, die in dieser Tabelle **fett** gekennzeichnet sind, dienen zugleich der Kohärenzsicherung. Soweit Maßnahmen allein eine speziell artenschutzrechtliche Funktion haben und/oder dem Gebietsschutz dienen, sind diese in einer weiteren Tabelle ausgewiesen. In einer letzten Tabelle werden schließlich die Maßnahmen aufgeführt, die einem Ausgleich für Flächenverluste auf bereits gemeldeten Ausgleichsflächen dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Freisinger Moos/ Hackengründe	J-160	J-160-E-1	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiter-entwicklung von Offenlandflä-chen
		J-160-E-2	Boden, Tiere	
		J-160-E-3	Boden, Tiere	
		J-160-E-6	Boden, Tiere	
		J-160-E-7	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	
		J-160-E-8	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	
		J-160-E-10	Boden, Tiere	
		J-160-E-13	Boden, Tiere	
		J-160-E-14	Boden, Tiere	
		J-160-E-15	Boden, Tiere	
		J-160-E-16	Boden, Tiere	
		J-160-E-17	Boden, Tiere	
		J-160-E-19	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	
Freisinger Moos/ Hackengründe	J-160	J-160-E-4	Boden, Tiere	Neuanlage von Geländemul-den im Freisinger Moos; Um-wandlung und Weiterentwick-lung von Feuchtwiesenflächen
		J-160-E-5	Boden, Tiere	
		J-160-E-9	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	
Freisinger Moos/ Hackengründe	J-160	**J-160-E-11**	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen; Herstellung von Habita-ten für Wiesenbrüter
Freisinger Moos/ Hackengründe	J-160	J-160-E-12	Boden	Beseitigung eines Grabens (Flurstück 1050) zur lokalen Optimierung des Wasser-haushalts
Freisinger Moos/ Hackengründe	J-160	J-160-E-18	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Beseitigung eines Wirt-schaftsweges im Freisinger Moos (Flurstück 1051)
Freisinger Moos/Giggen-hausener Moos	J-161	J-161-E-4	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Weiterentwicklung von Offen-landflächen

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Freisinger Moos/Giggen-hausener Moos	J-161	**J-161-E-6**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Naturnahe Umgestaltung von Gräben und Beseitigung eines Grabens im Freisinger Moos; Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen
		J-161-E-7	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
Freisinger Moos/Giggen-hausener Moos	J-161	J-161-E-8	Boden	Weiterentwicklung von Offen-landflächen, Neuanlage von Geländemulden
Freisinger Moos/Gartels-hausener Moos	J-162	J-162-E-1	Boden	Neuanlage von Geländemul-den, Optimierung von Grün-landflächen
Freisinger Moos/ Galgenbach	J-163	J-163-E-1	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen
		J-163-E-3	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
Freisinger Moos/ Galgenbach	J-163	J-163-E-2	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Umgestaltung am Galgen-bach; Weiterentwicklung von Offenlandflächen
Stoiber-mühle/Lüsse	J-164	**J- 164-A-1**	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	Renaturierung Loosgraben und Umfeld; Wiederherstel-lung von Feuchtwiesenstand-orten
Stoiber-mühle/Lüsse	J-164	J- 164-A-2	Boden, Fließgewäs-ser, Pflanzen, Tiere	Umgestaltung Loosgraben; Wiederherstellung von Feucht-wiesenstandorten
Stoiber-mühle/Lüsse	J-164	**J-164-A-3**	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
		J-164-A-4	Boden, Tiere	
		J-164-A-5	Boden, Tiere	
		J-164-A-7	Boden, Tiere	
		J-164-A-9	Boden, Tiere	
		J-164-A-10	Boden, Tiere	
		J-164-E-13	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	
		J-164-A-14	Boden, Tiere	
		J-164-A-15	Boden, Tiere	
		J-164-A-16	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	
		J-164-A-17	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	
		J-164-A-18	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Stoiber-mühle/Lüsse	J-164	J-164-A-6	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen
		J-164-A-8	Boden, Tiere	
Stoiber-mühle/Lüsse	J-164	**J-164-E-11**	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen mit Gehölzstrukturen; Herstel-lung von Habitaten für Wie-senbrüter
		J-164-A-12	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	
Breitwiesen	J-165	J-165-A-1	Boden, Pflanzen, Tiere	Umgestaltung des Süßgra-bens, Neuanlage einer arten-reichen Frischwiese
Breitwiesen	J-165	**J-165-A-2**	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	Umgestaltung Mittelgraben Eittinger Moos; Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen mit Gehölz-strukturen
Breitwiesen	J-165	J-165-A-3	Boden, Pflanzen, Tiere	Umgestaltung Grüselgraben; Weiterentwicklung zur arten-reichen Frischwiese
Breitwiesen	J-165	**J-165-A-4**	Boden, Tiere	Umgestaltung Grüselgraben; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
Breitwiesen	J-165	J-165-A-5	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen, Pflanzung von Einzelbäumen
		J-165-A-6	Boden, Tiere	
		J-165-A-8	Boden, Pflanzen, Tiere	
		J-165-E-10	Boden, Pflanzen	
Breitwiesen	J-165	J-165-E-7	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	Neuanlage und Weiterentwick-lung von Gehölzstrukturen
		J-165-E-9		
Eittingermoos	J-166	J-166-A-1	Boden	Umgestaltung Keckeisgrenz-graben
Eittingermoos	J-166	J-166-E-2	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen mit Gehölzstrukturen
Erster Graben	J-167	**J-167-E-1**	Boden, Pflanzen, Tiere	Neuanlage von Feuchtbioto-pen am Ersten graben; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
Erster Graben	J-167	**J-167-E-2**	Boden, Pflanzen, Tiere	Umwandlung in Feuchtwiesen
Dorfen	J-168	**J-168-E-1**	Boden, Tiere, Land-schaftsbild	Renaturierung der Dorfen

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensationsfunktion für das/die Schutzgut/-güter	Erläuterungen
Dorfen/Vorfeld Viehlaßmoos	J-168	**J-168-A-2** in Verb. mit J-168-E-10	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter in Verbindung mit der teilweise Beseitigung des Zufluss Schwarzgraben 3 zur lokalen Optimierung des Wasserhaushalts
		J-168-A-4	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
		J-168-A-6	Boden, Tiere, Landschaftsbild	
		J-168-A-7	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
		J-168-A-11	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
		J-168-E-12	Boden, Tiere, Landschaftsbild	
Dorfen/Vorfeld Viehlaßmoos	J-168	J-168-A-3	Boden, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
		J-168-A-5		
		J-168-A-8		
Dorfen/Vorfeld Viehlaßmoos	J-168	**J-168-E-13**	Tiere	Rodung eines Birkenbestandes und Umwandlung in Offenlandfläche zur Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
Gadener Wiesen	J-169	J-169-A-1	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
		J-169-A-3	Boden, Tiere	
		J-169-A-4	Tiere	
		J-169-A-7	Boden, Pflanzen, Tiere Landschaftsbild	
		J-169-E-13	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
Gadener Wiesen (NSG Viehlaßmoos)	J-169	J-169-E-2	Boden, Pflanzen, Tiere Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
		J-169-E-5	Boden, Tiere, Landschaftsbild	
		J-169-E-8	Boden, Landschaftsbild	

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensationsfunktion für das/die Schutzgut/-güter	Erläuterungen
		J-169-E-9	Boden, Landschaftsbild	
		J-169-E-10	Boden, Pflanzen, Tiere Landschaftsbild	
		J-169-E-11	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
Gadener Wiesen (NSG Viehlaßmoos)	J-169	J-169-E-6	Boden, Tiere, Landschaftsbild	Beseitigung namenloser Graben zur lokalen Optimierung des Wasserhaushalts; Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
Gadener Wiesen (NSG Viehlaßmoos)	J-169	**J-169-E-12**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter durch Entbuschung
Viehlaßmoos	J-170	J-170-A-1	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung von Offenlandflächen
Viehlaßmoos (NSG)	J-170	J-170-E-2	Boden	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
		J-170-E-3	Boden, Pflanzen	
		J-170-E-4	Boden, Landschaftsbild	
		J-170-E-5	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
		J-170-E-8	Boden, Pflanzen	
		J-170-E-10	Boden	
		J-170-E-11	Boden	
		J-170-E-12	Boden	
		J-170-E-16	Boden	
		J-170-E-17	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
Viehlaßmoos (NSG)	J-170	**J-170-A-6**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
		J-170-E-13	Boden, Tiere	
		J-170-E-14	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Viehlaßmoos	J-170	**J-170-A-7**	Boden, Tiere	Umgestaltung Zufluss Schwarzgraben 2 (Eittinger Grenzgraben); Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
Viehlaßmoos (NSG)	J-170	J-170-E-9	Boden, Pflanzen	Beseitigung Zufluss Hechtenbach 9 zur lokalen Optimierung des Wasserhaushalts; Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
Viehlaßmoos	J-170	**J-170-E-15**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
		J-170-E-18		
Moosgraben und Isarwiesen	J-172	J-172-E-1	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Abgrabungen am Moosgraben
Moosgraben und Isarwiesen	J-172	J-172-E-2	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
Kühtratt	J-173	J-173-A-1	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
		J-173-A-2		
		J-173-A-6		
Kühtratt	J-173	**J-173-A-4**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung / Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen und Offenlandflächen
		J-173-A-5	Boden	
		J-173-E-7	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
Pförreraugraben	J-174	J-174-E-1	Boden	Umgestaltung Pförreraugraben
		J-174-E-2	Boden	
Pförreraugraben	J-174	J-174-E-3	Boden	Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen
Notzinger Wiesen	J-175	J-175-E-1	Boden	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Neuanlage von Baum- und Strauchpflanzungen
Notzinger Wiesen	J-175	J-175-E-2	Boden, Tiere	Umwandlung von Offenlandflächen
		J-175-E-3	Boden, Tiere	
		J-175-E-4	Boden, Tiere	
		J-175-E-5	Boden, Tiere	
Notzinger Wiesen	J-175	J-175-E-6	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
Klösterl-	J-176	J-176-E-1	Boden	Weiterentwicklung von Offen-

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
schwaige		J-176-E-3	Boden	landflächen zu artenreichen Feuchtwiesen
		J-176-E-4	Boden	
		J-176-E-5	Boden, Tiere	
		J-176-E-7	Boden, Tiere	
Klösterl-schwaige	J-176	J-176-E-2	Boden, Pflanzen	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen; Umbau eines Pappelbe-standes
Klösterl-schwaige	J-176	J-176-E-6	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen; Neuanlage einer Baum- und Strauchpflanzung
Untere Schön	J-177	J-177-E-1	Boden	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen; Neuanlage von Gehölz-pflanzungen und Kopfweiden
		J-177-E-2	Boden	
Postschwaige	J-178	J-178-E-1	Boden	Waldneugründung und Um-wandlung von Offenlandflä-chen
Postschwaige	J-178	J-178-E-2	Boden, Pflanzen	Waldumbau standortfremder Waldtypen in erlen- und moor-birkenreiche Laubwälder; Wei-terentwicklung von Offenland-flächen
		J-178-E-3	Tiere	
		J-178-E-4	Boden	
Postschwaige	J-178	J-178-E-5	Boden	Weiterentwicklung von Offen-landflächen; Neuanlage einer Gehölzpflanzung
Wildschwaige	J-179	J-179-E-1	Boden	Neuanlage und Weiterentwick-lung von Gehölzstrukturen (Aufforstungen, Strauchpflan-zungen, Sukzession, Initi-alpflanzungen)
		J-179-E-2	Boden	
		J-179-E-3	Boden	
		J-179-E-4	Boden	
		J-179-E-6	Boden	
		J-179-E-7	Boden	
		J-179-E-14	Boden	
Wildschwaige	J-179	J-179-E-5	Boden	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen
Goldach und Stiftwiesen	J-180	J-180-E-1	Boden	Weitentwicklung von Grünland zu Magerwiesen, Erhalt der vor Jahren bereits angelegten Gehölzbestände
Goldach und Stiftwiesen	J-180	J-180-E-2	Boden	Neuanlage und Weiterentwick-lung von Gehölzstrukturen und Offenlandflächen

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Stampfwiesen (Oberding)	J-181	J-181-E-3	Boden	Umwandlung von Offenland-flächen, Pflanzung von stra-ßenbegleitenden Baumreihen
Stampfwiesen (Oberding)	J-181	J-181-E-4	Boden	Weiterentwicklung von Offen-landflächen
Stampfwiesen (Oberding)	J-181	J-181-E-5	Boden	Umwandlung von Offenland-flächen
Eittinger Weiher	J-182	**J-182-A-1**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Neuanlage von Geländemul-den in den Langwiesen als Wiesenbrüterhabitate
Eittinger Weiher	J-182	**J-182-A-2**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Umgestaltung Zufluss Dorfen 4 (am Eittinger Weiher)
Eittinger Weiher	J-182	J-182-A-3	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen
		J-182-A-4	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	
		J-182-A-5	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	
		J-182-E-7	Boden, Pflanzen	
Schwaigbach	J-183	J-183-E-1	Boden	Entwicklung von Laubwald
		J-183-E-2	Boden	
Hechtenbach	J-185	**J-185-A-1**	Boden, Fließgewäs-ser, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umgestaltung Hechtenbach; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter
Hechtenbach	J-185	J-185-A-2	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-1	Boden, Tiere	Neuanlage und Weiterentwick-lung von Gehölzstrukturen (Aufforstungen, Baum- uns Strauchpflanzungen, Sukzes-sion)
		J-186-E-2	Boden, Tiere	
		J-186-E-3	Boden, Tiere	
		J-186-E-4	Boden, Tiere	
		J-186-E-9	Boden, Tiere	
		J-186-E-10	Boden, Tiere	
		J-186-E-17	Boden, Tiere	
		J-186-E-19	Boden, Tiere	

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-11	Boden, Tiere	Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen: Umwandlung von Pappelbeständen in Sumpfwälder
		J-186-E-12	Pflanzen	
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-6	Boden, Tiere	Umgestaltungen an der Gfällach / am Möslegraben bei Flurnr. 4711; Wiederherstellung von Feuchtwiesen; Gehölzpflanzungen
		J-186-E-7	Boden, Tiere	
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-8	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Gehölz- und Einzelbaumpflanzungen
		J-186-E-15	Boden, Tiere	
		J-186-E-18	Boden, Tiere	
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-13	Boden, Tiere	Neuanlage von Geländemulden
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-14	Boden, Tiere	Neuanlage eines Kleingewässers
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-16	Boden, Tiere	Umgestaltung des Ostgraben III; Weiterentwicklung der Wiese sowie Baum- und Strauchpflanzung
Oberdinger-moos Nordost	J-186	J-186-E-20	Boden, Pflanzen	Umgestaltung Tratmoosgraben I Süd; Neuanlage einer Frischwiese; Aufforstung
Oberdinger-moos Südost	J-187	J-187-E-1	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
		J-187-E-6	Boden, Tiere	
Oberdinger-moos Südost	J-187	J-187-E-2	Boden, Tiere	Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen (Sukzession, Baum- und Strauchpflanzungen, Neuanlage von eschenreichen Laubmischwäldern)
		J-187-E-3	Boden, Tiere	
		J-187-E-8	Boden, Tiere	
		J-187-E-12	Boden, Tiere	
		J-187-E-14	Boden, Tiere	
		J-187-E-15	Boden, Tiere	
Oberdinger-moos Südost	J-187	J-187-E-4	Boden, Tiere	Umgestaltung des Möoslegraben bei Flurnr. 1158 /des Peipegrabens; Wiederherstellung von Feuchtwiesenstandorten durch Oberbodenabtrag, Pflanzung von Silber-Weiden
		J-187-E-5	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
		J-187-E-9	Boden, Tiere	

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Oberdinger-moos Südost	J-187	J-187-E-7	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen; Pflanzung von Gehölzen und Einzelbäumen
Oberdinger-moos Südost	J-187	J-187-E-10	Boden, Tiere	Umgestaltung Gfällach; Ent-wicklung eines Feuchtwaldes (Sukzession)
Oberdinger-moos Südost	J-187	J-187-E-11	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Neuanlage Feuchtbiotop Milchstadtäcker
Oberdinger-moos Nordwest	J-188	J-188-E-1	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Umgestaltung Grüselgraben; Anlage eines Magerstandortes durch Bodenabtrag, Umwand-lung Acker in Frischwiese
Oberdinger-moos Nordwest	J-188	J-188-E-2	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflächen (zu Frischwiesen und Mager-standorten, Pflanzung von Einzelsträuchern und Einzel-bäumen)
		J-188-E-4	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-5	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-8	Boden	
		J-188-E-9	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-12	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-17	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-19	Boden	
		J-188-E-22	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-23	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
Oberdinger-moos Nordwest	J-188	J-188-E-3	Boden	Neuanlage und Weiterentwick-lung von Gehölzstrukturen (Baum- und Strauchpflanzun-gen, Sukzession, Aufforstun-gen)
		J-188-E-6	Boden	
		J-188-E-7	Boden	
		J-188-E-10	Boden	
		J-188-E-13	Boden	
		J-188-E-18	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensationsfunktion für das/die Schutzgut/-güter	Erläuterungen
Oberdingermoos Nordwest	J-188	J-188-E-14	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen; Neuanlage von Gehölzstrukturen und Aufforstungen moorbirkenreicher Wälder
		J-188-E-16	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
		J-188-E-20	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	
Oberdingermoos Nordwest	J-188	J-188-E-15	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Umgestaltung Ostgraben I; Wiederherstellung von Feuchtwiesenstandorten
Oberdingermoos Nordwest	J-188	J-188-E-21	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Umgestaltung Tratmoosgraben I Nord; Wiederherstellung von Feuchtwiesenstandorten
Oberdingermoos Südwest	J-189	J-189-E-1	Boden	Neuanlage Kleingewässer; Wiederherstellung von Feuchtwiesenstandorten; Pflanzung von Einzelbäumen
Oberdingermoos Südwest	J-189	J-189-E-2	Boden	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
Oberdingermoos Südwest	J-189	J-189-E-3	Boden	Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen (Sukzession; Baum- und Strauchpflanzungen; Aufforstungen)
		J-189-E-10	Boden	
		J-189-E-12	Boden	
		J-189-E-13	Boden	
Oberdingermoos Südwest	J-189	J-189-E-8	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Umgestaltung Tratmoosgraben I Süd; Wiederherstellung von Feuchtwiesenstandorten durch Oberbodenabtrag, Aufforstung eines eschenreichen Laubmischwaldes;
Oberdingermoos Südwest	J-189	J-189-E-9	Boden	Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen (Umbau eines Pappelbestandes)
Oberdingermoos Südwest	J-189	J-189-E-11	Boden	Neuanlage eines Feuchtbiotops nähe Gfällach: Neuanlage von eschenreichen Laubmischwäldern; Wiederherstellung von Feuchtwiesenstandorten, Pflanzung von Silberweiden
Zengermoos	J-190	J-190-E-1	Boden	Neuanlage von Gehölzstrukturen (Aufforstung eines Moorbirkenwalde)

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Zengermoos	J-190	J-190-E-2	Boden	Umwandlung von Offenland-flächen
Zengermoos	J-190	J-190-E-3	Boden	Neuanlage und Weiterentwick-lung von Gehölzstrukturen / Offenlandflächen
Attaching	J-193	J-193-E-1	Boden, Tiere	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen, Pflanzung einer Baum-reihe
		J-193-E-2	Boden, Pflanzen	
Schnabelmoos	J-195	J-195-E-1	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Umwandlung und Weiterent-wicklung von Offenlandflä-chen, Anreicherung mit Ge-hölzstrukturen
		J-195-E-2		
Flughafen-wiesen, neu	-	**FK-A-1**	Tiere	Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter auf den zukünf-tigen Flughafenwiesen

Aufstellung der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleit-planung (Eingriffsregelung) zur 3. Start- und Landebahn, ohne Folgemaßnahmen.

Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen des LBP 3. Start- und Landebahn dar, die ausschließlich dem europäischen bzw. nationalen Artenschutz und/oder dem europäischen Gebietsschutz dienen. Kompensationsfunktionen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung werden durch diese Maßnahmen nicht erfüllt. Maßnahmen, die der Kohärenzsicherung dienen, sind auch hier **fett** gekennzeichnet.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Relevanz der Maßnahme	Erläuterungen
Eittingermoos	J-166	**J-166-A-3**	Gebiets- und Ar-tenschutz	Artenhilfsmaßnahme Trauer-schnäpper (Nisthilfen)
Eittingermoos	J-166	J-166-A-4	Artenschutz	Ansalbung von Großem Wie-senknopf (für Dunklen Wiesen-knopf-Ameisenbläuling)
Dorfen/ Vorfeld Viehlaßmoos	J-168	**J-168-A-9**	Gebiets- und Ar-tenschutz	Umgestaltung Schwarzgraben südlich Viehlaßmoos
Dorfen/ Vorfeld Viehlaßmoos	J-168	**J-168-E-14**	Gebiets- und Ar-tenschutz	Beseitigung von Gehölzpflan-zungen zur Herstellung von Ha-bitaten für Wiesenbrüter
Dorfen/ Vorfeld Viehlaßmoos	J-168	**J-168-A-15**	Gebiets- und Ar-tenschutz	Artenhilfsmaßnahme Trauer-schnäpper (Nisthilfen)
Wildschwaige	J-179	J-179-A-15	Artenschutz	Artenhilfsmaßnahme für die Schleiereule (Nisthilfen)
Wildschwaige	J-179	J-179-A-16	Artenschutz	Artenhilfsmaßnahme für die Schleiereule (Nisthilfen)

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Relevanz der Maßnahme	Erläuterungen
Oberdinger-moos Nordwest	J-188	J-188-A-24	Artenschutz	Artenhilfsmaßnahme Schleiereule (Nisthilfen)
Oberdinger-moos Nordwest	J-188	J-188-A-25	Artenschutz	Artenhilfsmaßnahme Schleiereule (Nisthilfen)
Attaching	J-193	**J-193-A-3**	Gebiets- und Artenschutz	Artenhilfsmaßnahme Trauerschnäpper (Nisthilfen)
bestehende Flughafen-wiesen	-	**FK-A-2**	Gebiets- und Artenschutz	Optimierung von Habitaten für Wiesenbrüter, insbesondere den Kiebitz
Erdinger Moos	-	N-A-1	Artenschutz	Künstliche Schaffung von Nistmöglichkeiten für ungefährdete europäische Vogelarten in vorhandenen Gehölzbeständen im Eigentum des FMG

Aufstellung der allein aus Gründen des europäischen bzw. nationalen Artenschutzes und/oder dem europäischen Gebietsschutzes notwendigen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur 3. Start- und Landebahn, ohne Folgemaßnahmen.

Die nachfolgende Tabelle stellt schließlich die Maßnahmen des LBP 3. Start- und Landebahn dar, die ausschließlich als Ersatzflächen für Flächenverluste auf bereits gemeldeten Ausgleichsflächen dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Erläuterungen
Viehlaßmoos (NSG)	J-170	J-170-A-19	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen (Ersatzfläche für weitere Verluste auf gemeldeten Ausgleichsflächen)
Sempt-niederung Berglern	J-196	J-196-A-1	Neuanlage von Gehölzstrukturen (moorbirkenreicher Laubmischwald; Ersatzfläche für weitere Verluste auf gemeldeten Ausgleichsflächen)

Aufstellung der Maßnahmenflächen, die ausschließlich als Ersatz für Flächenverluste auf bereits gemeldeten Maßnahmenflächen dienen.

3.9.9.5.9.2 LBP „Gewässerneuordnung“

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP Gewässerneuordnung beinhalten die kurzfristig erfolgende Wiederherstellung der vorhabensbedingt verlorengehenden Gewässerfunktionen (vgl. nachfolgende Tabelle). Dabei wird in besonderer Weise auf die mit diesen Gewässerfunktionen verbundenen Schutzgüter Tiere und Pflanzen eingegangen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgt etwa in einem Zeitraum von 3 bis 10 Jahren. Maßnahmen, die in dieser Tabelle **fett** gekennzeichnet sind, dienen zugleich der Kohärenzsicherung. In einer weiteren Tabelle werden die allein dem europäischen Artenschutz dienenden Maßnahmen dargestellt, während die in der letzten Tabelle

dargestellten Maßnahmen ausschließlich die landschaftliche Einbindung der Gewässer-Bauwerke in die Landschaft zum Gegenstand haben.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Abfanggraben Ost, Anschluss an Vorflutgraben	J-211	J-211-A-2	Tiere	Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope, u. a. für die Zauneidechse
Abfanggraben Ost, Retentionsraum	J-211	**J-211-A-3**	Pflanzen, Tiere	Entwicklung zu extensivem Wiesengebiet mit Feuchtbiotopen und Kleingewässern
Abfanggraben Ost	J-211 J-212 J-213	J-211-A-4	Pflanzen, Tiere	Entwicklung von Magerrasen und Krautsäumen sowie Pflanzung von Hecken auf den Böschungen
Abfanggraben Ost	J-211 J-212 J-213	J-211-A-6	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Neuanlage und Entwicklung von Frisch- und Feuchtwiesen sowie von Feuchtbiotopen in der Sohle des Hochwasserbetts; Pflanzung von Silber-Weiden
Abfanggraben Ost	J-211 J-212 J-213	J-211-A-7	Pflanzen, Tiere	Neuanlage und Entwicklung von Krautsäumen bzw. Extensivgrünland auf Rest- und Zwickelflächen: Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope, u. a. für die Zauneidechse
Grundwasser-Ableitung mit Einleitung in den Vorflutgraben Nord	J-211	J-211-A-9	Tiere	Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope nach Bauende
Grundwasser-Ableitung mit Einleitung in den Vorflutgraben Nord	J-211	J-211-A-10	Tiere	Entwicklung von Magerrasen, Pflanzung von Hecken, Verlegung des Seitengrabens: Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope, u. a. für die Zauneidechse
Ableitungsgraben Nord, Anschluss an Vorflutgraben	J-211	J-211-A-12	Tiere	Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope nach Bauende
Ableitungsgraben Nord	J-211 J-214 J-215	J-211-A-13	Pflanzen, Tiere	Entwicklung von Magerrasen bzw. Extensivgrünland auf den Böschungen; Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope, u. a. für die Zauneidechse
Ableitungsgraben Nord	J-211 J-214 J-215	J-211-A-14	Pflanzen, Tiere	Neuanlage und Entwicklung von Frisch- und Feuchtwiesen sowie von Feuchtbiotopen in der Sohle des Hochwasserbetts

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Nördliche Rand-zone Flughafen	J-211 J-214 J-215	**J-211-A-15**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Neuanlage und Entwicklung von extensiven Frischwiesen, Hecken und Feldgehölzen; Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter; Wie-derherstellung bauzeitlich beein-trächtigter Biotope, u. a. für die Zauneidechse
Nördliche Rand-zone Flughafen	J-211 J-214	**J-211-A-16**	Tiere	Entwicklung von Magerrasen auf Rückbau- und Rekultivierungsflä-chen; Wiederherstellung bauzeitlich beeinträchtigter Biotope, u. a. für die Zauneidechse
Goldach	J-215	J-215-A-19	Pflanzen, Tiere	Naturnahe Verlegung der Goldach

Aufstellung der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleit-planung (Eingriffsregelung) zur Gewässerneuordnung.

Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen des LBP Gewässerneuordnung dar, die aus-schließlich dem europäischen Artenschutz dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Relevanz der Maßnahme	Erläuterungen
Nördliche Rand-zone Flughafen	J-214	J-214-A-17	Artenschutz	Umbau von bestehendem Nutz-wald in naturnahes Feldgehölz
Nördliche Rand-zone Flughafen	J-211 J-214	J-211-A-21	Artenschutz	Schaffung von Quartiermöglich-keiten für Gebäude-/ Spalten-fledermäuse an neuen Pum-penhäuschen

Aufstellung der allein aus Gründen des europ. Artenschutzes notwendigen Ausgleichs- bzw. Er-satzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur Gewässerneuordnung.

Die letzte Tabelle stellt schließlich die Maßnahmen des LBP Gewässerneuordnung dar, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der Bauwerke der Gewässerneuordnung dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Erläuterungen
Abfanggraben Ost	J-211 J-212 J-213	J-211-A-5	Neuanlage und Entwicklung von Krautsäumen auf den Seitengräben und Seitenstreifen
Nördliche Randzone Flughafen	J-214	J-214-A-18	Anlage einer Sumpf-/Flachwasserzone im Mündungsbereich Süßgraben / Mittelgraben
Randzone Flughafen	J-215	J-215-A-20	Neuanlage / Entwicklung von extensiven Frisch- und Feuchtwiesen

Aufstellung der Maßnahmen, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der Bauwerke der Gewässerneuordnung in die Landschaft dienen.

3.9.9.5.9.3 LBP „Landseitige Straßen“

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP Landseitige Straßen betreffen den durch die Neuordnung des Straßensystems bewirkten Eingriff in Natur und Landschaft. Sie dienen dem Ausgleich/Ersatz der beeinträchtigten Funktionen für die Schutzgüter Boden, Fließgewässer, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild und erfüllen ihre Kompensationsfunktion in einem Zeitraum von 10 bis 25 Jahren (im Falle der Verluste am Lohwald erst längerfristiger). Soweit diese Maßnahmen auch Kohärenzsicherungszwecke verfolgen, sind sie in der nachfolgenden Tabelle **fett** markiert. Eigenständig dargestellt sind in einer weiteren Tabelle die Maßnahmen, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der landseitigen Straßen in die Landschaft dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
St 2084 (neu), km 0+000 bis 1+600	J-221	J-221-A-1	Boden, Land-schaftsbild	Rückbau der St 2084 alt, der GVS Attaching alt sowie von Feldwegen (Entsiegelung)
St 2084 (neu), km 0+000 bis 1+600	J-221	J-221-A-3	Boden, Pflanzen, Tiere	Neuanlage von artenreichen Frisch-wiesen auf Ackerflächen
St 2084 (neu), km 0+000 bis 1+600	J-221	**J-221-E-4**	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Neugründung von Laubmischwald mit Bäumen III.Ordnung
St 2084 (neu), km 0+000 bis 1+600	J-221	J-221-A-5	Boden, Fließgewäs-ser, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Verlegung und naturnahe Neugestal-tung eines Entwässerungsgrabens; Wiederherstellung und Weiterentwick-lung von Feucht- und Frischwiesen; Pflanzung einer straßenbegleitenden Baumreihe
St 2084 (neu), km 0+000 bis 1+600	J-221	J-221-A-6	Pflanzen	Anlage eines Magerstandortes auf der entsiegelten St 2084 alt
St 2084 (neu), km 1+600 bis 4+000	J-222	J-222-A-7	Boden, Pflanzen, Landschaftsbild	Rückbau von Feldwegen (Entsiege-lung)
St 2084 (neu), km 4+000 bis 6+460	J-223	J-223-A-8	Boden, Land-schaftsbild	Rückbau eines Feldweges und der St 2084 alt (Entsiegelung)
St 2084 (neu), km 4+000 bis 6+460	J-223	J-223-A-10	Fließgewässer, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Verlegung und naturnahe Neugestal-tung eines Entwässerungsgrabens, Pflanzung einer Hecke
St 2084 (neu), km 4+000 bis 6+460	J-223	J-223-A-11	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Pflanzung von Strauchhecken und einer lockeren Baumreihe entlang der St 2084 und der ED 5; Neuanlage bzw. Entwicklung von artenreichen Frischwiesen und eines Magerstand-ortes
St 2084 (neu), km 4+000 bis 6+460	J-223	J-223-A-12	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Pflanzung von Strauchhecken; Neu-anlage, Wiederherstellung und Wei-terentwicklung von Magerstandorten

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Kompensations-funktion für das/die Schutz-gut/-güter	Erläuterungen
Kreisstraße ED 5	J-223 J-224 J-225	J-224-A-13	Boden, Land-schaftsbild	Entsiegelung der ED 5 alt; Rückbau von Feldwegen
St 2584	J-224 J-225	J-225-A-15	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Anlage von artenreichen Frischwie-sen
St 2584	J-224 J-225 J-226	J-225-A-16	Boden	Entsiegelung der St 2584 alt und von Teilen der ehemaligen Auffahrtsram-pe zur ED 5
Südring	J-225 J-226	J-226-A-18	Boden	Rückbau von Feldwegen (Entsiege-lung)
St 2584	J-224 J-225	J-225-A-20	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Anlage von artenreichen Frischwie-sen
		J-225-A-21		
St 2584 / Südring	J-224 J-225	J-225-A-22	Boden, Pflanzen, Tiere, Landschafts-bild	Anlage von artenreichen Frischwie-sen

Aufstellung der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleit-planung (Eingriffsregelung) zu den landseitigen Straßen.

Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen des LBP Landseitige Straßen dar, die aus-schließlich der landschaftlichen Einbindung der landseitigen Straßen in die Landschaft dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Erläuterungen
St 2084 (neu), km 0+000 bis 1+600	J-221	J-221-A-2	Pflanzung von Hecken auf den Böschungen
St 2084 (neu), km 4+000 bis 6+460	J-223	J-223-A-9	Pflanzung von Hecken auf den Außenböschungen; Einzelbaumpflanzung südl. Bauwerk 2084/3s; alle wei-teren Pflanzungen nur Bäume III:Ordnung
Kreisstraße ED 5	J-223 J-224 J-225	J-224-A-14	Pflanzung von Strauchhecken auf den Außenböschun-gen
St 2584	J-224 J-225 J-226	J-225-A-17	Pflanzung von vier Einzelbäumen und von Hecken auf Straßenbegleitflächen
Südring	J-226	J-226-A-19	Pflanzung von Hecken und einer Allee

Aufstellung der Maßnahmen, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der landseitigen Straßen in die Landschaft dienen.

3.9.9.5.9.4 LBP „Geländeaufschüttungen“

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen des LBP Geländeaufschüttungen werden in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Sie dienen der Kompensation der mit den Geländeaufschüttungen verbundenen Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Fließgewässer, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild. Die Maßnahmen haben einen Herstellungszeitraum von ca. 10 bis 25 Jahren. Die Maßnahmeflächen in den Schlottwiesen (Plan Nr. J-313) sind bereits hergestellt. Mit weiteren Maßnahmen, beispielsweise im Freisinger Moos (Maßnahmenpläne J-314 und J-315), kann teilweise bereits sofort begonnen werden. Soweit die Maßnahmen davon abhängig sind, dass die entsprechenden Geländeaufschüttungen hergestellt werden, werden die Maßnahmen entsprechend zeitnah durchgeführt. Soweit die Maßnahmen auch Kohärenzsicherungszwecke verfolgen, sind sie in der nachfolgenden Tabelle **fett** markiert. In einer weiteren Tabelle sind darüber hinaus die Maßnahmen dargestellt, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der Geländeaufschüttungen in die Landschaft dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maß-nahme Nr.	Kompensa-tionsfunktion für das/die Schutzgut/-güter	Erläuterungen
Aussichtshügel Attaching Süd	J-306	J-306-A-1	Boden, Pflanzen, Tiere, Land-schaftsbild	Pflanzung eines Feldgehölzes, einer Hecke und von Einzelbäumen; Neu-anlage einer artenreichen Frischwie-se
Aussichtshügel Attaching Süd	J-306	J-306-A-2	Boden, Fließge-wässer, Pflan-zen, Tiere	Neugründung von Laubmischwald; Anlage von Sukzessionsflächen mit Initialpflanzung an der Goldach
Aussichtshügel Attaching Süd	J-306	J-306-A-4	Landschaftsbild	Neuanlage einer artenreichen Frischwiese, Pflanzung von He-cken und Einzelbäumen
Abschimungswall Nr. 2, Attaching Süd	J-306	J-306-A-6	Tiere	Neuanlage einer artenreichen Frischwiese; Pflanzung von Einzel-bäumen
Gelände-aufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-9	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Pflanzung von Hecken und Einzel-bäumen auf der Geländeaufschüt-tung Nr. 7
Gelände-aufschüttungen am Knoten Ost	J-308	**J-308-A-1**	Landschaftsbild	Neugründung von Laubmischwald auf den Geländeaufschüttungen Nr. 25, Nr. 26, Nr. 29 und Nr. 30; Pflanzung von Hecken entlang von Sickermulden; Anlage von Land-schaftsrasen auf Restflächen
		J-308-A-5	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
		J-308-A-7	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	
Gelände-aufschüttungen am Knoten Ost	J-308	J-308-A-2	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Im Umfeld der Geländeaufschüt-tung Nr. 25: Pflanzung einer Strauchhecke, Anlage von Kraut-saum
Gelände-aufschüttungen am Knoten Ost	J-308	J-308-A-6	Tiere	Pflanzung von Einzelbäumen und Anlage von Krautsaum auf Zwickel-flächen
		J-308-A-9	Tiere	
Gelände-aufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	J-309-A-4	Tiere, Land-schaftsbild	Pflanzung einer Hecke und eines feuchtwaldartigen Feldgehölzes in Grabennähe; Anlage von Kraut-saum
Gelände-aufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	J-309-A-9	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Pflanzung einer Hecke entlang der Entwässerungsmulde östlich der Geländeaufschüttung Nr. 23
Gelände-aufschüttungen zwischen den Bahnen	J-311	J-311-A-8	Tiere	Anlage von extensiv genutztem Grünland

Plangebiet	Plan Nr.	Maß-nahme Nr.	Kompensa-tionsfunktion für das/die Schutzgut/-güter	Erläuterungen
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-5	Pflanzen	Anlage einer artenreichen Frischwiese mit einzelnen Baum- und Strauchgruppen nördlich des Abschirmungswalles Nr. 32
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-10	Fließgewässer, Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Pflanzung von Strauchgruppen und Einzelbäumen, Anlage einer Hochstaudenflur am Ufer eines Grabens
Schlottwiesen	J-313	J-313-E-1	Pflanzen, Tiere	Weiterentwicklung von Feuchtwiesen
Freisinger Moos/ Giggenhausener Moos	J-314	J-314-E-1	Tiere	Umgestaltung eines Grabens, Umwandlung von Intensivgrünland in artenreiche Feuchtwiesen
Freisinger Moos/ Giggenhausener Moos	J-314	J-314-E-2	Tiere	Umwandlung und Weiterentwicklung von Feuchtwiesen
		J-314-E-3	Tiere	
Freisinger Moos/ Giggenhausener Moos	J-314	**J-314-E-5**	Tiere	Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen (Feuchtwiesen, extensive Ackernutzung)
Freisinger Moos – Hohenbachern	J-315	J-315-E-1	Tiere	Umwandlung und Weiterentwicklung von Feuchtwiesen
		J-315-E-2	Tiere	
Zengermoos	J-316	J-316-E-1	Pflanzen, Tiere	Umwandlung in Lohwald und Magerwiesen
Langenpreising	J-317	J-317-E-1	Tiere	Weiterentwicklung von Feucht- und Frischwiesen
		J-317-E-2	Tiere	

Aufstellung der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Eingriffsregelung) zu den Geländeaufschüttungen.

Die folgende Tabelle stellt die Maßnahmen des LBP Geländeaufschüttungen dar, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der Geländeaufschüttungen in die Landschaft dienen.

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Erläuterungen
Aussichtshügel Attaching Süd, Parkplatz	J-306	J-306-A-3	Pflanzung von Einzelbäumen als Begleitgrün am Parkplatz
Aussichtshügel Attaching Süd	J-306	J-306-A-5	Anlage von Landschaftsrasen und Schotterrasen auf dem Aussichtshügel
Abschirmungswall Nr. 2, Attaching Süd	J-306	J-306-A-7	Anlage von Landschaftsrasen auf dem Abschirmungswall Attaching Süd Nr. 2
Geländeaufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-1 J-307-A-2 J-307-A-4	Anlage von Landschaftsrasen und/oder Schotterrasen auf den Abschirmungswällen Attaching Ost Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5
Geländeaufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-3	Anlage von Krautsaum und extensiv genutztem Grünland um die Abschirmungswälle Nr. 3 und 4; Pflanzung von Bäumen
Geländeaufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-5	Neugründung von Laubmischwald auf der Geländeaufschüttung Nr. 9; Anlage von Krautsaum auf Restflächen
Geländeaufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-6 J-307-A-8 J-307-A-10	Anlage von extensiv genutztem Grünland auf den Geländeaufschüttungen Nr. 6, Nr. 7 und Nr. 8
Geländeaufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-7	Pflanzung einer Hecke am Fuß der Geländeaufschüttung Nr. 8
Geländeaufschüttungen Attaching Ost	J-307	J-307-A-11	Pflanzung einer Allee entlang der Staatsstraße St 2084 neu
Geländeaufschüttungen am Knoten Ost	J-308	J-308-A-3	Pflanzung von Einzelbäumen zur Ergänzung der Allee entlang der St 2584
Geländeaufschüttungen am Knoten Ost	J-308	**J-308-A-4**	Neugründung von Laubmischwald auf den Geländeaufschüttungen Nr. 25, Nr. 26, Nr. 29 und Nr. 30; Pflanzung von Hecken entlang von Sickermulden; Anlage von Landschaftsrasen auf Restflächen
Geländeaufschüttungen am Knoten Ost	J-308	J-308-A-8	Pflanzung von Einzelbäumen und Anlage von Krautsaum auf Zwickelflächen

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Erläuterungen
Geländeaufschüttungen am Knoten Ost	J-308	J-308-A-10 J-308-A-11	Anlage von extensiv genutztem Grünland auf den Geländeaufschüttungen Nr. 27 und Nr. 28
Geländeaufschüttungen am Knoten Ost	J-308	J-308-A-12	Anlage von Landschaftsrasen auf Restflächen
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	**J-309-A-1** **J-309-A-3**	Strauchpflanzungen auf den Geländeaufschüttungen Nr. 19 und Nr. 21; Anlage von Krautsaum auf Restflächen
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	J-309-A-2	Anlage von extensiv genutztem Grünland auf der Geländeaufschüttung Nr. 20 und auf Restflächen
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	J-309-A-5	Pflanzung eines Feldgehölzes und einer sowie Anlage von extensiv genutztem Grünland und Krautsaum auf der Geländeaufschüttung Nr. 22
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	**J-309-A-7**	Anlage eines Feldgehölzes, von extensiv genutztem Grünland und von Krautsaum auf der Geländeaufschüttung Nr. 23
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	J-309-A-6 J-309-A-8 J-309-A-11 J-309-A-12	Pflanzung von Einzelbäumen II. oder III. Ordnung (max. zulässige Höhe von 20 Meter) zum Aufbau von Alleen entlang der St 2084 und der Kreisstraße ED 5
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-309	J-309-A-10	Pflanzung eines Feldgehölzes und von Hecken sowie Anlage von extensiv genutztem Grünland auf der Geländeaufschüttung Nr. 24
Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost	J-310	J-310-A-1	Neugründung von Laubmischwald auf der Geländeaufschüttung Nr. 31
Geländeaufschüttungen zwischen den Bahnen	J-311	J-311-A-1 J-311-A-2 J-311-A-3 J-311-A-4 J-311-A-5 J-311-A-6 J-311-A-7 J-311-A-9	Anlage von extensiv genutztem Grünland

Plangebiet	Plan Nr.	Maßnahme Nr.	Erläuterungen
Geländeaufschüttungen zwischen den Bahnen	J-311	J-311-A-10	Begrünung des Sichtschutzwalles südlich der St 2084 (neu) durch Ansaat von Landschaftsrasen
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-1	Pflanzung von Einzelbäumen entlang der „Alten Ludwigstraße“, Anlage von Krautsäumen
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-2	Pflanzung von Einzelbäumen und Strauchgruppen entlang eines bestehenden Grabens bei Abschirmungswall Nr. 34
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-3	Neugründung von Laubmischwald südlich des Abschirmungswalles Nr. 33
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-4	Pflanzung eines Feldgehölzes südlich des Abschirmungswalles Nr. 32
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	J-312	J-312-A-6 J-312-A-7 J-312-A-8 J-312-A-9	Anlage von Landschaftsrasen und/oder Schotterrasen auf den Abschirmungswällen Nr. 32 bis Nr. 35

Aufstellung der Maßnahmen, die ausschließlich der landschaftlichen Einbindung der Geländeaufschüttungen in die Landschaft dienen.

3.9.9.5.9.5 Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Die oben tabellarisch aufgeführten Maßnahmen der LBP 3. Start- und Landebahn, Gewässerneuordnung, Landseitige Straßen sowie Geländeaufschüttungen haben die nachfolgend beschriebenen Kompensationsfunktionen für die erheblichen Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes:

3.9.9.5.9.5.1 Schutzgut Boden

Durch Flächenversiegelung bewirkte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden sind nur durch die Rekultivierung beeinträchtigter Böden oder durch Entsiegelungen als Rückbaumaßnahmen bisher befestigter Flächen zu Grünflächen ausgleichbar (vgl. „Das Schutzgut Boden in der Planung. Bewertung natürlicher Bodenfunktionen und Umsetzung in Planungs- und Genehmigungsverfahren“, Bayer. Geologisches Landesamt und Bayer. Landesamt für Umweltschutz, Augsburg, 2003 Kap. I.6). Durch die Beseitigung der befestigten Deckschichten ist eine Wiederherstellung der Bodenfunktionen (Lebensraumfunktion, Speicher-, Filter- und Pufferfunktion) möglich. Diese Maßnahmen werden kurzfristig wirksam. Folgende Maßnahmen haben Ausgleichsfunktion für das Schutzgut Boden: J-160-E-18, J-221-A-1, J-222-A-7, J-223-A-8, J-224-A-13, J-225-A-16, J-226-A-18.

Extensivierungen von Bodennutzungen bewirken hingegen nur eine Aufwertung der allgemeinen Bodenfunktionen und sind daher als Ersatzmaßnahmen einzustufen. Ersatzmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden umfassen die Verbesserung vorhandener oder die Wiederherstellung verlorengegangener Bodenfunktionen, die Reduzierung von Belastungen und Beeinträchtigungen von Böden, die Anpassung der Bodennutzung, die Standort- und Biotopentwicklung, auch durch Abtrag nährstoffbelasteter Böden, Wiedervernässungsmaßnahmen, Wasserrückhaltemaßnahmen (Grabenaufweitungen, Geländespeicher), Nutzungsextensivierungen und Nutzungsaufgaben. Diese Maßnahmen benötigen unterschiedliche Zeiträume bis zum Eintritt ihrer funktionellen Wirksamkeit, in der Regel wird dies Zeiträume von ca. 10 bis 25 Jahren erfordern. Folgende Maßnahmen haben Ersatzfunktion für das Schutzgut Boden: J-160-E-1, J-160-E-2, J-160-E-3, J-160-E-4, J-160-E-5, J-160-E-6, J-160-E-7, J-160-E-8, J-160-E-9, J-160-E-10, J-160-E-11, J-160-E-12, J-160-E-13, J-160-E-14, J-160-E-15, J-160-E-16, J-160-E-17, J-160-E-19, J-161-E-4, J-161-E-6, J-161-E-7, J-161-E-8, J-162-E-1, J-163-E-1, J-163-E-2, J-163-E-3, J-164-A-1, J-164-A-2, J-164-A-3, J-164-A-4, J-164-A-5, J-164-A-6, J-164-A-7, J-164-A-8, J-164-A-9, J-164-A-10, J-164-E-11, J-164-A-12, J-164-E-13, J-164-A-14, J-164-A-15, J-164-A-16, J-164-A-17, J-164-A-18, J-165-A-1, J-165-A-2, J-165-A-3, J-165-A-4, J-165-A-5, J-165-A-6, J-165-E-7, J-165-A-8, J-165-E-9, J-165-E-10, J-166-A-1, J-166-E-2, J-167-E-1, J-167-E-2, J-168-E-1, J-168-A-2, J-168-A-3, J-168-A-4, J-168-A-5, J-168-A-6, J-168-A-7, J-168-A-8, J-168-E-10, J-168-A-11, J-168-E-12, J-169-A-1, J-169-E-2, J-169-A-3, J-169-E-5, J-169-E-6, J-169-A-7, J-169-E-8, J-169-E-9, J-169-E-10, J-169-E-11, J-169-E-12, J-169-E-13, J-170-A-1, J-170-E-2, J-170-E-3, J-170-E-4, J-170-E-5, J-170-A-6, J-170-A-7, J-170-E-8, J-170-E-9, J-170-E-10, J-170-E-11, J-170-E-12, J-170-E-13, J-170-E-14, J-170-E-15, J-170-E-16, J-170-E-17, J-170-E-18, J-172-E-2, J-173-A-1, J-173-A-2, J-173-A-4, J-173-A-5, J-173-A-6, J-173-E-7, J-174-E-1, J-174-E-2, J-174-E-3, J-175-E-1, J-175-E-2, J-175-E-3, J-175-E-4, J-175-E-5, J-175-E-6, J-176-E-1, J-176-E-2, J-176-E-3, J-176-E-4, J-176-E-5, J-176-E-6, J-176-E-7, J-177-E-1, J-177-E-2, J-178-E-1, J-178-E-2, J-178-E-4, J-178-E-5, J-179-E-1, J-179-E-2, J-179-E-3, J-179-E-4, J-179-E-5, J-179-E-6, J-179-E-7, J-179-E-14, J-180-E-1, J-180-E-2, J-181-E-3, J-181-E-4, J-181-E-5, J-182-A-1, J-182-A-2, J-182-A-3, J-182-A-4, J-182-A-5, J-182-E-7, J-183-E-1, J-183-E-2, J-185-A-1, J-185-A-2, J-186-E-1, J-186-E-2, J-186-E-3, J-186-E-4, J-186-E-6, J-186-E-7, J-186-E-8, J-186-E-9, J-186-E-10, J-186-E-11, J-186-E-13, J-186-E-14, J-186-E-15, J-186-E-16, J-186-E-17, J-186-E-18, J-186-E-19, J-186-E-20, J-187-E-1, J-187-E-2, J-187-E-3, J-187-E-4, J-187-E-5, J-187-E-6, J-187-E-7, J-187-E-8, J-187-E-9, J-187-E-10, J-187-E-11, J-187-E-12, J-187-E-14, J-187-E-15, J-188-E-1, J-188-E-2, J-188-E-3, J-188-E-4, J-188-E-5, J-188-E-6, J-188-E-7, J-188-E-8, J-188-E-9, J-188-E-10, J-188-E-12, J-188-E-13, J-188-E-14, J-188-E-15, J-188-E-16, J-188-E-17,

J-188-E-18, J-188-E-19, J-188-E-20, J-188-E-21, J-188-E-22, J-188-E-23, J-189-E-1, J-189-E-2, J-189-E-3, J-189-E-8, J-189-E-9, J-189-E-10, J-189-E-11, J-189-E-12, J-189-E-13, J-190-E-1, J-190-E-2, J-190-E-3, J-193-E-1, J-193-E-2, J-195-E-1, J-195-E-2, J-211-A-15, J-221-A-3, J-221-E-4, J-221-A-5, J-223-A-11, J-225-A-15, J-225-A-20, J-225-A-21, J-225-A-22, J-306-A-1, J-306-A-2.

Das aus der Grundwasserabsenkung resultierende zusätzliche Kompensationserfordernis von 4,30 ha ist durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen abgedeckt. In den Antragsunterlagen der FMG auf dem Stand der zweiten Auslegung waren die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung auf das Schutzgut Boden außerhalb des Flughafenzaunes nicht in der Bilanz berücksichtigt. Der Umfang der dadurch erheblich beeinträchtigten Bodenflächen liegt bei 12,69 ha. Dies ergibt nach dem gewählten Kompensationsmodell einen (gegenüber dem Stand der zweiten Auslegung) zusätzlichen Kompensationsbedarf von 4,30 ha. Damit entsteht ein gesamter vorhabensbedingter Kompensationsbedarf für das Schutzgut Boden von 739,36 ha. Dem stehen die bisher (Stand der zweiten Auslegung) angerechneten Maßnahmeflächen für das Schutzgut Boden im Umfang von 736,21 ha gegenüber. Hier hat eine Überprüfung der planfestgestellten Maßnahmen ergeben, dass die planfestgestellten Maßnahmen J-193-E-2 und die bereits Anfang der 90er-Jahre durchgeführten Maßnahmen J-180-E-1 die erforderliche Kompensationswirkung von 4,30 ha für das Schutzgut Boden haben und lediglich nicht bilanziert worden waren. Der bisher ackerbaulich sehr intensiv genutzte Anteil der Maßnahmenflächen von 1,57 ha wird von J-193-E-2 in Extensivgrünland umgewandelt; dadurch entfallen die das Schutzgut Boden belastenden Bewirtschaftungsgänge einer intensiven ackerbaulichen Nutzung. Der ackerbaulich sehr intensiv genutzte Anteil der Maßnahmenflächen J-180-E-1 von 1,62 ha wird in ein Feldgehölz, durch Pflanzung, umgewandelt. Dadurch entfallen die das Schutzgut Boden belastenden Bewirtschaftungsgänge einer intensiven ackerbaulichen Nutzung. Der Anteil beider Maßnahmenflächen hat Ersatzfunktion, indem Bodenfunktionen in gleichwertiger Weise wiederhergestellt werden. Damit erhöht sich die anrechenbare Fläche beim Schutzgut Boden auf 736,21 ha + 1,57 ha + 1,62 ha = 739,40 ha. Der Kompensationsbedarf von 739,36 ha ist nach all dem erfüllt.

3.9.9.5.9.5.2 Schutzgut Wasser

Die vorgesehenen naturnahen Ausbaumaßnahmen bewirken eine gleichartige Kompensation. Die beeinträchtigten Funktionen und Werte können ohne nennenswerte Zeitverzögerung hergestellt werden. Bezogen auf das Schutzgut (Fließ-)-Gewässer haben nachfol-

gend aufgeführte Maßnahmen Ausgleichsfunktion: J-164-A-2, J-185-A-1, J-221-A-5, J-223-A-10, J-306-A-2, J-312-A-10. Zusätzliche Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig.

3.9.9.5.9.5.3 Schutzgut (Lebensräume von) Pflanzen

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen sind ausgeglichen, wenn gleiche oder ähnliche Zustände bzw. Funktionsausprägungen wieder hergestellt werden. Dies ist in der Regel bei Herstellung gleicher oder ähnlicher Elemente (Biotoptypen) der Fall, die gleichartige Funktionen erfüllen. Nach gängigen Konventionen (vgl. „Vorschläge zur bundeseinheitlichen Anwendung der Eingriffsregelung“, Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung [LANA], 1996, S. 79) kann von einer Ausgleichbarkeit unter zeitlichen Gesichtspunkten dann ausgegangen werden, wenn sich die Funktionen, die durch einen Eingriff erheblich beeinträchtigt werden, innerhalb eines Zeitraumes von 25 Jahren wieder zur vollen Vor-Eingriffs-Qualität entwickeln lassen. Dies ist in der Rechtsprechung anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, juris RdNr. 52). Ausgleichsmaßnahmen sind also mit Blick auf Biotoptypen möglich, deren Regenerierbarkeit in überschaubaren Zeiträumen wahrscheinlich ist. Dies sind hier die Offenlandlebensräume, sofern die standörtlichen Voraussetzungen gegeben sind. Durch folgende Maßnahmen können die beeinträchtigten Funktionen zeitnah wiederhergestellt und die Verluste durch Biotopneuanlagen gleichartig ausgeglichen werden: J-164-A-2, J-165-A-1, J-165-A-3, J-165-A-8, J-165-E-10, J-167-E-1, J-167-E-2, J-168-A-2, J-168-A-7, J-168-A-11, J-169-E-2, J-169-A-7, J-169-E-10, J-169-E-11, J-169-E-12, J-169-E-13, J-170-A-1, J-170-E-3, J-170-E-5, J-170-A-6, J-170-E-8, J-170-E-9, J-170-E-14, J-170-E-15, J-170-E-17, J-170-E-18, J-172-E-1, J-172-E-2, J-173-A-1, J-173-A-2, J-173-A-4, J-173-A-6, J-176-E-2, J-182-A-1, J-182-A-2, J-182-A-3, J-182-A-4, J-182-A-5, J-182-E-7, J-185-A-1, J-185-A-2, J-186-E-8, J-187-E-1, J-187-E-5, J-187-E-11, J-188-E-1, J-188-E-2, J-188-E-4, J-188-E-5, J-188-E-9, J-188-E-12, J-188-E-14, J-188-E-15, J-188-E-16, J-188-E-17, J-188-E-20, J-188-E-21, J-188-E-22, J-188-E-23, J-189-E-8, J-193-E-2, J-211-A-3, J-211-A-4, J-211-A-6, J-211-A-7, J-211-A-13, J-211-A-14, J-211-A-15, J-215-A-19, J-221-A-3, J-221-A-5, J-221-A-6, J-222-A-7, J-223-A-10, J-223-A-11, J-223-A-12, J-225-A-15, J-225-A-20, J-225-A-21, J-225-A-22, J-306-A-1, J-306-A-2, J-309-A-9, J-312-A-5, J-312-A-10.

Hinzu kommt die Maßnahme J-168-A-9 als artspezifische Kompensationsmaßnahme zugunsten der Sumpfgladiole.

Verluste von Gehölzbiotopen mit langer Standorttradition sind hingegen in der Regel nicht ausgleichbar, da sie nur schwer bzw. in langen Zeiträumen regenerierbar sind. Ersatz-

funktion haben die Maßnahmen: J-160-E-7, J-160-E-8, J-160-E-9, J-160-E-18, J-160-E-19, J-161-E-4, J-161-E-6, J-161-E-7, J-163-E-1, J-163-E-2, J-163-E-3, J-173-E-7, J-178-E-2, J-186-E-12, J-186-E-20, J-188-E-18, J-195-E-1, J-195-E-2, J-221-E-4, J-307-A-9, J-308-A-2, J-308-A-5, J-308-A-7, J-313-E-1, J-316-E-1.

3.9.9.5.9.5.4 Schutzgut (Lebensräume von) Tieren

Die Lebensräume für die betroffenen Arten und Artengruppen können mit Ausnahme älterer Gehölzbestände in ihren Habitatfunktionen gleichartig und ohne nennenswerte zeitliche Verzögerung wiederhergestellt werden. Es werden keine unersetzbaren Biotope zerstört. Betroffen sind weit überwiegend intensiv landwirtschaftlich und ackerbaulich genutzte Gebiete. Bei den in Anspruch genommenen sonstigen Lebensräumen handelt es sich um anthropogene Sekundärstandorte, die zum Großteil in der Folge der Errichtung des bestehenden Verkehrsflughafens München um 1990 herum entstanden sind. Betroffen sind die Biotope und Grünelemente der damals gebauten und eingerichteten Flughafenrandzone (Vorflutgraben Nord, Ableitungsgraben Nord, nördliche Randzone, östliche Randzone, Abfanggraben Ost). Die positive Entwicklung dieser nur etwa zwei Jahrzehnte alten Sekundärbiotope belegt die Kompensierbarkeit der Eingriffe unter den im Raum gegebenen Standortbedingungen in planungsrelevanten Zeiträumen von 20 bis 25 Jahren. Die verlorengegangenen bzw. beeinträchtigten Funktionen sind somit ausgleichbar. Als Ausgleichsraum kommt neben dem nördlichen Erdinger Moos auch das Freisinger Moos in Frage. Dieses liegt ebenfalls in der naturräumlichen Untereinheit 051-A Münchner Ebene, getrennt vom Erdinger Moos durch die Isarauen als Untereinheit 051-C. Zwischen diesen beiden ehemaligen Niedermooren bestehen vielfältige Wechsel- und Funktionsbeziehungen, in erster Linie liegt bei den hier vorrangig betroffenen Wiesenbrüterpopulationen ein breite Übereinstimmung in der Wiesen-und Sumpfvogelgemeinschaft vor. Nämliches gilt für östlich an das Vogelschutzgebiet anschließende Gebiete wie das Wiesenbrütergebiet Langenpreising oder auch südlich des Vogelschutzgebietes gelegene Teilflächen des Erdinger Mooses, wie die Notzinger Wiesen. Folgende Maßnahmen haben Ausgleichsfunktion für das Schutzgut Tiere: FK-A-1, J-160-E-1, J-160-E-2, J-160-E-3, J-160-E-4, J-160-E-5, J-160-E-6, J-160-E-7, J-160-E-8, J-160-E-9, J-160-E-10, J-160-E-11, J-160-E-13, J-160-E-14, J-160-E-15, J-160-E-16, J-160-E-17, J-160-E-18, J-160-E-19, J-161-E-4, J-161-E-6, J-163-E-1, J-163-E-2, J-164-A-1, J-164-A-2, J-164-A-3, J-164-A-4, J-164-A-5, J-164-A-6, J-164-A-7, J-164-A-8, J-164-A-9, J-164-A-10, J-164-E-11, J-164-A-12, J-164-E-13, J-164-A-14, J-164-A-15, J-164-A-16, J-164-A-17, J-164-A-18, J-165-A-1, J-165-A-2, J-165-A-3, J-165-A-4, J-165-A-5, J-165-A-6, J-165-A-8, J-166-A-1, J-166-E-2, J-167-E-1, J-167-E-2, J-168-A-2, J-168-A-3, J-168-A-4, J-168-A-5,

J-168-A-6, J-168-A-7, J-168-A-8, J-168-E-10, J-168-A-11, J-168-E-12, J-169-A-1, J-169-E-2, J-169-A-3, J-169-A-4, J-169-E-5, J-169-E-6, J-169-A-7, J-169-E-10, J-169-E-11, J-169-E-12, J-170-A-1, J-170-E-5, J-170-A-6, J-170-A-7, J-170-E-13, J-170-E-14, J-170-E-15, J-170-E-17, J-170-E-18, J-172-E-1, J-172-E-2, J-173-A-1, J-173-A-2, J-173-A-4, J-173-A-6, J-182-A-1, J-182-A-2, J-182-A-3, J-182-A-4, J-182-A-5, J-185-A-1, J-185-A-2, J-186-E-8, J-186-E-10, J-186-E-13, J-186-E-14, J-186-E-18, J-187-E-1, J-187-E-4, J-187-E-5, J-187-E-6, J-187-E-9, J-187-E-11, J-193-E-1, J-211-A-2, J-211-A-3, J-211-A-4, J-211-A-6, J-211-A-7, J-211-A-9, J-211-A-10, J-211-A-12, J-211-A-13, J-211-A-14, J-211-A-15, J-211-A-16, J-215-A-19, J-221-A-3, J-221-A-5, J-223-A-10, J-223-A-11, J-223-A-12, J-225-A-15, J-225-A-20, J-225-A-21, J-225-A-22, J-306-A-1, J-306-A-2, J-306-A-6, J-308-A-6, J-308-A-9, J-309-A-9, J-311-A-8, J-312-A-10, J-313-E-1, J-314-E-1, J-314-E-2, J-314-E-3, J-314-E-5, J-315-E-1, J-315-E-2.

Zusätzlich erfolgen artspezifische Kompensationsmaßnahmen zugunsten von Tierarten im Zuge der Maßnahmen FK-A-2, N-A-1, J-166-A-3, J-166-A-4, J-168-A-9, J-168-A-15, J-179-A-15, J-179-A-16, J-188-A-24, J-188-A-25, J-193-A-3, J-211-A-21.

Ersatzfunktion haben die Maßnahmen: J-165-E-7, J-165-E-9, J-168-E-1, J-168-E-13, J-168-E-14, J-170-A-19, J-173-E-7, J-175-E-2, J-175-E-3, J-175-E-4, J-175-E-5, J-175-E-6, J-176-E-5, J-176-E-6, J-176-E-7, J-178-E-3, J-186-E-1, J-186-E-2, J-186-E-3, J-186-E-4, J-186-E-6, J-186-E-7, J-186-E-9, J-186-E-11, J-186-E-15, J-186-E-16, J-186-E-17, J-186-E-19, J-187-E-2, J-187-E-3, J-187-E-7, J-187-E-8, J-187-E-10, J-187-E-12, J-187-E-14, J-187-E-15, J-195-E-1, J-195-E-2, J-196-A-1, J-221-E-4, J-307-A-9, J-308-A-2, J-308-A-5, J-308-A-7, J-309-A-4, J-316-E-1, J-317-E-1, J-317-E-2.

3.9.9.5.9.6 Landschaftsbild

Neben den oben bereits aufgeführten Maßnahmen zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes erfolgt die landschaftsgerechte Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes im unmittelbar vom Vorhaben betroffenen Landschaftsausschnitt durch vorhabennahe landschaftspflegerische Maßnahmen in der Flughafenrandzone (Zone II). Auf die oben dargestellten tabellarischen Auflistungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen aus den einzelnen landschaftspflegerischen Begleitplänen, die auch die Kompensationsfunktionen der Einzelmaßnahmen für das Schutzgut Landschaft enthalten, wird verwiesen. Weiter wird auf den Plan „Landschaftsgestaltung Flughafenrandzone, Übersichtlageplan J-135“ vom 20.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, Index 01 verwiesen. Darauf wird Bezug genommen. Die planfestgestellten

Maßnahmen folgen dem naturschutzfachlichen Leitbild für das nördliche Erdinger Moos bzw. für das Freisinger Moos, wie es im ABSP für die beiden Landkreise niedergelegt ist.

Die Umwandlung bzw. Weiterentwicklung von (bisher landwirtschaftlich genutzten) Offenlandflächen ist kurzfristig und ohne zeitliche Verzögerung möglich. Ebenso werden die Gehölzneupflanzungen in der Flughafenrandzone zeitnah ihre optischen Positivwirkungen entfalten. Somit ist eine gleichartige Kompensation der durch die Flächenverluste beeinträchtigen Funktionen möglich. Bezogen auf das Schutzgut Landschaftsbild haben nachfolgend aufgeführte Maßnahmen Ausgleichsfunktion: J-164-A-1, J-164-E-11, J-164-A-12, J-164-E-13, J-164-A-16, J-164-A-17, J-164-A-18, J-165-A-2, J-166-E-2, J-168-A-2, J-168-A-3, J-168-A-5, J-168-A-6, J-168-A-7, J-168-A-8, J-168-A-11, J-168-E-12, J-169-E-2, J-169-E-5, J-169-E-6, J-169-A-7, J-169-E-8, J-169-E-9, J-169-E-10, J-169-E-11, J-169-E-12, J-169-E-13, J-170-A-1, J-170-E-4, J-170-E-5, J-170-A-6, J-170-E-14, J-170-E-15, J-170-E-17, J-170-E-18, J-172-E-1, J-172-E-2, J-173-A-1, J-173-A-2, J-173-A-4, J-173-A-6, J-182-A-1, J-182-A-2, J-182-A-3, J-182-A-4, J-182-A-5, J-185-A-1, J-185-A-2, J-186-E-8, J-187-E-1, J-187-E-5, J-187-E-11, J-188-E-1, J-188-E-2, J-188-E-4, J-188-E-5, J-188-E-9, J-188-E-12, J-188-E-14, J-188-E-15, J-188-E-16, J-188-E-17, J-188-E-20, J-188-E-21, J-188-E-22, J-188-E-23, J-189-E-8, J-211-A-6, J-211-A-15, J-221-A-1, J-221-A-5, J-222-A-7, J-223-A-8, J-223-A-10, J-223-A-11, J-223-A-12, J-224-A-13, J-225-A-15, J-225-A-20, J-225-A-21, J-225-A-22, J-306-A-1, J-306-A-4, J-309-A-4, J-309-A-9, J-312-A-10. Mit diesen Maßnahmen werden vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet wird. Dem Ausgleich steht nicht entgegen, dass eine Veränderung des Landschaftsbildes optisch wahrnehmbar bleibt. In dem betroffenen Landschaftsraum wird ein Zustand erzielt, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Funktionen des optischen Beziehungsgefüges den vorherigen Zustand in weitestgehender Näherung durch landschaftsgerechte Neugestaltung fortführt. Es besteht ein funktionaler Zusammenhang in der Art, dass die Ausgleichsmaßnahmen im Landschaftsraum des Eingriffsortes zu liegen kommen und sich dort noch auswirken, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten, nämlich im Landschaftsraum nördliches Erdinger Moos.

Bezogen auf das Schutzgut Landschaftsbild haben nachfolgend aufgeführte Maßnahmen Ersatzfunktion: J-160-E-7, J-160-E-8, J-160-E-9, J-160-E-18, J-160-E-19, J-161-E-4, J-161-E-6, J-161-E-7, J-163-E-1, J-163-E-2, J-163-E-3, J-165-E-7, J-165-E-9, J-168-E-1, J-173-E-7, J-188-E-18, J-195-E-1, J-195-E-2, J-221-E-4, J-307-A-9, J-308-A-1, J-308-A-2, J-308-A-5, J-308-A-7. Auch diese Maßnahmen führen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Hinzu kommen eine Vielzahl von zusätzlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Ansaaten sowie Gehölzpflanzungen) zur landschaftlichen Einbindung der Anlagen der Gewässerneuordnung, der neu gebauten landseitigen Straßen sowie der Bauwerke der Geländeaufschüttungen in die Landschaft (vgl. die obigen Tabellen).

3.9.9.5.9.7 Einwendungen

Soweit das Landratsamt Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 4 f.) eine Nachbesserung der Kompensationsmaßnahmen fordert, war dem nicht zu folgen. Soweit unvermeidbare Eingriffe nicht ausgeglichen werden können, führt dies erst dann zum Untersagungstatbestand, wenn sie auch nicht in angemessener Frist zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen, § 15 Abs. 5 BNatSchG. Der landschaftspflegerischen Begleitplanung liegen detaillierte Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierungen auf der Grundlage der beschriebenen, mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Methodik vor. Der flächenmäßige Umfang der vorgesehenen naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bemisst sich ebenfalls nach der oben genannten Methodik. Im Ergebnis können sämtliche unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollumfänglich durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden.

Soweit das Landratsamt Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000022, S. 21) weiter vorträgt, dass bei der Bemessung des Kompensationsumfanges die Inanspruchnahme durch die infrastrukturellen Folgemaßnahmen nicht ausreichend konkret analysiert und berücksichtigt wurde, wird dieser Einwand ebenfalls zurückgewiesen. Die landschaftspflegerische Begleitplanung enthält – in gebotener Weise und in gleicher Bearbeitungs- und Darstellungstiefe wie bei der unmittelbaren Vorhabensfläche – die notwendige Konfliktanalyse bezüglich der beantragten und planfestgestellten Folgemaßnahmen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 71 ff., 74) wendet ein, dass mit der Kompensation des Verlustes von nur knapp 1.600 m Fließgewässern nur etwas mehr als 1/10 des gesamten Fließgewässerverlustes erfasst würde. Dem folgt das Luftamt nicht. Insgesamt gehen durch Überbauung rund 14 km Fließgewässerabschnitte verloren, demgegenüber steht eine Neuanlage von Fließgewässerabschnitten im Rahmen der Gewässerneuordnung im Umfang von rd. 11,7 km. Bei der Gegenüberstellung von

Verlusten und neu hergestellten Gewässerstrecken wird die jeweilige Qualität und Empfindlichkeit der Gewässer für das Schutzgut Wasser, hier nicht für andere Schutzgüter, entsprechend berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Eingriffsempfindlichkeit und der zu erwartenden Wertstufen neuer Gewässer ergibt die Gesamtbilanz unter Einbeziehung der Verluste und Wiederherstellung von Fließgewässerabschnitten einen effektiven Verlust von ca. 2,3 km Gewässerlänge. Kompensationsbedürftig – bezogen auf das Schutzgut Wasser – sind hiervon rund 1,6 km Gewässerstrecken, die verloren gehen. Dabei ergeben sich als erhebliche Eingriffswirkungen hohe Funktionsminderungen mit rund 800 m Gewässerverlust sowie mittlere Funktionsminderungen mit rund 780 m (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 11, Schutzgut Wasser“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 11 - 97 f., Tab. 11.2-11, Tab. 11.2-12). Die erheblichen Beeinträchtigungen beim Schutzgut Wasser werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen in der gebotenen Weise ausgeglichen bzw. in sonstiger Weise kompensiert. Die Verluste von Fließgewässern mit sehr geringem Wert bzw. sehr geringer Eingriffsempfindlichkeit (Wertstufe 1) bedeuten eine geringe Funktionsminderung (Stufe 2) beim Schutzgut Wasser. Dies stellt zwar auch eine Auswirkung des Vorhabens dar, diese ist aber nicht als erheblich nachteilig für das Schutzgut Wasser anzusehen und löst somit keinen Kompensationsbedarf aus. Die fachliche Bewertung von Gewässerabschnitten – allein mit Blick auf das Schutzgut Wasser – erfolgt nach den Merkmalen physisches Gerinne, Wassermenge, chemischer Zustand usw. Dass bestimmte Gewässer gering bewertet werden, liegt daran, dass sie beispielsweise kein Wasser mehr (oder nur zeitweise) führen oder ansonsten für das Schutzgut Wasser an sich weitgehend unbedeutend sind. Soweit eine solche ehemalige Grabenstruktur oder ein naturfernes Gerinne für das Schutzgut Pflanzen oder Tiere einen Wert haben kann, wurde das bei der Bemessung der Kompensation für dieses Schutzgut berücksichtigt.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 110) behauptet, der Eingriff in das Grundwasser mit einer hochspezialisierten Fauna sei überhaupt nicht in die Ausgleichsmaßnahmenbilanz einbezogen, trifft dies nicht zu. Die Vorgehensweise, dem Lebensraum Grundwasser mit seiner spezifischen Biozönose durch kritische Betrachtung der Grundwasserverhältnisse und seiner stofflichen Beschaffenheit Rechnung zu tragen (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 4, Generelle Methodik und Untersuchungsrahmen“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen, S. 19), ist zielführend. Die Kenntnisse zu Taxonomie, Verbreitung, Syn- und Autökologie wie auch zur Empfindlichkeit gegenüber den verschiedenen mögli-

chen Stressoren bei den Arten und Gemeinschaften der Stygofauna (Meio- und Makrofauna) sind derart unzureichend, dass entsprechende Untersuchungen im angemahnten Sinne nicht interpretierbar wären. Beispielsweise konnte A. Fuchs bei einer breit angelegten Beprobung Baden-Württembergs noch aktuell allein vier Arten auffinden, die mutmaßlich bislang unbeschrieben sind, davon repräsentiert eine Art den Erstfund einer ganzen Krebsfamilie nördlich der Alpen (Diss. Universität Koblenz-Landau, 2007). Bei diesem allgemeinen Kenntnisstand wäre eine Bewertung etwaig vorgefundener Bestände aus der Sicht des Artenschutzes nicht möglich, eine Wirkungsanalyse spekulativ und mögliche Ausgleichsmaßnahmen nicht formulierbar.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 111) die sachgerechte Ermittlung und Anwendung der jeweiligen Kompensationsfaktoren anzweifelt, ist dieses Vorbringen – abgesehen von seiner fehlenden Konkretisierung – nicht geeignet, Zweifel an den fachgutachterlichen Vorgaben zu wecken. Die herangezogenen Kompensationsmodelle „Oberste Baubehörde/Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993“ sowie „Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Eingriffsregelung in der Bauleitplanung – Ein Leitfaden. 2. erweiterte Auflage Januar 2003“ sind speziell für Straßenbauvorhaben bzw. Bauleitplanverfahren und deren spezifische Anforderungen konzipiert. Für das planfestgestellte Vorhaben wären diese Kompensationsmodelle nicht geeignet bzw. nur mit Schwierigkeiten analog anzuwenden. Daher war ein eigenes Kompensationsmodell zu entwickeln. Bei der Konzeption dieses Modells, insbesondere bei der Festlegung der Kompensationsfaktoren, orientierte sich die FMG in enger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden an den vorgenannten Leitfäden. Die Faktoren des gewählten Kompensationsmodells liegen mit 0,3 bis hin zu maximal 2,5 in etwa im Rahmen der Größenordnung der Kompensationsfaktoren des „Straßenbaumodells“ (0,1 - 0,5 bis hin zu maximal 2,0 - 3,0) bzw. des Bayer. Leitfadens „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ (0,2 - 0,5 bis hin zu maximal 1,0 - 3,0). Eine direkte Anwendung dieser Modelle würde keinen höheren Kompensationsbedarf begründen können. Soweit das Kompensationsmodell der FMG den Kompensationsfaktor 2,5 nicht überschreitet, liegt dies – etwa im Fall der Eingriffe in den Lohwald/Schwaigerloh – an der Vorbelastung bzw. dem naturschutzfachlichen Wert des beanspruchten Biotops.

Soweit das Landratsamt Freising (Schreiben des Landratsamtes Freising vom 31.01.2008, erfasst als Nr. 000102, S. 58) den Ausgleichsfaktor für Geländeaufschüttungen beanstandet, wird dem nicht gefolgt. Im Landkreis Freising gehen infolge der Gelän-

deaufschüttungen ca. 32,1 ha Lebensräume von Tieren verloren. Dem gegenüber stehen ca. 12,6 ha anrechenbare vorhabenferne Kompensationsflächen. Eingriff und Kompensation stehen somit – entsprechend dem zutreffend angewandten Kompensationsfaktor – in einem Verhältnis von ca. 1 : 0,4. Die Nördliche Randzone hat keine Bedeutung als Nahrungshabitat für Wiesenbrütervorkommen auf den Flughafenwiesen. Zudem sind durch Geländeaufschüttungen keine biotopwürdigen Feuchtwiesen betroffen (vgl. „Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Geländeaufschüttungen“, Pläne GR-465-201 bis -207 in Ordner 46 der Antragsunterlagen). Bei den in Anspruch genommenen Vegetationsbeständen innerhalb der jeweiligen Funktionsräume handelt es sich zum Großteil um Fettwiesen und Brachen oder Ackerflächen, deren Wertigkeit als Lebensraum für Wiesenbrüter als sehr gering oder gering einzuschätzen ist. Daher ergeben sich gemäß dem Kompensationsmodell (vgl. „Geländeaufschüttungen mit landschaftspflegerischem Begleitplan, GR-J-301“ vom 30.07.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 10 der Antragsunterlagen, Erläuterung/Anhänge J) meist Kompensationsfaktoren von 0,3 oder 0,5. Die Forderung nach einem Ausgleich 1:1 für eine „Fläche von mindestens 150 ha" ist nicht gerechtfertigt. Dies ist insbesondere nicht aus den Anforderungen an den Kohärenzausgleich gemäß FFH-VU zum VSG „Nördliches Erdinger Moos“ abzuleiten, der fachgerecht die Erfordernisse gemäß der zur Disposition stehenden Reviere formuliert. Diesen Erfordernissen wird gemäß FFH-VU zum VSG „Nördliches Erdinger Moos“ zum einen durch die zukünftigen Flughafenwiesen, zum anderen auch durch auf Wiesenbrüter ausgerichtete landschaftspflegerische Maßnahmen in der Zone III Rechnung getragen. Der Kohärenzausgleich deckt dabei auch die Anforderungen ab, die sich aus den zu erwartenden Wirkungen der Geländeaufschüttungen ergeben.

Soweit vom staatlichen Bauamt Freising schließlich gegen die Maßnahmen J-174-E-2 und J-174-E-3 ein Konflikt mit einem beabsichtigten Straßenbauvorhaben (B 301) geltend gemacht wurde, ist dieses Vorbringen verspätet. Die entsprechenden Maßnahmen waren bereits Gegenstand der Antragsunterlagen vom 24. August 2007. In seiner Stellungnahme vom 28.11.2008 (Schreiben des staatlichen Bauamtes Freising vom 28.11.2008, erfasst als Nr. 100026, Zusatz 2, S. 1) hat das staatliche Bauamt sich zu diesen Maßnahmen nicht ablehnend geäußert. In der Stellungnahme vom 21.05.2010 (Schreiben des staatlichen Bauamtes Freising vom 21.05.2010, erfasst als Nr. 100026, S. 3 f.) werden zwar Konflikte aufgezeigt. Diese sind aber durch eine Anpassung der Straßenplanung und gegebenenfalls durch einen von dem Träger der Straßenbaulast vorzunehmenden Ausgleich für die Beeinträchtigung der Kompensationsflächen zu lösen. Gegen die Auffassung des Straßenbauamts spricht darüber hinaus auch maßgeblich, dass das Planungsverfahren für die Bundesstraße B 301 noch keinen Konkretisierungsgrad erreicht hat, der

es der FMG überhaupt zumutbar machen würde, auf diese Maßnahmen zu verzichten. Darüber hinaus beinhalten diese auch wichtige Kompensationsfunktionen wie die Förderung von Feuchtbiotopstrukturen und die Vernetzung gewässertypischer Lebensräume als überregionale Ausbreitungsachsen und Vernetzungselemente.

3.9.9.6 Bewertung

3.9.9.6.1 Kompensation der festgestellten Beeinträchtigungen

Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten Maßnahmen vollständig ausgeglichen oder ersetzt. Die planfestgestellten Kompensationsflächen haben einen ausreichenden Umfang und sind fachlich geeignet. Das Kompensationskonzept genügt den Anforderungen an eine zeitnahe Kompensation der Eingriffswirkungen. Naturschutzfachliche Vorgaben standen der Planfeststellung dieser Maßnahmen nicht entgegen. Etwaige Beeinträchtigungen von naturschutzrechtlich geschützten Flächen, die durch die Kompensationsmaßnahmen verursacht werden, werden durch die mit den planfestgestellten Maßnahmen bewirkten weiteren ökologischen Aufwertungen eindeutig überwogen.

Insgesamt sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung 356 landschaftspflegerische Maßnahmen auf einer anrechenbaren Fläche von rd. 806 ha außerhalb des Flughafengeländes vor. Hinzu kommt die Maßnahme FK-A-1 auf dem Flughafengelände. Die FMG hat zur Vereinfachung der Übersicht über die jeweils in Anhang 2 der LBP dargelegten Eingriffs- und Ausgleichsbilanzen den Maßnahmenbedarf und die Maßnahmenplanung in vereinfachter Form dargestellt (vgl. „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH). Die Tabelle „Zuordnung der Kompensationsfunktion zu den LBP-Maßnahmen“ gibt in Spalte 2 den Flächenteil an, der im Hinblick auf eines oder mehrere der fünf relevanten Schutzgüter aufgewertet werden kann. Diese Angabe entspricht der anrechenbaren Fläche auf den zuzuordnenden Maßnahmenblättern. Für die Maßnahmen, die ganz oder teilweise auf technischen Bauwerken ausgeführt werden, enthält die Spalte 2 nur die anrechenbare Fläche außerhalb der Eingriffsflächen. Die Summe der in Spalte 2 genannten Flächen ergibt den Gesamtumfang der Kompensationsmaßnahmenflächen außerhalb der technischen Bauwerksflächen. Die planfestgestellten LBP-Maßnahmenflächen sind im Plan „Übersichtslageplan Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, J-138“ der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, Index 02 dargestellt. Die Spalten 3 bis 7 der Tabelle geben an, welcher Anteil

der anrechenbaren Gesamtfläche für das jeweilige Schutzgut angerechnet und welchem Eingriff dieser schutzgutbezogene Kompensationsumfang zugeordnet ist. Die Übersichtspläne GR-UE01 bis GR-UE05 der zusammenfassenden Darstellung zeigen die Projektzuordnung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmenflächen für die eingriffsbedingt betroffenen Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild.

Insgesamt stellt sich der Umfang der angerechneten Flächen der Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter gegenüber dem erforderlichen Bedarf wie folgt dar (vgl. auch Anhänge 1 bis 5 zur „Zusammenfassenden Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH):

Schutzgut	Kompensations-flächenbedarf	angerechnete Fläche
Boden	739,36 ha	739,40 ha
Wasser	0,60 ha	0,81 ha
Pflanzen	249,02 ha	253,12 ha
Tiere	672,77 ha	694,43 ha
Landschaftsbild	336,16 ha	338,67 ha

Übersicht über den Umfang der schutzgutbezogenen Ausgleichsflächen

Die erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter werden somit durch die zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig ausgeglichen oder ersetzt.

Soweit die FMG Teile der Maßnahmen bereits durchgeführt hat, werden diese als vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 16 BNatSchG anerkannt. Dies betrifft unter anderem die Maßnahmen J-160-E-5, J-160-E-19, J-163-E-1, J-163-E-3, J-168-A-7, J-169-E-13, J-175-E-6, J-178-E-2, J-178-E-3, J-178-E-4, J-178-E-5, J-179-E-3, J-179-E-4, J-179-E-7, J-180-E-1, J-181-E-4, J-182-A-3, J-186-E-14, J-186-E-16, J-186-E-18, J-186-E-3, J-187-E-2, J-187-E-5, J-187-E-6, J-187-E-10, J-188-E-8, J-188-E-13, J-188-E-15, J-188-E-21, J-211-A-3 und J-313-E-1.

Die planfestgestellten Maßnahmen sichern darüber hinaus die Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und tragen den Anforderungen des Artenschutzes Rechnung. Die planfestgestellten Maßnahmen wahren die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 BNatSchG), insbesondere die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft (§ 1 Abs. 1 BNatSchG).

Durch sie werden lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen ermöglicht (§ 1 Abs. 2 BNatSchG). Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten werden in einer repräsentativen Verteilung im nördlichen Erdinger Moos und im Freisinger Moos sowie in den Isarauen erhalten. Für die landschaftsgebundene Erholung werden im Zuge der Maßnahmeflächen im siedlungsnahen Bereich Freiräume mit Feldgehölzen und Waldrändern, Bäume und Gehölzstrukturen, Bachläufe mit ihren Uferzonen sowie stehende Gewässer und damit Naturerfahrungsräume verbessert und geschaffen (§ 1 Abs. 6 BNatSchG). Die planfestgestellten Maßnahmen erfüllen die Anforderungen der Eingriffsregelung. Trotz der unvermeidbaren Eingriffe wird die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erhalten. Das Wirkungsgefüge zwischen Boden, Wasser, Klima, Luft sowie Pflanzen und Tieren wird nachhaltig gesichert. Ausgleichsmaßnahmen stehen in einem funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff gestörten ökologischen Funktion.

Die planfestgestellten Kompensationsflächen sind fachlich geeignet. Insoweit aufwertbar ist eine Maßnahmefläche, wenn ihre schutzgutbezogenen Funktionen erheblich verbessert bzw. wiederhergestellt werden können. Bereits hochwertige Flächen sind nicht geeignet, es sei denn, ihre Leistungs- und Funktionsfähigkeit kann noch weiter aufgewertet werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, juris RdNr. 33). Dem trägt die Planung Rechnung, insbesondere ist auch die Situierung von Maßnahmeflächen in durch landesrechtliche Verordnungen besonders geschützten Gebieten sowie in Flächen gesetzlich geschützter Biotope sowie geschützter Landschaftsbestandteile nicht zu beanstanden (vgl. dazu auch C.III.3.9.9.5.4.1 dieses Beschlusses).

Soweit der Bund Naturschutz (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München, vom 18.10.2007, erfasst als Nummer 000089, S. 110) vorträgt, „bestehende Biotopflächen“ seien mangels Aufwertbarkeit als Ausgleichflächen nicht geeignet, folgt das Luftamt dem nicht. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist auch eine ökologisch hochwertige Fläche als Kompensationsfläche geeignet, wenn sie in einen Zustand versetzt werden kann, der sich im Vergleich zu dem früheren als höherwertig einstufen lässt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, juris RdNr. 19; BVerwG, Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, juris RdNr. 33). Lediglich reine Erhaltungsmaßnahmen werden als nicht ausreichende Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen bewertet, da diese den bestehenden Zustand gerade nicht verbessern, sondern erhalten (VGH Mannheim, Urteil vom 17.05.2001, Az. 8 S 2603/00, juris Rdnr. 27). Nach den gutachterlichen Untersuchungen der FMG sowie den fachbehördlichen Stellungnahmen

steht jedoch fest, dass sämtliche in Anspruch genommenen Flächen aufwertungsfähig und aufwertungsbedürftig sind und die planfestgestellten Maßnahmen über reine Erhaltungsmaßnahmen weit hinausgehen.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen bewirken keine zusätzlich ausgleichspflichtigen Eingriffe in Natur und Landschaft. In den Teilberichten zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden neben dem Eingriff auch die vorgesehenen Maßnahmen des LBP jeweils hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Schutzgüter des Bundesnaturschutzgesetzes und möglicher nachteiliger Umweltwirkungen fachlich untersucht und in die abschließende Bewertung der resultierenden Umweltwirkungen einbezogen. Für die Schutzgüter Wasser, Klima, Luft sowie Tiere und Pflanzen sind erhebliche nachteilige Auswirkungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen auszuschließen. Die ökologische Situation naturraumtypischer Tiere und Pflanzen, die biologische Vielfalt und das Landschaftsbild werden durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen nachhaltig verbessert. Soweit zum Erreichen des Kompensationszwecks Eingriffe in den Boden unvermeidbar sind, überwiegen die ökologischen Verbesserungen den Umfang des erforderlichen Abtrags von gewachsenen Böden, insbesondere an Standorten mit organischen Böden („Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 76 f.). Der Abtrag erfolgt in einem Umfang von rd. 73 ha auf durch intensive Landwirtschaft vorbelasteten Böden. Auf diesen Flächen könnte durch andere Maßnahmen wie Pflege und Grundwasserregelung allein nicht die erforderliche Qualität als Mager- und Feuchtstandort erreicht werden. Durch die entfallende Intensivnutzung der Flächen wird außerdem die stoffliche Belastung des verbleibenden Bodens und des Grundwassers verringert.

Für die wasserrechtlich genehmigten Kompensationsmaßnahmen, die durch Grabenstau und naturnähere Gestaltung zu erheblichen Änderungen der Abflussverhältnisse an den jeweiligen Vorflutern und durch den erforderlichen Bodenabtrag auch zu nachteiligen Wirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden und Grundwasser im Bestand führen können, wurden eigenständige Umweltverträglichkeitsstudien (Ordner 12 bis 14 der Antragsunterlagen vom 24.08.2007, Ordner 5/7 bis 7/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010) erstellt. Entsprechendes gilt auch für die Erdarbeiten (Abgrabungen des Bodens zur Schaffung von Geländemulden) im Zuge der Kohärenzsicherungsmaßnahmen (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter, Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010). Diese Bodenabträge führen zu wesentlichen ökologischen Aufwertungen. Schon aus diesem Grund sind die zur Aufwertung erforderlichen Maßnah-

men nicht nur fachlich vertretbar, sondern gesamtökologisch sinnvoll und gerechtfertigt. Die mit ihnen verbundenen Auswirkungen führen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter der Eingriffsregelung. Die UVS („Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter, Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 3 - 77) kommt zu der Gesamteinschätzung, dass – wie im Fall der Kohärenzsicherungsmaßnahmen (Abgrabungen) – die landschaftspflegerischen Maßnahmen zu wesentlichen ökologischen Aufwertungen führen, so dass die hierfür erforderlichen Maßnahmen (z. B. Abgrabungen des Bodens zur Schaffung von Geländemulden) nicht nur fachlich vertretbar, sondern gesamtökologisch sinnvoll und gerechtfertigt sind. Im Einzelnen wird innerhalb der zusammenfassenden Darstellung und Bewertung der UVS aufgezeigt, dass die Änderungen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 Abs. 1 UVPG zur Folge haben und auch keine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft im Sinne erheblicher Eingriffe des BNatSchG bewirken (a.a.O., S. 2-51 ff.). Neben der Optimierung der abiotischen Standortbedingungen werden mit allen planfestgestellten Maßnahmen wesentliche Habitatfunktionen für Tiere und Pflanzen gestärkt und das Landschaftsbild aufgewertet.

Dem Einwand des Landratsamtes Freising (Schreiben des Landratsamtes Freising vom 31.01.2008, erfasst als Nr. 000102, S. 48), das Abschieben von Oberboden und das Anlegen von wechselfeuchten Geländemulden könne im Widerspruch zum Bodenschutz stehen und durch das Offenlegen von schutzwürdigen Bodentypen (z. B. Almkalk) und das Freilegen von Grundwasser seinerseits zu einer Beeinträchtigung von Schutzgütern führen, folgt das Luftamt nicht. Die planfestgestellten Maßnahmen des LBP-Gewässerausbaus lassen keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen erwarten („Umweltverträglichkeitsstudie, Auswirkungen der Antragsänderungen sowie der Unterlagen der 2. Auslegung auf die Schutzgüter, Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ vom 17.03.2010 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2011). Maßnahmenflächen mit Abtrag des Bodens zur Schaffung von Wasserflächen (Grabenaufweitungen, Stillgewässertemporäre Flachgewässer) stellen zudem keinen Ausgleich für das Schutzgut Boden dar. Die FMG hat den Flächenumfang der künftigen Wasserflächen auf den LBP-Maßnahmenflächen nicht für das Schutzgut Boden angerechnet. Die Maßnahmen J-161-E-8 und J-162-E-1 wurden nur mit einer Fläche von 2,96 ha auf die Kompensation des Schutzgutes Boden angerechnet.

3.9.9.6.1.1 Schutzgut Boden

Ein Kompensationsbedarf für das Schutzgut Boden ergibt sich für alle unvermeidbaren erheblichen Eingriffe durch Flächenbefestigung und Überbauung, dauerhafte Flächenumwandlungen, bauzeitliche Inanspruchnahmen von organischen Böden sowie durch die Grundwasserabsenkung mit den Auswirkungsstufen mittel, hoch und sehr hoch. Damit verbunden sind vollständige Verluste bzw. erhebliche Leistungseinbußen der natürlichen Bodenfunktionen. Der Eingriff erfolgt auf einer Fläche von rd. 667,50 ha. Unter Anwendung der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung angesetzten Kompensationsfaktoren ergibt dies einen Kompensationsbedarf von 739,36 ha (vgl. „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH). Die planfestgestellten Maßnahmen führen zur Kompensation für das Schutzgut Boden auf 739,40 ha.

Bei der Herstellung der Kohärenzmaßnahmenflächen insbesondere für die Leitart Kiebitz und bei landschaftspflegerischen Maßnahmen mit dem Zweck Gewässerausbau entstehen Gewässer. Die Grundflächen dieser nicht dauerhaften Gewässer (Größe: 4,17 ha nach Angaben der FMG) sind nicht als Ersatzmaßnahme zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden geeignet. Der Flächenumfang der entstehenden bzw. erweiterten Gewässerbetten stellt keinen Boden im Sinne des § 2 Abs. 1 BBodSchG dar. Eine Anrechnung dieser Flächen auf die Kompensationsleistung für das Schutzgut Boden erfolgt daher nicht.

Die gleichartige Wiederherstellung von Bodenfunktionen durch Entsiegelung von befestigten Flächen ist in einem Umfang von rd. 5 ha möglich. Außerhalb der zukünftigen Flughafengrenze werden nicht mehr benötigte Straßen und Wege mit einem Flächenumfang von 2,57 ha entsiegelt (vgl. Maßnahmen J-221-A-1, J-222-A-7, J-223-A-8, J-224-A-13, J-225-A-16 und J-226-A-18 sowie J-160-E-18). Zudem erfolgen Rückbau und Entsiegelung innerhalb des Umgriffs der im Rahmen der Gewässerneuordnung dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Umfang von 2,35 ha (vgl. Maßnahmen J-166-E-2, J-182-E-7, J-193-E-1, J-211-A-3 bis J-211-A-6, J-211-A-13 bis J-211-A-16 sowie J-215-A-19 und J-215-A-20).

Die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die gleichwertige Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum ersetzt. Dies erfolgt im Wege der ökologischen Aufwertung von landwirtschaftlich genutzten Flächen durch Nutzungsaufgabe oder Flächenumwandlung zu dauerhaften Grünflächen, ohne Pestizid- oder Herbizideinsätze und ohne Zufuhr von Düngemitteln. Durch die planfestgestellten Maßnahmen werden direkte stoffliche Einträge in den Boden

unterbunden. Gleichzeitig wird Bodenruhe hergestellt, da die mechanische Bewirtschaftung der Flächen eingestellt wird. Die planfestgestellten Maßnahmen fördern die Bodenstruktur, in dem sie die Regler-, Speicher-, Filter- und Pufferfunktionen des Bodens verbessern (vgl. „Bundesamt für Naturschutz: Wiederherstellungsmöglichkeiten von Bodenfunktionen im Rahmen der Eingriffsregelung“, Angewandte Landschaftsökologie H. 31. Verfasser: Bosch & Partner GmbH sowie Rainer Wolf. Bonn-Bad Godesberg 2000). Dies bewirkt eine Regeneration naturähnlicher Bodenprofile. Wind- und Wassererosion werden ebenso wie Nährstoffausträge unterbunden. Die Maßnahmen erfolgen spätestens nach der Herstellung der 3. Start- und Landebahn. Sie sind kurz- bis mittelfristig wirksam. Die Maßnahmen ersetzen die verbliebenen, durch die vorhabensbedingte Versiegelung entstandenen Funktionsverluste und Funktionsminderungen. Die Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung sowie die Einführung extensiver Dauergrünlandnutzungen werten die natürlichen Bodenfunktionen erheblich auf.

Die planfestgestellten Maßnahmen fördern die biologischen Standortfunktionen der landschaftspflegerischen Maßnahmenflächen. Ein wesentlicher Anteil der durch das Vorhaben beeinträchtigten Böden sind organische Böden oder daraus abgeleitete Bodenformen. Die hohe Wertigkeit dieser Böden beruht nahezu ausschließlich auf ihrer biologischen Standortfunktion, nämlich dem hohen Entwicklungspotenzial der ausmagerbaren und vernässbaren Moorböden (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 10, Schutzgut Boden“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 10 - 37 f.). Dagegen haben die Regler-, Filter- und Pufferfunktionen in diesen Fällen geringere Bedeutung. Die Kompensation der Eingriffe in (vorwiegend) organische Böden zielt daher auf eine Steigerung der biologischen Standortfunktion für die Vegetation und damit auch die Fauna naturraumtypischer nährstoffarmer feuchter bis nasser Standorte. Geeignete Maßnahmen sind der Abtrag nährstoffreichen Oberbodens zur Entwicklung von magereren Standorten mit hohem Standortpotenzial für die natürliche Vegetation, die Neuanlage/Entwicklung von Trocken-/Magerstandorten, von artenreichen Frischwiesen, von artenreichen Feucht-/Nasswiesen sowie von Sumpf- und Röhrichtflächen (Wirksamkeit: kurzfristig bis mittelfristig), die Ausmagerung nährstoffangereicherter Böden mit hohem Standortpotenzial für die natürliche Vegetation, die Neuanlage/Entwicklung von artenreichen Frischwiesen sowie von artenreichen Feucht-/Nasswiesen (Wirksamkeit: mittelfristig), die Wiedervernässung von entwässerten ehemaligen Feuchtgrünland und Moorböden, die Neuanlage/Entwicklung von artenreichen Feucht-/Nasswiesen sowie von Sumpf- und Röhrichtflächen (Wirksamkeit: kurzfristig) sowie die Nutzungsumwandlung (nach gezielter Aushagerung). Die Bodenruhe ohne mechanische Bewirtschaftung fördert die Lebensraumfunktion, die Neuanlage von Baum- und/oder Strauchpflanzungen, die

Neuanlage/Entwicklung von artenreichen Feucht- und Frischwiesen sowie von Hochstaudenfluren und Krautsäumen (Wirksamkeit: mittelfristig) und weiter der Verzicht auf Pflanzenschutz und Düngung auf jeder Maßnahmefläche erhöht die Artenvielfalt im Boden sowie in der Pflanzendecke (Wirksamkeit: kurzfristig).

3.9.9.6.1.2 Schutzgut Wasser

Durch Überbauung von bestehenden Gewässerläufen gehen ca. 1580 m Fließgewässer von geringer und mittlerer Bedeutung verloren. Dem gegenüber steht die Neuanlage von ca. 520 m Fließgewässern von hoher Bedeutung im Rahmen der Gewässerneuordnung (v.a. Verlegung der Goldach sowie Ableitgraben Nord). Die UVS hat die Summe der beeinträchtigten Fließgewässer nach der betroffenen Laufstrecke ermittelt. Der LBP 3. Start- und Landebahn hat die Wertstufen der betrachteten Gewässerabschnitte aus der UVS übernommen. Er hat dabei entsprechend dem flächenhaften Ansatz der gewählten Methodik der Eingriffsermittlung und -bewertung die Flächen der anlagebedingten Beseitigung von Fließgewässern ermittelt. Der Umfang beeinträchtigter Fließgewässerflächen beträgt 1,56 ha. Hieraus ergibt sich nach dem gewählten Kompensationsmodell ein Kompensationsbedarf von 0,60 ha, dem eine Kompensationsfläche von 0,81 ha gegenübersteht (vgl. „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH).

Die Kompensation erfolgt durch gleichartigen Ausgleich im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG. Die planfestgestellten Maßnahmen J-164-A-2, J-185-A-1, J-221-A-5, J-223-A-10, J-306-A-2 und J-312-A-10 bewirken die naturnahe Wiederherstellung von Fließgewässern bzw. die ökologische Aufwertung von begradigten Bächen und von naturfernen Entwässerungsgräben. Die Maßnahmen werden innerhalb weniger Jahre wirksam. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen führen nicht selbst zu erheblichen Eingriffen. Die geringfügigen Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Landschaftsbild bleiben auf die Bauzeit beschränkt und sind daher vorübergehend. Die Entwicklung der geplanten Maßnahmen lässt nach der Fertigstellung in allen Fällen eine rasche und erhebliche Verbesserung der Gewässerstruktur und des Lebensraums erwarten, weil die standörtliche und biologische Vielfalt erhöht und ein naturnäherer Charakter der betreffenden Gewässer erreicht wird.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 74, 109) trägt hierzu vor, ein Gewässerausbau, der Bestandteil des Antrages sei, stelle selbst einen Eingriff dar

und dürfe nicht als Neuanlage von Fließgewässern dem Eingriff gegenübergestellt werden (Abfanggraben Ost und Ableitungsgraben Nord). Weiter sei die Laufverlängerung eines Baches/Grabens auf vorhabenfernen Ausgleichsflächen mit Verfüllung des alten Laufes de facto ein Eingriff, insbesondere in naturschutzfachlich dort vorkommende wertvolle Tier- und/oder Pflanzenarten (z. B. Vogelazurjungfer, Helmazurjungfer) und könne daher grundsätzlich nicht als Ausgleich gewertet werden. Dem folgt das Luftamt nicht. Bei der Ermittlung und Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ist dem Verlust von Fließgewässern eine Neuanlage von Fließgewässern gegenüberzustellen. Durch die Neuanlage wird eine erhebliche ökologische Aufwertung erzielt. Die gute ökologische Entwicklung der im Zuge des bestehenden Verkehrsflughafens München angelegten Gewässer belegt, dass auch für die geplanten Gewässer eine erhebliche ökologische Aufwertung zu erwarten ist. Ein neu erstelltes ökologisches Fließgewässer bewirkt keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG. Es trägt vielmehr zu einer Verbesserung der ökologischen Gesamtbilanz bei, insbesondere wenn die Gewässerherstellung – wie hier – auf intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen erfolgt. Ebenso sind Verfüllungen zur Herstellung renaturierter Gewässerläufe kein Eingriff. Die Verfüllabschnitte sind so gewählt, dass naturschutzfachlich besonders bedeutsame Tier- und Pflanzenvorkommen nicht geschädigt werden. Sie sind notwendig, um die ökologisch wesentlich optimierten Renaturierungsgerinne mit Wasser zu bespannen. Nach den Prämissen des Einwenders wäre jede Renaturierung eines Baches von vornherein nicht zulässig.

3.9.9.6.1.3 Schutzgut (Lebensräume von) Pflanzen

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen werden durch die planfestgestellten Maßnahmen vollständig ausgeglichen oder ersetzt. Hinsichtlich des erforderlichen waldrechtlichen Flächenausgleichs wird auf die Ausführungen zum Belang Wald unter C.III.3.8 dieses Beschlusses verwiesen.

Den erheblichen Beeinträchtigungen auf einer Fläche von 417 ha ist nach dem gewählten Kompensationsmodell ein Kompensationsbedarf von 249,02 ha zugeordnet, dem schutzgutbezogene Maßnahmen auf einer anrechenbaren Fläche von 253,12 ha gegenüberstehen (vgl. „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH). Bei den von den Eingriffen betroffenen Biotopen handelt es sich überwiegend um landwirtschaftliche Nutzflächen sowie um Gehölze, Kleinstrukturen, Gräben und Bäche, die überwiegend beim Flughafenbau Ende der 80er Jahre hergestellt bzw. – was die Gewässerlebensräume anbelangt – damals bereits umverlegt oder neu geordnet wurden.

Der Anteil von Lebensräumen sehr hoher Bedeutung beträgt nur rd. 0,3 ha und somit ca. 0,03 % der Flächenverluste. Lebensräume hoher Bedeutung sind in einem Umfang von 62,4 ha betroffen. Durch die planfestgestellten Maßnahmen werden Lebensräume für Pflanzen von hoher bis sehr hoher Bedeutung für das Schutzgut entstehen, es werden gemäß dem landschaftlichen Leitbild für den Naturraum typische Biotoptypen entwickelt.

Die Zielerfüllung der Maßnahmen ist abhängig von den unterschiedlichen Entwicklungszeiten der Biotop- bzw. Maßnahmentypen. Der Fachbeitrag Vegetation und Flora hat im Rahmen der Bewertung der einzelnen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Vegetationseinheiten und Biotoptypen auch deren Wiederherstellbarkeit ermittelt (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 53 sowie Anhang 6 des Fachbeitrages: „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“). Der Eingriff in die Biotoptypen des Vorflutgrabens „Magerrasen“ und „natürliche und naturnahe Bereiche fließender und stehender Binnengewässer; natürliche und naturnahe Verlandungsbereiche“ sind ausgleichbar, da sie ausschließlich in der Sohle und auf den Böschungen des Vorflutgrabens Nord liegen. Dieser wurde mit dem Bau des bestehenden Flughafens in den späten 1980er/frühen 1990er Jahren errichtet, so dass die bisherige Entwicklungszeit dieser Biotope nachweislich weniger als 25 Jahre beträgt. Bei den in Anspruch genommenen „Mooren und Sümpfen“ handelt es sich um Großseggenbestände südöstlich von Attaching/in der Oberen Lüsse sowie Großseggenbestände und Bestände des Schwarzen Kopfrieds im Vorflutgraben Nord. Die infolge der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen beanspruchten „Großseggenriede“ liegen im Freisinger Moos und im Viehlaßmoos. Diese Vegetationseinheiten/Biotoptypen sind in überschaubaren Zeiträumen von 10 bis 25 Jahren wiederherstellbar. Entsprechend geeignete Standorte sind im Fachbeitrag Vegetation und Flora nachgewiesen worden (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 24 der Antragsunterlagen). Der Vegetationstyp „Pfeifengraswiesen“ ist bei den gegebenen guten standörtlichen Voraussetzungen in den Niedermoorrestgebieten in überschaubaren Zeiträumen von 10 bis 25 Jahren aus den bestehenden Pfeifengraswiesenfragmenten wiederherstellbar. Alle Röhrichttypen sind in überschaubaren Zeiträumen von 10 bis 25 Jahren wiederherstellbar, geeignete Standorte sind vorhanden bzw. ohne zeitliche Verzögerung herstellbar. Auch seggen- und binsenreiche Nasswiesen sind bei den gegebenen Standortverhältnissen in den verbliebenen Niedermoorresten sowie in den Geländeabgrabungen in überschaubaren Zeiträumen von 10 bis 25 Jahren wiederherstellbar. Weiden-Feuchtgebüsche sind in einem Zeitraum von 10 bis 25 Jahren gut wiederherstellbar, liegen jedoch an der oberen Grenze der Einstufung (vgl. „Anlage Nr. FLO-001, Fachbeitrag

Vegetation und Flora“ vom 18.08.2007 der Grünplan GmbH. in Ordner 24 der Antragsunterlagen, S. 53, 56 sowie Anhang 6 des Fachbeitrages: „Bewertung der Schutzwürdigkeit der Vegetationseinheiten und Realnutzungstypen“). Die verlorengehenden Feldgehölze aus Feuchtwaldarten wurden ganz überwiegend erst Ende der 80er Jahre als Neupflanzungen in der Flughafenrandzone begründet und sind daher in einem Zeitraum von 10 bis 25 Jahren herstellbar.

Silberweidenbestände und Schwarz-Erlen-Eschen-Wälder (Sumpfwälder und andere Feuchtwaldtypen) haben im Gebiet hingegen eine Entwicklungszeit von mind. 25 bis 50 Jahren. Zudem ist eine Wiederherstellung aus standörtlichen Gründen nur schwer möglich. Insgesamt sind die Eingriffe in die Sumpf-Wälder nicht ausgleichbar. Diese Wälder haben eine noch längere Entwicklungszeit, nämlich deutlich mehr als 50 Jahre.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Entwicklungszeiten für die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Pflanzen schematisch dargestellt:

Biotop- bzw. Maßnahmentypen	**Entwicklungszeit (= Erreichen des Zielzustandes lt. Maßnahmenbeschreibung)**
Gewässerneuanlagen, Geländemulden, Wiedervernässungen, Grabenumgestaltungen, Rodungen/Gehölzbeseitigungen,	sofort bzw. innerhalb eines Jahres
Sumpf- und Röhrichtflächen; Krautsäume und Hochstaudenfluren, Sukzessionsflächen	kurzfristig (3 – 10 Jahre)
artenreiches Grünland, Strauch- und Baumpflanzungen, Initialpflanzungen von Gehölzen	mittelfristig (10 - 25 Jahre)
Waldneugründungen	langfristig (25 -50 Jahre)

Entwicklungszeiten der LBP-Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Bei den Feuchtbiotopen sind Vernässungsbereiche in den landwirtschaftlich genutzten Wiesen südlich der Stoibermühle sowie im Ende der 80er Jahre hergestellten Vorflutgraben Nord betroffen. Bei den Kleingewässern und Magerbiotopen werden zum einen Flächen im Vorflutgraben Nord und zum anderen Teile der noch jungen naturschutzrechtlichen Maßnahmeflächen der FMG nordwestlich von Schwaig in Anspruch genommen. Überwiegend ist eine gleichartige und rasche Wiederherstellung der beeinträchtigten Lebensraumfunktionen eingriffsnah bzw. innerhalb des Flächenumgriffs des Vorhabens einschließlich seiner Folgemaßnahmen möglich. Dies betrifft v.a. die Anlagen der Gewässerneuordnung und die Umgriffe der Geländeaufschüttungen. Außerhalb der Anlagen des Verkehrsflughafens München werden zusätzlich im Erdinger Moos, sowohl südlich des Flughafens im Bereich Notzinger Moos und Oberdingermoos als auch östlich und im gan-

zen Bereich nördlich des Flughafens zwischen der Stoibermühle im Westen und dem Viehlaßmoos im Osten eine Vielzahl von überwiegend landwirtschaftlich genutzten Grundstücken aus der Nutzung genommen und bezüglich ihrer Lebensraumfunktionen für Pflanzen weiterentwickelt. Im Hinblick auf das vorhabensbedingte Defizit von Habitaten der wiesenbrütenden Vogelarten liegt der Schwerpunkt auch der planfestgestellten Maßnahmen zur Kompensation beim Schutzgut Pflanzen in der Extensivierung bzw. der Neuanlage von Feucht- und Frischwiesen. Hinzu kommen beträchtliche Flächenanteile im Freisinger Moos und im Viehlaßmoos. Mit diesen Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, arrondierte Flächeneinheiten zu erhalten, die gezielt und unter lokaler Verbesserungen beim Wasserhaushalt als naturnahe Lebensräume für Pflanzen und Pflanzengemeinschaften und in ihrer Folge auch Tiere weiter entwickelt werden können.

Im Bereich des Knotens Ost werden durch den Abfanggraben Ost sowie durch die St 2584 0,27 ha der Teilfläche a) des durch die Verordnung des Landratsamtes Erding vom 16. Juli 1996 über den Schutz der „Lohwälder Schwaigerloh“, Gemeinde Oberding, auf Grundlage von Art. 12 BayNatSchG a.F. als Landschaftsbestandteil unter Schutz gestellten Lohwaldes Schwaigerloh in Anspruch genommen. Wegen des hohen Bestandsalters von geschätzt mind. 80 bis 90 Jahren und der damit verbundenen langen Entwicklungszeit ist ein Ausgleich für den Eingriff in den Waldlebensraum nicht möglich. Entsprechende Lebensräume können nur in gleichwertiger Art und Weise ersetzt werden. Die lange Entwicklungszeit wird durch die Wahl eines hohen Kompensationsfaktors beim notwendigen Flächenumgriff der Maßnahmen berücksichtigt (vgl. Maßnahme Nr. J-221-E-4).

Die Verluste an Standorten für naturschutzfachlich besonders bedeutsame bzw. artenschutzrechtlich relevante Pflanzenarten lassen sich rasch und in gleichartiger Weise wieder herstellen (vgl. dazu bereits oben unter C.III.3.9.9.3.5 dieses Beschlusses). Mit Sumpfgladiole (*Gladiolus palustris*), Ausdauerndem Lein (*Linum perenne*), Bunte Schwertlilie (*Iris variegata)*, Kriechendem Sellerie (*apium repens*) und Karlszepter (*Pedicularis sceptrum-carolinum*) kommen streng geschützte Pflanzenarten im Bereich Vorflutgraben vor. Diese und andere im Eingriffsbereich vorkommende besonders geschützte Arten werden vor bzw. mit Baubeginn in bereit stehende geeignete Biotope verpflanzt. Soweit notwendig ist eine gärtnerische Behandlung vorgesehen. Die unvermeidbaren Auswirkungen auf Wuchsorte geschützter Pflanzen werden durch die planfestgestellten Maßnahmen der Sicherung und Verbringung an geeignete Ersatzstandorte begrenzt. Entsprechend ist ein sofort bzw. rasch wirksamer Ausgleich möglich.

3.9.9.6.1.4 Schutzgut (Lebensräume von) Tiere(n)

Den vorhabensbedingten erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere auf insgesamt rd. 971 ha mit einem Kompensationsbedarf von 672,77 ha stehen planfestgestellte Maßnahmeflächen von 694,43 ha gegenüber (vgl. „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH).

Die planfestgestellten Maßnahmen für das Schutzgut Tiere beinhalten auch die Anforderungen aufgrund des speziellen Artenschutzes und des Konzeptes zur Kohärenzsicherung im VSG „Nördliches Erdinger Moos“. Die Maßnahmen bewirken eine flächenhafte (multi-funktionale) Kompensation der Lebensraumverluste. Durch die Umsetzung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen für Wiesenbrüter in den Vogelschutzgebieten und durch tierartenspezifische Entwicklungsmaßnahmen (beispielsweise durch die Etablierung der Wirtspflanze *Sanguisorba officinalis* für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling oder das Ausbringen von Nisthilfen in Gehölzbeständen) wird die Fauna auf den betroffenen Flächen umfassend gestärkt. Soweit die Verluste von Gehölzbeständen mit Lebensraumfunktionen für Gehölzbrüter bzw. höhlen- bzw. spaltenbewohnenden Tierarten aufgrund der längeren Entwicklungszeiten von Biotopneuanlagen nicht rasch ausgleichbar sind, bewirkt die planfestgestellte Ausbringung von Nisthilfen eine sofort wirksame gleichartige Wiederherstellung (Ausgleich) der beeinträchtigten Funktionen für die Tierarten.

Die mit dem Verlust der Brutreviere und Aufzuchthabitate einhergehenden Beeinträchtigungen der wiesenbrütenden Vogelarten werden vor, spätestens aber noch innerhalb der Bauzeit bzw. kurzfristig im Anschluss daran durch die planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen ausgeglichen. Dies gilt sowohl für die Umgestaltung/Neuanlage von Wiesenflächen und Geländemulden als auch für die Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb. Ergänzend werden temporäre populationsstützende Maßnahmen durchgeführt. Gleiches gilt auch für die Umsetzung von Gehölzmaßnahmen, z. B. für den Pirol. Auch die planfestgestellten Maßnahmen im Rahmen der Gewässerneuordnung und der Gewässerumbaumaßnahmen wirken sofort bis mittelfristig und haben Ausgleichsfunktion für die beeinträchtigten Tiergruppen der Gewässerhabitate. Durch die rasche Bereitstellung ähnlicher bis gleichartiger Standorte und Biotoptypen bewirken sie eine gleichartige Widerherstellung der Lebensräume. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen berücksichtigen die besonderen Anforderungen, die sich an den Zeitpunkt der Wirksamkeit aus dem unionsrechtlich gebotenen Arten- und Gebietsschutz ergeben. Durch die planfestgestellten zeitlich vorlaufenden Kompensationsmaßnahmen werden die erheblichen Beeinträchtigungen für den Dunklen Wiesenknopf-

Ameisenbläuling, die Vogel-Azurjungfer sowie für das Karlszepter und die Sumpf-Gladiole ausgeglichen. Diese artspezifischen Maßnahmen wurden teilweise bereits in den Jahren 2009 und 2010 umgesetzt.

Für die Wiesenbrüter steht bereits zum Zeitpunkt des Verlusts der Brutreviere durch den Eingriff eine ausreichende Zahl von Ersatz-Brutreviere bereit, um die Kohärenz des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ zu sichern und den artenschutzrechtlichen Anforderungen des BNatSchG zu genügen. Diese Maßnahmen werden vor Beginn des Eingriffes für Kiebitz, Feldlerche, Wiesenschafstelze, Wachtel und Wachtelkönig durchgeführt. Durch die Installation von Nisthilfen für ungefährdete europäische Vogelarten und den Trauerschnäpper werden mit sofortiger Wirksamkeit Ersatz-Brutplätze bereitstellt. Die Ausbringung der Nisthilfen erfolgt vor dem Verlust der Brutreviere. Die Maßnahmen sind aus Gründen des europäischen Artenschutzes erforderlich, beim Trauerschnäpper auch zur Sicherung der Kohärenz des VSG „Nördliches Erdinger Moos“. Zeitlich mit dem Baubeginn werden Nisthilfen für die Schleiereule angebracht (Maßnahmen Nr. J-179-A-15, J-179-A-16, J-188-A-24 und J-188-A-25). Sie dienen insoweit der Sicherung des Erhaltungszustandes und sind aus Gründen des europäischen Artenschutzes notwendig. Als Maßnahmen für Wiesenbrüter und für den Pirol, die aus artenschutzrechtlichen Gründen oder zur Sicherung des Kohärenzbeitrages des VSG „Nördliches Erdinger Moos“ notwendig sind, die aber aufgrund der voraussichtlichen Entwicklungszeit nicht sofort wirksam werden, werden zeitgleich mit dem Baubeginn die Maßnahmen Nr. J-160-E-7, J-160-E-14, J-160-E-15, J-164-E-11, J-164-A-5, J-165-A-2, J-165-E-9, J-167-E-2, J-168-E-1, J-168-E-12, J-173-E-7 und J-221-E-4 durchgeführt. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgt die Maßnahme J-166-A-1 zur Herstellung von Habitaten für die Vogel-Azurjungfer. Spätestens nach Fertigstellung der Anlagen werden weitere Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für den Pirol eingesetzt. (Gehölzpflanzungen auf dem Baufeld der Gewässerneuordnung, Maßnahme J-211-A-15 sowie Maßnahmen J-173-A-4 und J-173-A-5). Zu diesem Zeitpunkt erfolgt auch die Umsetzung weiterer Kohärenzsicherungsmaßnahmen zur Herstellung von Habitaten für Wiesenbrüter auf den zukünftigen Flughafenwiesen um die 3. Start- und Landebahn, die auch artenschutzrechtlich relevant sind (Maßnahme FK-A-1), sowie zahlreicher Maßnahmen zum Ausgleich bzw. zum Ersatz von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, ohne gebiets- und artenschutzrechtliche Relevanz, sowie zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes.

Für alle anderen Tiere, Tierarten und Tiergruppen (die keine besondere Bedeutung für den europäischen Arten- und Gebietsschutz haben) erfolgt die Maßnahmenumsetzung spätestens nach Herstellung der 3. Start- und Landebahn bzw. mit Herstellung der Anlagen der Folgemaßnahmen. Gesonderte Maßnahmen zur Kompensation der biologischen

Vielfalt sind nicht erforderlich, da für die biologische Vielfalt im nördlichen Erdinger Moos insgesamt keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen, die über die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere hinausgehen würden, zu erwarten sind (vgl. „Umweltverträglichkeitsstudie, UVS 9, Schutzgut biologische Vielfalt“ vom 14.08.2007 der Blasy/Øverland GmbH & Co. KG in Ordner 22 der Antragsunterlagen, S. 32). Die naturschutzrechtlich zu bewältigenden Eingriffsfolgen und daraus entstehende Kompensationserfordernisse werden vollständig bei den Schutzgütern Pflanzen bzw. Tiere behandelt.

3.9.9.6.1.5 Landschaftsbild

Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden durch die planfestgestellten Maßnahmen kompensiert. Diese führen zu einer landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und mindern die Beeinträchtigung benachbarter Flächen und Siedlungsgebiete.

Erhebliche vorhabensbedingte Beeinträchtigungen erfolgen auf einer Fläche von 639,55 ha und führen zu einem Kompensationsbedarf von 336,16 ha (vgl. „Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Erläuterungsbericht“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH). Maßgeblich sind im Wesentlichen der Verlust offener Landschaft durch Flächenversiegelung, die Funktionsminderungen der offenen Landschaft für Erholungszwecke sowie die Beseitigung von landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen und Einzelbäumen. Diese Beeinträchtigungen werden auf einer anrechenbaren Kompensationsfläche von 338,67 ha kompensiert. Dies erfolgt zum einen vorhabennah durch die landschaftsgerechte Neugestaltung der Flughafenrandzone (vgl. Plan „Landschaftsgestaltung Flughafenrandzone, Übersichtslageplan J-135“ vom 20.08.2007 der Grünplan GmbH in Ordner 2/7 der Antragsunterlagen vom 22.02.2010, Index 01). Zum anderen werden im Zuge der Kompensationsmaßnahmen für beeinträchtigte Funktionen des Naturhaushalts naturraumtypische Grünflächen entstehen, die wiederum der landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. der Neuherstellung beeinträchtigter Landschaftsbildelemente dienen. Die Ortschaften Schwaig, Attaching und Hallbergmoos werden zum Flughafen hin eingegrünt. Die geplanten Hochbaumaßnahmen sind – wie schon am bestehenden Verkehrsflughafen München – durch im Umfeld vorhandene oder entwickelbare Gehölzstrukturen gut abgeschirmt bzw. abschirmbar. Hinzu kommen die planfestgestellten Pflanzungen und Erdwälle, die den zentralen Teil des Verkehrsflughafens München gegenüber der umgebenden Landschaft abschirmen. Durch die Erweiterung des Aussichtshügels Nord mit den anschließenden Abschirmwällen in Attaching Süd und Ost wird künftig eine hohe abschirmende Wirkung von optischen und immissionsbezogenen Wirkungen aus dem Flughafengelände

gegenüber Attaching erreicht. Die Abschirmungswälle bei Hallbergmoos treten wegen ihrer Lage zwischen dem Gewerbegebiet im Süden, dem bestehenden Verkehrsflughafen München im Norden und der bereits vorhandenen Abschirmung durch vorhandene Baumhecken nach außen stark gemindert bzw. nur gering in Erscheinung. Durch die Lage direkt am Ortsrand wird der offene Charakter der Restlandschaft zwischen Hallbergmoos und Verkehrsflughafen München, die auch relativ stärker durch Erholungssuchende frequentiert wird, nicht erheblich beeinträchtigt. Die entstehende Abschirmung gegenüber dem Gewerbegebiet wird eher als landschaftlicher Vorteil für diesen Bereich gewertet. Durch die planfestgestellten Maßnahmen zur Begrünung/Bepflanzung der Abschirmungswälle werden etwaige nachteilige Wirkungen deutlich gemindert. Die Maßnahmen führen zu einer gestalterisch und visuell befriedigenden Lösung für den Grenzbereich. Im Norden, Osten und Süden des Verkehrsflughafens München entstehen auch durch Abschirmungsmaßnahmen zusätzliche Grünstrukturen, die die abschnittsweise verlorengehenden Funktionen der Randzone wieder herstellen. Die Geländeaufschüttungen werden sofort landschaftstypisch begrünt. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen in der Feldflur des Erdinger wie auch des Freisinger Mooses, mit einer reichhaltigen und naturraumtypischen Arten- und Biotopausstattung, fördern die landschaftsbezogene Erholung und das Naturerleben. In der Flughafenrandzone steht ein Wegesystem zur Verfügung, das – wie im Bestand – auch für lokale Erholungszwecke (Spaziergänge, Radfahren) genutzt werden kann.

Die Ausgleichsmaßnahmen haben eine inhaltliche und eine räumliche Komponente. In dem betroffenen Landschaftsraum wird ein Zustand geschaffen, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorherigen Zustand in weitest möglicher Annäherung fortführt. Dies erfolgt durch landschaftsgerechte Wiederherstellung und Neugestaltung. Der Anerkennung als Ausgleich steht nicht entgegen, dass eine Veränderung des Landschaftsbildes optisch wahrnehmbar bleibt (JESSEL et al, Schriftenreihe Bundesamt für Naturschutz, Angewandte Landschaftsökologie H. 53, 2003, S. 183 ff.). Die landschaftsgerechte Neugestaltung muss nicht an der Stelle des Eingriffs vorgenommen werden. Zwischen den planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen für das Schutzgut Landschaft und den eingriffsbedingten Beeinträchtigungen besteht ein funktionaler Zusammenhang. Die Ausgleichsmaßnahmen wirken sich dort aus, wo die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten. Soweit eine Wiederherstellung nicht möglich ist, weil Bauwerke dauerhaft in der Landschaft verbleiben, erfolgt ein Ausgleich durch landschaftsgerechte Neugestaltung. So werden im Bereich des Knotens Ost (Erdinger Allee mit Kreisstraße ED 5 und Abfanggraben Ost) die Geländeflächen zwischen den Rampen der Straßen-

bauwerke geländegleich aufgefüllt und entsprechend dem dortigen Leitbild (Schotterterrasse mit Lohwaldrest) mit Waldarten begrünt. Nach der Neugestaltung bleiben die ursprünglichen Qualitäten des Landschaftsbildes im Wesentlichen erhalten und die Eigenart der Landschaft gewahrt.

Als Einzelelemente sind selbst die Gehölzbestände der Flughafenrandzone ausgleichbar. Sie wurden Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts gepflanzt und sind daher ca. 20 Jahre alt. Gleichartige Bestände sind in planungsrelevanten Zeiträumen durch Neupflanzungen in gleicher Qualität wieder herstellbar. Dies gilt allerdings nicht für verlorengehende alte Gehölzbestände, namentlich für die überbauten Bereiche der Lohwaldreste nördlich von Schwaig. Diese Verluste sind auch für das Schutzgut Landschaftsbild nicht ausgleichbar, die Wiederherstellungszeiten erfordern mehrere Generationen an Menschenleben – auch bei standörtlicher Eignung. Diesbezüglich erfolgt ein gleichwertiger Ersatz.

3.9.9.6.2 Kompensation und Artenschutz

Bei einigen wenigen Arten kommt es durch die an übergeordneten naturschutzfachlichen Zielen orientierte Ausrichtung der landschaftspflegerischen Maßnahmen – speziell das Zurückdrängen nitrophytischer Staudenfluren und die In-Mahdnahme von Brachen zur Entwicklung artenreicher Wiesen sowie die Beseitigung kulissenwirksamer Gehölze zur Herstellung von Wiesenbrüterlebensräumen – zum Eintreten des artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, Zerstörung oder Schädigung von Fortpflanzungsstätten. Betroffen sind die Arten Bluthänfling, Dorngrasmücke, Feldschwirl, Fitis, Goldammer, Heckenbraunelle, Stieglitz und Sumpfrohrsänger. Insoweit werden zwar im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen Ersatzhabitate geschaffen; diese können aber die vorhabensbedingten Revierverluste auch langfristig nicht in vollem Umfang ausgleichen. Die saP untersucht diese Verluste im Zusammenhang mit den unmittelbar eingriffsbedingten Beeinträchtigungen und stellt fest, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der betroffenen Arten dennoch ganz überwiegend gesichert gut bleibt, jedenfalls aber nennenswerte Wirkungen auf den Erhaltungszustand der Arten im Naturraum bzw. Großnaturraum auszuschließen sind (vgl. “Artenschutzrechtliche Betrachtung - spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, saP“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 125 – 161, 271; weiter insbesondere Anhang 1, „Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten" vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2011). Demnach wurden

hierfür unter Abschnitt C.III.3.9.3.5 dieses Beschlusses die erforderlichen Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

Ferner wird in der saP vorsorglich davon ausgegangen, dass die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen – Rodungen im Viehlaßmoos und Freisinger Moos – die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für Wasserfledermaus, Großer und Kleiner Abendsegler, Rauhautfledermaus, Kleine Bartfledermaus sowie des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für Rauhautfledermaus und Kleine Bartfledermaus erfüllen. Nicht sicher ausgeschlossen werden kann zudem die Verwirklichung des § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG für den Kriechenden Sellerie durch die Herstellung landschaftspflegerischer Maßnahmen. Zwar enthalten die Maßnahmen insoweit Vorkehrungen, die ausnahmsweise denkbaren Beeinträchtigungen sicher vorbeugen sollen. Jedoch kann nicht sicher ausgeschlossen werden, dass Einzelexemplare angetroffen werden, die zur Umsetzung gefangen werden müssen oder dass doch Quartiere beseitigt werden müssen, ohne dass geeignete Ausweichquartiere zur Verfügung stehen, so dass insoweit die ökologische Funktion nicht gewahrt wäre. Auch beim Kriechenden Sellerie ist die Wirksamkeit dieser Vorkehrungen nicht gesichert. Demnach muss insoweit vorsorglich vom Eingreifen der Verbotstatbestände ausgegangen werden. Die erforderlichen Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG werden unter Abschnitt C.III.3.9.3.5 dieses Beschlusses erteilt.

Im Übrigen verwirklichen die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG. Die Auswirkungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten wurden eingehend untersucht, negative Auswirkungen aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen nicht. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen berücksichtigen die erforderlichen Maßgaben. Damit ist gewährleistet, dass im Zuge der Maßnahmenumsetzung seltene, gefährdete und naturraumtypische Arten in ihrem Vorkommen nicht erheblich beeinträchtigt werden. Unter Rückgriff auf konkrete Bestandsdaten bzw. eine vertiefte Potenzialabschätzung wurden die landschaftspflegerischen Maßnahmen darauf geprüft, ob sie zu einer tatbestandlichen Belastung der Bestände führen könnten. Ziel der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist eine gesamtökologische Aufwertung der Maßnahmeflächen. Daraus ergibt sich, dass die maßgeblichen Arten überwiegend gefördert, keinesfalls aber in rechtlich relevanter Weise beeinträchtigt werden. Im Übrigen konnten durch geringfügige Anpassungen der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen etwaige Bestandsbelastungen gesichert ausgeschlossen werden. So bleiben etwa die maßgeblichen Lebensräume der Vogelarten Blaukehlchen (Erhalt von Schilf und Einzelbüschen), Neuntöter (Erhalt bzw. Nachpflanzen von Dornsträuchern), Schlagschwirl (teilweiser Verzicht auf Mahd nitrophytischer Staudenfluren entlang von Gräben, Entwick-

lung feuchter Waldmäntel) und Waldohreule (Installation von Nisthilfen) unbeeinträchtigt (vgl. “Artenschutzrechtliche Betrachtung - spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, saP“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 271; weiter „Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten" fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010).

3.9.9.6.3 Bestehende naturschutzfachliche Anforderungen bei den Kompensationsflächen

Die Flächen auf denen die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgeführt werden liegen in der naturräumlichen Haupteinheit D65. Ein Großteil der landschaftspflegerischen Maßnahmen wird in den Europäischen Vogelschutzgebieten „Freisinger Moos“ und „Nördliches Erdinger Moos“ ausgeführt. (Teil-)Flächengleich mit dem Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ sind das FFH-Gebiet DE 7636-371 „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos, Teilgebiet Viehlaßmoos“ und das Naturschutzgebiet „Viehlaßmoos“. Wesentliche Anteile der Kompensationsmaßnahmen liegen zudem innerhalb von Naturschutzgebieten aber auch von Landschaftsschutzgebieten oder sie berühren geschützte Landschaftsbestandteile und Naturdenkmäler. Maßnahmeflächen liegen darüber hinaus im Wasserschutzgebiet Oberdingermoos. Diese Gebiete sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet.

Die Frage, inwieweit die Unterschutzstellungen einer Festsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen entgegenstehen bzw. die Voraussetzungen für eine Ausnahme oder Befreiung vorliegen, ist unter C.III.3.9.9.5.4.1 bzw. C.III.3.9.4. – 7 dieses Beschlusses geklärt worden. Danach steht fest, dass das Luftamt alle erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Im Folgenden wird daher lediglich die naturschutzfachliche Vereinbarkeit der jeweiligen Zwecksetzung der betroffenen Schutzgebiete mit den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen dargelegt.

Schutzgebiet	Typ	Datum	Quelle
Kerngebiet Oberdingermoos	Naturschutzgebiet	09.02.1995	OBABl 1995, 50 (Nr. 4)
Notzingermoos	Naturschutzgebiet	09.02.1995	OBABl 1995, 43 (Nr. 4)
Viehlaßmoos, Landschaftsteile a und b	Naturschutzgebiet	12.04.1983	RABl OB 1983, 62 (Nr. 8)
Zengermoos	Naturschutzgebiet	01.03.1995	OBABl 1995, S. 35 (Nr. 4)
Moosgraben	Naturdenkmal	18.08.1982 bzw. 21.4.1983	ABl. LRA Erding, Nr. 33 v. 25.8.1982 und v. 11.5. 1983
Freisinger Moos und Echinger Gfild	Landschaftsschutzgebiet	20.10.1994 bzw. 21.5.2001	ABl. LRA Freising, Nr. 38 v. 10.11.1994, geänd. ABl. LRA Freising, Nr. 18 v. 7.6.2001
Isartal	Landschaftsschutzgebiet	18.02.1986	RABl OB 1986, 27 (Nr. 5 v. 21.3.1986)
Die ausgetorfte Moorfläche bei Klösterschwaige	Landschaftsschutzgebiet	8.11.1984	Amtsblatt des Landratsamtes Erding (Nr. 46 v. 20.11.1984)
Mooslandschaft südlich Halbergmoos	Landschaftsschutzgebiet	14.09..1990 bzw. 18.10.2005	ABl. LRA Freising (Nr. 41 v. 13.12.1990) geänd. ABl. LRA Freising (Nr. 33 v. 27.10.2005)
Notzinger Weiher und Umgebung	Landschaftsschutzgebiet	20.10.1994	ABl. LRA Erding (Nr. 48 v. 7.12.1994)
Moorwiesen östlich von Giggenhausen	Landschaftsbestandteil	17.05.1988	ABl. LRA Freising, Nr. 19 v. 3.6.1988
Wiesenbrütergebiete des Landkreises Erding a) Großenbach und Tratmoos b) Langwiesen c) Kühtrat	Erholungsbeschränkungsgebiet	24.03.1998	ABl. LRA Erding, Nr. 13 v. 15.4.1998

Schutzgebiet	Typ	Datum	Quelle
Wiesenbrütergebiet des Landkreises Freising a) Marzling	Erholungsbe-schränkungsgebiet	28.03.1989	ABl. LRA Freising, Nr. 9 v. 7.4.1989
Oberdingermoos	Wasserschutzgebiet	21.01.1997	ABl. LRA Erding, Nr. 5 v. 12.2.1997

Fundstellen Schutzgebietsverordnungen.

Ein Teil der landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgt schließlich auch auf Flächen, die dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG/Art. 23 BayNatSchG unterliegen. Den hieraus folgenden Anforderungen tragen die landschaftspflegerischen Maßnahmen Rechnung. Die Maßnahmen führen insoweit ausnahmslos zu einer ökologischen Aufwertung der Maßnahmenflächen. Entsprechendes gilt für gesetzlich geschützte Lebensstätten nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 16 BayNatSchG. Vgl. hierzu auch die Ausführungen unter C.III.3.9.4 – 7 dieses Beschlusses.

3.9.9.6.3.1 Kompensation und Natura 2000-Gebietsregime

Etwa 40 der planfestgestellten landschaftspflegerischen Einzelmaßnahmen erfolgen innerhalb der Grenzen des VSG „Freisinger Moos“. Diese wurden auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen überprüft. Entwicklungsziele und Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit langjährig erfahrenen Gebietskennern und der Unteren Naturschutzbehörde unter strenger Berücksichtigung der Erhaltungsziele festgelegt. Das Gros der Maßnahmen zielt in erster Linie auf die Sicherung, Optimierung und Entwicklung von Grünland ab, durch Mahd, Aushagerung, Wiesenneuansaaten, teilweise nach Oberbodenabtrag. Diese Maßnahmen verbessern absehbar die Bedingungen für Wiesenbrüter wie Kiebitz und Brachvogel. Kleinflächige Maßnahmen wie Entbuschungen und Mahd von Pfeifengraswiesen, Röhricht und Großseggenbeständen, die turnusmäßige Mahd von Hochstaudenfluren, die teilweise Rücknahme von Gehölzaufwuchs fördern ebenfalls wiesenbrütende Vogelarten. Negativwirkungen der landschaftspflegerischen Maßnahmen auf die schutzzweckrelevanten Artvorkommen können ausgeschlossen werden (vgl. „Natura 2000 - FFH und Vogelschutz, SPA DE 7636-471 Freisinger Moos, Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung“ vom 18.08.2007 der Ökokart München in Ordner 45 der Antragsunterlagen, S. 26 f.). Ebenso wurden die Auswirkungen der 2. Änderung der LBP-Unterlagen beurteilt. Auch hier ergeben sich positive Effekte auf den Schutzzweck,

da vor allem Wiesenbrüter gefördert werden. Die Funktionen für den Neuntöter bleiben durch die spezielle Ausgestaltung der Maßnahme J-161-E-6 erhalten.

Weiter erfolgen etwa 160 der planfestgestellten landschaftspflegerischen Einzelmaßnahmen innerhalb der Grenzen des VSG „Nördliches Erdinger Moos“. Auch hier wurde deren Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen gemäß Schutzgebietsverordnung überprüft (vgl. „Natura 2000 - FFH und Vogelschutz, Vogelschutzgebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 26 ff.). Danach sind für Arten des Schutzzwecks im Zusammenhang mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen keine bzw. keine nennenswerten und insbesondere keine erheblichen Negativwirkungen festzustellen. Für alle schutzzweckrelevanten Arten, bei denen in den oder im engeren Umgriff der Maßnahmeflächen Reviere bestehen, wird die Verträglichkeit in der FFH-VU im Einzelnen begründet (vgl. a.a.O. S. 27-30; vgl. zudem „Auswirkungen der Maßnahmen des LBP auf artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten" fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, S. 19 ff.). Soweit die Sicherung der relevanten Lebensraumbestandteile (Habitatrequisiten) eine geringfügige Anpassung der Planung erforderte, ist dies bei den planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen berücksichtigt. Die Maßnahmen sehen spezielle Artenhilfsmaßnahmen für das Blaukehlchen (vgl. Maßnahmenblätter J-160-E-7, J-160-E-11, J-160-E-15, J-160-E-16, J-164-A-6, J-168-A-2, J-168-A-6, J-168-A-7, J-169-E-12, J-169-E-13, J-170-A-6), den Neuntöter (vgl. Maßnahmenblätter J-161-E-6, J-168-A-2, J-170-A-7), den Baumpieper (vgl. Maßnahmenblätter J-168-A-6, J-169-E-11, J-169-E-12, J-170-E-2, J-170-E-9 und J-170-E-13), den Teichrohrsänger (vgl. Maßnahmenblätter J-168-A-3 und J-168–A-4), die Beutelmeise (vgl. Maßnahmenblatt J-169-E-8) sowie den Sumpf-Rohrsänger (vgl. Maßnahmenblätter J-173-A-1, J-173-A-2, J-173-A-4, J-173-E-7, J-175-E-6, J-176-E-4, J-176-E-5, J-178-E-4, J-179-E-5, J-186-E-20, J-187-E-1, J-187-E-4, J-187-E-6, J-187-E-11, J-188-E-9, J-188-E-12, J-188-E-23, J-189-E-11, J-195-E-1 und J-195-E-2) vor.

Schließlich wurde die grundsätzliche Verträglichkeit der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen mit den Erhaltungszielen bzw. dem Schutzzweck des FFH-Gebietes DE 7636-371 „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ in der Unterlage „NATURA 2000 – FFH und Vogelschutz, FFH DE 7636-371, Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos, Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung“ vom 18.08.2007 der Ökokart München in Ordner 45 der Antragsunterlagen, S. 50f. für das Teilgebiet Freisinger Moos, S. 58f. für das Teilgebiet Viehlaßmoos und S. 70 für das Teilgebiet Eittinger Weiher festgestellt.

Hierzu hat das Landratsamt Erding (Schreiben des Landratsamtes Erding vom 18.05.2010, erfasst als Nr. 100022, S. 3 ff., 8) u. a. eingewandt, die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes 3. Start- und Landebahn würden sich im Teilgebiet Viehlaßmoos negativ auf die Bestände nicht kohärenzbezogener, artenschutzrechtlich relevanter Tier- und Pflanzenarten, biotopkartierte bzw. schutzwürdige Gehölz- und Waldbestände, die Pflege- und Entwicklungsziele des Naturschutzgebietes Viehlaßmoos sowie (sinngemäß) auf die Erhaltungsziele auswirken. Dies beruht auf unzutreffenden fachlichen Annahmen. Das Kohärenzsicherungskonzept, das Teil der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist, gewährleistet die besten Voraussetzungen für eine rasche und vollständige Etablierung der festgelegten Kohärenzsicherungsziele. Vorrangiges Zielgebiet für die Kompensationsleistungen für Wiesenbrüter ist dabei – neben der Lüsse im Nordwesten des Vogelschutzgebietes – das Vorfeld Viehlaßmoos. Zur Umsetzung des von der höheren Naturschutzbehörde bestätigten Kohärenzsicherungskonzeptes müssen kulissenfreie Räume, auch durch die Rodung von Gehölzbeständen (Feldgehölze und -gebüsche) hergestellt werden. Die Gehölzrücknahmen dienen der Herstellung von Offenlandflächen (im wesentlichen Extensivwiesenflächen) zu Gunsten des vorrangigen Schutzzweckes des Vogelschutzgebietes. Sie erfolgen auf Gehölzflächen, deren Neugestaltung zur Zielerreichung auf Grundlage des Leitbildes „Nördliche Erdinger Moos mit Isarauen" besonders geeignet ist. Die betroffenen Gehölzbestände sind weder Gegenstand der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 7636-371 „Moorreste in Freisinger und Erdinger Moos“, Teilgebiet Viehlaßmoos, noch wertgebendes Moment der Pflege- und Entwicklungsplanung im Naturschutzgebiet Viehlaßmoos. Die vorgesehenen Maßnahmen wirken sich insgesamt positiv auf die ökologische Wertigkeit der Maßnahmeflächen aus. Auch die weiteren vorgebrachten Beeinträchtigungen bestehen entweder bereits nicht bzw. wurden sachgerecht ermittelt und abgearbeitet (vgl. „Artenschutzrechtliche Betrachtung, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ fortgeschriebene Fassung vom 22.02.2010 des Büros H2 München in Ordner 4/5 der Antragsunterlagen vom 17.03.2010, insbesondere Kapitel 7). Die Gehölzrücknahmen entsprechen schließlich dem in der Pflegeplanung niedergelegten Ziel für das Viehlaßmoos, die Verbuschung innerhalb der Schutzgebietsgrenzen zurückzudrängen. Dieses Ziel wurde in der im Jahr 2002 von der Regierung von Oberbayern beauftragten Untersuchung zur Entwicklung des Gebietes festgelegt. Ein Managementplan für das VSG „Nördliches Erdinger Moos“ und das FFH-Gebiet „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“ liegt noch nicht vor.

3.9.9.6.3.2 Vereinbarkeit der Maßnahmen mit den Schutzgebietsverordnungen

Soweit die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen teilweise innerhalb der Geltungsbereiche von Verordnungen über Natur- und/oder Landschaftsschutzgebiete erfolgen bzw. durch Verordnung geschützte Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmale berühren, bewirken sie Veränderungen des jeweiligen Schutzgebiets, die mit dem in der maßgeblichen Verordnung festgelegten Schutzzweck jeweils nicht ohne Weiteres zu vereinbaren wären. Die Schutzgebietsverordnungen stellen lediglich auf den Erhaltungszustand ab, nicht auf eine Veränderung (d. h. Aufwertung/Verbesserung im vorliegenden Fall). Eine Aufwertungsbedürftigkeit bzw. Aufwertungsfähigkeit ist nicht Gegenstand der Verordnungen. Maßnahmen, die dem Erhalt bzw. der Verbesserung und der ökologischen Aufwertung und damit der Funktionsfähigkeit der Schutzgebiete dienen, aber nicht von den Naturschutzbehörden angeordnet oder zugelassen sind, bedürfen daher ggf. einer ausnahmsweisen Befreiung von den Bestimmungen der jeweiligen Schutzgebietsverordnungen. Soweit diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, ist für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen eine Befreiung von den Verboten erforderlich (vgl. die Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde, Abschnitt D, vom 16.04.2008). Diese Befreiungen wurden – soweit erforderlich – unter C.III.3.9.5 – 7 dieses Beschlusses erteilt.

Unabhängig davon wurden sämtliche landschaftpflegerischen Maßnahmen mehrfach naturschutzfachlich geprüft. Im Ergebnis dienen die Maßnahmen den jeweiligen Schutzzwecken der Schutzgebiete und bewirken in jedem Einzelfall eine ökologische Aufwertung des Bestandes der Lebensgemeinschaften und Biotope (Lebensstätten) sowie der beinhalteten seltenen und gefährdeten Arten. Sämtliche Maßnahmen wirken sich auf den Schutzgegenstand und den Schutzzweck positiv aus: sie dienen der Sicherung von Lebensraum von Pflanzen und Tieren, insbesondere seltenen, gefährdeten und für den Naturraum typischen Arten. Sie fördern die vorrangigen Schutzgüter der Schutzgebiete, insbesondere die wertgebenden und schutzzweckbestimmenden halbnatürlichen Offenlandlebensräume. Die Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Schutzzweck der Schutzgebietsverordnungen (vgl. auch hierzu C.III.3.9.5 – 7 dieses Beschlusses).

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. (Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., Fachabteilung München vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000089, S. 109, 143 f.) vorträgt, die Kompensationsmaßnahmen seien in Naturschutzgebieten, FFH-Gebieten und Vogelschutzgebieten nicht zulässig bzw. anrechenbar, da sie den für das jeweilige Schutzgebiet geltenden naturschutzfachlichen Zielen entsprächen und daher ohnehin Bestandteil des jeweiligen Managementkonzepts sind oder sein müssten, beruht dies auf einer unzutreffenden rechtlichen Bewertung. Die staatliche Verpflichtung in den Schutz-

gebieten umfasst in erster Linie Erhaltungsmaßnahmen. Die der FMG nach § 15 Abs. 2 BNatSchG obliegenden Kompensationsmaßnahmen gehen über solche Erhaltungsmaßnahmen weit hinaus. Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen erfolgen auf Flächen, die rechtlich und tatsächlich aufwertungsfähig sind. Ein Konflikt mit den amtlichen Aufgaben bei der Pflege von Natura 2000-Gebieten oder Naturschutzgebieten besteht nicht. Der in weiten Teilen fachlich überholte Pflegeplan für das NSG Viehlaßmoos steht einer Anerkennung der Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung der Maßnahmenflächen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ebenfalls nicht entgegen, vgl. § 15 Abs. 2 Satz 4 BNatSchG. Ein Bewirtschaftungs- oder Managementplan für das FFH- bzw. Vogelschutzgebiet, aus dem sich Einschränkungen ergeben könnten, besteht noch nicht.

3.9.9.7 Naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Insgesamt ist festzustellen, dass mit der Umsetzung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen und unter Beachtung der unter A.VIII.6 dieses Beschlusses planfestgestellten Nebenbestimmungen die durch das Vorhaben verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft kompensiert werden. Es bleiben keine erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zurück und das Landschaftsbild wird wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein. Es ist sichergestellt, dass die planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation aller Beeinträchtigungen der Schutzgüter der Eingriffsregelung führen.

Damit stellt sich nicht die Frage des Vorrangs der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege vor anderen Belangen. Eine naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG sowie die Festsetzung einer Ersatzzahlung nach § 15 Abs. 6 BNatSchG sind nicht erforderlich.

Der naturschutzrechtlichen Genehmigung für die Zulässigkeit, den Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß §§ 14 Abs. 1, 15 Abs. 2 BNatSchG stehen somit keine naturschutzrechtlichen Belange entgegen.

Demzufolge können die Eingriffe im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses genehmigt werden

3.9.10 Erfolgskontrolle/Monitoring/Risikomanagement

3.9.10.1 Erfolgskontrolle

Zur Feststellung, ob und in welchem Ausmaß die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) und der Nebenbestimmungen erfolgreich sind, ist während der gesamten Umsetzung der Maßnahmen eine Erfolgskontrolle durchzuführen. Die Erfolgskontrolle gliedert sich in die Herstellungskontrolle und die Zielzustandskontrolle – für Kohärenzsicherungsmaßnahmen erweitert um die Zielwertkontrolle – sowie in die Unterhaltungskontrolle.

Die Erfolgskontrolle ist nach § 17 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG grundsätzlich geboten. Dieser begründet eine Prüfungspflicht der Zulassungsbehörde, die die frist- und sachgerechte Durchführung der Maßnahmen zum Gegenstand hat. Somit wird sichergestellt, dass die mit der Zulassung des Eingriffsvorhabens verbundenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die damit zusammenhängenden Unterhaltungsmaßnahmen auch tatsächlich durchgeführt werden. Die Zielzustandskontrolle ist vorliegend erforderlich, um die fachgerechte Verwirklichung des Kompensationskonzepts zu gewährleisten, insbesondere um Prognoseunsicherheiten bezüglich des Erfolgs einzelner Maßnahmen zu begegnen. Wegen des von der FMG gewählten multifunktionalen Ansatzes werden sich für das planfestgestellte Vorhaben die Erfolgskontrollen über die Vermeidungsmaßnahmen und Kompensationsflächen der Eingriffsregelung hinaus auch auf Kohärenzsicherungsmaßnahmen und auf artenschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen erstrecken.

Das durch das Luftamt in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde modifizierte Konzept der FMG „Erfolgskontrollen der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen/Monitoring zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Kohärenzsicherungsmaßnahmen, artenschutzrechtlich begründeten Kompensationsmaßnahmen einschließlich Aufgaben der Ökologischen Baubegleitung“ vom 11.01.2011/geändert durch die höhere Naturschutzbehörde am 20. Juni 2011 (nachfolgend modifiziertes Konzept) ist nach Überzeugung des Luftamtes geeignet, die dargestellten Anforderungen zu erfüllen. Auf der Grundlage dieses Konzepts hat die FMG der höheren Naturschutzbehörde spätestens vier Monate vor Baubeginn ein detailliertes Programm zur Erfolgskontrolle, zum Monitoring und zum Risikomanagement vorzulegen und mit ihr abzustimmen.

Das modifizierte Konzept unterscheidet hinsichtlich der Erfolgskontrolle zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen auf Grundlage der §§ 15 ff BNatSchG), Kohärenzsicherungsmaßnahmen sowie den artenschutzrechtlich begründe-

ten Kompensationsmaßnahmen. Die Überwachung dieser Maßnahmen erfolgt durch die Herstellungskontrolle, die Zielzustandskontrolle - zu der die Zielwertkontrolle für die Kohärenzmaßnahmen gehört - und die Unterhaltungskontrolle. Das Konzept enthält ferner Vorgaben zur Kontrolle der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen während der Bauzeit sowie die Beschreibung der Aufgaben der ökologischen Baubegleitung. Weiterhin werden Details und ggf. erforderliche Ergänzungen, etwa zur Methodik, zur Überprüfung und Dokumentation der beschlussgemäßen Umsetzung und des fachlichen Erfolgs dieser Maßnahmen noch mit der höheren Naturschutzbehörde im Rahmen der Erarbeitung des o.g. detaillierten Programms abgestimmt.

Die Herstellungskontrolle dokumentiert die frist- und fachgerechte Durchführung aller o. g. planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen gemäß einer mit der höheren Naturschutzbehörde noch abzustimmenden Ausführungsplanung. Sie wird jeweils mit einem Bericht an das Luftamt abgeschlossen.

Mit der Zielzustandskontrolle wird die Erreichung des naturschutzfachlichen Zielzustandes der landschaftspflegerischen Maßnahmen kontrolliert. Dazu gehört die Erfassung des sich an die landschaftsbauliche Herstellung anschließenden naturschutzfachlichen Entwicklungszustandes gemäß den Festsetzungen aus den planfestgestellten Maßnahmenblättern und den Maßnahmenplänen.

In den Kohärenzflächen wird spätestens nach Abschluss der Herstellung im Rahmen der Zielzustandskontrollen durch Beobachtungen, Erhebungen und Zählungen das Erreichen der prognostizierten Zielwerte quantifiziert (Zielwertkontrolle). Maßgeblich für die Zielwertkontrolle bei Kohärenzsicherungsmaßnahmen und artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sind die prognostizierten Zielwerte, die in den planfestgestellten Maßnahmenblättern, unter C.III.3.9.2.4.3.3 und C.III.3.9.3.5.4 dieses Beschlusses sowie darüber hinaus in der Verträglichkeitsstudie zum Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ und in der artenschutzrechtlichen Betrachtung der FMG festgelegt sind. Für den Kiebitz und den Großen Brachvogel sind jährlich bis zur Erfüllung der prognostizierten Kohärenzleistung Zielwertkontrollen und Bruterfolgskontrollen auf den für diese Arten festgesetzten Kohärenzsicherungsflächen vorzusehen (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.6.7.7 dieses Beschlusses). Die Zielwertkontrollen wie auch die Bruterfolgskontrollen für den Kiebitz und den Großen Brachvogel sind bei erstmaliger Zielwerterreichung in den folgenden Jahren solange fortzuführen, bis von fünf Jahren in mindestens drei Jahren die Zielwerte erreicht werden und damit als abgesichert gelten können. (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.6.7.7 dieses Beschlusses).

Nach Abschluss der Herstellungs- und. der Zielzustandskontrolle wird von der FMG eine für das Dauermanagement geeignete Pflege- und Entwicklungsplanung vorgelegt und mit den Naturschutzbehörden abgestimmt (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.6.7.3 dieses Beschlusses). Diese ist neben den Festlegungen der Maßnahmenblätter Grundlage für die turnusmäßig durchzuführenden Unterhaltungskontrollen.

3.9.10.2 Erfolgskontrolle für die populationsstützenden Maßnahmen I bezüglich des Kiebitz

Die FMG hat die Durchführung der populationsstützenden Maßnahmen gem. Nebenbestimmung A.VIII.6.6.2 dieses Beschlusses zu dokumentieren. Gemäß Nebenbestimmung A.VIII.6.6.2 dieses Beschlusses hat die Ausführungsplanung daneben auch eine Kontrolle des Brut- und Aufzuchterfolges vorzusehen. Diese kann auf ausgewählte Flächen beschränkt werden, weil einerseits der Aufwand für eine derartige Kontrolle sehr hoch ist, andererseits im vorliegenden Fall eine Kontrolle auf ausgewählten Flächen bei geeigneter Auswahl einen hinreichend sicheren Rückschluss auf die Wirksamkeit insgesamt zulässt. Hierfür sind Flächen mit einer entsprechenden Streuung im Gebiet sowie in ausreichender Anzahl vorzusehen, die repräsentativ für alle Flächen den entsprechenden Wirkfaktoren auf den Bruterfolg des Kiebitzes unterliegen und geeignet für eine fachlich nachvollziehbare Hochrechnung auf die verbliebenen Flächen sind. Die Flächen können hierbei in Abhängigkeit von der Verteilung der zu schützenden Kiebitzgelege jährlich neu bestimmt werden. Die angewendeten Auswahlkriterien sowie die Auswahl der entsprechenden Kontrollflächen sind nachvollziehbar zu begründen.

Gemäß Nebenbestimmung A.VIII.6.6.4 dieses Beschlusses hat die FMG jährlich nach der Brutsaison bis zum 31.10. einen Bericht hierzu vorzulegen. Wenn sich hieraus Anhaltspunkte dafür ergeben, dass die prognostizierte Stützung möglicherweise mit den bis dahin durchgeführten Maßnahmen nicht erreicht wird, kann für die nächste Brutsaison eine entsprechende Anpassung erfolgen, z. B. eine Steigerung des Anteils der Flächen mit angepasster Bewirtschaftung oder eine Änderung des Flächenumgriffs. Die Erkenntnisse, die im Rahmen der nach Nebenbestimmung A.VIII.6.6.2 und A.VIII.6.6.4 dieses Beschlusses angeordneten Erfolgskontrolle gewonnen werden, können dazu herangezogen werden, die Gründe für die unzureichende Wirksamkeit und damit den genauen Anpassungsbedarf zu ermitteln. Für den Fall, dass trotzdem nach Ablauf von fünf Jahren noch keine ausreichende Stützung erreicht wurde, können die Maßnahmen gem. Nebenbestimmung A.VIII.6.6.5 dieses Beschlusses noch um zwei Jahre verlängert werden.

3.9.10.3 Vorbehaltene Maßnahmen für Wiesenbrüter

Für die Maßnahmen, bei denen gewisse Restunsicherheiten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit verbleiben - insbesondere Kohärenzsicherungsmaßnahmen für den Kiebitz und Großen Brachvogel -, behält sich das Luftamt für den Fall, dass sich Mängel in der Durchführung der Maßnahmen zeigen oder die vorgesehenen Funktionen einzelner Maßnahmen nicht wie geplant erreicht werden, vor, nachträgliche Maßnahmen zur Beseitigung dieser Mängel anzuordnen. In Betracht kommen zusätzliche Sicherungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen für den Fall, dass die Erfolgskontrolle in Teilen nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt. Auf diese Weise werden Risiken für die Erhaltungsziele wirksam ausgeräumt.

3.9.10.3.1 Populationsstützende Maßnahmen III für den Kiebitz

Das Luftamt ist in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Prognose für die Entwicklungszeit der Kohärenzsicherungsmaßnahmen bis zur vollständigen Wirksamkeit und für die endgültige Tragfähigkeit der Kohärenzflächen unter dem Aspekt der Vorsorge von einem konservativen Ansatz ausgegangen. Es besteht daher nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass mit den planfestgestellten Maßnahmen der volle Kohärenzausgleich in der vorgesehenen Zeit erbracht werden kann. Eine Prognose ist aber notwendigerweise mit Unsicherheiten behaftet. Ein Worst-Case-Ansatz in dem Sinne, dass der Umfang der Kohärenzsicherungsflächen von Anfang an so gewählt wird, dass jedes denkbare Risiko ausgeschlossen ist, ist wegen der hohen Erfolgswahrscheinlichkeit der Maßnahmen, von der das Luftamt überzeugt ist, nicht erforderlich und hätte zudem zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung anderer Belange (Inanspruchnahme von Flächen Dritter, insbesondere weiterer, landwirtschaftlich nutzbarer Flächen und von naturschutzfachlich hochwertigen bzw. geschützten Flächen) geführt, die in diesem Umfang nicht erforderlich und daher rechtlich nicht geboten ist.

Für den unwahrscheinlichen Fall, dass sich diese Prognoseunsicherheit verwirklichen sollte, können die planfestgestellten populationsstützenden Maßnahmen (vgl. unter C.III.3.9.2.4.3.3.1.2.3 dieses Beschlusses) räumlich und/oder zeitlich erweitert werden. Die zusätzlichen, durch einen gesteigerten Bruterfolg bei vorhandenen Brutpaaren über populationsstützende Maßnahmen generierten Kiebitze können, wenn die Besiedelung der Flächen langsamer erfolgt als vorgesehen, den verlängerten Zeitraum bis zur vollen Wirksamkeit der planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen bzw. bei Fehlschlagen einzelner Maßnahmen den Zeitraum bis zur Herstellung von zusätzlichen Kohärenzsicherungsflächen überbrücken.

Maßgeblich ist im Gegensatz zu den populationsstützenden Maßnahmen II (vgl. unter C.III.3.9.2.4.3.3.1.2.2 dieses Beschlusses) nicht die Kohärenzleistung auf der einzelnen Fläche, sondern die Zielwerterreichung von 105 Revieren auf der Gesamtheit aller planfestgestellten Kohärenzsicherungsflächen für den Kiebitz. Der Umfang der zusätzlichen populationsstützenden Maßnahmen wird im Bedarfsfall in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde unter Rückgriff auf die oben dargestellten Grundlagen festgesetzt. Bei der Entscheidung über die Verlängerung oder Anordnung von populationsstützenden Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass nach fachlichen Erkenntnissen ein Defizit von mehr als 20 % nicht mehr auf natürlichen Bestandsschwankungen beruht und daher mit populationsstützenden Maßnahmen gepuffert werden muss.

Der von der FMG zu erbringende Kohärenzausgleich bezieht sich nur auf die Auswirkungen des Vorhabens. Für allgemeine Bestandsrückgänge, die in gleichem Umfang und zum gleichen Zeitpunkt auch ohne das Vorhaben eingetreten wären, weil die hierfür verantwortlichen Faktoren außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegen und in gleicher Weise auch auf die Reviere eingewirkt hätten, die im Zuge der Baumaßnahmen beseitigt wurden, muss die FMG nicht einstehen. Im Hinblick auf die Verantwortung für die Herstellung der Kohärenzsicherungsflächen und die Tatsache, dass das Risikomanagement gerade der Pufferung von Prognoseunsicherheiten dient, ist es aber angemessen, für den Zeitpunkt bis zum Abschluss des Kohärenzausgleichs der FMG die Beweislast dafür aufzuerlegen, dass das Nichterreichen der prognostizierten Zielwerte nicht auf Faktoren in ihrem Verantwortungsbereich zurückzuführen ist.

Zusätzliche populationsstützende Maßnahmen sind also dann nicht erforderlich, soweit durch ein Fachgutachten bestätigt wird, dass die mangelnde Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen, d. h. insbesondere Populationsrückgänge beim Kiebitz auf Gründe zurückzuführen sind, die nicht mit dem planfestgestellten Vorhaben in Zusammenhang stehen; soweit die höhere Naturschutzbehörde die fachlichen Aussagen nicht teilt, sind die offenen Punkte für eine Entscheidung des Luftamts ergänzend aufzubereiten (gem. Nebenbestimmung A.VIII.6.6.9 dieses Beschlusses).

Nebenbestimmung A.VIII.6.6.10 dieses Beschlusses enthält einen entsprechenden Vorbehalt zur Auferlegung von ergänzenden Kohärenzsicherungsmaßnahmen und zur Anordnung von weiteren populationsstützenden Maßnahmen. Da die Maßnahmen nur zur vorübergehenden Stützung der Population für einen begrenzten Zeitraum geeignet sind, muss sichergestellt sein, dass rechtzeitig andere für die dauerhafte Etablierung von Revieren geeignete Maßnahmen ergriffen werden, wenn entgegen der Prognose der höheren Naturschutzbehörde auch 15 Jahre nach Baubeginn der volle Kohärenzausgleich

noch immer nicht erreicht sein sollte. Im Hinblick auf die Generationslänge des Kiebitzes von fünf Jahren ist es erforderlich, dass die ergänzenden Kohärenzsicherungsmaßnahmen spätestens nach Ablauf von weiteren fünf Jahren funktionsfähig sind. Die populationsstützenden Maßnahmen sind bis dahin fortzusetzen.

3.9.10.3.2 Vorbehalt ergänzender Kohärenzsicherungsmaßnahmen für den Großen Brachvogel

Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen für den Großen Brachvogel sind nach Überzeugung des Luftamtes mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksam. Wegen der nicht sicher auszuschließenden Prognoseunsicherheiten ist aber mit Nebenbestimmung A.VIII.6.5.6 dieses Beschlusses ein Vorbehalt für ergänzende Maßnahmen für den Fall festgesetzt, dass sich aus den Daten zur Erfolgskontrolle oder zur Bestandsentwicklung, zum Reproduktionserfolg und zur Mortalität ergeben sollte, dass sich die Prognose hinsichtlich der Kohärenzleistung nicht in vollem Umfang bestätigt.

Als kurzfristige Stützungsmaßnahmen kommen Gelegeschutzmaßnahmen vor allem im Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“ in Betracht. Dort gibt es eine kleine aber nach derzeitigem Stand stabile Population, deren Reproduktionserfolg durch gezielten Gelegeschutz noch merklich verbessert werden könnte. Sofern es, ggf. auch durch Neuansiedlung an anderer Stelle, noch einen Brachvogelbestand im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ außerhalb des Flughafengeländes gibt, könnten auch hier kurzfristig Gelegeschutzmaßnahmen durchgeführt werden; die für andere Wiesenbrüter hergestellten Kohärenzsicherungsflächen können zwar im Rahmen der Prognose nicht mit ausreichender Erfolgswahrscheinlichkeit als auch für den Brachvogel geeignete Kohärenzsicherungsflächen anerkannt werden, im Einzelfall ist eine Besiedlung durch den Brachvogel aber nicht auszuschließen. Wegen der Langlebigkeit der Art kann durch solche kurzfristigen Stützungsmaßnahmen ausreichend Zeit gewonnen werden für eine Beobachtung der weiteren Entwicklung und erforderlichenfalls die Konzeption und Umsetzung von Gegenmaßnahmen. Ein entsprechender Vorbehalt für ergänzende Kohärenzsicherungsmaßnahmen ist in Nebenbestimmung A.VIII.6.5.6 dieses Beschlusses enthalten.

3.9.10.4 Monitoring für den Großen Brachvogel, den Kiebitz und den Wachtelkönig

Für den Großen Brachvogel, den Kiebitz und den Wachtelkönig sind Maßnahmen eines Monitorings Bestandteil des modifizierten Konzepts, um im Fall eines unzureichenden Erfolgs einzelner Maßnahmen die Gründe hierfür ermitteln zu können. Die FMG dokumentiert über die Erfolgskontrolle der planfestgestellten Maßnahmen hinaus die Entwick-

lung der genannten Vogelarten für die Dauer von 20 Jahren ab dem Jahr, das auf den Baubeginn folgt (Nebenbestimmung A.VIII.6.7 dieses Beschlusses).

Das Monitoring hat die Entwicklung der lokalen Population über Referenzbestände außerhalb der für diese Arten relevanten Kompensations-/ Kohärenzflächen zum Gegenstand, es betrifft solche Bestände und Vorkommen der jeweiligen Art im weiteren Umfeld des Vorhabens, also solche, die nicht unmittelbar von dem Vorhaben betroffen sind und die auch nicht unmittelbar Gegenstand von LBP-Maßnahmen sind.

Ziel dieses Monitorings soll insbesondere die Ermöglichung des Nachweises sein, dass eine Unterschreitung von Zielwerten betroffener Arten, dies sind Kiebitz, Großer Brachvogel und Wachtelkönig, durch Faktoren verursacht wird, die nicht in der Verantwortung der FMG liegen.

3.9.10.5 Überwachung der Schadensvermeidungsmaßnahmen bzgl. N-Deposition für LRT 6410

Zur Überprüfung, ob der Erhaltungszustand der betroffenen Flächen des LRT 6410 bei Durchführung der schadensbegrenzenden Maßnahme stabil bleibt, ist eine Überwachung anzuordnen (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.6.7.14 dieses Beschlusses).

Für diese Überwachung ist die Vegetation auf den betroffenen LRT-Flächen regelmäßig zu kartieren und die Daten unter besonderer Berücksichtigung der von Ellenberg et. al. (2001) dokumentierten N-Zeigerwerten und den jeweils lebensraumspezifischen Kennarten auszuwerten und zu dokumentieren.

Neben der Beobachtung der Vegetation bzw. der Artenausstattung ist das gewonnene Mähgut einer NPK-Analyse zu unterziehen.

3.9.10.6 Risikomanagement - Schadensvermeidungsmaßnahmen bzgl. N-Deposition für LRT 6410

Für den Fall, dass die Überwachung (vgl. oben unter C.III.3.9.10.5 dieses Beschlusses) nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt, behält sich das Luftamt die Anordnung entsprechender Korrekturmaßnahmen vor. Für die betroffenen Flächen des LRT 6410 im Teilgebiet Viehlaßmoos muss in diesem Fall mittels einer modifizierten Mahd ein erhöhter Nährstoffentzug erreicht werden. Auf die biologischen Entwicklungszyklen charakteristischer Arten ist soweit als möglich Rücksicht zunehmen. Als zielführend wird z. B. ein zeitlich vorgezogener Mahdzeitpunkt erachtet. Werden die Pfeifengraswiesen außer der Reihe bereits im August gemäht, können erhöhte Biomasse- und

damit Nährstoffmengen entzogen werden. Diese Vorgehensweise wird auch im herkömmlichen Vegetationsmanagement angewandt, um das Verhältnis zwischen gras- und krautartigen Pflanzenarten zugunsten der Kräuter zu verschieben. Zwar ist diese Maßnahme – in Abhängigkeit von der jeweiligen Artenausstattung - nur turnusgemäß (etwa nur alle 5 Jahre) möglich, ohne den Lebensraum in seiner spezifischen Ausprägung zu verändern. Da jedoch begründet davon ausgegangen werden kann, dass die Randbedingungen (z. B. Hintergrundbelastung) stabil bleiben werden und stickstoffbedingte Auswirkungen zudem eine sehr lange Reaktionszeit haben, stellt diese Änderung des Mahdregimes eine wirksame Korrekturmaßnahme im Rahmen des Risikomanagements für den LRT 6410 dar. Gegebenenfalls sind bei den jeweils konkret betroffenen Flächen noch speziellere Modifizierungen (räumlich/zeitlich) angebracht. Ein entsprechender Vorbehalt für ergänzende Maßnahmen ist in Nebenbestimmung A.VIII.6.5.5 dieses Beschlusses enthalten.

3.10 Wasserwirtschaft

Das planfestgestellte Vorhaben berührt wasserwirtschaftliche Belange, für welche folgende wasserrechtliche Entscheidungen erforderlich sind:

Wasserrechtliche Planfeststellung gemäß §§ 67, 68 WHG für:

- projektbedingte Gewässerneuordnungen
- durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen bedingte Gewässerneuordnungen.

Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen gemäß §§ 8, 9, 10, 14, 15 und 19 WHG, Art. 15 BayWG für folgende Gewässerbenutzungen:

- Absenken von Grundwasser durch Dränagen und anschließende Einleitung in das Grundwasser und Oberflächengewässer sowie das Einbringen von Bauwerken und Sparten in das Grundwasser (Grundwasserregelung)
- Entwässerung
- vorübergehendes Absenken, Zutagefördern und Ableiten von Grundwasser und Einleiten des entnommenen Wassers in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer zu Zwecken der Bauwasserhaltungen im Zuge der Erweiterungsmaßnahmen (Bauwasserhaltung)
- vorübergehendes Zutageleiten von Grundwasser durch Entnahme von Kies als Rohstoff mit anschließender Wiederverfüllung des freigelegten Grundwassers mit unbedenklichem Verfüllmaterial (Grundwasserfreilegung durch Auskiesung)
- Zutagefördern und Entnehmen von Grundwasser und das Entnehmen und Ableiten von Wasser aus Oberflächengewässern zu Brauchwasserzwecken während der Bauzeit (Brauchwasserentnahme)

Ausnahmen gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 Verordnung des Landratsamtes Erding über die Wasserschutzgebiete „Obere Point“ und „Oberdingermoos“ von den Verboten nach § 3 Nr. 2.1 dieser Verordnung für die durch eine Anzahl landschaftspflegerischer Maßnahmen bedingten Veränderungen der Erdoberfläche.

Die Belange der Wasserwirtschaft sind nach Prüfung des Luftamtes gewahrt. Mit dem planfestgestellten Vorhaben sind keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder die Gewässerökologie verbunden. Vor dem Hintergrund der vom Luftamt festgesetzten Nebenbestimmungen bestehen aus Sicht des Schutzes von Grundwasser und Oberflä-

chengewässern keine Bedenken gegen den Bau der 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen. Die Planung der FMG ist nach Maßgabe der mit diesem Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigung des Wassers oder gegen sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar und trägt den Anforderungen an einen leistungsfähigen Wasserhaushalt Rechnung. Die mit dem Vorhaben verbundene Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung von Gewässern oder ihrer Ufer wird planfestgestellt. Die mit dem Vorhaben verbundenen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen - die gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht von der Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 HS 1 BayVwVfG umfasst sind - werden erteilt. Das jeweils erforderliche Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG wurde vom Landratsamt Erding mit Schreiben vom 27.10.2009 und vom Landratsamt Freising mit Schreiben vom 23.11.2009 erteilt.

Zur Beurteilung der wasserrechtlichen Belange stützt sich das Luftamt auf die folgenden Unterlagen, auf die Bezug genommen wird:

- die Ausführungen der FMG im Erläuterungsbericht „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ vom 10.08.2007 < Dr. Blasy - Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG; Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG – Ordner 15 der Antragsunterlagen > (Erläuterungsbericht Wasser), den dazugehörigen Plänen (Ordner 16 bis 18), den Anlagen 3.1 bis 3.7 der Planunterlagen (Ordner 32 bis 38) und die Erläuterung „Landschaftspflegerischer Begleitplan Gewässerausbauten“ mit Anhängen und Plänen (Ordner 12 bis 14, 5/7 und 6/7)

- die Stellungnahmen bzw. Gutachten im wasserrechtlichen Verfahren des WWA vom 29.02.2008. Im Einzelnen hat das WWA folgende Unterlagen erstellt:

- Stellungnahme zu den wasserwirtschaftlich relevanten Aspekten im Planfeststellungsverfahren
  vom 29.02.2008
  (WWA SN 2)

- Gutachten zum Antrag auf wasserrechtliche Planfeststellung für die Beseitigung, Herstellung und wesentliche Änderung von Oberflächengewässern (Gewässerneuordnung)
  vom 29.03.2008
  (WWA G 3.1)

– Gutachten zum Antrag auf wasserrechtliche Planfeststellung für die Beseitigung, Herstellung und wesentliche Änderung von Oberflächengewässern im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitpläne (Ausgleichs-und Ersatzmaßnahmen)
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.2)

– Gutachten zum Antrag auf Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 7 WHG und Art. 16 BayWG für die Einleitung von Oberflächenwasser der luftseitigen befestigten Flächen und Gebäude in das Grundwasser
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.3)

– Gutachten zum Antrag auf Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 7 WHG und Art. 16 BayWG für die Einleitung von Oberflächenwasser von befestigten Flächen und Gebäuden in Oberflächengewässer
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.4)

– Gutachten zum Antrag auf Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 7 WHG i. V. m. Art. 16 BayWG für die Einleitung von Oberflächenwasser der landseitigen Straßen (St2084, St2584, ED 5, Südring) in das Grundwasser
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.5)

– Gutachten zum Antrag auf Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 7 WHG i. V. m. Art. 16 BayWG für die Einleitung von Oberflächenwasser von Geländeaufschüttungen und Sichtschutzwällen in das Grundwasser
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.6)

– Gutachten zum Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung zum Absenken des Grundwassers durch Dränagen und anschließende Einleitung in das Grundwasser und Oberflächengewässer
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.7)

– Gutachten zum Antrag auf Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.8)

- Gutachten zum Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis für das vorübergehende Zutageleiten von Grundwasser durch die Entnahme von Kies als Rohstoff mit anschließender Wiederverfüllung des freigelegten Grundwassers mit unbedenklichem Verfüllmaterial
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.9)

- Gutachten zur Bauwasserhaltung
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.10)

- Gutachten für das Zutagefördern und Entnehmen von Grundwasser und das Entnehmen und Ableiten von Wasser aus Oberflächengewässern zu Brauchwasserzwecken während des Bauzeit
  vom 29.02.2008
  (WWA G 3.11)

- Stellungnahme zum Antrag auf Änderung der Beweissicherung
  vom 29.02.2008
  (WWA SN 4)

- Gutachten des WWA vom 26.05.2010 zu den wasserwirtschaftlich relevanten Aspekten der 1. und 2. Änderung des Antrages auf Planfeststellung zur Errichtung und zum Betrieb einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München
  (WWA G Änd. 1/2)

- Stellungnahme des WWA vom 28.05.2010 (Konzept zur Beschickung des Versickerungsbereiches West und Versickerungsbereiches Attaching mit Grundwasser)

- Stellungnahme des WWA vom 23.08.2010 (Konzeption Bodenfilter)

- Stellungnahme des WWA vom 08.11.2010 (FE – Vorhaben Geländeaufschüttungen)

- Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Umwelt (LfU) vom 20.02.2008 (PFV 3. Start- und Landebahn)

- Stellungnahme des LfU vom 12.11.2010 (FE – Vorhaben Geländeaufschüttungen)

- Stellungnahme des Landratsamtes Freising vom 31.01.2008, Ziffer VIII Wasserrecht (einschließlich Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft)

– Stellungnahme des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007, Wasserrechtsbehörde und Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft

– Stellungnahme des Bezirks Oberbayern – Fachberatung für Fischerei – vom 21.04.2008.

In diesem Verfahren werden die fachlichen Belange der Wasserwirtschaft vom WWA, dem LfU und den Fachkundigen Stellen für Wasserwirtschaft beim Landratsamt Erding (FkSt ED) und beim Landratsamt Freising (FkSt FS) als wasserwirtschaftliche Fachbehörden vertreten (Art. 63 Abs. 3 BayWG). Unter speziell fischereifachlicher Sicht äußerte sich der Bezirk Oberbayern – Fachberatung für Fischerei (FfF). Das WWA stimmte sich bei bestimmten Einzelfragen mit dem LfU ab. Wenn im Folgenden nichts Anderweitiges ausgeführt wird, beziehen sich die Ausführungen auf die Begutachtungen des WWA.

Für alle Teilbereiche wird festgestellt, dass die bestehende geologische und hydrogeologische Situation sowie die hydrologischen Verhältnisse von der FMG richtig dargestellt wurden.

Für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde – aufbauend auf den bereits vorhandenen umfangreichen Erkenntnissen – nördlich des Flughafens ein Bohr- und Messprogramm geplant und umgesetzt. Daraus wurde das vorhandene Grundwassermodell neu kalibriert. Dieses Grundwassermodell wird vom LfU insbesondere als Prognosewerkzeug für stationäre Grundwasserverhältnisse geeignet befunden und als für die Modellprognose zur Auswirkung der geplanten Grundwasserabsenkung und Wiederversickerung belastbar beurteilt. Hinsichtlich der hydrologischen Verhältnisse wurden zur Beurteilung der quantitativen Auswirkungen der Gewässerneuordnungsmaßnahmen, zur Beurteilung der zusätzlichen Einleitungen aus dem erweiterten Flughafengelände auf die Oberflächengewässer und um die Hochwassersicherheit des Flughafens beleuchten zu können, die hydrologischen Verhältnisse und die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen in einem geeigneten und plausiblen N-A Modell ermittelt und dargestellt.

3.10.1 Grundlagen

Die rechtliche und tatsächliche Ausgangssituation für die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ergibt sich aus einer Gesamtschau der wasserrechtlichen Planfeststellungen, Bewilligungen und Erlaubnissen, die im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb des bestehenden Flughafens München im Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979, Az. 315-98-1, zuletzt geändert durch Plangenehmigung vom

05.05.2011, Az. 25-33-3721.1-MUC-1-11 (im Folgenden bezeichnet als PFB MUC; der PFB MUC in der durch diesen Planfeststellungsbeschluss geänderten Fassung wird nachfolgend bezeichnet als PFB MUC NEU), ausgesprochen wurden. Diese wasserwirtschaftlichen Maßnahmen können differenziert werden nach den Teilbereichen

- Maßnahmen zur Gewässerneuordnung,
- Maßnahmen zur Grundwasserregelung,
- Maßnahmen zur Entwässerung und
- Maßnahmen zur Beweissicherung.

Die betreffenden Rechte werden im PFB MUC in

- Ziffer I. D 1a/F 6.1a PFB MUC (Feststellung der Pläne - Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung und Entwässerung),
- Ziffer IV.9 PFB MUC (Auflagen, Maßgaben, Hinweise zur Planfeststellung – Wasserwirtschaft) und
- Ziffer V. PFB MUC (Wasserrechtliche Erlaubnisse sowie Bewilligungen und Genehmigungen nach VGS bzw. Art. 41 c BayWG mit Auflagen)

– „bescheidstechnisch“ als Änderungsbeschluss formuliert – erteilt. Dabei bilden die einzelnen Teilbereiche ein integriertes Gesamtsystem und wirken eng miteinander verzahnt zusammen.

Begleitet werden diese Maßnahmen durch im Laufe der Zeit immer weiter verfeinerte Maßnahmen bzw. Maßgaben zur Beweissicherung (Ziffer IV.9.2 PFB MUC).

Da das planfestgestellte Vorhaben auf diesen rechtlichen wie tatsächlichen Bestand aufsetzt, wird dieser nachfolgend kurz beschrieben.

3.10.1.1 Gewässerneuordnung (GNO)

Der Begriff „Gewässerneuordnung“ bezeichnet die im Zusammenhang mit dem Flughafenneubau erforderliche Herstellung, Beseitigung bzw. wesentliche Umgestaltung von Oberflächengewässern oder Gewässerabschnitten.

Das Erdinger Moos wird von zwei Hauptgewässern begrenzt, der Isar im Westen und der Sempt im Osten. Innerhalb dieses Bereichs liegen die von den bisherigen Flughafenbau-

maßnahmen berührten Oberflächengewässer, die letztendlich alle in die Isar entwässern. Dabei handelt es sich zumeist um relativ kleine Oberflächengewässer und Gräben, die als Entwässerungsgräben der Kultivierung der Flächen gedient haben, um den Grundwasserspiegel auf einem für die Landwirtschaft günstigen Stand zu halten. Diese sind oft nur zeitweise wasserführend und besitzen keinen natürlichen Ursprung. Durch den Neubau des Flughafens wurden die Bäche und Gräben zwischen Hallbergmoos im Westen und Schwaig (Gemeinde Oberding) im Osten durchtrennt. Mit den baulichen Maßnahmen im Rahmen der GNO wurden die Bäche und Gräben an der Südseite des Flughafens abgefangen, umgeleitet bzw. durch den Flughafen hindurchgeleitet (Verrohrungen) und an der Nordseite wieder an die ursprünglichen Grabensysteme angeschlossen. Mit der GNO wurden zugleich Hochwasserschutzmaßnahmen für den Flughafen und für die Unterlieger nördlich des Flughafens umgesetzt. Hochwasserabflüsse der dem Flughafen zuströmenden Gräben werden über den Abfanggraben Süd, dem Abfanggraben Ost und dem Vorflutgraben Nord um den Flughafen herum zur Isar abgeleitet. Die Wiedereinleitungsabflüsse in die Gräben nördlich des Flughafens, mit denen die durch das hinzugekommene Flughafengelände ihres Oberlaufs und ihres Einzugsgebietes beraubten Gräben nördlich des Flughafenzauns wieder in ihren ursprünglichen Zustand gebracht werden, sind entsprechend der Leistungsfähigkeit der Gräben auf insgesamt 5,0 m³/s begrenzt, so dass nicht nur der Flughafen, sondern auch die Gebiete zwischen dem Flughafen und der Isar vor Hochwasser geschützt sind. Die Sohlhöhen der im Rahmen der GNO erstellten Gräben liegen in etwa auf der Höhe des mittleren Grundwasserstands, so dass bei niedrigen bis mittleren Grundwasserständen keine Absenkwirkung auftritt. Der tiefer liegende Ableitungsgraben Nord wurde abgedichtet. Ein Teil des Oberflächenwassers wird in der Überleitung Süd-Nord durch den Flughafen geleitet. Die Überleitung Süd-Nord dient zudem als Vorflut für die Entwässerungsgräben der bestehenden Grundwasserregelung und für die Oberflächenentwässerung des Flughafens. Dieses Wasser wird zu einem Teil über die Versickerungsanlage versickert und zum anderen Teil in die Gräben eingeleitet. Der über die Leistungsfähigkeit der Gräben hinaus gehende Abfluss wird über den Ableitungsgraben Nord und den Vorflutgraben Nord zur Isar abgeleitet.

Bisher nicht Gegenstand des PFB MUC sind die in Folge der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens nunmehr erforderlichen Gewässerausbauten im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

3.10.1.2 Grundwasserregelung (GWR)

Der Begriff „Grundwasserregelung“ betrifft die Absenkung des Grundwassers im Bereich des bestehenden Flughafengeländes mit anschließender Wiederversickerung des ent-

nommenen Wassers nördlich des Flughafengeländes. Die GWR gewährleistet in erster Linie die Frostsicherheit befestigter Flächen (Start- und Landebahnen, Rollbahnen, Vorfelder) und die Befahrbarkeit des Geländes sowohl für den Baubetrieb als auch für einen Einsatz von Katastropheneinsatz- und Wartungsfahrzeugen. Es muss ein ausreichender Abstand zwischen den Grundwasseroberflächen und dem Unterbau der befestigten Flächen hergestellt werden. Dies hat zugleich den ebenfalls angestrebten Nebeneffekt, dass große Mengen von Baumaterial (Kies) gespart werden können, um die Frostsicherheit, die alternativ auch durch Geländeaufschüttungen hätte erreicht werden können, zu gewährleisten.

Die erforderliche Grundwasserabsenkung wird derzeit durch die zwischen den Parallelrollbahnen liegenden Entwässerungsgräben Süd und Nord bewirkt. Um eine grundwasserstromabwärts über das Flughafengelände hinausreichende Grundwasserabsenkung zu vermeiden, wird ein Teil des in den Entwässerungsgräben entnommenen Grundwassers im Norden des Flughafens über eine Versickerungsanlage wieder in den Quartärgrundwasserstrom zurückgegeben und der Grundwasserspiegel auf seiner ursprünglichen Höhe gehalten. Die Auswirkungen werden anhand eines Netzes von Messstellen in quantitativer und qualitativer Hinsicht überwacht. Zur GWR gehört ebenfalls die Berücksichtigung der Auswirkungen von tiefliegenden Bauwerken und Sparten im Grundwasser, die sowohl im Bauzustand (Bauwasserhaltung) als auch im Endzustand von der Bauwerksgröße und der Einbindetiefe in das Grundwasser abhängen.

3.10.1.3 Entwässerung

Die Maßnahmen zur Entwässerung dienen der geordneten Abführung bzw. Entsorgung des durch die Flächenversiegelungen (Startbahnsystem, Vorfelder, Gebäude, Straßen) zeitlich und örtlich konzentriert anfallenden Niederschlagswassers auf dem Flughafengelände und dem Schutz des Geländes und des Umfeldes vor Überflutungen. Das bestehende Flughafengelände stellt hinsichtlich der Verschmutzung der anfallenden Schmutz- und Regenwässer ein stark differenziertes Gebiet dar. Im Hinblick auf die Belastung des Oberflächenabflusses muss zwischen dem Sommerbetrieb mit gering bis nahezu unbelastetem Abfluss und dem Winterbetrieb mit zeitweise infolge des Einsatzes von chemischen Flugzeug- und Flächenenteisungsmitteln belastetem Abfluss unterschieden werden. Die gering belasteten Oberflächenabflüsse im Sommerbetrieb werden in das Grundwasser versickert bzw. nach einer Regenwasserbehandlung stark gedrosselt in Oberflächengewässer eingeleitet, während die belasteten Oberflächenabflüsse im Winterbetrieb der Kläranlage Eitting zugeführt werden. Das anfallende häusliche und gewerbliche Abwasser wird ebenfalls zur Kläranlage Eitting abgeleitet und dort behandelt. Ein Sonderfall

stellt die Behandlung des auf den Flugzeugenteisungsflächen anfallenden, stark mit Flugzeugenteisungsmitteln belasteten Abwassers dar, das über ein spezielles Auffangsystem der Flugzeugenteisungsmittel-Recyclinganlage zugeführt wird.

3.10.1.4 Beweissicherung

Im PFB MUC sind unter Ziffer IV.9.2 (Auflagen zur Beweissicherung im Bereich Wasserwirtschaft) Vorgaben für die quantitative und qualitative Beweissicherung von Grundwasser und Oberflächengewässern enthalten. Es werden regelmäßig Oberflächenwasser- und Grundwassermessstellen beprobt, chemisch-physikalische Messgrößen ermittelt, sowie das biologische Zustandsbild und die Wasserführung (Abflussmessung) festgehalten. Die Ergebnisse liegen vor und werden regelmäßig in Form von Quartalsberichten, Jahresberichten, Grundwassergleichenplänen und sonstigen Auswertungen von der FMG an die Wasserwirtschaftsbehörde (derzeit: WWA München) weitergeleitet.

Dieses integrierte Gesamtsystem hat sich für die Sicherung ordnungsgemäßer wasserwirtschaftlicher Verhältnisse im Bestand des derzeitigen Verkehrsflughafens München bewährt.

3.10.2 Planfeststellungspflichtige Gewässerausbauten

3.10.2.1 Projektbedingte Gewässerausbauten (GNO)

3.10.2.1.1 Verfahrensgegenstand

Der Teilbereich Gewässerausbau im Zuge der Erweiterung des Flughafens München durch die 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen besteht aus:

- der Herstellung, Beseitigung und wesentlichen Umgestaltung der von der Flughafenerweiterung berührten Oberflächengewässer durch Anpassung und Erweiterung der vorhandenen Gewässerneuordnung,
  (als Gewässerausbauten zur Planfeststellung beantragt, §§ 67 ff WHG)

- der Übertragung von Unterhaltsverpflichtungen einzelner Gewässer bzw. Gewässerabschnitte auf die FMG.
  (Übertragung der Unterhaltungslast nach Art. 23 Abs. 3 BayWG)

Insoweit sind die Ziffern I.D1a/F 6.1a und IV.9 des PFB MUC durch Änderungen betroffen.

Folgende Oberflächengewässer werden von den planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen erfasst:

- Goldach
- Goldach Zulauf Ost
- Westlicher Seitenarm Loosgraben
- Ableitungsgraben Nord
- Süßgraben
- Mittelgraben
- Grüselgraben
- Breitwiesengraben
- Zufluss zum Grüselgraben 1
- Kalkgriesgraben
- Keckeisgrenzgraben
- Stampfwiesengraben
- Zufluss zum Stampfwiesengraben
- Abfanggraben Ost
- Vorflutgraben Nord
- Überleitung Süd-Nord
- Verrohrung Nord-Ost

Zusätzlich werden die Entwässerungsgräben Nord und Nord-Ost innerhalb des Flughafens München in kleinen Abschnitten mit Rollwegüberführungen überbaut.

Die Isar ist von der GNO indirekt als Vorfluter betroffen, ohne dass sich Abflussveränderungen im Gewässersystem nördlich des Flughafens ergeben.

Die Bezeichnung bzw. Unterscheidung der beantragten Maßnahmen erfolgt nach der Nummerierung des entsprechenden Spiegelstrichs in Ziffer A.IX.7.1 des Antrags auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in

Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 68 bis 76. Für die inhaltliche Beschreibung der beantragten Maßnahmen wird auf die Erläuterung „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ in Ordner 15 der Antragsunterlagen verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

Das WWA erklärte zu den Einzelmaßnahmen aus wasserwirtschaftlicher Sicht sein Einverständnis. Zum Teil erfolgte die Einverständniserklärung unter dem Vorbehalt der Umsetzung bestimmter wasserwirtschaftlicher Forderungen durch Inhalts- und Nebenbestimmungen. Diese Forderungen des WWA setzt das Luftamt durch die Festsetzung entsprechender Inhalts- und Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss um.

Die Übertragung von Unterhaltsverpflichtungen betrifft Gewässer bzw. Gewässerabschnitte an den Gewässern:

- Verlängerungstrecke der Überleitung Süd-Nord (bestehendes Gewässer in der Unterhaltungslast der FMG)
- Verlängerungsstrecke der Verrohrung Nord-Ost (bestehendes Gewässer in der Unterhaltungslast der FMG)
- Neuherstellung des zu verlegenden Ableitungsgrabens Nord (bestehendes Gewässer war in der Unterhaltungslast der FMG)
- teilweise Neuherstellung des Abfanggrabens Ost (Gewässer in der Unterhaltungslast der FMG)
- Neuherstellung des zu verlegenden Stampfwiesengrabens
- Zufluss Stampfwiesengraben bis Einmündung in den Stampfwiesengraben.
- Stampfwiesengraben bis zur Mündung in den Kalkgriesgraben.

3.10.2.1.2 Würdigung durch das Luftamt

Bei den 27 Einzelmaßnahmen der Gewässerneuordnung handelt es sich um jeweils planfeststellungspflichtige Gewässerausbauten. Nach § 67 Abs. 2 WHG ist unter einem Gewässerausbau die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer zu verstehen. Dem Gewässerausbau stehen Deich- und Dammbauten gleich. Bei der

- Verlängerung von Gewässern
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 1, 2,

– der Neuherstellung von Gewässern
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 3, 4, 6, 12, 13,

– der wesentlichen Umgestaltung bzw. Änderung von Gewässern
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 5, 7 8, 9,

– der Verrohrung von Gewässerabschnitten
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 10, 11 sowie

– der Beseitigung von Gewässern bzw. Gewässerabschnitten
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27,

handelt es sich um derartige Gewässerausbaumaßnahmen i. S. d. § 67 Abs. 2 WHG.

Den Anträgen wird in Ausübung der dem Luftamt zustehenden planerischen Gestaltungsfreiheit sowie nach Abwägung aller dafür und dagegen sprechenden Belange entsprochen.

Nach § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 HS 2 BayVwVfG entscheidet die nach Luftverkehrsrecht zuständige Planfeststellungsbehörde auch über notwendige Folgemaßnahmen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens. Dies gilt auch für die o. g., nach § 68 WHG planfeststellungspflichtigen Gewässerausbauten, die unmittelbar durch den Bau der 3. Start- und Landebahn einschließlich weiterer Folgemaßnahmen veranlasst sind. Ein Fall des Art. 78 BayVwVfG liegt nicht vor. Diese durch Art. 75 BayVwVfG angeordnete formelle Konzentrationswirkung umfasst auch die Verfahrenskonzentration, d. h., eine Konzentration der anzuwendenden Verfahrensvorschriften. Es kommen somit auch die für die luftrechtliche Planfeststellung anzuwendenden Verfahrensvorschriften zur Anwendung. Insoweit wird auf die o. g. Ausführungen verwiesen.

Wegen der formellen Konzentrationswirkung wird für die bei einzelnen Ausbautatbeständen erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung (Nr. 13 Anlage 1 zum UVPG) auf die für das Gesamtvorhaben erfolgte UVP unter C.II. dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zur Wasserwirtschaft sind beim Bau der 3. Start- und Landebahn schädliche Auswirkungen auf ober- und unterirdische Gewässer möglichst auszuschließen. Die mit der Erweiterung der bestehenden GNO verbundenen Auswirkungen sind durch Nebenbestimmungen (Maßgabe 6.1) zu regeln. Die Neuanlage von Gewässern ist unter ökologischen Gesichtspunkten, insbesondere auch hinsichtlich der Aquafauna, zu optimieren. Das bestehende Retentionsvermögen ist zu erhalten bzw. zu verbessern (Maßgabe 6.3). Dem trägt die Planung Rechnung.

Die Planfeststellungen beruhen auf § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 LuftVG, Art. 75 BayVwVfG i. V. m. § 68 WHG.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, ist nicht zu erwarten (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG). Auch werden sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften erfüllt (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG).

Das WWA hat als Fachbehörde dem Luftamt bestätigt, dass sämtliche Maßnahmen der Anpassung der bestehenden Gewässerneuordnung aus dem Flughafenneubau an die geplante Flughafenerweiterung durch den Bau einer 3. Start- und Landebahn dienen und für die Durchführung des Gesamtprojektes plausibel sind. Die wasserrechtlich beantragten Einzelmaßnahmen der GNO werden daher nach Maßgabe der unter Ziffer IV.9.3.10 PFB MUC NEU im Einzelnen aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen zugelassen. Die vom WWA für erforderlich gehaltenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich bzw. in mit dem WWA abgestimmter Fassung in diesen Bescheid übernommen und sind für die FMG verpflichtend. Die in Ziffer IV.9.3.10 PFB MUC NEU festgelegten Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 Abs. 1 i. V. m. § 70 Abs. 1 WHG.

Bei Abwägung aller von der GNO berührten öffentlichen und privaten Belange kann den Gewässerausbaumaßnahmen mit Inhalts- und Nebenbestimmungen im Wesentlichen entsprochen werden.

Die geplante Gewässerneuordnung stellt insbesondere wegen der Verlegung und Verfüllung von zahlreichen Gewässern und Gewässerabschnitten einen erheblichen Eingriff in das Gewässersystem mit entsprechenden nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässerökologie dar. Nachdem die Oberflächengewässer im Bereich des Flughafens mit dem Grundwasser interagieren, haben Änderungen an den Gewässern und an ihren Abflussverhältnissen auch Auswirkungen auf das Grundwasser und umgekehrt. Durch die Regelung der Abflüsse in den Oberflächengewässern sind auch ausgleichende Wirkungen auf die Grundwasserregelung und eine Reduzierung der Auswirkungen auf das Grundwasser im Unterstrom der 3. Start- und Landebahn möglich. Qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser durch Infiltration aus den Oberflächengewässern in das Grundwasser sind in der Regel nicht zu erwarten, da dieses Wasser überwiegend aus dem Grundwasser selbst stammt und die eingeleiteten Niederschlagsabflüsse keine relevante Belastung aufweisen bzw. so behandelt werden, dass keine relevante Belastung auftritt. Daneben führt die geplante Gewässerneuordnung bzw. die Änderung der vorhandenen Gewässerneuordnung zu keinen wesentlichen Änderungen an Gewässersystem und Wasserhaushalt rund um den Flughafen. Mit der Flughafenerweiterung wird die vorhandene

Gewässerneuordnung an die Planung zur Kapazitätserweiterung angepasst. In der Planung werden wesentliche Forderungen der Wasserwirtschaft wie die Rückhaltung von Hochwasserabflüssen und die möglichst naturnahe Gestaltung der neuen Gewässer angemessen berücksichtigt. Durch die weitestgehende Beibehaltung der bisher planfestgestellten Wassermengen sind keine wesentlichen Auswirkungen bzw. Änderungen auf Rechte Dritter zu erwarten.

Aufgrund der Ausführungen des WWA und der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer IV.9 PFB MUC NEU stehen durchgreifende Belange der Wasserwirtschaft den Maßnahmen der GNO nicht entgegen.

Weiter stehen aufgrund der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen auch durchgreifende Belange der Fischerei den Maßnahmen der GNO nicht entgegen. Der Wegfall von Fließgewässerstrecken ist unmittelbare Folge des Vorhabens und nicht vermeidbar. In den bestehen bleibenden und den neu geschaffenen bzw. geänderten Fließgewässern werden durch wasserbautechnische und naturschutzfachliche Maßnahmen sowie durch die vorgesehene Wiederversickerung von Grundwasser die Folgen der GNO-Maßnahmen weitestgehend minimiert, um nachteilige Veränderungen des mengenmäßigen und chemischen Zustands auszuschließen. Dies wird vom WWA bestätigt. Aufgrund der umfangreichen naturschutzfachlichen Begleitmaßnahmen, der vorgesehenen Beweissicherungsmaßnahmen sowie der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen stehen durchgreifende Belange der Fischerei den Maßnahmen der GNO somit nicht entgegen.

Die von den Wasser- und Bodenverbänden und der Gemeinde Eitting vorgetragenen Besorgnisse hinsichtlich der Abflussverhältnisse sind unbegründet. Die Besorgnisse stehen nicht im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben. Hierzu stellt das Luftamt fest, dass die angesprochenen Abflussverhältnisse in Ziffer IV.9.3.5 PFB MUC (Ausleitung von insgesamt maximal 5 m³/s aus dem bestehenden Ableitungsgraben Nord in den Süß-, Mittel- und Grüselgraben) bereits bestandskräftig planfestgestellt sind und durch das Ausbauvorhaben im Bereich außerhalb des neuen Flughafengeländes nicht geändert werden. Diese Abflusshöchstmengen entsprechen der damaligen Begutachtung durch das WWA. Nach Ziffer IV.9.3.5.2 PFB MUC NEU dürfen aus dem neuen Ableitungsgraben Nord in den Süß- und Grüselgraben (der durch das Ausbauvorhaben beseitigte Mittelgraben hat in den Süßgraben entwässert) wiederum nur maximal 5 m³/s eingeleitet werden. Im vorliegenden Verfahren stellt das WWA in seinem Gutachten WWA G 3.1 heraus, dass die geplante Gewässerneuordnung bzw. die Änderung der vorhandenen Gewässerneuordnung zu keinen wesentlichen Änderungen an Gewässersystem und Wasserhaushalt führe. Ergänzend ist auch darauf hinzuweisen, dass die maximal zulässigen Ableitungsmen-

gen auf ein extremes Hochwasserereignis abstellen, das seit Eröffnung des Flughafens 1992 noch nicht aufgetreten ist. Zwischen 1993 und 2006 wurden am Süßgraben ein Höchstwert von 1,30 m³/s (mittlerer Hochwasserabfluss: 0,74 m³/s), am Mittelgraben 0,94 m³/s (mittlerer Hochwasserabfluss: 0,32 m³/s) und am Grüselgraben 1,91 m³/s (mittlerer Hochwasserabfluss: 0,90 m³/s) gemessen. Es besteht auch heute aus wasserwirtschaftlicher Sicht, insbesondere aus Gründen des Hochwasserschutzes kein Anlass, die o. g. Werte herabzusetzen. Zusätzlich wurde auch festgestellt, dass die Düker des Süßgrabens und des Grüselgrabens unter dem Vorflutgraben Nord insoweit leistungsfähig sind, als sie die o. g. maximalen Abflussmengen aufnehmen können. Insoweit sind an den Dükern auch keine Wassermessungen angezeigt. Eine ordnungsgemäße Unterhaltung des gesamten Gewässersystems durch den jeweiligen Träger der Unterhaltungslast entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wird dabei unterstellt und entzieht sich einer gesonderten Anordnung durch diesen Planfeststellungsbeschluss.

Schließlich stehen auch Belange des Naturschutzes – bezogen auf die einzelnen Teilmaßnahmen der GNO – der beantragten Planfeststellung nicht entgegen. Insoweit wird auf Ziffer C.III.3.9. dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit in Einzeleinwendungen vorgebracht wurde, durch das Vorhaben gingen mehrere Hundert Hektar Lebensraum verloren und 86 ha Gewässerfläche müssten neu geordnet werden, derart massive Eingriffe seien nicht gerechtfertigt, wird festgestellt, dass das Vorhaben die Neuordnung der Gewässer im Planungsgebiet erforderlich macht. Alle Eingriffe in den Lebensraum bestehender Gewässer, die nicht vermeidbar sind, werden ausgeglichen. Die Planungen sehen unter Berücksichtigung des Gebotes der Vermeidung bzw. der Verminderung von Eingriffen vor, dass die neuen Gewässer nach naturnahen und ökologischen Grundsätzen gestaltet werden. Dass hierfür auf einer Länge von 14 km Gewässer um- und rückgebaut werden müssen, ändert nichts an dieser Beurteilung. Der hohe Aufwand stellt den qualitativen Erfolg der Maßnahme nicht in Frage. Der Flughafenneubau hat gezeigt, dass derart ein funktionierendes und ökologisch hochwertiges Gewässer- und Ökosystem hergestellt werden kann.

Das Luftamt stellt vielmehr fest, dass aufgrund der Ausführungen des WWA und der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer IV.9 PFB MUC durchgreifende Belange den Maßnahmen der Gewässerneuordnung nicht entgegen stehen. Den Einwendungen kann dadurch Rechnung getragen werden.

3.10.2.2 Durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen bedingte Gewässerausbauten (GNO)

3.10.2.2.1 Verfahrensgegenstand

Zum Teilbereich Gewässerausbau im Zuge der Erweiterung des Flughafens Münchens durch die 3. Start- und Landebahn gehören auch die mit der Umsetzung der landespflegerischen Begleitpläne verbundene Beseitigung, Herstellung und wesentliche Änderung von Oberflächengewässern.

Die durch landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen bedingte GNO betrifft verschiedene Einzelmaßnahmen, die – je nach ihrer Zielsetzung bzw. Ausführung – in fünf Kategorien (Maßnahmearten) unterteilt werden können.

Die Bezeichnung bzw. Unterscheidung der beantragten Maßnahmen erfolgt nach der Nummerierung des entsprechenden Spiegelstrichs in Ziffer A.IX.7.1 des Antrags auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 68 bis 76 (Spiegelstriche 1 bis 66) bzw. nach deren Fortsetzung in Ziffer IX.7.1 der 2. Änderung dieses Antrags vom 22.02.2010 in Ordner 1/7, S. 21 bis 24 (Spiegelstriche 67 bis 80).

Bei den fünf Kategorien (Maßnahmearten) handelt es sich um folgende:

– Naturnahe Umgestaltung eines Gewässers bzw. von Teilbereichen eines Gewässerlaufes (Auflagen Ziffer IV.9.3.10.2 PFB MUC NEU)
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 29, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 39, 48, 49, 50, 57, 58, 59, 60.

– Verlegung des Gewässerlaufes bzw. Anlage von neuen Gewässerarmen (Gewässerverzweigungen) sowie Altarmen (Auflagen Ziffer IV.9.3.10.3 PFB MUC NEU)
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 34, 38, 40, 42, 56, 61.

– Verfüllung eines Gewässers bzw. von Teilbereichen eines Gewässerlaufes zur Wiedervernässung des Mooses (Auflagen Ziffer IV.9.3.10.4 PFB MUC NEU)
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 28, 43, 46, 47.

– Neuanlage von Geländemulden in Bereichen mit hohen Grundwasserständen zur Entwicklung von Feuchtwiesenstandorten sowie Neuanlage von Kleingewässern für die naturschutzfachliche Aufwertung der Niedermoorbereiche mit stehenden Wasserflächen (Auflagen Ziffer IV.9.3.10.5 PFB MUC NEU)
  Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 30, 41, 44, 52, 62, 63, 64.

– Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen
(Auflagen Ziffer IV.9.3.10.5 PFB MUC NEU)
Antrag vom 22.02.2010 Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstriche 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80.

Für die inhaltliche Beschreibung der Maßnahmen wird auf die Antragsunterlagen (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 68 bis 76 bzw. dessen Fortsetzung im 2. Änderungsantrag) und auf die Erläuterung „Landschaftspflegerischer Begleitplan Gewässerausbauten“ mit Anhängen und Plänen in den Ordnern 12 bis 14 bzw. 5/7 und 6/7 der Antragsunterlagen – jeweils in der Fassung des 2. Änderungsantrags – verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

Folgende Oberflächengewässer werden von den planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Kategorie „naturnahe Umgestaltung eines Gewässers bzw. von Teilbereichen eines Gewässerlaufes“ erfasst:

– Gräben im Freisinger Moos
– Galgenbach
– Bründlgraben
– Pförraugraben
– Loosgraben
– Süßgraben
– Mittelgraben
– Grüselgraben
– Hechtenbach
– Schwarzgraben 2 (Eittinger Grenzgraben)
– Möoslegraben
– Trattmoosgraben
– Peipegraben

Folgende Oberflächengewässer werden von den planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Kategorie „Verlegung des Gewässerlaufes bzw. Anlage von neuen Gewässerarmen (Gewässerverzweigungen) sowie Altarmen“ erfasst:

- Dorfen
- Loosgraben
- Grüselgraben
- Keckeisgrenzgraben
- Gfällach

Folgende Oberflächengewässer werden von den planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Kategorie “Verfüllung eines Gewässers bzw. von Teilbereichen eines Gewässerlaufes zur Wiedervernässung des Mooses“ erfasst:

- Graben (namenlos) im Freisinger Moos
- Zufluss Schwarzgraben 3
- (namenloser) Graben
- Zufluss Hechtenbach 5

Folgende Geländemulden und Bereiche von Kleingewässer werden von den planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Kategorie “Neuanlage von Geländemulden in Bereichen mit hohen Grundwasserständen zur Entwicklung von Feuchtwiesenstandorten sowie Neuanlage von Kleingewässern für die naturschutzfachliche Aufwertung der Niedermoorbereiche mit stehenden Wasserflächen“ erfasst:

Geländemulden im Freisinger Moos

- Erster Graben
- Langwiesen
- Moosgraben
- Gfällach
- Milchstadtäcker

Folgende Bereiche werden von den planfestgestellten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen der Kategorie “Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen“ erfasst:

- Mittelgraben
- Graben 22
- Schwarzgraben
- Parzengründen
- südlich der Stoibermühle
- östlich der Stoibermühle
- Murrwiesen
- Hirtensack
- Großenbach
- Viehlaßmoos
- westlich des Hechtenbachs
- westlich Sempt-Flutkanals
- Bründlgraben
- Freisinger Moos

3.10.2.2.2 Würdigung durch das Luftamt

Nach § 67 Abs. 2 WHG ist unter einem Gewässerausbau die Herstellung, die Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer zu verstehen**.** Deich- und Dammbauten stehen dem Gewässerausbau gleich.

Bei den soeben beschriebenen 45 Einzelmaßnahmen handelt es sich um derartige Gewässerausbaumaßnahmen im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG.

Den Anträgen wird in Ausübung der dem Luftamt zustehenden planerischen Gestaltungsfreiheit sowie nach Abwägung aller dafür und dagegen sprechenden Belange entsprochen.

Zum Verfahren, zur Umweltverträglichkeitsprüfung und zu raumordnerischen Belangen wird auf die entsprechenden Ausführungen zu den unmittelbar im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben stehenden GNO-Maßnahmen (C.III.3.10.2.1) verwiesen.

Die Planfeststellungen beruhen auf § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 LuftVG, Art. 75 BayVwVfG i. V. m. § 68 WHG.

Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, ist nicht zu erwarten (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG). Auch werden sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften erfüllt (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG).

Die vom WWA für erforderlich gehaltenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich bzw. in mit dem WWA abgestimmter Fassung in diesen Bescheid übernommen und sind für die FMG verpflichtend. Die in Ziffer IV.9 PFB MUC NEU festgelegten Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 Abs. 1 i. V. m. § 70 Abs. 1 WHG.

Bei Abwägung aller von der GNO berührten öffentlichen und privaten Belange kann den Gewässerausbaumaßnahmen mit Inhalts- und Nebenbestimmungen im Wesentlichen entsprochen werden.

Sämtliche Maßnahmen der GNO dienen entweder einer ökologischen Aufwertung der Fließgewässer mit einer verbesserten Retentionswirkung im Hochwasserfall oder der naturschutzfachlichen Zielsetzung zur Entwicklung von Feuchtwiesenstandorten durch Oberbodenabtrag und Grundwasserfreilegung. Auf Grund der Ausführungen des WWA und der festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer IV.9. PFB MUC NEU stehen durchgreifende Belange der Wasserwirtschaft den Maßnahmen der GNO nicht entgegen. Die vom WWA für erforderlich gehaltenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich bzw. in mit dem WWA abgestimmter Fassung in den Bescheid übernommen und sind für die FMG verpflichtend.

Auch Belange der Unterhaltsverpflichteten (Gemeinden, WuBV) stehen den Gewässerausbaumaßnahmen nicht entgegen.

Hinsichtlich der von den Unterhaltsverpflichteten im Folgenden näher genannten Forderungen bestehen zum größten Teil gesetzliche Regelungen. Soweit einzelne Forderungen begründet sind, werden diese als Inhalts- und Nebenbestimmungen in Ziffer IV.9.3.10 PFB MUC NEU (Inhalts- und Nebenbestimmungen zum „Gewässerausbau in Folge der durch den Bau der 3. Start- und Landebahn mit Nebenanlagen bedingten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen“) in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt. Diese

Inhalts- und Nebenbestimmungen betreffen einerseits Informations- und Beratungspflichten sowie Beteiligungsrechte und andererseits Regelungen zur Abwicklung der Kosten von Unterhaltungsmaßnahmen.

Die Einwendungen der WuBV, die sich gänzlich oder teilweise gegen die Durchführung einer der Ausbaumaßnahmen richten, werden zurückgewiesen. Gleiches gilt hinsichtlich der Forderungen nach Änderungen einzelner Gestaltungselemente der geplanten Ausbaumaßnahmen oder Forderungen hinsichtlich der Entscheidungskompetenz zum Zeitpunkt und zur Notwendigkeit von Unterhaltungsmaßnahmen. In diesem Zusammenhang werden in Ziffer IV. 9.3.10.1.11 PFB MUC NEU und IV.9.3.10.1.12 PFB MUC NEU Vorgaben zur Information und Beratung der WuBV über die bescheidskonforme Durchführung der Unterhaltungsmaßnahmen gemacht.

Die WuBV sind nach § 1 des Gesetzes über Wasser- und Bodenverbände (Wasserverbandsgesetz – WVerbandsG) Körperschaften des öffentlichen Rechts, die bestimmte, in § 2 WVerbandsG genannte Aufgaben erfüllen. Die Verbände dienen dem öffentlichen Interesse und dem Nutzen ihrer Mitglieder. Zu den zu erfüllenden Aufgaben gehören zuvorderst der Ausbau einschließlich naturnahem Rückbau und die Unterhaltung von Gewässern sowie der Schutz von Grundstücken vor Hochwasser. Nach Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG obliegt den Wasser- und Bodenverbänden die Unterhaltung der Gewässer dritter Ordnung (Unterhaltungslast). Die Gewässerunterhaltung umfasst neben der Erhaltung des Gewässerbettes, auch zur Sicherung eines ordnungsgemäßen Wasserabflusses (§ 39 Abs. 1 Nr. 1 WHG), ebenfalls die Erhaltung und Förderung der ökologischen Funktionsfähigkeit des Gewässers insbesondere als Lebensraum von wild lebenden Tieren und Pflanzen (§ 39 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Daneben haben die Vorgaben von wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen im Einzelfall Einfluss auf Inhalt und Umfang der Unterhaltungslast (§ 39 Abs. 3 WHG). Diesen Regelungen kann entnommen werden, dass sich die Unterhaltslast am konkreten Gewässer und dessen Bewirtschaftungszielen orientiert und sich dessen Bestand und Funktion anzupassen hat. Dabei verleiht der Gesetzgeber den Trägern der Unterhaltungslast zwar durchaus weitgehende Rechte bzw. hat er Duldungspflichten gegenüber den Maßnahmen der Träger der Unterhaltungslast geschaffen (§ 41 WHG), um die Unterhaltungsmaßnahmen ordnungsgemäß durchführen zu können. Dies jedoch nur zur Ermöglichung einer möglichst effektiven und wirtschaftlichen Gewässerunterhaltung bei Berücksichtigung der für dieses Gewässer gültigen Vorgaben. Mit anderen Worten, der Unterhalt hat sich am Gewässer zu orientieren, nicht umgekehrt das Gewässer am (möglichst kostengünstigen) Unterhalt. Ausdrücklich wird auch der naturnahe Rückbau von Gewässern und deren (anschließende) Unterhaltung als mögliche

Aufgabe eines WuBV genannt (§ 2 Nr. 1 WVerbandsG), auch wenn dies zu einer erheblichen Erschwernis und Kostensteigerung bei Unterhaltungsmaßnahmen führen sollte.

Den WuBV, und – gestützt auf die entsprechenden Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes – den sonstigen Unterhaltsverpflichteten, ist es unbenommen, durch mit Planfeststellungsbeschluss festgestellten Gewässerausbauten verbundene Kostensteigerungen bei der Durchführung der Unterhaltungsmaßnahmen durch Erhöhung von Verbandsbeiträgen auf den Veranlasser des Gewässerausbaus – hier die FMG – umzulegen. Dabei können auch Vorausleistungen auf die Verbandsbeiträge festgesetzt werden (§ 31 WVerbandsG). Zur Verdeutlichung dieser Rechtslage werden – auch aufgrund einer entsprechenden Anregung der Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Erding – in den Ziffern IV.9.3.10.1.12 PFB MUC NEU, IV.9.3.10.1.13 PFB MUC NEU (Kosten) und IV.9.3.10.1.14 PFB MUC NEU (Haftung für Schäden) entsprechende Auflagen gemacht.

Dem jeweiligen Träger der Unterhaltungslast, der grundsätzlich die Kosten der Unterhaltung zu tragen hat (Art. 26 Abs. 1 BayWG), stehen – wenn Träger der Unterhaltungslast ein Wasser- und Bodenverband ist – die Kostenvorschriften der § 40 Abs. 1 Satz 3 WHG, Art. 26 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 BayWG, §§ 28 bis 32 WVerbandsG zur Verfügung, um die Kosten umzulegen. Wasser- und Bodenverbände können demnach von ihren Verbandsmitgliedern Verbandsbeiträge erheben (§ 28 Abs. 1 WVerbandsG). Dabei bemisst sich der Beitrag der Verbandsmitglieder und der Nutznießer nach dem Vorteil, den sie von der Aufgabe des Verbands haben, sowie den Kosten, die der Verband auf sich nimmt, um ihnen obliegende Leistungen zu erbringen oder den von ihnen ausgehenden nachteiligen Einwirkungen zu begegnen. Für die Festlegung des Beitragsmaßstabs reicht eine annähernde Ermittlung der Vorteile und Kosten aus (§ 30 Abs. 1 WVerbandsG). Daneben kann die Verbandssatzung für bestimmte Maßnahmen die Verbandsbeiträge entsprechend den für die einzelnen Grundstücke tatsächlich entstehenden Kosten festsetzen oder allgemein einen besonderen Beitragsmaßstab festlegen (§ 30 Abs. 2 WVerbandsG).

Im Ergebnis stehen somit Belange der Unterhaltsverpflichteten den Maßnahmen nicht durchgreifend entgegen. Der Umstand, dass es bei etlichen der o.g. Einzelmaßnahmen zu einem erhöhten Mehraufwand für die Unterhaltungsmaßnahmen kommen wird, ist dabei systemimmanent. Der Mehraufwand ist von der FMG entweder finanziell auszugleichen oder durch sonstige Vereinbarungen zwischen ihr und dem Unterhaltsverpflichteten zu regeln.

Schließlich stehen auch Belange des Naturschutzes der beantragten Planfeststellung nicht entgegen. Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind notwendig, um den

Erfordernissen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes sowie den Eingriffsregelungen nach § 14 und 15 des BNatSchG aufgrund des Vorhabens gerecht zu werden.

Die Belange des Naturschutzes im Zusammenhang mit dem landschaftspflegerischen Gesamtkonzept werden im Rahmen des Abschnittes Naturschutz gewürdigt.

Der Forderung des Staatlichen Bauamtes Freising und des Landkreises Freising, im Hinblick auf die von ihnen vorgesehene Umgestaltung des Knotenpunktes A 92/St 2584/FS 44 die von der FMG geplante Umgestaltung des Pförreraugrabens (Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstrich 33 im Ordner 1 der Antragsunterlagen) im südlichen Bereich entfallen zu lassen und an anderer Stelle eine entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme vorzusehen, kann nicht entsprochen werden. Für das vom Staatlichen Bauamt Freising beabsichtigte Vorhaben gibt es derzeit keine konkrete Planung. Zudem sind die erforderlichen Rechtsverfahren noch nicht eingeleitet. Es ist nicht absehbar, wann eine Realisierung dieser Maßnahme zu erwarten ist. Insofern ist der Planung der FMG nach dem Grundsatz der zeitlichen Priorität der Vorzug einzuräumen.

Die Stadt Freising hat zu der geplanten Umgestaltung des Pförreraugrabens (Antrag Ziffer A.IX.7.1 Spiegelstrich 33 im Ordner 1) eingewendet, dass sich diese Maßnahme im Umgriff des Bebauungsplans der Stadt Freising Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising-Süd/Hallbergmoos Nord“ befände, der für diesen Bereich eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorsehe und als Maßnahme die Renaturierung der Bachläufe und Sicherung bzw. Neuaufbau von Uferrandvegetation vorsehe. Durch die Maßnahme werde der Bebauungsplan beeinträchtigt. Außerdem werde durch die Anlegung der Vernässungsflächen die Durchgängigkeit des vorhandenen Fischbesatzes nicht mehr möglich sein. Diese Einwendungen entsprechen einerseits nicht den tatsächlichen Umständen und stellen andererseits keine Beeinträchtigung des Planungsziels und damit der Planungshoheit der Stadt Freising dar. Die Umgestaltungsmaßnahme „Pförreraugraben“ sieht am rechten Gewässerufer eine Abflachung der Böschung ab dem Mittelwasserstand bis zu 0,6 m und die Anlage von insgesamt fünf unterschiedlich großen Geländemulden zur Entwicklung von Feuchtwiesen vor. Das Gewässer ufert nach Feststellung des WWA nur bei höheren Wasserständen aus, so dass das Gewässer durch die Maßnahme selbst nicht trocken fallen kann. Durch die Maßnahme werden das Gewässer und dessen Uferbereiche vielmehr ökologisch aufgewertet, die Gewässeraue extensiviert sowie der Hochwasserrückhalt verbessert. Die wasserwirtschaftliche Maßnahme führt somit zu keiner Veränderung hinsichtlich der Durchgängigkeit des vorhandenen Fischbesatzes und entspricht zudem weitestgehend den planerischen Vorgaben.

Weitere Einwendungen, die sich gegen die wasserfachlichen Einzelmaßnahmen richten, wurden nicht erhoben.

3.10.3 Erlaubnis- und Bewilligungspflichtige Gewässerbenutzungen

3.10.3.1 Grundwasserregelung (GWR)

3.10.3.1.1 Verfahrensgegenstand

Wie bereits bei den bestehenden beiden Start- und Landebahnsystemen wird auch im Bereich der 3. Start- und Landebahn das Grundwasser flächig abgesenkt. Dies ist notwendig, um die Frostsicherheit für die neuen Flugbetriebsflächen und die Befahrbarkeit der Grünflächen (z. B. für Rettungskräfte) zu gewährleisten, sowie und um offene Wasserflächen in Mulden zwischen den Start- und Landebahnen, den Schnellabrollwegen und den Rollwegen bei hohen Grundwasserständen zu vermeiden. Mit einer Absenkung des Grundwasserstandes um 0,5 m unter den bisherigen Zentralwasserstand (ZW, Medianwert der bisher gemessenen Grundwasserstände) wird außerdem der sonst für eine Erhöhung des Bahnsystemniveaus erforderliche Schüttmaterialbedarf von rd. 8 Mio. m³ auf rd. 4,1 Mio. m³ gesenkt.

Zur Erreichung dieser Ziele wird die bestehende Grundwasserregelung (GWR) erweitert. Im Bestand wird weiterhin das in den Entwässerungsgräben des bestehenden ersten und zweiten Start- und Landebahnsystems gefasste Grundwasser im freien Gefälle aus dem Flughafen in die Überleitung Süd-Nord und die Verrohrung Nord-Ost abgeleitet. Die Absenkung an der 3. Start- und Landebahn erfolgt abschnittsweise durch jeweils zwei parallele Dränagestränge (GWR-Drän West und GWR-Drän Ost), die südlich der 3. Start- und Landebahn unter den Mulden zwischen Rollbahn und Start- und Landebahn liegen. Ein Teil des dort abgeleiteten Grundwassers wird nördlich des Flughafens – im Westen über die bestehenden Schluckbrunnen – über eine neu zu errichtende Versickerungsanlage (Rigolen), wieder dem Grundwasser zugeführt, um die Reichweite der Grundwasserabsenkung nördlich des Flughafens zu begrenzen. Der Neubau der Versickerungsanlage ist aufgrund der teilweisen Überbauung der bestehenden Grundwasserregelungsanlage und zur Erweiterung der nötigen Versickerungsleistung erforderlich. Eine zusätzliche Ableitung von Grundwasser aus der Grundwasserabsenkung in die nördlichen Gräben (Grüselgraben, Vorflutgraben Nord, Kalkgriesgraben) ist vorgesehen, um deren Wasserdefizite aus der Grundwasserabsenkung und den Streckenverlust der Gräben auszugleichen.

Das WWA hat sich zu den Maßnahmen der GWR in der Stellungnahme WWA SN 2 und im Gutachten WWA G 3.7 geäußert. Zusammenfassend hat das WWA für die drei Teilbereiche Absenken, Entnehmen und Ableiten von Grundwasser, Einleiten des entnommenen Grundwassers in das Grundwasser sowie Einleiten des entnommenen Grundwassers in Oberflächengewässer jeweils die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis befürwortet. Die Erteilung der von der FMG beantragten Bewilligung für das Absenken, Entnehmen und Ableiten von Grundwasser wurde dagegen vom WWA nicht befürwortet, weil dann kein rechtlicher Raum für die Anordnung nachträglicher Inhalts- und Nebenbestimmungen, die sich als fachlich notwendig erweisen sollten, verbliebe. Damit hat das WWA zum Ausdruck gebracht, dass die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen für die Genehmigung der beantragten Gewässerbenutzungen vorliegen.

3.10.3.1.2 Würdigung durch das Luftamt

Bei den Einzelmaßnahmen Absenken, Entnehmen und Ableiten von Grundwasser handelt es sich um wasserrechtliche Benutzungstatbestände, die einer wasserrechtlichen Genehmigung bedürfen. Die wasserrechtlichen Genehmigungen werden erteilt.

3.10.3.1.2.1 Gehobene Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG für das ständige Absenken, Entnehmen und Ableiten von Grundwasser durch Dränagen (Ziffer V.3.2 PFB MUC NEU)

Das Absenken, Entnehmen und Ableiten des Grundwassers durch Dränleitungen stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG dar bzw. gilt als solche gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG und bedarf somit einer Erlaubnis oder Bewilligung, § 8 Abs. 1 WHG.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG ist das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser eine Gewässerbenutzung. Gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG gilt das Aufstauen, Absenken und Umleiten des Grundwassers durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind, als Gewässerbenutzung. Die Benutzung eines Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Das Absenken, Entnehmen und Ableiten von Grundwasser durch Dränagen stellt eine derartige Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG dar bzw. gilt als solche nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG.

Dem auf Erteilung einer Bewilligung (§§ 10, 14 WHG) gerichteten Antrag A.IX.7.5 (Bewilligung von Grundwasserabsenkung, Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn

Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 79, 80) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens der Sache nach entsprochen. Diesem Antrag liegen die in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellten Pläne D1a/F 6.1a - 1008, - 2100, - 2101, - 2102, - 2103 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.3.2 PFB MUC NEU ausgesprochene gehobene Erlaubnis für das ständige Absenken, Entnehmen und Ableiten von Grundwasser durch Dränagen beruht auf § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG.

Eine (Teil-)Ablehnung des Antrages A.IX.7.5 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 79, 80) des Umfangs der beantragten Gewässerbenutzung ist mit der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nicht verbunden. Die Entscheidung zugunsten einer „bloßen“ gehobenen Erlaubnis beruht auf der wasserwirtschaftlich, fachlich begründeten Ansicht des WWA, dass nachträgliche Änderungen der Benutzungsbedingungen bzw. bei den damit verbundenen Auflagen jederzeit – auch rechtlich – möglich sein müssen. Genaue Auswirkungen von Eingriffen in den Grundwasserhaushalt, insbesondere bei der vorliegenden deutlichen und umfangreichen Grundwasserabsenkung, sind jedoch durch die nicht in allen Einzelheiten bekannten hydrogeologischen Verhältnisse und anderen im Einflussbereich liegenden Gewässerbenutzungen, einschließlich zukünftiger zusätzlicher Einflüsse, nicht ohne Vorbehalt zu prognostizieren. Auch ist es nicht sinnvoll und mit einem verhältnismäßigen Aufwand auch nicht möglich, alle Eventualitäten im Vorfeld zu prüfen. Dieser fachlich begründete Vorbehalt, nach Umsetzung der GWR-Maßnahmen eventuell für notwendig erachtete Änderungen anordnen zu können, bedeutet nicht, dass die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis derzeit nicht vorliegen. Es ist derzeit nicht zu erwarten, dass die GWR-Maßnahmen auf Rechte Dritter nachteilig einwirken (§ 14 Abs. 3 WHG). Der Vorbehalt besagt nur, dass aufgrund der derzeit zur Verfügung stehenden Erkenntnis- und Begutachtungsmöglichkeiten fachlich notwendige Anpassungen der wasserrechtlichen Genehmigung rechtlich möglich sein müssen. Dies ist im Hinblick auf § 13 Abs. 3 WHG nur bei einer gehobenen Erlaubnis möglich. Vor diesem Hintergrund hat das von der FMG vorgetragene Argument, ihr sei die Durchführung des Vorhabens (hier: Bau einer frostsicher liegenden Start- und Landebahn) ohne gesicherte Rechtsstellung nicht zumutbar (§ 14 Abs. 1 Nr. 1 WHG), zurückzutreten. Auch eine gehobene Erlaubnis gewährt eine ausreichend gesicherte Befugnis, die GWR-Maßnahmen durchführen zu können (§ 14 Abs. 3 bis 5 WHG i. V. m. § 15 Abs. 2 WHG).

Das öffentliche Interesse an der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis (§ 15 Abs. 1 WHG) wird bejaht. Das öffentliche Interesse i. S. d. § 15 Abs. 1 WHG ist nicht einschränkend und funktionsbezogen auf die Belange der Wasserwirtschaft beschränkt, sondern im Sinne der Gesamtinteressen der Allgemeinheit zu verstehen. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche Interesse darin zu sehen, dass der Betrieb des Flughafens München im Interesse der Allgemeinheit liegt und dies folglich auch für diejenigen Maßnahmen bejaht werden kann, die einen ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb erst ermöglichen. Darüber hinaus besitzt die FMG auch ein berechtigtes Interesse an einer gehobenen Erlaubnis, da es ihr als Betreiberin des Flughafens München nicht zumutbar ist, ein derartiges Großvorhaben ohne gesicherte Rechtsstellung gegenüber Dritten (§ 16 WHG) durchzuführen.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, durch Grundwasserabsenkungen die Frostsicherheit der neuen Flugbetriebsflächen, die Befahrbarkeit der Seitenstreifen und die Standsicherheit der Sicherheitsflächen zu gewährleisten.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen wurden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen und sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die Befristung zum 31.12.2030 beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG. Im bestehenden Abschnitt V PFB MUC (Wasserrechtliche Erlaubnisse sowie Bewilligungen mit Auflagen), in dem sämtliche der FMG erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen bescheidstechnisch zusammengeführt wurden, lautet eine der einleitenden – „vor die Klammer gezogenen“ – Regelungen: „Die in diesem Abschnitt genannten wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Genehmigungen sind bis zum 31.12.2030 befristet (allgemeine Befristung), soweit nicht im Einzelfall ausdrücklich eine andere Frist festgelegt ist.“. Diese Frist gilt somit auch für diejenigen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen, die mit diesem Beschluss ausgesprochen und be-

scheidstechnisch in den Abschnitt V PFB MUC eingefügt werden, soweit in den eingefügten Teilen nicht ausdrücklich eine andere Frist genannt wird.

Durch diese „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den bestehenden PFB MUC in der Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses gelten darüber hinaus auch die für die bestehenden Wasserrechte am Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, insbesondere die Regelungen zur Beweissicherung. Eine weitere einleitende Regelung des Abschnittes V PFB MUC lautet diesbezüglich: „Hierbei gelten die allgemeinen Auflagen entsprechend, die bei der Planfeststellung der Gewässer unter Ziff. IV.9.1 und IV.9.2 angeordnet sind.“.

Soweit in Einwendungen vorgebracht wurde, durch die Grundwasserabsenkung werde die Natur geschädigt und das Vorhaben sei wegen irreparabler Eingriffe in den Grundwasserhaushalt abzulehnen, sind diese zurückzuweisen. Die vorgesehenen Maßnahmen führen zu einem örtlich begrenzten hydraulischen Eingriff auf die Grundwasserverhältnisse. Die Auswirkungen der aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen vorgesehenen Grundwasserabsenkung im Bahnbereich von 0,5 m bezogen auf den Zentralwasserstand, werden mit der Wiederversickerung des entnommenen Grundwassers weitestgehend minimiert. Nachteilige Veränderungen des guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers sind ausgeschlossen.

Der Einwand, der bereits vorbelastete und durch den Flughafenbau stark veränderte Grundwasserhaushalt des nördlichen Erdinger Mooses werde durch das geplante Ausbauvorhaben weiter massiv geschädigt, ist unbegründet.

Die Grundwasserverhältnisse innerhalb und außerhalb des Flughafens werden seit dessen Inbetriebnahme anhand eines umfangreichen planfestgestellten Netzes von Messstellen in qualitativer und quantitativer Hinsicht überwacht. Die Messergebnisse sind in Berichten ausgewertet, dokumentiert und den zuständigen Behörden vorgelegt worden. Sie belegen, dass der Flughafen auflagengemäß betrieben und der Grundwasserhaushalt durch den Flughafen nicht beeinträchtigt wurde. Die Auswirkungen der Grundwasserabsenkung werden durch die Wiederversickerung weitestgehend minimiert. Die ökologisch wertvollen Niedermoorbereiche des Viehlaßmooses und der Eittinger Weiher werden durch die geplanten Maßnahmen nicht beeinträchtigt.

Soweit der Einwand erhoben wurde, durch die Grundwasserabsenkung von 0,5 m bezogen auf den Zentralwasserstand ergäben sich Auswirkungen auf das Schwankungsverhalten des Grundwasserniveaus und diese Grundwasserstandsschwankungen seien zu registrieren, folgt dem das Luftamt nicht. Die vorgesehene Grundwasserabsenkung kann

zu örtlich begrenzten geringfügigen Veränderungen des Grundwasserschwankungsverhaltens führen. Die FMG wird in Ziffer IV.9.2 PFB MUC in der Fassung der Ziffer IV.9.2 PFB MUC NEU zu einer umfangreichen wasserwirtschaftlichen Beweissicherung verpflichtet, zu der auch die qualitative Erhebung des Grundwasserniveaus gehört.

Der Einwand, die Grundwasserabsenkung führe zu Trockenschäden bei landwirtschaftlichen Nutzflächen mit der Folge von Ernteeinbußen, ist zurückzuweisen. Bei der Ermittlung der Auswirkungen der Grundwasserregelung (Grundwasserabsenkung mit Wiederversickerung) wurde ein Grundwassermodell verwendet, dessen Eignung auf der Basis der vorhandenen Datengrundlage durch das WWA bestätigt wurde. Dabei ergab sich, dass sich östlich des Planungsgebietes wegen der dort vorhandenen hohen Flurabstände keine Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bodennutzung ergeben. Im Westen des Planungsgebietes sind ebenfalls keine Auswirkungen zu erwarten, weil die vorhandenen Versickerungseinrichtungen bestehen bleiben und auch weiterhin betrieben werden. Nördlich des Flughafenzaunes werden die neu geplanten Versickerungseinrichtungen nachteiligen Auswirkungen vorbeugen und diese minimieren. Hier sind umfangreiche wasserwirtschaftliche Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen, zu denen die FMG in Ziffer IV.9.2 PFB MUC/PFB MUC NEU verpflichtet wird. Wie bereits beim Bau des Flughafens hat die FMG ergänzend dazu das Bayer. Landesamt für Landwirtschaft mit der Durchführung einer pflanzensoziologischen Beweissicherung beauftragt. Beeinträchtigungen in der landwirtschaftlichen Bodennutzung sind nicht zu erwarten. Sollte sich infolge der Beweissicherung ergeben, dass wider Erwarten Auswirkungen festgestellt werden, bleiben zusätzliche Auflagen kraft Gesetzes vorbehalten (Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG).

Soweit die Einwendung erhoben wurde, die Grundwasserabsenkung führe zu Rissen und Schäden an Gebäuden, folgt dem das Luftamt nicht. Bei niedrigen Grundwasserständen erfolgt nur eine minimale bzw. keine Absenkung des Grundwasserstandes. Die Grundwasserstände werden auch künftig innerhalb der bisherigen Schwankungsbreiten liegen. Die Grundwasserverhältnisse westlich des Planungsgebietes bleiben unverändert, da hier die bereits bestehende Versickerungsanlage wie bisher auch weiter betrieben wird. Die FMG hat des Weiteren zugesagt, für Gebäude, die im Bereich nördlich der 3. Start- und Landebahn bis zur Bundesautobahn A 92, östlich der Goldach und westlich der Dorfen belegen sind, höchst vorsorglich anzubieten, Beweissicherungsmaßnahmen an diesen durchzuführen oder sachverständig durchführen zu lassen. Diese Zusage wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.12.2).

Das Luftamt stellt fest, dass auf Grund der Ausführungen des WWA und der festgesetzten Inhalts- und Schrankenbestimmungen in Ziffer IV. 9 PFB MUC durchgreifende Belange der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nicht entgegenstehen.

3.10.3.1.2.2 Gehobene Erlaubnisse nach § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG zur Versickerung von Grundwasser für die Begrenzung der Auswirkungen der Grundwasserabsenkung sowie für die Einleitung von Grundwasser aus den GWR-Dränagen in den Grüselgraben, in den Vorflutgraben Nord und den Keckeisgrenzgraben (Ziffer V.3.3 PFB MUC NEU)

Die Versickerung von Grundwasser für die Begrenzung der Auswirkungen der Grundwasserabsenkung sowie für die Einleitung von Grundwasser aus den GWR-Dränagen in den Grüselgraben, in den Vorflutgraben Nord und den Keckeisgrenzgraben stellt nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Gewässerbenutzung dar und bedarf somit gemäß § 8 Abs. 1 WHG einer Erlaubnis oder Bewilligung.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG ist das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Gewässerbenutzung. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Die Versickerung von Grundwasser für die Begrenzung der Auswirkungen der Grundwasserabsenkung sowie für die Einleitung von Grundwasser aus den GWR-Dränagen in Gräben stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Den Anträgen A.IX.7.6 Spiegelstriche 17 bis 20 (Gehobene Erlaubnisse zum Einleiten von Grundwasser in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer, Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 83) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Diesen Anträgen liegen die in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellten Pläne D1a/F 6.1a -Tektur 08b, -Tektur 101a, -Tektur 103a, -1008, - 2101, - 2103, - 2104, -2105, - 2108 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.3.3 PFB MUC NEU und Ziffer V.3.4 PFB MUC NEU ausgesprochenen gehobenen Erlaubnisse zur Versickerung von Grundwasser für die Begrenzung der Auswirkungen der Grundwasserabsenkung sowie für die Einleitung von Grundwasser aus den GWR-Dränagen in den Grüselgraben, in den Vorflutgraben Nord und den Keckeisgrenzgraben beruhen jeweils auf § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG.

Das öffentliche Interesse an der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis (§ 15 Abs. 1 WHG) wird bejaht. Das öffentliche Interesse i. S. d. § 15 Abs. 1 WHG ist nicht einschränkend und funktionsbezogen auf die Belange der Wasserwirtschaft beschränkt, sondern im Sinne der Gesamtinteressen der Allgemeinheit zu verstehen. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche Interesse darin zu sehen, dass der Betrieb des Flughafens München im Interesse der Allgemeinheit liegt und dies folglich auch für diejenigen Maßnahmen bejaht werden kann, die einen ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb erst ermöglichen. Darüber hinaus besitzt die FMG auch ein berechtigtes Interesse an einer gehobenen Erlaubnis, da es ihr als Betreiberin des Flughafens München nicht zumutbar ist, ein derartiges Großvorhaben ohne gesicherte Rechtsstellung gegenüber Dritten (§ 16 WHG) durchzuführen.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, das durch die notwendigen Grundwasserabsenkungen gewonnene Grundwasser wieder demselben Grundwasserleiter zuzuführen, bzw. das durch die notwendigen Grundwasserabsenkungen gewonnene Grundwasser den nördlich des Flughafengeländes liegenden Gräben zuzuführen.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässeränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte. Die Maßnahme dient vorrangig dazu, den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers zu erhalten. Auch wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer (§ 27 Abs. 1 WHG) gefährden könnte. Die Maßnahme dient dazu, den nördlich des Flughafens gelegenen Gräben die aus der Grundwasserabsenkung resultierenden Wasserdefizite und den Streckenverlust der Gräben auszugleichen.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung zum 31.12.2030 beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG (zur Befristungsregelung vgl. die Ausführungen zu Ziffer V.3.2 PFB MUC NEU).

Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den bestehenden PFB MUC in der Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

3.10.3.1.2.3 Bewilligung nach § 10 Abs. 1 Alt. 2, § 14 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke (Ziffern V.5 und V.6 PFB MUC NEU)

Wegen der geringen Grundwasserflurabstände der vorgesehenen Maßnahmeflächen kommt ein großer Teil der geplanten tiefliegenden Bauwerke und Sparten im Grundwasser zu liegen, wie dies bereits auch bei den Bauwerken des bestehenden Flughafens der Fall ist. Dadurch ergeben sich Auswirkungen auf den Grundwasserstrom, die von der Bauwerksgröße und der Einbindetiefe in das Grundwasser abhängen. Durch technische Maßnahmen werden die Auswirkungen der im Grundwasser liegenden Bauwerke auf ein tolerierbares Maß vermindert und dadurch der Grundwasserabstrom sichergestellt.

Für die im Grundwasser liegenden Bauwerke des bestehenden Flughafens wurden jeweils Bewilligungen nach § 8 WHG a.F. erteilt. Dabei wurde fachlich/wasserwirtschaftlich unterschieden zwischen:

– tiefgründenden Bauwerken, bei denen die Bewilligung dazu dient, den durch diese Bauwerke entstehenden oberstromigen Aufstau und die unterstromige Absenkung im quartären Grundwasserleiter durch Grundwasserüberleitungen (technische Einrichtungen, wie etwa Horizontaldränagen, Dükerschächte oder Verbindungsleitungen) auszugleichen (Ziffer V.5 PFB MUC). Hierzu gehören u. a. der S-Bahn-Tunnel, der Gepäck- und Versorgungstunnel, der vorbereitete Tunnel für ein Personentransportsystem (PTS-Tunnel) zwischen dem Terminal 2 und dessen Satelliten, die Terminalgebäude 1 und 2 samt MAC und einzelne Grundwasserwannen für Straßenunterführungen.

– sonstigen kleineren Bauwerken im oberen quartären Grundwasserleiter, bei denen die Bewilligung dazu dient, das Grundwasser im Oberstrom der Bauwerke aufzustauen, umzuleiten und unterstromig wieder abzusenken, ohne dass hierzu technische Einrichtungen erforderlich sind. In diesen Fällen wird das Bauwerk vom Grundwasser lediglich umströmt (Ziffer V.6 PFB MUC). Hierunter fallen grundsätzlich sonstige Bauwerke (Gebäude, Wassersammelbecken, Lagerbehälter, Leitungstunnel, usw.), die nicht ausschließlich oberirdisch zu liegen kommen und in das Grundwasser eintauchen.

Hinzu kommen nunmehr an tiefgründenden Bauwerken die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels (zur Verwirklichung des Erdinger Ringschlusses), die Verlängerung des Gepäck- und Versorgungstunnels, die Verlängerung des PTS-Tunnels samt PTS-Bahnhöfen (zur Verbindung des Terminals 2 mit seinen Satelliten), der Satellit B1, die Grundwasserwannen der 12 neuen Rollbrücken (Straßenunterführungen) und die wieder verfüllten Seitenentnahmeflächen 14 und 15 am östlichen Ende der 3. Start- und Landebahn. An sonstigen Bauwerken kommen die in Ziffer A.IX.7.4 des Antrags vom 24.08.2007 aufgelisteten Gebäude, Leitungen, Pumpwerke, Becken usw. hinzu.

Das WWA hat in seinem Gutachten WWA G 3.8 die einzelnen Maßnahmen geprüft. Versagungsgründe im Hinblick auf die wasserrechtliche Genehmigung liegen nicht vor.

Die durch das Einbringen der Bauwerke verursachten Auswirkungen auf den Grundwasserstrom gelten nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG als Gewässerbenutzungen, die nach § 8 Abs. 1 WHG einer Erlaubnis oder Bewilligung bedürfen.

Nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG gelten das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die dazu bestimmt oder geeignet sind, als Gewässerbenutzung. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassene Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Die durch das Einbringen der Bauwerke verursachten Auswirkungen stellen Gewässerbenutzungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG dar.

Den Anträgen Ziffer A.IX.7.3 Spiegelstriche 4 bis 7 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 77) und Ziffer A.IX.7.4 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 78, 79) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Diesen Anträgen liegen die in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellten Tekturpläne D1a/F 6.1a - W103 (- 92b), 300, - 301, und die planfestgestellten Pläne D1a/F 6.1a - 302a, - 2092, - 2107, - 2300, - 2301, - 2302, - 2303 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.5 PFB MUC NEU und Ziffer V.6 PFB MUC NEU ausgesprochenen Bewilligungen beruhen auf § 8 Abs. 1 Alt. 1 und § 14 WHG.

Es liegt kein Fall des Einbringens von Stoffen in Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) vor, für den keine Bewilligung ausgesprochen werden darf, § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG. „Stoffe“ i. S. dieser Vorschrift sind nicht solche, die unter den Begriff „Anlagen“ subsumiert werden

können. Dies ergibt sich aus der Formulierung „als Benutzungen gelten auch ... durch Anlagen ...“ in § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG. Dadurch hat der Gesetzgeber zum Ausdruck gebracht, dass er Anlagen in Gewässern – vgl. hierzu den Anlagenbegriff in § 36 Satz 2 WHG – grundsätzlich nicht als Benutzungstatbestand definiert wissen will, die Vorschriften für Gewässerbenutzungen aber für Anlagen im Grundwasser gleichwohl zur Anwendung kommen sollen.

In Ausübung pflichtgemäßen Ermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) kann eine Bewilligung erteilt werden. Wie bereits bei den ins Grundwasser eindringenden Bauwerken des bestehenden Flughafens, kann der FMG die Durchführung der o. g. Maßnahmen – hier die kostenintensive und auf Dauer gerichtete Errichtung von Flughafenanlagen in Gestalt von Bauwerken – ohne eine gesicherte Rechtsstellung (§ 14 Abs. 1 Nr. 1 WHG) nicht zugemutet werden, ohne dafür ein Recht (§ 10 Abs. 1 WHG) zu erhalten. Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, zur Erweiterung des Flughafens Bauwerke und sonstige Anlagen im Grundwasser zu errichten, die zu einer Veränderung des Grundwasserstroms führen. Teilweise sind hierzu technische Maßnahmen notwendig um die Auswirkungen der im Grundwasser liegenden Bauwerke auf ein tolerierbares Maß zu vermindern und den Grundwasserabstrom sicherzustellen.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die Befristung zum 31.12.2040 beruht auf § 14 Abs. 2 WHG. Die Befristungsregelung ergibt sich aus Ziffer V.5.1.4 und V.6.1.2 PFB MUC, in deren Regelungsbereich die Bewilligungen bescheidstechnisch eingefügt werden. Es liegt insoweit eine ausdrückliche Abweichung von der allgemeinen Befristung in der einleitenden Regelung in Abschnitt V PFB MUC vor.

Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen.

3.10.3.2 Entwässerung

3.10.3.2.1 Gehobene Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG für die Einleitung von Oberflächenwasser der luftseitigen Flächen und Gebäude in das Grundwasser (Ziffer V.2 PFB MUC NEU)

3.10.3.2.1.1 Verfahrensgegenstand

Mit der Errichtung der 3. Start- und Landebahn, der dazugehörigen Rollwege sowie eines neuen Vorfeldes im Osten mit den zugehörigen Betriebseinrichtungen und Gebäuden ist eine Flächenversiegelung verbunden, die eine natürliche Versickerung des dort niedergehenden Niederschlags verhindert. Gering belastete Oberflächenabflüsse werden soweit wie möglich gesammelt und – wenn technisch möglich – vor Ort in den Untergrund (Grundwasser) versickert. Abweichend hiervon werden die verschiedenen Niederschlagswässer aus den einzelnen Erweiterungsbereichen je nach Belastungsgrad und Betriebsart (Sommer-/ Winterbetrieb) dem Schmutz- oder Regenwassersystem bzw. dem Enteisungsabwassersystem zugeführt.

Folgende Abflüsse, die auf den durch das Ausbauvorhaben neu befestigten Flächen und Dachflächen anfallen, werden in das Grundwasser eingeleitet:

- behandeltes Oberflächenwasser der Start-, Lande- und Rollbahnen des neuen dritten Bahnsystems,
- behandeltes Oberflächenwasser der neuen Schneedeponien Süd und Nord im Sommerbetrieb,
- behandeltes Oberflächenwasser von Dach- und Betriebsflächen der neuen Feuerwache,
- behandeltes Oberflächenwasser der Betriebsstraßen innerhalb des Flughafensicherheitszaunes,
- behandeltes Oberflächenwasser der Erschließungsstraßen und des Parkplatzes der Allgemeinen Luftfahrt,
- gespeichertes und behandeltes Oberflächenwasser über die Sohle des neuen Regenrückhaltebeckens bei Starkregenereignissen

– Niederschlags- und Enteisungsabwasser der Rollbahnen über das Abbausystem-Gelände (ASG) und

– behandeltes Niederschlagswasser der fünf neuen Querrollspangen und den zwei neuen Umfahrungen der Flugzeugenteisungsstationen im Bereich des bestehenden Bahnsystems Nord

Das WWA hat in seinem Gutachten WWA 3.3 die einzelnen Maßnahmen geprüft und in der daran anschließenden Würdigung ausgeführt, dass keine Versagungsgründe hinsichtlich der wasserrechtlichen Genehmigung erkennbar seien, die eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten lassen und die nicht durch Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden könnten. Die von der FMG vorgelegte Entwässerungsplanung – mit deren gewählten Bemessungsansätzen fachliches Einverständnis besteht – entspreche den wasserwirtschaftlichen Grundsätzen, gering belastetes Niederschlagswasser soweit wie möglich breitflächig zu versickern. Die technischen Regeln und Empfehlungen für Entwässerungseinrichtungen (z. B. Mulden) seien eingehalten.

Die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Regenwasserbehandlung würden eingehalten und durch Nebenbestimmungen (keine unbeschichteten Metalldächer aus Kupfer, Zink, Blei; Mächtigkeit der Oberbodenpassage) gewährleistet.

Eine Versickerung von nicht relevant mit Enteisungsmitteln belastetem Niederschlagswasser über Entwässerungsmulden in das Grundwasser, wie für die beiden bestehenden Start- und Landebahnen einschließlich der Schnellabrollwege, sei für die dritten Start- und Landebahn nicht vorgesehen. Die Entwässerung erfolge hier über Schlitzrinnen in die Enteisungsabwasserkanalisation. Die vorgesehene Versickerung von Niederschlagswasser von den Rollbahnen im Winterbetrieb – auf diesen erfolgt ein wesentlich geringerer Enteisungsmitteleinsatz (Flächenenteisung) als auf den Start- und Landebahnen – über die Schultern der Rollbahnen mit anschließender Versickerung über das Abbausystem Gelände (ASG) habe sich bereits bei den bestehenden Rollbahnen bewährt. Dadurch werde die Menge des der Kläranlage Eitting zugeführten Enteisungsabwassers reduziert. Anhand der bei der ASG-Versickerung am bestehenden Rollbahnsystem durchgeführten Beweissicherungsmaßnahmen sei die Funktion des ASG nachgewiesen und bestätigt worden. Dieses bestehe aus einem speziellen Bodenaufbau zur Behandlung der Niederschlagsabflüsse von den Rollbahnen, die mit Enteisungsmitteln belastet sein können. Durch eine an den Rollbahnrand dicht anschließende Bentonitmatte, die in einer Tiefe von 0,8 m bis 1,2 m unter Gelände verlegt wird, werde das Niederschlagswasser auf einer Gefällestrecke von rund 20 m Länge durch drei Sanddämme geleitet. Durch diese

Abflussverzögerung werde erreicht, dass Enteisungsmittel unter aeroben Bedingungen abgebaut werden, bevor sie das nach Durchlaufen des ASG gereinigte Wasser mit dem Grundwasser vermischen könne.

Einer Forderung des WWA, auch das Dachflächenwasser der Allgemeinen Luftfahrt (Terminalgebäude und Hangars mit ca. 1,5 ha Fläche) anstatt – wie von der FMG beantragt – in die Regenwasserkanalisation ebenfalls vor Ort in das Grundwasser zu versickern, sei die FMG insoweit nachgekommen, als eine Untersuchung über die technische Umsetzbarkeit dieser Forderung durchgeführt wurde (Untersuchungsbericht vom 18.05.2010). Ergebnis sei, dass zumindest ein nicht unerheblicher Teilbereich des Daches der Allgemeinen Luftfahrt nach den Regeln der Technik vor Ort in das Grundwasser versickert werden könne. Die entsprechende wasserrechtliche Erlaubnis bleibe jedoch einem gesonderten Verfahren überlassen, da derzeit – entsprechend der ursprünglichen Planung der FMG – bisher keine prüffähigen Unterlagen hierfür erstellt worden seien. Hierzu solle die FMG verpflichtet werden.

3.10.3.2.1.2 Würdigung durch das Luftamt

Die Versickerung von auf versiegelten Flächen anfallendem Niederschlagswasser in das Grundwasser ist nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Gewässerbenutzung, die einer Erlaubnis oder Bewilligung gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG stellt das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Gewässerbenutzung dar. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Bei der Versickerung von auf versiegelten Flächen anfallendem Niederschlagswasser in das Grundwasser handelt es sich um derartige Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Den Anträgen Ziffer A.IX.7.6 Spiegelstriche 6 bis 11 und 13 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 81, 82) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden Ermessens entsprochen. Diesen Anträgen liegen die in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellten Tekturpläne D1a/F 6.1a – 124b und die planfestgestellten Pläne D1a/F 6.1a –3124, -3134, -3150 zugrunde. Der Antrag Ziffer A.IX.7.6 Spiegelstrich 12 (Verschleuderung von gering durch Enteisungsmitteln belastetem Schnee im Winterbetrieb; Antrag auf

Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 82) wurde von der FMG zurückgezogen.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.2 PFB MUC NEU ausgesprochenen gehobenen Erlaubnisse zur Einleitung von Oberflächenwasser der luftseitigen Flächen und Gebäude in das Grundwasser beruhen auf § 8 Abs. 1 Alt. 1 und § 15 WHG.

Wie bereits bei der wasserrechtlichen Erlaubnis der Entwässerung der vergleichbaren Flächen des bestehenden Flughafens, wird das öffentliche Interesse an der Erteilung einer gehobene Erlaubnis bejaht (§ 15 Abs. 1 WHG). Das öffentliche Interesse i. S. d. § 15 Abs. 1 WHG ist nicht einschränkend und funktionsbezogen auf die Belange der Wasserwirtschaft beschränkt, sondern im Sinne der Gesamtinteressen der Allgemeinheit zu verstehen. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche Interesse darin zu sehen, dass der Betrieb des Flughafens München im Interesse der Allgemeinheit liegt und dies folglich auch für diejenigen Maßnahmen bejaht werden kann, die einen ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb erst ermöglichen. Darüber hinaus besitzt die FMG auch ein berechtigtes Interesse an einer gehobenen Erlaubnis, da es ihr als Betreiberin des Flughafens München nicht zumutbar ist, ein derartiges Großvorhaben ohne gesicherte Rechtsstellung gegenüber Dritten (§ 16 WHG) durchzuführen.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, die aufgrund des Ausbauvorhabens zusätzlich befestigten Flächen und Dachflächen nach dem Stand der Technik zu entwässern.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 und § 57 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Durch die ortsnahe Versickerung werden auch die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 Abs. 1 und 2 i. V. m. § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) beachtet. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die Befristung zum 31.12.2030 beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG (zur Befristungsregelung vgl. die Ausführungen zu Ziffer V.3.2 PFB MUC NEU).

Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den bestehenden PFB MUC (Änderungsbescheidstechnik) gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier im Hinblick auf den Umgang mit Enteisungsmitteln vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

3.10.3.2.2 Gehobene Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG für die Einleitung von Oberflächenwasser von befestigten Flächen und Gebäuden in Oberflächengewässer (Ziffer V.1 PFB MUC NEU)

3.10.3.2.2.1 Verfahrensgegenstand

Mit der Errichtung einer 3. Start- und Landebahn, der dazugehörigen Rollwege sowie eines neuen Vorfeldes im Osten mit den zugehörigen Betriebseinrichtungen und Gebäuden ist eine Flächenversiegelung verbunden, die eine natürliche Versickerung dort niedergehenden Niederschlags verhindert. Die verschiedenen Niederschlagsabflüsse aus den einzelnen Erweiterungsbereichen werden nach Belastungsgrad und Betriebsart (Sommer-/Winterbetrieb) dem Schmutz-, Enteisungsabwasser-, leichtstoffverschmutztem Regenwasser- oder Regenwassersystem zugeführt. Sofern eine Versickerung des gering belasteten Oberflächenabflusses in den Untergrund nicht möglich ist, wird das Regenwasser gesammelt, leichtstoffverschmutztes Regenwasser über Leichtstoffabscheideranlagen vorbehandelt, über die Regenwasserkanalisation abgeleitet, in Regenklärbecken vorgereinigt und gedrosselt in die Oberflächengewässer eingeleitet. Abweichend hiervon werden sämtliche gering belasteten Oberflächenabflüsse soweit wie möglich gesammelt und vor Ort in den Untergrund (Grundwasser) versickert.

Folgende Abflüsse, die auf den durch das Ausbauvorhaben neu befestigten Flächen und Dachflächen anfallen, werden in Oberflächengewässer (Ableitungsgraben Nord, Vorflutgraben Nord) eingeleitet:

– behandeltes Niederschlagswasser der Betriebsflächen Vorfeld Ost (Flugbetriebsflächen, Dachflächen), Rollbrücken, Allgemeine Luftfahrt (Flugbetriebsflächen, teilweise Dachflächen), Hubschrauberlandeplatz, Grundwasserwannen der Straßen (ohne Bereich Rollbrücke Y1) sowie behandeltes Enteisungsabwasser ohne relevante TOC-Belastung der Betriebsflächen Vorfeld Ost, Allgemeine Luftfahrt, Hubschrauberlande-

platz, oberirdische Enteisungsabwasserbecken 1, 2 und 3, 3. Start- und Landebahn mit Schnellabrollwegen in den Vorflutgraben Nord bei km 1 + 856,

– behandeltes Niederschlagswasser als Muldennotüberlauf in den Vorflutgraben Nord bei km 1+856,

– behandeltes Niederschlagswasser als Muldennotüberlauf in den Ableitungsgraben Nord bei km 1+923,

– behandeltes Enteisungsabwasser aus den oberirdischen Enteisungsabwasserbecken 1 und 2 in den Abfanggraben Ost bei km 2+875 sowie aus dem oberirdischen Enteisungsabwasserbecken 3 in den Abfanggraben Ost bei km 1+700 (Notentlastung),

– behandeltes Enteisungsabwasser ohne relevante TOC-Belastung aus den oberirdischen Enteisungsabwasserbecken 1 und 2 in den Abfanggraben Ost bei km 2+875 sowie aus dem oberirdischen Enteisungsabwasserbecken 3 in den Abfanggraben Ost bei km 1+700 (über Enteisungsabwasserweichen).

Das WWA hat in der Stellungnahme WWA SN 2 und dem Gutachten WWA G 3.4 die einzelnen Maßnahmen geprüft und in der daran anschließenden Würdigung ausgeführt, aus den Antragsunterlagen seien keine Versagungsgründe im Hinblick auf die wasserrechtliche Genehmigung erkennbar. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehe mit der geplanten Niederschlagswasserableitung grundsätzlich Einverständnis. Die Entwässerungsplanung entspreche den wasserwirtschaftlichen Grundsätzen. Dabei werde gering belastetes Niederschlagswasser oberflächennah und flächig versickert. Eine Ableitung des Niederschlagswassers über Regenwasserkanäle in einen Vorfluter sei dagegen dort erforderlich, wo erhöhte Anforderungen an eine Vorreinigung vorliegen oder keine Sickerflächen vorhanden sind. Die Ableitung, Behandlung, Rückhaltung und Einleitung des gesammelten Niederschlagswassers in oberirdische Gewässer im Sommerbetrieb sei fachlich geprüft worden. Die technischen Regeln und Empfehlungen für die Entwässerungsanlagen seien hierbei eingehalten. Auch die Prüfung der Einleitung von behandeltem Enteisungsabwasser ohne relevante TOC-Belastung aus den oberirdischen Enteisungsabwasserbecken in den Abfanggraben Ost sowie vom Vorfeld Ost, von der 3. Start- und Landebahn und von der Allgemeinen Luftfahrt in den Vorflutgraben Nord im Winterbetrieb habe keinen Anhalt für die Notwendigkeit von Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Kanalisation sowie der Sonderbauwerke ergeben. Mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers bestehe seitens des WWA und des Luftamtes Einverständnis. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit sei bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allge-

mein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Benutzungsbedingungen und -auflagen nicht zu erwarten. Durch die Einleitungen von gering belastetem Enteisungsabwasser sei eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der benutzten Gewässer nicht zu erwarten. Vielmehr würden durch die hydraulische Entlastung der Kläranlage und der Verringerung der Überlaufhäufigkeit der Enteisungsabwasserbeckenanlage insgesamt gesehen Vorteile erzielt. Gegen die beantragte Einleitung von gering belastetem Enteisungsabwasser bestünden keine Bedenken.

Die bisherigen, aufgrund der umfangreichen Beweissicherungsmaßnahmen gewonnenen, Erfahrungen bei der Ableitung von Niederschlagswasser vom bestehenden Flughafengelände zeigten, dass einerseits das Niederschlagswasser aus den (Flug-)Betriebsflächen relativ gering belastet ist und andererseits durch technische Maßnahmen (z. B. Behandlung in Regenklärbecken, Umstellung der Kanalisation zwischen Winter- und Sommerbetrieb, Einsatz von TOC-gesteuerten Abwasserweichen) eine Beeinträchtigung der Wasserqualität der Oberflächengewässer bislang nicht festgestellt werden konnte. Dies gelte auch für die Flugzeugabstellpositionen, auf denen die Flugzeuge betankt werden. Das in der Planung vorgesehene Konzept (Benzinwasserkanäle; Leichtflüssigkeitsabscheider) sei bereits bei den bestehenden Flugzeugabstellpositionen im Bereich der Vorfelder seit Jahren in Betrieb, ohne dass es bisher zu nennenswerten Betriebsstörungen gekommen sei.

Mit den von der FMG gewählten Bemessungsansätzen der vorgelegten Entwässerungsplanung bestehe fachliches Einverständnis. Das Entwässerungskonzept entspreche in der hydraulischen Bemessung sowie den technischen Anforderungen dem derzeit gültigen Stand der Technik und den fachlichen Empfehlungen.

Die Dimensionierung der Regenwasserrückhaltung (Kanalnetz und Regenklärbecken Nord-Ost und ALF) würde nach einem vom LfU anerkannten Verfahren durchgeführt werden. Die Regenklärbecken Nord-Ost und ALF, in denen das in der Regenwasserkanalisation gesammelte Niederschlagswasser gereinigt wird, seien ausreichend bemessen. Ab einer Wassertiefe von 0,5 m und weniger würden die Becken in die Kläranlage entleert. Das auf den Betankungsflächen gesammelte Regenwasser werde vor Einleitung in die Regenwasserkanalisation über Leichtflüssigkeitsabscheider gereinigt. Nur bei Starkregen erfolge ein Abschlag direkt in die Regenwasserkanalisation.

Für das Niederschlagswasser der geplanten Gebäude des Satelliten B1 sowie die Rampengerätestationen Nord und Süd, die innerhalb des befestigten Vorfeldes Ost liegen, bestünde keine Möglichkeit zur Niederschlagswasserversickerung. Die Dachflächen wer-

den deshalb gemeinsam mit den Vorfeldflächen über Schlitzrinnen und Regenwasserkanäle in das Regenklärbecken Nordost bzw. den Vorflutgraben Nord entwässert. Bei Starkregenereignissen diene das Regenrückhaltebecken als zusätzlicher Zwischenspeicher. Auf den Luftfahrzeugabstellpositionen der Vorfelderweiterung Ost, dem Vorfeld Allgemeine Luftfahrt und den Hubschrauberabstellpositionen niedergehende Niederschläge würden – wegen der dort stattfindenden Betankungsvorgänge – in medienbeständigen „Benzinwasserkanälen“ über Leichtflüssigkeitsabscheidern mit vorgeschaltetem Überlauf, Drosselbauwerk und Schlammfang der Regenwasserkanalisation zugeleitet. Auch die Niederschlagsabflüsse der Grundwasserwannen im Bereich der Rollbrücken bzw. der Straßenunterführungen (ohne Grundwasserwanne beim Rollweg Y1) könnten nicht vor Ort versickert werden.

Mit der Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Start- und Landebahnsystem der dritten Bahn als Notüberlauf bei außergewöhnlichen Niederschlagsereignissen im Sommerbetrieb (Muldennotüberlauf) in den Vorflutgraben Nord bzw. Ableitungsgraben Nord bestehe aus wasserwirtschaftlicher Sicht ebenfalls Einverständnis.

Mit der Einleitung von behandeltem Enteisungsabwasser ohne relevante TOC-Belastung aus den oberirdischen Enteisungsabwasserbecken in den Abfanggraben Ost im Winterbetrieb werde das wasserwirtschaftlich wünschenswerte Ziel verfolgt, ein Überlaufen der Enteisungsabwasserbecken als auch eine unnötige hydraulische Belastung der Kläranlage zu vermeiden. Zugleich werde dadurch vermieden, dass im Extremfall bei Starkregen die Sammelbecken überlaufen und teilweise hoch belastete Enteisungsabwässer in Oberflächengewässer gelangen. Dieses Verfahren werde bereits bei den bestehenden Sammelbecken praktiziert und sollte auch bei den drei neu zu errichtenden oberirdischen und dem einen unterirdischen Sammelbecken zur Anwendung kommen. Darüber hinaus sei bei seltenen Starkregenereignissen – wie bereits bei den bestehenden Sammelbecken – auch eine Notentlastung aus den oberirdischen Enteisungsabwasserbecken in den Abfanggraben Ost vorgesehen.

Untersuchungen dieses Verfahrens hätten gezeigt, dass bei einer Begrenzung der TOC-Konzentration im gezielt zu entlastenden Enteisungsabwasser auf 25 mg/l TOC bei Entlastung in die Überleitung Süd-Nord mit einer geringfügigen Erhöhung der BSB_5-Konzentration im Gewässer von durchschnittlich 1,5 auf 2 mg/l während der Einleitung zu rechnen sei. Bei ungünstiger Witterung (hohe Abflüsse aus der Entlastung bei ungünstigen Mischungsverhältnissen) könnten selten Werte über 5 mg/l BSB_5 auftreten; der größte bislang innerhalb von 3 Jahren gemessene Wert habe bei 17 mg/l BSB_5 gelegen. Die maximale Konzentration im Vorfluter sei auf 5 mg/l BSB_5 zu begrenzen.

3.10.3.2.2.2 Würdigung durch das Luftamt

Das Einleiten von Oberflächenwasser von befestigten Flächen und Gebäuden in Oberflächengewässer stellt nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Gewässerbenutzung, die einer Erlaubnis oder Bewilligung gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf, dar.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG stellt das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Gewässerbenutzung dar. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Beim Einleiten von Oberflächenwasser von befestigten Flächen und Gebäuden in Oberflächengewässer handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Den Anträgen Ziffer A.IX.7.6 Spiegelstriche 1 bis 5 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 80, 81) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Diesen Anträgen liegen die in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellten Tekturpläne D1a/F 6.1a - AR 32 (- 124b) und die planfestgestellten Pläne D1a/F 6.1a –3124, -3133, -3134, -3135, -3136, -3138 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.1 PFB MUC NEU ausgesprochenen gehobenen Erlaubnisse für die Einleitung von Oberflächenwasser von befestigten Flächen und Gebäuden in Oberflächengewässer beruhen auf § 8 Abs. 1 Alt. 1 und § 15 WHG.

Wie bereits bei der wasserrechtlichen Erlaubnis der Entwässerung der vergleichbaren Flächen des bestehenden Flughafens, wird das öffentliche Interesse (§ 15 Abs. 1 WHG) bejaht. Das öffentliche Interesse i. S. d. § 15 Abs. 1 WHG ist nicht einschränkend und funktionsbezogen auf die Belange der Wasserwirtschaft beschränkt, sondern im Sinne der Gesamtinteressen der Allgemeinheit zu verstehen. Das Vorliegen des öffentlichen Interesses seitens der FMG wurde in diesem Bescheid bereits mehrfach entsprechend begründet. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf diese Begründung Bezug genommen.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, die aufgrund des Ausbauvorhabens zusätzlich befestigten Flächen und Dachflächen nach dem Stand der Technik zu entwässern.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 und § 57 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Durch die Einleitung des Niederschlagswassers über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser werden auch die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 Abs. 1 und 2 i. V. m. § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) beachtet. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer (§ 27 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen wurden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die Befristung zum 31.12.2030 beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG (zur Befristungsregelung vgl. die Ausführungen zu Ziffer V.3.2 PFB MUC NEU).

Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier im Hinblick auf den Umgang mit Enteisungsmitteln vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

3.10.3.2.3 Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG für die Einleitung von Oberflächenwasser der landseitigen Straßen (St 2084, St 2584, ED 5, Südring, sonstige Straßen und Wege) in das Grundwasser (Ziffer V.8 PFB MUC NEU)

3.10.3.2.3.1 Verfahrensgegenstand

Mit der Errichtung einer 3. Start- und Landebahn sowie eines neuen Vorfeldes Ost mit den zugehörigen Betriebseinrichtungen und Gebäuden im Nordosten des Flughafengeländes ist auch die Neuverlegung von landseitigen Straßen und Wegen erforderlich. Insoweit wird auf C.III.3.17 dieses Beschlusses (Äußere verkehrliche Erschließung, Straßenbau und Straßenrecht) verwiesen. Damit ist eine Flächenversiegelung verbunden, die eine natürliche Versickerung des dort niedergehenden Niederschlags verhindert.

Das auf den neuen Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser wird in allen Bereichen, in der unmittelbaren Umgebung der befestigten Straßenflächen, über die belebte Oberbodenzone in den Untergrund versickert. Dies erfolgt durch eine flächige Ableitung des Niederschlagswassers über die Bankette und bewachsenen Böschungen in Rasenmulden am Böschungsfuß. Bei zweibahnigen Straßen wird das Regenwasser entlang des Mittelstreifens gesammelt und in ein Versickerungsbecken abgeleitet. Die Entwässerung der Grundwasserwannen der St 2084 im Bereich der Rollbrücken erfolgt – mit Ausnahme der Rollbrücke Y 1 – im Rahmen der Entwässerung der luftseitigen Betriebsflächen, vgl. Ziffer V.1 PFB MUC NEU.

Das WWA hat in seinem Gutachten WWA G 3.5 die einzelnen Maßnahmen geprüft und gewürdigt. Aus der Planung seien keine Versagungsgründe erkennbar. Das von der FMG vorgelegte Entwässerungskonzept entspreche in der hydraulischen Bemessung sowie den Anforderungen dem derzeit gültigen Stand der Technik. Die fachlichen Empfehlungen würden eingehalten. Die Versickerungsanlagen (Mulden, Versickerungsflächen) seien ausreichend groß bemessen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht werde die geplante breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers über die belebte Oberbodenzone begrüßt, da in den Mulden auch die Verdunstung des Regenwassers gefördert werde. Ein ausreichender Grundwasserflurabstand werde eingehalten. Aufgrund der durch die Versickerungsanlagen bedingten Regenwasserbehandlung seien keine Beeinträchtigungen des Grundwassers durch die Versickerung des Straßenabflusswassers zu erwarten.

Mit den Entwässerungsanlagen, bei deren Planung die wasserwirtschaftlichen Grundsätze beachtet würden, bestehe Einverständnis. Durch die breitflächige Ableitung, Speicherung, Verdunstung und oberflächige Versickerung des Niederschlagswassers werden die wasserwirtschaftlichen Folgen der Flächenversiegelung (verringerte Grundwasserneubildung, Verdunstungsrate etc.) soweit möglich ausgeglichen.

An dieser wasserwirtschaftlichen Beurteilung ändere sich auch nichts aufgrund des 1. Änderungsantrags vom 01.02.2010, soweit die Änderung des Regelquerschnitts der Kreisstraße ED 5 von 9,5 m auf 10,5 m sowie sonstige straßen- und wegebauliche Änderungsmaßnahmen betroffen sind. In seinem Gutachten WWA G Änd. 1/2 hat das WWA ausgeführt, dass sich dadurch zwar die zu entwässernde Fläche vergrößere, die vorgesehenen Sickerbereiche aber immer noch ausreichend groß bemessen seien.

3.10.3.2.3.2 Würdigung durch das Luftamt

Das Einleiten von Oberflächenwasser der landseitigen Straßen in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die einer Erlaubnis oder Bewilligung gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG stellt das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Gewässerbenutzung dar. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Die Versickerung von auf versiegelten Flächen anfallendem Niederschlagwasser in das Grundwasser stellt eine derartige Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar.

Den Anträgen Ziffer A.IX.7.6 Spiegelstrich 14 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 83) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Eine Entscheidung über den Antrag Ziffer A.IX.7.12 Spiegelstrich 3, (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 96), der die Aufhebung der für die aufgrund des Ausbauvorhabens aufgelassenen Straßenabschnitte in Ziffer V.8 PFB MUC erteilten Wasserrechte (Versickerung von Tagwasser in das Grundwasser) zum Gegenstand hat, ist nicht erforderlich, da sich diese Straßen bzw. Straßenabschnitte nicht mehr in der Baulast der FMG befinden. Diesen Anträgen liegen die in Ziffer A.I.5 dieses Beschlusses planfestgestellten Tekturpläne D2.1 -05/05a, -06/06a, -13/13a/13b, der in Ziffer A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellte Plan D1a/F 6.1a -3124 und die in Ziffer A.I.5 dieses Beschlusses planfestgestellten Pläne D2.1 -1010, -1011, -1012; D2.4 -4010; D2.5 -5010; D2.6 -6010; D2.7 -7010, -7011 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.8 ausgesprochenen gehobenen Erlaubnisse beruhen auf § 8 Abs. 1 Alt. 1 und § 15 WHG.

Wie bereits bei der wasserrechtlichen Erlaubnis der Entwässerung der im Zusammenhang mit dem Flughafenneubau verlegten Straßen außerhalb des Flughafengeländes wird das öffentliche Interesse (§ 15 Abs. 1 WHG) bejaht. Das öffentliche Interesse i. S. d. § 15 Abs. 1 WHG ist nicht einschränkend und funktionsbezogen auf die Belange der Wasserwirtschaft beschränkt, sondern im Sinne der Gesamtinteressen der Allgemeinheit zu verstehen. Im vorliegenden Fall ist das öffentliche

Interesse darin zu sehen, dass die bisherigen Straßen dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und dies auch für die neuen Straßenabschnitte gilt.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, die aufgrund des Ausbauvorhabens zu verlegenden Straßenabschnitte nach dem Stand der Technik zu entwässern.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 und § 57 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Durch die ortsnahe Versickerung werden auch die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 Abs. 1 und 2 i. V. m. § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) beachtet. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Eine Befristung wird nicht ausgesprochen, weil die betroffenen öffentlichen Straßen (Art. 1 BayStrWG) dem öffentlichen Verkehr unbefristet gewidmet werden und diese Straßen daher auf Dauer entwässert werden müssen.

3.10.3.2.4 Gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 Alt. 1, § 15 WHG zum Einleiten von Oberflächenwasser von Geländeaufschüttungen und Sichtschutzwällen in das Grundwasser (Ziffer V.23 PFB MUC NEU)

3.10.3.2.4.1 Verfahrensgegenstand

Das in die Geländeaufschüttungen (vgl. hierzu C.III.3.11 dieses Beschlusses – Bodenschutz und Altlasten) eingebaute Bodenmaterial wird zur Gewährleistung einer ausreichenden Standsicherheit und um eine möglichst geringe Durchlässigkeit für Niederschlagswasser zu erreichen, hoch verdichtet eingebaut. Im Rahmen eines FE-Vorhabens auf dem Flughafengelände wurden grundbautechnische Untersuchungen für eine umweltgerechte Verwendung von organischen Böden in Geländeaufschüttungen durchgeführt. Es konnte festgestellt werden, dass sich je nach Feuchtigkeit der organischen

Böden Durchlässigkeitsbeiwerte von $k = 5 * 10^{-9}$ m/s bei der nassen und $k = 5 * 10^{-8}$ m/s bei der trockenen Seite durch Verdichtung des Schüttmaterials ergaben. Durch diese hohe Verdichtung, die eine geringe Durchlässigkeit des eingebauten Materials zur Folge hat, wird eine Auswaschung des im Einbaumaterials geogen vorhandenen Arsens vermieden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Erdbauwerke entwässert werden müssen, um sowohl das Einsickern von Niederschlagswasser in den verdichteten Bodenkörper als auch Vernässungen zu vermeiden. Hierzu wird zwischen den verdichteten Bodenkörpern und der darüber befindlichen Rekultivierungsschicht eine Entwässerungsschicht in Form eines Dränelementes angeordnet. Damit wird das Sickerwasser aus der Rekultivierungsschicht gezielt abgeführt und gelangt nicht in den darunter befindlichen verdichteten Bodenkörper.

Das über die Oberfläche der Geländeaufschüttung und in dem unterhalb der Rekultivierungsschicht angeordneten Dränelement abfließende Wasser wird am jeweiligen Böschungsfuß der Aufschüttung über Mulden in den Untergrund (Grundwasser) versickert. Lediglich an der Geländeaufschüttung „Nr. 26 Aufschüttung Knoten Ost“ erfolgt auch eine direkte Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers in den Abfanggraben Ost, wenn das Speichervolumen der hier wegen Platzmangel nicht in erforderlicher Größe konstruierbaren Mulde beim Bemessungsregen nicht ausreicht.

Das WWA hat mit Schreiben vom 29.02.2008 (WWA G 3.6) und 08.11.2010, das LfU hat mit Schreiben vom 20.02.2008 und 12.11.2010 zu dem Vorhaben Stellung genommen.

Auf der Grundlage der Stellungnahmen des WWA und des LfU sind aus den Antragsunterlagen keine Versagungsgründe erkennbar, die eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten lassen

Mit der Bemessung der Versickerungsanlagen bestehe aus fachlicher Sicht Einverständnis. Mit einem Freibord von 15 cm werde auch bei selteneren Starkregenereignissen ein Überlauf in angrenzende Flächen vermieden. Da Notüberläufe der Versickerungsmulden nicht vorgesehen sind, komme eine Überflutungshäufigkeit von einmal in 20 Jahren vor. Da sowohl das oberflächig wie auch das über die Dränmatten ablaufende Niederschlagswasser in den Versickerungsmulden über eine 10 cm mächtige Oberbodenschicht versickert werden wird, sei eine ausreichende Reinigung vor der Einleitung in das Grundwasser gegeben. Gegen die Notentlastung der Geländeaufschüttung „Nr. 26 Aufschüttung Knoten Ost“ in den Abfanggraben Ost bestünden aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken.

3.10.3.2.4.2 Würdigung durch das Luftamt

Beim Einleiten von Oberflächenwasser von Geländeaufschüttungen und Sichtschutzwällen in das Grundwasser handelt es sich um eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die einer Erlaubnis oder Bewilligung bedarf, § 8 Abs. 1 WHG.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG stellt das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer eine Gewässerbenutzung dar. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Bei der Versickerung von auf den Geländeaufschüttungen anfallendem Niederschlagswasser in das Grundwasser handelt es sich um eine derartige Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Damit wird den Anträgen Ziffer A.IX.7.6 Spiegelstriche 21 und 22 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 85, 86) in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Diesen Anträgen liegen die in A.I.13 dieses Beschlusses planfestgestellten Pläne J - 321, - 322, - 323, - 324, - 325, - 326 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.23 PFB MUC NEU ausgesprochenen gehobenen Erlaubnisse beruhen auf § 8 Abs. 1 Alt.1 und § 15 WHG.

Das öffentliche Interesse (§ 15 Abs. 1 WHG) wird bejaht. Das öffentliche Interesse i. S. d. § 15 Abs. 1 WHG ist nicht einschränkend und funktionsbezogen auf die Belange der Wasserwirtschaft beschränkt, sondern im Sinne der Gesamtinteressen der Allgemeinheit zu verstehen. Zur Begründung des öffentlichen Interesses kann auf die bereits an anderer Stelle dieses Bescheids gemachten Erläuterungen verwiesen werden.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, die aufgrund des Ausbauvorhabens entstehenden Geländeaufschüttungen ohne Auswaschung der in diesen enthaltenen Materialien nach dem Stand der Technik zu entwässern.

Die Betroffenen und die beteiligten Behörden konnten im Rahmen des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens Einwendungen geltend machen (§ 11 Abs. 2 WHG).

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 und § 57 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu

erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Durch die ortsnahe Versickerung werden auch die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 Abs. 1 und 2 i. V. m. § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) beachtet. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die mit der Entwässerung der Geländeaufschüttungen im Zusammenhang stehenden vom WWA im Benehmen mit dem LfU vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Die Befristung zum 31.12.2030 beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG (zur Befristungsregelung vgl. die Ausführungen zu Ziffer V.3.2 PFB MUC NEU).

Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

3.10.3.3 Bauwasserhaltung (Ziffer V.7.15 PFB MUC NEU)

3.10.3.3.1 Verfahrensgegenstand

Für die vorhabensbedingte Errichtung von Bauwerken im Grundwasser (siehe Lageplan Bauwerke im Grundwasser – Plan D1a/F6.1a-2092) ist eine zeitlich begrenzte Bauwasserhaltung erforderlich. Dabei werden Bauwerke mit dichten Baugruben und Bauwerke mit geschlossener Wasserhaltung errichtet. Die betroffenen Bauwerke können der Auflistung in Ziffer A.IX.7.7.1 des Antrags vom 24.08.2007 entnommen werden. Hierauf wird verwiesen und Bezug genommen. Das gesamte im Zuge der Bauwasserhaltungen geförderte Grundwasser soll vorrangig an der nördlichen Flughafengrenze im Unterstrom des Flughafens versickert werden. Lediglich für die Betriebssicherheit der Bauwasserhaltung sollen Notüberläufe in Oberflächengewässer eingerichtet werden, wobei durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden soll, dass nur schweb- und trübstofffreies Wasser in die Oberflächengewässer gelangt.

Das WWA hat in seinem Gutachten WWA G 3.10 die einzelnen Maßnahmen geprüft und gewürdigt. Versagungsgründe, die einer Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit

oder der Rechte Dritter erwarten lassen und nicht durch Bedingungen und Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können, seien nicht erkennbar.

Die Fördermengen der einzelnen Bauwasserhaltungsmaßnahmen könnten der Auflistung in Ziffer A.IX.7.7.1 des Antrages auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 86 bis 88 entnommen werden. Auf diesen Antrag wird verwiesen und insoweit Bezug genommen. Die Festsetzung einer maximalen Entnahmemenge erfolge als Summenwert über die gesamte Bauzeit. Um Auswirkungen nach Außen zu verhindern, seien Grundwasserstände im möglichen Einflussbereich der Wasserhaltung – insbesondere im Abstrom der Baumaßnahmen und der Versickerungen – festzulegen, die während der Bauzeit eingehalten werden müssten. Weiterhin würden umfangreiche Grundwasserstandsmessungen notwendig sein um den ordnungsgemäßen Betrieb der Bauwasserhaltung zu kontrollieren. Für das geförderte Bauwasser, welches aufgrund seines Kontaktes mit Beton oder Injektionssuspensionen in seinen Eigenschaften verändert sein könne, sei neben einer begleitenden analytischen Beweissicherung gegebenenfalls auch eine Neutralisation und Chromat-Reduktion erforderlich. Das geförderte Wasser müsse über entsprechend dimensionierte Sedimentationsanlagen geführt und anschließend über die ungesättigte Bodenzone wieder versickert werden. Anfallender Schlamm sei ordnungsgemäß zu entsorgen. Um eine weitgehend reibungslose Abwicklung der Bauwasserhaltung zu ermöglichen, sei das in der Vergangenheit bewährte Handbuch zu Bauwasserhaltung zu aktualisieren und als verbindliche Richtlinie den Baufirmen zur Verfügung zu stellen. Für die Bauwasserhaltungen im Bereich von Gewässern bzw. im Zuge der Gewässerneuordnung sowie bei Bauwerken, die in tertiäre Bodenschichten einbinden, müssten vor Baubeginn die genauen Maßnahmen mit deren möglichen Auswirkungen gesondert dargestellt und besondere Anforderungen an die ausführenden Baufirmen festgeschrieben werden. Für die Beweissicherung sei vom Antragsteller noch ein konkretes Konzept vorzulegen.

3.10.3.3.2 Würdigung durch das Luftamt

Das vorübergehende Absenken, Zutagefördern und Ableiten von Grundwasser und das Einleiten des entnommenen Wassers in das Grundwasser und in oberirdische Gewässer zu Zwecken der Bauwasserhaltung ist nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, Abs. 2 Nr. 1 und 2 WHG eine Gewässerbenutzung bzw. gilt als solche und bedarf einer Erlaubnis oder Bewilligung, § 8 Abs. 1 WHG.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4, 5 WHG stellt das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer sowie das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser eine

Gewässerbenutzung dar. Nach § 9 Abs. 2 Nr. 1, 2 WHG gelten das Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind sowie Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen, als Gewässerbenutzung. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Die soeben beschriebenen Maßnahmen stellen eine derartige Gewässerbenutzung dar.

Dem Antrag Ziffer A.IX.7.7.1 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 86 bis 88) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Diesen Anträgen liegen der in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellte Tekturplan D1a/F 6.1a – W103 (-92b) und der planfestgestellte Pläne D1a/F 6.1a -2092 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.7.15 PFB MUC NEU ausgesprochene beschränkte Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1 Alt. 1, § 10 Abs. 1 Alt. 1 WHG, Art. 15 BayWG.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder den wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung zum 31.12.2026 beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG. Insoweit liegt eine ausdrückliche Abweichung von der allgemeinen Befristung vor.

Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

Der Forderung der Wasser- und Bodenverbände Süß- und Grüselgraben sowie Viehlaßmoos Häng- u. Brachwiesengenossenschaft, dass kein Bauwasser in die vorhandenen Gräben eingeleitet werden dürfe, wird dadurch entsprochen, dass eine Versickerung des

entnommenen Grundwassers in den Boden vorgesehen ist. Eine Ableitung überschüssigen Bauwassers in Oberflächengewässer (Notüberlauf) darf nur nach Absprache mit dem WWA erfolgen (vgl. Ziffer V.7.15.10 PFB MUC NEU). Aber auch bei Eintritt dieses Notfalls ist gewährleistet, dass nicht mehr Wasser in die Gräben des Verbandsgebiets geleitet wird, als dies nach Ziffer IV.9.3.5 PFB MUC NEU zulässig ist.

Soweit der Einwand erhoben wurde laut Planfeststellungsunterlagen könnten während der Bauzeit Grundwasserabsenkungen bis in eine Reichweite von ca. 400 m nach Norden auftreten und es sei nicht ausgeschlossen, dass negative Wirkungen auf die Hydrologie weiter reichen würden, als diese in den Unterlagen dargestellt seien, folgt dem das Luftamt nicht. Im Zuge von Bauwasserhaltungsmaßnahmen ist das geförderte Grundwasser ortsnah wieder zu versickern. Dadurch werden die Auswirkungen so gering wie möglich gehalten und weitestgehend minimiert. Zudem sind umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen. Hierzu wird die FMG in Ziffer V.7.15 PFB MUC NEU verpflichtet.

3.10.3.4 Grundwasserfreilegung durch Auskiesung (Ziffer V.21 PFB MUC NEU)

3.10.3.4.1 Verfahrensgegenstand

Zur Gewinnung von Kies als Baumaterial werden unmittelbar nördlich der Start- und Landebahn auf dem erweiterten Flughafengelände 15 Kiesgruben bzw. Abbaufelder (sog. Seitenentnahmen) betrieben. Die Seitenentnahmen erstrecken sich über eine Ausdehnung von ca. 3 km in Ost-West-Richtung. Die einzelnen Abbaufelder werden rautenförmig mit einer Seitenlänge von ca. 100 x 150 m angelegt. Zwischen den Abbaufeldern verbleiben jeweils ca. 100 Meter breite Bereiche, die nicht abgebaut werden. Aus Gründen der Flugsicherheit (Vogelschlaggefahr) müssen die entstehenden Baggerseen wieder verfüllt werden. Hierzu wird Bodenmaterial verwendet, das im Rahmen der Erdbewegungen im Bereich der Start- und Landebahn anfällt.

Das WWA hat in seinem Gutachten WWA G 3.9 die einzelnen Maßnahmen geprüft und ausgeführt, dass das Abbaugebiet in der nördlichen Münchner Schotterebene außerhalb des Einzugsgebiets öffentlicher Trinkwasserversorgungsbrunnen liege. Im Abbaugebiet lägen quartäre Kiese über den tertiären Ablagerungen der Oberen Süßwassermolasse vor. Die quartären Kiese seien gut durchlässig, bildeten den obersten Grundwasserleiter und stellten ein ergiebiges Vorkommen an abbauwürdigem Kies dar. Die Grundwasser stauende Schicht werde von den weniger durchlässigen tertiären Ablagerungen gebildet. Diese lägen im kleinräumigen Wechsel als Schluffe und Tone, zum Teil aber auch als dicht gelagerte Kiese vor. Die abbauwürdigen quartären Kiese hätten eine Mächtigkeit

von durchschnittlich 6 bis 9 m und würden von einer Deckschicht von 0,75 m überlagert. Die Grundwasserstände seien aus langjährigen Messungen der FMG an nahe gelegenen Messstellen bekannt.

Der Abbau erfolge bis einen Meter über der Tertiäroberkante, so dass über der das Grundwasser stauenden Schicht eine über einen Meter mächtige Kiesschicht erhalten bleibt. Dadurch bleibe deren Schutzfunktion für das tertiäre Tiefengrundwasser erhalten.

Wegen den zwischen den Abbaufeldern verbleibenden ungestörten Kiespaketen und der verbleibenden ein Meter mächtigen Kiesschicht oberhalb der Grundwasser stauenden Schicht und der Anordnung von Überleitungssystemen bei den Auffüllungen Nrn. 14 und 15 betrage der durch die Auffüllungen verursachte Aufstau weniger als 10 cm und bleibe auf das künftige Flughafengelände begrenzt. Auswirkungen auf Grundstücke Dritter seien bei plangemäßer Ausführung durch den Abbau- und Verfüllbetrieb nach Überzeugung des Luftamtes nicht anzunehmen.

Die durch den Kiesabbau bedingte Entfernung der schützenden Grundwasserüberdeckung werde durch die kurzfristige Wiederverfüllung weitgehend wieder ausgeglichen. Abweichend von dem Grundsatz, dass Nassabbaustellen aus Gründen des Grundwasserschutzes grundsätzlich nicht mehr verfüllt werden, könne einer Wiederverfüllung ausnahmsweise zugestimmt werden, weil die Verfüllung aus Gründen der Flugsicherheit (Vogelschlaggefahr) erforderlich und damit ein öffentliches Interesse gegeben sei. Bei der Auswahl des Verfüllmaterials müssten die Belange des Grundwasserschutzes berücksichtigt werden. Problematisch sei das Vorkommen von Böden mit hohem organischem Anteil und mit geogen bedingt erhöhter Arsenbelastung. Boden werde für die Verfüllung als geeignet eingestuft, wenn die Vorsorgewerte gemäß Bundesbodenschutzverordnung eingehalten würden. Maßgebender Parameter ist im vorliegenden Fall Arsen. Der Grenzwert für eine zulässige Verfüllung liege bei 20 mg/kg. Um dies zuverlässig einzuhalten, müsse während des Verfüllbetriebs eine Beweissicherung durchgeführt werden. Ein Konzept zur Bauüberwachung und Qualitätssicherung, das sich auf Vorfeldbeprobungen und die Abgrenzung belasteter Bereiche stützt, liege vor. Der Abbau und die Verfüllung erfolge jeweils Zug um Zug, da wegen der vorhandenen Arsenbelastung nicht sicher prognostiziert werden könne, ob im Rahmen der geplanten Erdbewegungen eine ausreichende Menge an geeignetem Verfüllmaterial anfällt.

3.10.3.4.2 Würdigung durch das Luftamt

Das vorübergehende Zutageleiten von Grundwasser durch Entnahme von Kies als Rohstoff mit anschließender Wiederverfüllung des freigelegten Grundwassers mit

unbedenklichem Verfüllmaterial stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG dar, die einer Erlaubnis oder Bewilligung nach § 8 Abs. 1 WHG bedarf.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 4, 5 WHG stellt das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer sowie das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser eine Gewässerbenutzung dar. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Die o.g. Maßnahme stellt eine derartige Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4, 5 WHG dar.

Dem Antrag Ziffer A.IX.7.6 Spiegelstrich 23 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 86) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Diesem Antrag liegt der in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellte Plan D1a/F 6.1a - 2092 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.21 PFB MUC NEU ausgesprochene beschränkte Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 und § 10 WHG, Art. 15 BayWG.

Wegen des vorübergehenden Charakters der Grundwasserfreilegung liegt kein Gewässerausbau vor, § 67 Abs. 2 Satz 2 WHG.

Nach Art. 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BayAbgrG ist keine Genehmigung zur Ausführung einer Abgrabung erforderlich.

Abweichend von dem auf eine gehobene Erlaubnis gerichteten Antrag der FMG kann lediglich eine beschränkte Erlaubnis erteilt werden. Denn nach dem Baulogistikkonzept ist für die Entnahme von Kies aus den Seitenentnahmen einschließlich der Wiederverfüllung mit unbedenklichem Material ein Zeitraum von lediglich 10 Monaten vorgesehen. Deshalb steht Art. 15 Abs. 2 BayWG der Erteilung einer gehobenen Erlaubnis entgegen. Die FMG wurde hierzu angehört und hat der Erteilung einer beschränkten Erlaubnis zugestimmt.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, einen Teil des für das Ausbauvorhaben erforderlichen Baumaterials zu sichern.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten

(§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung von zwei Jahren je begonnener Teilfläche beruht auf Art. 15 Abs. 2 Satz 2 BayWG. Insoweit liegt eine ausdrückliche Abweichung von der allgemeinen Befristung vor. Durch die „Einbettung" der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

Der beschränkten Erlaubnis steht auch nicht die im öffentlichen Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs vom DAVVL in seinen „Vogelschlagrelevanten Kriterien zur Genehmigung von Anträgen auf Nassauskiesungen im Umland des Flughafens München" (Biotopgutachten 2001) ausgesprochene Empfehlung entgegen, dass im Nahbereich des Flughafens – in dieser Zone liegen die Seitenentnahmen – keine Genehmigungen zum Kiesabbau unter Grundwasseraufschluss erteilt werden sollten. Auf diese Empfehlung hat die Wasserrechtsbehörde des Landratsamtes Erding ausdrücklich hingewiesen. Diese Empfehlungen gehen jedoch vom Regelfall einer gewerblichen Nassauskiesung aus, bei der sich die Abbau- und Rekultivierungsphase, abhängig von der Kiesnachfrage, über Jahre hinzieht und deshalb mit einer langfristigen Existenz eines Grundwassersees zu rechnen ist. Hier jedoch erschöpft sich der Anlass des Kiesabbaus nicht bereits in der Kiesausbeutung selbst. Vielmehr ist diese nur Mittel zum Zweck, nämlich der Errichtung der 3. Start- und Landebahn mit Nebenanlagen. Da die 3. Start- und Landebahn nicht ohne vollständige Wiederverfüllung in Betrieb gehen kann – auf dem Flugplatzgelände dürfen keine offenen Wasserflächen bestehen – beschränkt sich der Kiesabbau lediglich auf einen Teil der Baumaßnahmen und wird im ureigensten Interesse der FMG schnellstmöglich abgeschlossen werden. Dies wird zusätzlich durch die entsprechenden Auflagen zur Zug um Zug Verfüllung gewährleistet. Während des Zeitraumes, in dem vorübergehend die offenen Wasserflächen der Seitenentnahmen bestehen, werden diese darüber hinaus auch in das Bird Control Konzept des Flughafens aufgenommen. Der DAVVL hat auf Anfrage des Luftamtes zu dieser Thematik mit Stellungnahme vom 05.01.2010 mitgeteilt, dass mit einem negativen Einfluss der offenen Wasserflächen der Seitenentnahmen auf die Vogelschlagsituation am und im Umfeld des Flughafens München nicht zu rechnen sei, sofern nach vollständiger Ausbeutung einer Einzelabgrabung sofort mit der Wiederverfüllung begonnen werden könne. Der DAVVL geht davon aus, dass sich nur selten Wasservögel

an den Seitenentnahmen einfinden werden, weil sich die Situation an den hier entstandenen Grundwasseranschnitten voraussichtlich durch folgende, im Zusammenhang mit dem Start- und Landebahnbau günstigen Rahmenbedingungen auszeichnen wird:

– Die geöffneten Wasserflächen der 15 geplanten Abbaufelder werden schon nach sehr kurzer Zeit aufgrund der notwendigen Wiederverfüllung verschwinden. Eine Trophierung des Wasserkörpers erscheint daher ausgeschlossen.

– Der Wasserkörper ist aufgrund der Grundwasserspeisung ausgesprochen oligotroph, so dass er aufgrund fehlender Nahrung für die meisten Wasservögel uninteressant ist.

– Da es sich um Einzelabgrabungen von nicht mehr als 1,5 ha handelt, sind die nahrungsarmen Gewässer auch für Zugvögel wenig attraktiv.

– Sofern der Kiesabbau ganztägig über 24 Stunden abläuft, bedeutet dies eine erhebliche Störwirkung, die starken vogelvergrämenden Charakter hat.

Im Planfeststellungsverfahren wurde eingewendet, dass es an den Kiesentnahmestellen nördlich der 3. Start- und Landebahn zu einer Veränderung des Grundwasserstromes kommen werde, da die Kiesentnahmestellen mit Material geringerer Durchlässigkeit verfüllt würden. Dem Einwand wird dadurch Rechnung getragen, dass zwischen den einzelnen Entnahmestellen ausreichend Zwischenraum belassen wird und an den Entnahmestellen Nr. 14 und 15 Grundwasserüberleitungssysteme angeordnet werden. Mit diesen Vorkehrungen wurde nachgewiesen, dass der Einfluss der Wiederverfüllung auf den Grundwasserstrom (Aufstau und Absenkung) nur geringfügig und nicht relevant ist. Ergänzende Maßnahmen sind nicht erforderlich. Im Umgriff der Kiesentnahmen müssen die Grundwasserstände registriert werden. Die FMG wird hierzu in Ziffer V.21 PFB MUC NEU verpflichtet.

3.10.3.5 Brauchwasserentnahme (Ziffer V.22 PFB MUC NEU)

3.10.3.5.1 Verfahrensgegenstand

Während der Bauphase ist die Bildung von Staub weitestgehend zu vermeiden. Es ist notwendig, Baustraßen, Baustellen und Zwischenlager mit Wasser zu benetzen sowie Böden zu befeuchten. Hierfür ist während der Bauphase eine zeitlich begrenzte Wassernutzung zu Brauchwasserzwecken geplant. Dabei soll aus bis zu 5 Brunnen bis zu maximal 107 l/s Grundwasser aus dem Quartär sowie bis zu 17,4 l/s Oberflächenwasser aus dem Ludwigskanal entnommen werden.

Das WWA hat in seinem Gutachten WWA G 3.11 die einzelnen Maßnahmen geprüft und gewürdigt. Versagungsgründe, die eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit oder der Rechte Dritter erwarten lassen und nicht durch Bedingungen und Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können, seien nicht erkennbar.

Es sei sinnvoll, den Brauchwasserbedarf während der Bauphase durch temporäre Brunnen aus dem quartären Grundwasserleiter bzw. aus oberirdischen Gewässern zu decken, anstatt auf Trinkwasser (tertiäres Tiefengrundwasser) zurückzugreifen. Anzustreben sei jedoch, den Brauchwasserbedarf überwiegend aus Grundwasserentnahmen für die Bauwasserhaltung zu decken und die zusätzlichen Entnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die benötigten Brauchwassermengen würden durch das Grundwasserdargebot bzw. die im Ludwigskanal vorhandene (auch Niedrig-)Wasserführung gedeckt. Die maximalen Entnahmemengen seien zu verfügen. Damit seien keine nachteiligen Auswirkungen auf die benutzten Gewässer verbunden.

3.10.3.5.2 Würdigung durch das Luftamt

Die vorübergehende Entnahme von Grund- und Oberflächenwasser ist nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 5 WHG eine Gewässerbenutzung, die einer Erlaubnis oder Bewilligung bedarf, § 8 Abs. 1 WHG.

Nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 5 WHG ist das Entnehmen und Ableiten von Wasser aus oberirdischen Gewässern sowie das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser eine Gewässerbenutzung. Die Benutzung des Gewässers bedarf nach § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Das Zutagefördern und Entnehmen von Grundwasser und das Entnehmen und Ableiten von Wasser aus Oberflächengewässern zu Brauchwasserzwecken während der Bauzeit stellt eine derartige Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 1, 5 WHG dar.

Den Anträgen Ziffer A.IX.7.7.2 und 7.7.3 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 88, 89) wird in Ausübung des dem Luftamt zustehenden pflichtgemäßen Ermessens entsprochen. Eine beschränkte Erlaubnis für die o.g. Gewässerbenutzung wird erteilt. Diesem Antrag liegt der in Ordner 44 der Antragsunterlagen enthaltene Plan BAL 8050 zugrunde.

Die im verfügenden Teil unter Ziffer V.22 PFB MUC NEU ausgesprochene beschränkte Erlaubnis beruht auf § 8 Abs. 1 Alt. 1, § 10 WHG, Art. 15 BayWG.

Die Gewässerbenutzungen haben den Zweck, zur Benetzung von Baustraßen, Baustellen und sonstigen Baustelleneinrichtungen sowie zur Befeuchtung von Böden während der Bauphase zeitlich begrenzt Grundwasser zu fördern.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Schädliche Gewässerveränderungen, die das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen oder die wasserrechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften widersprechen und auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbar oder nicht ausgleichbar sind, sind nicht zu erwarten (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 3 Nr. 10 WHG). Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Die vom WWA vorgeschlagenen Inhalts- und Nebenbestimmungen werden vollinhaltlich in den verfügenden Teil übernommen. Diese sind für die FMG verpflichtend. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Die Befristung auf die Dauer der Bauphase beruht auf § 13 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG. Insoweit liegt eine ausdrückliche Abweichung von der allgemeinen Befristung vor. Durch die „Einbettung“ der neu ausgesprochenen Wasserrechte in den PFB MUC gelten darüber hinaus auch die für den bestehenden Flughafen geltenden Nebenbestimmungen, hier vorrangig diejenigen zur Beweissicherung.

3.10.4 Ausnahme von Verboten der Verordnung des Landratsamtes Erding über die Wasserschutzgebiete „Obere Point“ und „Oberdingermoos“

3.10.4.1 Verfahrensgegenstand

Das Landratsamt Erding hat am 21.01.1997 zur Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung eine Verordnung über die Wasserschutzgebiete „Obere Point“ und „Oberdingermoss“ (VO) erlassen. Das Wasserschutzgebiet „Oberdingermoos“ hat eine maximale Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 750 m und eine Ost-West-Ausdehnung von ca. 850 m. Es liegt innerhalb des Naturschutzgebiets Oberdingermoos.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht innerhalb des Wasserschutzgebiets in den Schutzzonen W II und W III verschiedene Kompensationsmaßnahmen vor (J-188-E-8, J-188-E-13, J-188-E-14, J-188-E-22, J-188-E-23). Ziel der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ist die Umwandlung und Weiterentwicklung von Offenlandflächen sowie

die Neuanlage und Weiterentwicklung von Gehölzstrukturen. Verwirklicht wird dies durch Umwandlung von Ackerflächen, Brennnesselfluren und Brachflächen in eine Frischwiese, Umbruch, Abtransport der Wurzelsoden und Neuansaat mit gebietsheimischen Mäh- und Saatgut sowie Neuanlage von Geländemulden und Entwicklung von Trockenstandorten. In Abhängigkeit vom Standort werden naturnahe Laub(misch)wälder mit standortheimischer Bestockung (Feuchtwald, Moorbirkenwald) optimiert und weiterentwickelt. Bei Beibehaltung der kleinteiligen Nutzung werden in Zwischenbereichen extensive Wiesen entwickelt. In Teilbereichen mit intensiv landwirtschaftlicher Nutzung werden mesotrophe Standortverhältnisse durch stellenweise flaches Abschieben des Oberbodens geschaffen.

Durch die Beseitigung bestehender artenarmer Gehölzflächen, Initialpflanzung von Moor-Birken und einer natürlichen Sukzessionsentwicklung in Richtung Birkenbruchwald werden naturnahe Gehölzstrukturen in der Pufferzone zum Oberdinger Moos in kleinteiliger Nutzungsstruktur weiterentwickelt. Der Grundwasserstand soll insbesondere durch Grabenanstau angehoben werden (vgl. „Zusammenfassende Aufstellung zur Verträglichkeit der Kompensationsmaßahmen mit den zu beachtenden Schutzgebietsverordnungen“ vom 22.02.2010 der Grünplan GmbH, Anhang 12; LBP-Maßnahmeblätter).

§ 3 der Verordnung enthält die Aufstellung der verbotenen oder nur beschränkt zulässigen Handlungen, differenziert nach den Zonen W I (Fassungsbereich), W II (engere Schutzzone) und W III (weitere Schutzzone). Bei einer Anzahl von Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung liegt durch den Abtrag und die Entfernung der Wurzelsoden ein Konflikt mit § 3 Nr. 2.1 der Verordnung vor, der in den Schutzzonen W II und W III Aufschlüsse oder Veränderungen der Erdoberfläche verbietet, selbst wenn Grundwasser nicht aufgedeckt wird.

3.10.4.2 Würdigung durch das Luftamt

Eine Ausnahme konnte nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 VO aus Gründen des Gemeinwohls erteilt werden. Der Ausnahmegrund folgt bereits aus dem Vorliegen der für das Vorhaben streitenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe des öffentlichen Interesses liegen vor, die im Einzelnen unter C.III.2 dieses Beschlusses ausführlich dargelegt sind. Diese Gründe gelten nicht nur für die Errichtung der Flugbetriebsanlagen, sondern dem Grunde nach auch für alle anderen Maßnahmen, deren Durchführung für die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist. Sie gelten daher insbesondere auch für die Inanspruchnahme von Flächen zur Durchführung des Kohärenzausgleichs, von CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes von ge-

schützten Arten sowie von Kompensationsmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 BNatschG. Die Genehmigung für die Errichtung der Betriebsanlagen kann nur zusammen mit den notwendigen Begleitmaßnahmen erteilt werden. Das öffentliche Interesse umfasst in diesem Fall also das Gesamtvorhaben. Angesichts dessen, dass die in Rede stehenden naturschutzfachlichen Maßnahmen keine Gefährdung des Grundwassers bedeuten (siehe dazu sogleich) liegt das Überwiegen der mit dem Vorhaben verfolgten bedeutenden Interessen auf der Hand.

Darüber hinaus ist eine Ausnahme auch fachlich aus wasserwirtschaftlicher Sicht zulässig. Eine Gefährdung des Grundwassers oder gar des Trinkwassers durch die Maßnahme ist ausgeschlossen. Denn im Zuge der Maßnahmenumsetzung wird der Oberboden maximal bis zu einer Mächtigkeit von 30 cm abgetragen bzw. nur Wurzelsoden maximal bis zu einer Mächtigkeit von 20 cm. Nach der vorgelegten „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“ (vom 17.03.2010 Blasy/Øverland GmbH & Co. KG) ist damit keine relevante Schwächung der das Grundwasser schützenden Deckschichten verbunden. Die gesamte Maßnahmefläche wird vielmehr der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen und künftig extensiv genutzt. Somit sind Auswirkungen auf das Grundwasser ausgeschlossen.

Auch eine erhebliche nachteilige Veränderung der Flächengestaltung- nutzung und -pflege, die sich in erkennbarer Weise nachteilig auf das Schutzgut Wasser auswirken könnte, ist ausgeschlossen. Vielmehr sind die flächenmäßig dominierenden Maßnahmen zur Umwandlung ehemals und teilweise auch noch aktuell landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen zu Magerwiesen als positiv für den Grundwasserschutz zu bewerten (vgl. auch „Umweltverträglichkeitsstudie zu Auswirkungen der Antragsänderung sowie der Unterlagen der 2. Änderung auf die Schutzgüter – Zusammenfassende Darstellung und Bewertung“, vom 17.03.2010, Blasy/Øverland GmbH & Co. KG.

3.10.5 Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung

3.10.5.1 Trink- und Brauchwasserversorgung

Seit seiner Inbetriebnahme wird der Flughafen München vom Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain (ZVzWV Moosrain) mit Trink- und Brauchwasser versorgt. Mit dem 2. Zusatzvertrag vom 18.05.2004 hat die FMG den seit Oktober 1984 bestehenden Wasserlieferungsvertrag mit dem ZVzWV Moosrain ergänzt. Damit wurde der Wasserbezug der FMG vom ZVzWV Moosrain bis zum 30.04.2033 festgeschrieben.

Die Brunnenanlagen des Zweckverbandes erschließen Tiefengrundwasser in kiesig-sandigen Schichten der jungtertiären oberen Süßwassermolasse.

Weiterhin besteht ein Notverbund mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd. Dieser bezieht sein Wasser ebenfalls aus Tiefbrunnen aus tertiären Grundwasserleitern.

Der prognostizierte Gesamtwasserbedarf kann durch die Wassergewinnungsanlagen des ZVzWV Moosrain gedeckt werden. Der Zweckverband hat insoweit mit der FMG einen bis zum Jahr 2033 befristeten Wasserlieferungsvertrag abgeschlossen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Zweckverband die entsprechenden Wasserrechtsanträge bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde stellen wird, um seinen Verpflichtungen zur Versorgung seines Verbandsgebietes einschließlich des Flughafens nachkommen zu können. In den in diesem Zusammenhang durchzuführenden Wasserrechtsverfahren wird dann die Frage zu klären sein, aus welchen Grundwasserstockwerken der Zweckverband die zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Wassermengen entnehmen kann. Diese Frage ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, da die FMG lediglich „Kunde/Wassergast“ des ZVzWV Moosrain ist, nicht aber Träger der öffentlichen Wasserversorgung mit eigenen Rechten zur Wasserentnahme. Es sind derzeit keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass der ZVzWV Moosrain aus unüberwindbaren Gründen objektiv nicht in der Lage sein wird, der FMG das zum Flughafenbetrieb erforderliche Trink- und Brauchwasser zur Verfügung zu stellen.

Die Wasserversorgung des Flughafens München ist unbeschadet des Notverbundes mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd sichergestellt.

Die FMG wird verpflichtet, überall dort, wo nicht zwingend Trinkwasserqualität erforderlich ist, die Möglichkeit zu prüfen, oberflächennahes Grundwasser oder gesammeltes Niederschlagswasser auf dem Flughafengelände zu verwenden. Sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, sind solche Lösungen umzusetzen, vgl. Ziffer IV.10.10 PFB MUC NEU.

Damit wird den Gutachten des WWA SN 2 und der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 in Ziffer A.II.6.7 entsprochen, wonach darauf hinzuwirken sei, dass der im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens ermittelte, durch das Vorhaben bedingte Trink- und Brauchwasserbedarf aus oberflächennahen Grundwasserleitern gedeckt wird. Insbesondere sind nach dem Gutachten des WWA sowie nach den landesplanerischen Gutachten Entnahmen aus dem Tiefengrundwasser zu vermeiden und der Primärbedarf durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.

Die FMG hat zu dieser Thematik auf das Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass ihr hinsichtlich der Verpflichtung zur Minimierung des Primärbedarfs an Tiefengrundwasser mit dem 93. Änderungsbescheid – Plangenehmigung (ÄPG) vom 21.01.2010 zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München eine Nutzung des quartären Grundwasserleiters zu Brauchwasserzwecken mit einer Entnahme von Wasser bis zu 220.000 m³ im Jahr erlaubt wurde. Damit können bereits ab 2011 zu Kühlzwecken in der Energiezentrale jährlich ca. 170.000 m³ Trinkwasser – also 20 % des aktuellen jährlichen Bedarfs des Flughafens –, das bisher aus dem Versorgungsnetz des ZVzWV Moosrain entnommen wurde, eingespart werden. Weitere Einsparungspotentiale werden bei der Ausführungsplanung für das Ausbauvorhaben ermittelt und gegebenenfalls umgesetzt.

Die FMG hat in diesem Zusammenhang des Weiteren mitgeteilt, dass sich der Gesamtwasserbedarf für den Flughafen München im Planungsfall mit ca. 58 Mio. Passagieren im Jahr unter Berücksichtigung der mit dem 93. ÄPG erlaubten Brauchwassernutzung auf etwa 1,4 Mio. m³ im Jahr beläuft. Der Gesamtwasserbedarf für den ZVzWV Moosrain, einschließlich Flughafen München für den gleichen Planungshorizont, beläuft sich auf etwa 3,2 Mio. m³ pro Jahr. Damit ist der Wasserbedarf nunmehr gegenüber der ursprünglich in den Planungsunterlagen aus dem Jahr 2007 wesentlich niedriger.

Bezüglich der Wasserversorgung liegt der Flughafen München im räumlichen Wirkungskreis verschiedener Versorgungsträger. Im Rahmen der bisherigen Planfeststellung für den Flughafen München wurde im Interesse einer einheitlichen und gesicherten Wasserversorgung des Flughafens festgelegt, diesen vollständig an die Wasserversorgungsanlagen des ZVzWV Moosrain anzuschließen. Die FMG wurde insofern vom Anschluss- und Benutzungszwang der Stadt Freising und des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising Süd befreit. Zur Sicherstellung der Wasserversorgung im Falle von Störungen wurde ergänzend ein Notverbund mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd hergestellt (siehe Ziffer A.VII.1 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 07.06.1984, Az. 315 F – 98/0-1).

Die Erweiterungsplanung für eine 3. Start- und Landebahn berührt den räumlichen Wirkungskreis der Gemeinden Oberding, Eitting und Marzling. Die Gemeinden Oberding und Eitting sind Mitglied im ZVzWV Moosrain. Die Gemeinde Marzling besitzt zwar eine eigene Wasserversorgung, allerdings liegt der Bereich der Flughafenerweiterung auf dem Gemeindegebiet Marzling nicht im Versorgungsgebiet der gemeindeeigenen Wasserversorgung. Eine Vereinbarung mit dem ZVzWV Moosrain regelt, dass dieser Gemeindebereich von Marzling vom ZVzWV Moosrain versorgt wird.

Die FMG ist bereits von der Anschlusspflicht der Stadt Freising befreit. Diese Befreiung wird daher entsprechend der Ziffer A.IX.7.13.1 des Antrags vom 24.08.2007 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 97) auch auf die Wasserversorgung durch die Gemeinde Marzling erstreckt. Es ist kein Grund ersichtlich, von der bisherigen Regelung abzuweichen, da sich die bisherige einheitliche Wasserversorgung des Flughafens über den ZVzWV Moosrain im Notverbund mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd bewährt hat und fachlich sinnvoll ist. Es sind keine Gründe ersichtlich, die dieser Vorgehensweise entgegenstehen.

Die Gemeinde Marzling wurde im Planfeststellungsverfahren beteiligt und hat gegen die o. g. Regelung keine Einwände erhoben.

Die FMG wird in Ziffer A.VII.1.1 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 07.06.1984 verpflichtet, den gesamten Flughafen über die planfestgestellten Versorgungsleitungen an die Wasserversorgung des ZVzWV Moosrain anzuschließen. Die Konsequenz davon ist, die FMG von der Anschlusspflicht der Belegenheitsgemeinde zu befreien. Die bereits bestehenden Befreiungen von der Anschlusspflicht der Stadt Freising (Stadtwerke) und des Zweckverbandes Wasserversorgungsgruppe Freising Süd unbeschadet der Notversorgung in Ziffer A.VII.1.2 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 07.06.1984 mit dem Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising Süd, bleiben hiervon unberührt.

3.10.5.2 Abwasserbeseitigung

3.10.5.2.1 Allgemeines

Die Entwässerung der Flughafenerweiterung ist im modifizierten Trennsystem geplant. Eine Entwässerung auch nur von Teilflächen im Mischsystem ist nicht vorgesehen. Das häuslich und gewerblich anfallende Abwasser (Schmutzwasser) wird über die bestehende Kanalisation zur Kläranlage Eitting des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos (AZV Erdinger Moos) zur weiteren Behandlung geleitet.

Wie bereits beim bestehenden Flughafen, ist hinsichtlich der Niederschlagswasserentsorgung zwischen einem Sommerbetrieb und einen Winterbetrieb zu unterscheiden. Im Sommerbetrieb weist der Niederschlagsabfluss von befestigten Flächen nur die bei Verkehrsflächen übliche Verschmutzung auf. Demzufolge kann das Niederschlagswasser je nach Ort des Anfalls vorbehandelt, versickert oder gedrosselt in Oberflächengewässer eingeleitet werden (siehe Ziffer V.1 PFB MUC NEU). Im Winterbetrieb kann der Niederschlagsab-

fluss zusätzlich mit Enteisungsmitteln belastet sein (Enteisungsabwasser). Er ist daher besonders zu behandeln und zu entsorgen. Ist der Niederschlagsabfluss nicht relevant mit Enteisungsmitteln belastet, so kann er nach vorheriger Kontrolle auch in ein Oberflächengewässer (siehe Ziffer V.1.4.5 PFB MUC NEU) eingeleitet werden, um die Kläranlage Eitting nicht unnötig hydraulisch zu belasten. Die Niederschlagsabflüsse von den Rollbahnen werden über das Abbausystem Gelände (ASG) versickert (siehe Ziffer V.2.6 PFB MUC NEU).

Das Enteisungsabwasser mit relevanter Belastung wird zusammen mit dem Schmutzwasser der Kläranlage Eitting des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos zugeführt und dort behandelt und entsorgt. Die FMG ist Mitglied beim AZV Erdinger Moos. Die ordnungsgemäße Abwasserentsorgung des zur Kläranlage abgeleiteten Abwassers mit den gegenseitigen Rechten und Pflichten sind in einem Abwasserbeseitigungsvertrag geregelt.

Durch die zusätzliche Flächenversiegelung und die damit verbundene Entwässerung mit Einleitung des Niederschlagsabflusses in Oberflächengewässer nördlich des Flughafens werden zusätzliche Wassermengen eingeleitet. Durch die Anlage von Rückhalteräumen im Entwässerungssystem und der Gewässeraufweitung im Abfanggraben Ost (Retentionsraum) können nachteilige Auswirkungen bei Hochwasser vermieden werden.

3.10.5.2.2 Schmutzwasser

Das anfallende häusliche und gewerbliche Schmutzwasser wird über die bestehende Kanalisation zur Kläranlage Eitting abgeleitet.

Die neu zu errichtenden Gebäude mit Schmutzwasseranfall (Satelliten im Bereich des Vorfeldes Ost, Terminal der allgemeinen Luftfahrt, Feuerwache im Bereich der 3. Start- und Landebahn) werden ebenfalls über Schmutzwasserleitungen und im weiteren über den bestehenden Mischwasserkanal zur Kläranlage Eitting des AZV Erdinger Moos abgeleitet. Im Rahmen der Kapazitätserweiterung geht die FMG von einer Verdoppelung des Anfalls an häuslichem Abwasser von derzeit ca. 25 l/s auf dann 50 l/s aus. Seitens des WWA wird diese Schätzung in der Größenordnung als realistisch erachtet. Die Schmutzwasserbeseitigung ist als gesichert anzusehen, denn die Kläranlage des AZV Erdinger Moos hat ausreichend Kapazitäten für dieses zusätzliche Schmutzwasser.

3.10.5.2.3 Enteisungsabwasser

Derzeit wird im Winterbetrieb mit Enteisungsmitteln belastetes Oberflächenwasser grundsätzlich über Enteisungsabwasserkanäle der Enteisungsabwasserbeckenanlage zugeführt und von dort aus dosiert über den bestehenden Abwasserkanal an die Kläranlage Eitting abgegeben. Abweichungen hiervon bestehen für das Flugzeugenteisungsmittelrecycling an den Enteisungsstationen sowie für die Einleitung von Niederschlagswasser ohne relevante Belastung aus Enteisungsmitteln in Oberflächengewässer bzw. von mit Enteisungsmitteln vermischtem Niederschlagswasser in Oberflächengewässer im Notfall. Für die jeweils zur Anwendung kommende Alternative im Umgang mit Enteisungsabwasser bestehen bereits für den bestehenden Flughafen von den Fachbehörden (WWA, LfU) geforderte, umfangreiche Regelungen, die von der FMG zu beachten sind und vom WWA überwacht werden.

Mit der Erweiterung des Flughafens München werden neue Flächen versiegelt, auf denen im Winter Enteisungsmittel eingesetzt werden. Die Planung sieht u. a. vor, die beiden bestehenden oberirdischen Enteisungsabwasserbecken aufzulassen und drei neue oberirdische und ein neues unterirdisches Becken als Ersatz bzw. für die Kapazitätserweiterung zu schaffen. Zusätzliche Beckenkapazitäten sind auch wegen der von der FMG geplanten zeitlichen Streckung der Ableitung von Enteisungsabwasser zur Kläranlage Eitting bis in den Sommer hinein notwendig. An den neuen oberirdischen Becken wird die Möglichkeit vorgesehen, nicht relevant belastetes Enteisungsabwasser in Oberflächengewässer auszuleiten. Darüber hinaus ist durch die Auflage Ziffer V.1.4.6.2 PFB MUC festgelegt, dass ein Überlaufen der Becken nur bei seltenen Starkregenereignissen mit einer Häufigkeit von einmal in zehn Jahren (n = 0,1) zugelassen ist (Notentlastung). Das Luftamt hält auch weiterhin an der Auflage Ziffer V.1.4.6.2 PFB MUC fest und erstreckt diese auf alle neuen Anlagenteile. Das WWA hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, dass, wie bisher, die Enteisungsabwasserbecken so bemessen seien, dass sie dieser Anforderung gerecht würden. Sie seien wie bisher auf ein Überlaufen und damit auf eine unkontrollierte Entlastung in Oberflächengewässer von einmal in zehn Jahren bemessen. Auch sei bei der Dimensionierung der Becken nicht berücksichtigt worden, dass die von der FMG vorgesehene Bewirtschaftungsweise der anfallenden Enteisungsabwasserabflüsse über die Enteisungsabwasserweichen (TOC-Weichen) mit Einleitung von nicht relevant belasteten Enteisungsabwasserabflüssen in Oberflächengewässer zu einem geringeren Zufluss von Enteisungsabwasser in die Beckenanlage führe.

Für die Optimierung der Enteisungsabwasserspeicherung und -ableitung vor dem Hintergrund eines sicheren Betriebes der Kläranlage, wurden von der FMG verschiedene Möglichkeiten überprüft:

Maßnahme 1: Entlastung der Kläranlage durch Zwischenspeicherung von Enteisungsabwasser im April zur Unterstützung der Umstellung der Kläranlage auf den Sommerbetrieb; ab Mai bis in den Sommer hinein dosierte Zuführung in die Kläranlage;

Maßnahme 2: Erhöhung der Entlastung von gering belastetem Enteisungsabwasser in Oberflächengewässer;

Maßnahme 3: Innerbetriebliche Vorbehandlung des Enteisungsabwassers;

Maßnahme 4: Optimierter Betrieb der Kläranlage durch eine separate Leitung für Enteisungsabwasser;

Maßnahme 5: Separate Entwässerungsleitungen für die Schneedeponien.

Beantragt ist von der FMG die Umsetzung der Maßnahme 1. Die Ableitung des Enteisungsabwassers vom Flughafen zur Kläranlage Eitting erfolgt dabei wie bisher über den bestehenden Mischwasserhauptsammler des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos. Dabei werden durch die innerbetriebliche Bewirtschaftung des anfallenden Enteisungsabwassers die bestehenden täglichen Kontingente für die Ableitung von Enteisungsabwasser zur Kläranlage Eitting bestmöglich genutzt. Durch die nahezu vollständige Zwischenspeicherung des Enteisungsabwassers im April in der Enteisungsabwasserbeckenanlage kann sich die Biologie der Kläranlage auf den Sommerbetrieb umstellen. Die Leerung der Enteisungsabwasserbecken zur Kläranlage erfolgt dann dosiert bis in den Sommer hinein.

Das Luftamt ist auf der Grundlage der Stellungnahme des WWA (WWA SN 2) davon überzeugt, dass die Vorgehensweise der FMG grundsätzlich geeignet ist, die Betriebssicherheit der Kläranlage zu erhöhen. Sie wird vom WWA aus wasserwirtschaftlicher Sicht ausdrücklich begrüßt. Durch die längere Zwischenspeicherung von Enteisungsabwasser könne es nach Ansicht des WWA jedoch zu Um- und Abbauprozessen in der Enteisungsabwasserbeckenanlage kommen. Von der FMG sei daher nachzuweisen, dass die Zwischenspeicherung und spätere Ableitung zur Kläranlage keine Nachteile auf den Betrieb und die Abwasserreinigung zur Folge habe. Die FMG ließ daraufhin die vom WWA (WWA SN 2) und auch vom Abwasserzweckverband Erdinger Moos geforderten wissenschaftlichen Untersuchungen auf der Kläranlage Eitting in einer Laborkläranlage von der

Technischen Universität München, Lehrstuhl für Siedlungswasserwirtschaft, durchführen. Die Untersuchungen wurden mit dem WWA und dem Abwasserzweckverband Erdinger Moos abgestimmt. Den Untersuchungsbericht legte die FMG mit Schreiben vom 04.11.2008 dem Luftamt und den Beteiligten vor (Untersuchungen zur Behandlung von Enteisungsabwasser in einer Versuchsanlage am Klärwerk Eitting des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos, Abschlussbericht April bis August 2008; Technische Universität München, Institut für Wasser und Umwelt, Lehrstuhl für Siedlungswasserwirtschaft, September 2008). Der Bericht kommt zum Ergebnis, dass Einleitungen von über längere Zeiträume gespeichertem Enteisungsabwasser mit einer Fracht von bis zu 2.750 kg BSB_5/d keine negativen Auswirkungen auf die Beschaffenheit des Belebtschlamms hätten. Die Zugabe von Enteisungsabwasser könne die Denitrifikation im Klärwerk unterstützen, wenn sich die Biozönose nach dem Winterbetrieb auf Nitrifikation eingestellt habe.

Zu den weiteren Ausführungen des WWA, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht eine separate Ableitung des Enteisungsabwassers vom Flughafen zur Kläranlage zu bevorzugen sei, wenn dabei alle bestehenden Flächen des Flughafens berücksichtigt werden würden, ist festzustellen, dass diese Lösung zwar einen flexibleren Betrieb der Kläranlage mit höherer Betriebssicherheit erwarten lässt. Der AZV Erdinger Moos erhob in seinen Stellungnahmen vom 11.12.2007 und 31.08.2010 sowie im Erörterungstermin die Forderung nach einer separaten Druckleitung. Da jedoch auch die von der FMG vorgesehene (Zwischenspeicher-)Lösung im Sinne einer wasserwirtschaftlich begrüßenswerten Maßnahme zielführend ist (s. o.), kann nach Auffassung des Luftamtes und der Fachbehörde WWA die Ableitung des gesamten Enteisungsabwassers vom Flughafen, also auch dasjenige von den bestehenden Flächen, zur Kläranlage von der FMG nicht gefordert werden. Zum einen ist die Umstellung des Zuleitungsverfahrens von Enteisungsabwasser zur Kläranlage nicht Gegenstand dieses Verfahrens, in dem lediglich zu klären ist, ob der mengenmäßige Mehranfall von Enteisungsabwasser bewältigt werden kann. Zum anderen stellen die von der FMG geplanten Maßnahmen unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich gefundenen einvernehmlichen Lösungen mit dem AZV Erdinger Moos und der Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchungen der Technischen Universität München, die ordnungsgemäße Entsorgung des durch die geplante 3. Start- und Landebahn anfallenden Enteisungsabwassers sicher. Dies wird erreicht durch:

– die optimale Nutzung der bereits bestehenden Ableitungskontingente im Winter durch das innerbetriebliche Bewirtschaftungskonzept für Enteisungsabwasser,

– die weitestgehende Rückhaltung des Enteisungsabwassers im April des Jahres durch Vergrößerung der Kapazität der Rückhalteeinrichtungen auf dem Flughafengelände, sodass sich die biologische Stufe der Kläranlage auf den Sommerbetrieb mit Nitrifikation und Denitrifikation umstellen kann,

– die dosierte Abgabe von Enteisungsabwasser an die Kläranlage ab Mai des Jahres unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse der Technischen Universität München auf der Kläranlage Eitting von April bis August 2008 und

– die Nutzung betrieblicher Möglichkeiten in gegenseitiger Absprache für die Sicherstellung eines optimalen Betriebes der Ableitung von Enteisungsabwasser und Reinigung in der Kläranlage Eitting.

Der Forderung des AZV Erdinger Moos, die letztendlich eine betriebsunschädliche Beaufschlagung der Kläranlage mit Enteisungsabwasser vom Flughafen zum Gegenstand hat, ist damit – wenn auch mit einer anderen technischen Lösung als vom AZV Erdinger Moos eingefordert – Rechnung getragen. Für eine separate Leitung um ihrer selbst Willen bleibt insoweit kein Raum. Insgesamt ist festzustellen, dass die von der FMG vorgesehene Lösung der Sammlung, Zwischenspeicherung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Enteisungsabwassers die bestehenden – und auch für das Enteisungsabwasser der dritten Bahn zur Geltung kommenden – Vorgaben der Auflage Ziffer V. 1.4.4.1 PFB MUC erfüllt, die eine für die Kläranlage unschädliche Behandlung von Enteisungsabwässern festlegt.

Die Einzelheiten der Abgabe von Enteisungsabwasser an die Kläranlage ist zwischen dem AZV Erdinger Moos und der FMG vertraglich zu vereinbaren (vgl. die bestehende Auflage Ziffer V.1.4.6.1 PFB MUC). Dies ist nicht Gegenstand dieses Bescheides. Der FMG und dem Abwasserzweckverband Erdinger Moos bleibt es insoweit unbenommen, die Ableitung des gesamten Enteisungsabwassers vom Flughafen zur Kläranlage mittels separater Leitung außerhalb dieses Verfahrens zu vereinbaren und mit dem WWA abzustimmen.

3.10.5.3 Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang

Auch bezüglich der Abwasserentsorgung liegt der Flughafen München im räumlichen Wirkungskreis verschiedener Entsorgungsträger. Im Rahmen der bisherigen Planfeststellung für den Flughafen München wird im Interesse einer einheitlichen und

gesicherten Abwasserentsorgung des Flughafens festgelegt, diesen vollständig an die Abwasseranlagen des AZV Erdinger Moos anzuschließen. Die FMG wird insofern vom Anschluss- und Benutzungszwang der Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos befreit (siehe Ziffer A.VII.2 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 07.06.1984, Az. 315 F – 98/0-1). Die FMG ist Mitglied beim AZV Erdinger Moos. Die Ableitung von Abwasser zur Kläranlage Eitting des AZV Erdinger Moos ist in einem Abwasserbeseitigungsvertrag vereinbart.

Die Erweiterungsplanung für eine 3. Start- und Landebahn berührt den räumlichen Wirkungskreis der Stadt Freising, der Gemeinde Marzling, der Gemeinde Eitting und der Gemeinde Oberding. Die Gemeinde Eitting und die Gemeinde Oberding sind Mitglieder im Abwasserzweckverband Erdinger Moos und entsorgen ihr Abwasser über die Abwasseranlagen des Zweckverbandes. Die Gemeinde Marzling entsorgt ihr Abwasser über die Abwasseranlagen der Stadt Freising.

Die FMG ist bereits von der Anschlussverpflichtung an die Stadt Freising befreit (siehe Ziffer VII.2.1 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 07.06.1984). Diese Befreiung wird entsprechend der Ziffer A.IX.13.2 des Antrags auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 97, auch auf die Anschlussverpflichtung an die Gemeinde Marzling erstreckt. Es ist kein Grund ersichtlich, von der bisherigen Regelung abzuweichen, da sich die bisherige einheitliche Regelung, das Abwasser vom Flughafen über die Abwasseranlagen des AZV Erdinger Moos zu entsorgen, bewährt hat und fachlich sinnvoll ist. Die Entsorgung nur eines Teilbereiches des Flughafens über die Abwasseranlagen der Stadt Freising ist weder technisch sinnvoll, noch wirtschaftlich vertretbar und zumutbar.

Die Kommunen wurden im Planfeststellungsverfahren beteiligt. Sie haben gegen die o. g. Regelung keine Einwände erhoben.

Der AZV Erdinger Moos hat darauf hingewiesen, dass laut Abwasserbeseitigungsvertrag das derzeit bestehende Entwässerungsgebiet der FMG nicht den gesamten Umgriff der Flughafenerweiterungsplanung umfasst. Die Vereinbarungen mit dem AZV Erdinger Moos sind demnach entsprechend anzupassen.

Die FMG wird in Ziffer VII.2.1 des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 07.06.1984 verpflichtet, den gesamten Flughafen über die planfestgestellten Entwässerungsanlagen an die Abwasseranlagen des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos anzuschließen. Folge davon ist eine zusätzliche

Befreiung von der Anschlusspflicht der Gemeinde Marzling. Eine formelle Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang der Gemeinden Eitting und Oberding ist nicht erforderlich, denn diese beiden Gemeinden haben ihre Entsorgungspflicht auf den Abwasserzweckverband Erdinger Moos übertragen. Die bereits bestehenden Befreiungen von der Anschlusspflicht der Stadt Freising bleiben hiervon unberührt.

3.10.6 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

3.10.6.1 Enteisungsmittel

3.10.6.1.1 Bestehende Verpflichtungen

Für einen störungsfreien und sicheren Flugbetrieb bei winterlichen Verhältnissen ist es unerlässlich, die Flugbetriebsflächen von Schnee und Eis zu befreien, eine griffige Oberfläche herzustellen, um sicheres Starten, Landen und Rollen zu gewährleisten (Flächenenteisung). Zudem müssen die Flugzeuge von Schnee- und Eisbelägen befreit werden, um die erforderlichen Auftriebskräfte für ein sicheres Starten und Fliegen immer zu gewährleisten (Flugzeugenteisung). Dabei kann auf den Einsatz von chemischen Enteisungsmitteln nicht verzichtet werden.

Der FMG wurden bereits im bestehenden Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München Nebenbestimmungen auferlegt, die darauf zielen, den Eintrag von Enteisungsmitteln in das Grundwasser weitestgehend zu vermeiden (Auflagen und Bedingungen für die Ableitung von mit Enteisungsmitteln vermischten Niederschlagswasser während des Winterbetriebes). Folgende Regelungsbereiche liegen vor:

- Flächendichtheitsmanagement für alle Flächen, auf denen Enteisungsmittel anfallen können (Ziffer V.1.4.1 PFB MUC)
- Anschluss aller Flächen, auf denen Enteisungsmittel anfallen können, an Enteisungsabwasserkanäle, die über Enteisungsabwasserbecken an die Kläranlage angeschlossen sind (Ziffer V.1.4.2 PFB MUC)
- Einzelzulassung der verwendeten Enteisungsmittel nach Einzelfallbeurteilung durch das LfU (Ziffer V.1.4.4 PFB MUC)

Insbesondere wurde die FMG verpflichtet, dass die Verfahren zur Enteisung der Flugzeuge und Flugbetriebsflächen keine schädliche Verunreinigung der Gewässer im Flughafenbereich und keine Schädigung der die Enteisungsabwässer behandelnden Kläranlage bewirken. Vor der Anwendung von Chemikalien ist deren Unschädlichkeit bei der vorge-

sehenen Verwendungsweise durch das LfU zu bestätigen. Es dürfen somit nur solche Enteisungsmittel verwendet werden, deren Unschädlichkeit nachgewiesen wurde und die vom Luftamt im Rahmen eines gesonderten Genehmigungsverfahrens zugelassen worden sind.

Die zur Vermeidung des Eintrags von Enteisungsmitteln in das Grundwasser von der FMG durchgeführten Maßnahmen werden kontinuierlich zwischen der FMG und dem WWA mit dem Ziel der Optimierung überwacht und abgestimmt. Die FMG berichtet dem WWA jährlich in einem Winterdienstbericht über die im vergangenen Winter durchgeführten Maßnahmen und stellt die für das kommende Jahr geplanten Maßnahmen in einem Winterdienstkonzept dar.

3.10.6.1.2 Flugzeugenteisungsstation

3.10.6.1.2.1 Verfahrensgegenstand

Für die zentrale Enteisung der Flugzeuge vor dem Start ist – wie auch bereits an den beiden bestehenden Start- und Landebahnsystemen – an den Rollbahnenden im Westen und Osten des geplanten 3. Start- und Landebahnsystems jeweils eine Flugzeugenteisungsstation vorgesehen. Diese bestehen jeweils aus einem Gebäudeteil mit den zugehörigen oberirdischen Lagerbehältern für Flugzeugenteisungsmittel, mehreren Abfüllplätzen, den eigentlichen Flugzeugenteisungsflächen (Deicing Areas – drei Flugzeugabstellpositionen) und einem unterirdischen Auffangbecken zum Zwischenspeichern der verwendeten Flugzeugenteisungsmittel für die Wiederaufbereitung. Die im Winterbetrieb – im Sommer sind die Flugzeugenteisungsstationen außer Betrieb – auf den Deicing Areas verwendeten chemischen Flugzeugenteisungsmittel werden – soweit diese nicht auf den Flugzeugen haften bleiben oder beispielsweise durch Wind verfrachtet werden – in den Auffangbecken zwischengelagert und mit Tankfahrzeugen der vorhandenen Recyclinganlage für Flugzeugenteisungsmittel im Nördlichen Bebauungsband des Flughafens München zugeführt.

Die Fachkundigen Stellen für Wasserwirtschaft an den Landratsämtern Erding (FkSt ED) und Freising (FkSt FS) haben sich (in den Stellungnahmen der Landratsämter Erding und Freising) dazu übereinstimmend geäußert (die FkSt ED zu der Flugzeugenteisungsstation Ost, die FkSt FS zu der Flugzeugenteisungsstation West), dass das unterirdische Auffangbecken (jeweils 500 m³ Inhalt) nicht einfacher oder herkömmlicher Art i. S. d. § 19h Abs. 1 WHG a. F. sei und deshalb der Eignungsfeststellung bedürfe. Die restlichen Anlagenteile seien einfacher oder herkömmlicher Art. Die Lageranlage entspräche der

Gefährdungsstufe B. Die Erteilung der Eignungsfeststellung und der Betrieb der Anlage werde befürwortet, wenn das Vorhaben gemäß den Antragsunterlagen errichtet und betrieben sowie die im Einzelnen genannten Auflagen und Bedingungen eingehalten würden.

Das WWA hat in seiner Stellungnahme WWA SN 2 ergänzend ausgeführt, dass die Dichtheit der Enteisungsflächen wegen der lokal sehr hohen Konzentrationen an Enteisungsmitteln von enormer Bedeutung sei. Hierfür müsse von der FMG jährlich ein Winterdienstkonzept erstellt werden, in dem u. a. die geplanten Maßnahmen zur Gewährleistung der Dichtheit der Flächen (Flächendichtheitsmanagement) und der Schlitzrinnen zu beschreiben seien. Da das Flächendichtheitsmanagement bei den bestehenden Flugzeugenteisungsstationen in den letzten Jahren des Betriebs fortlaufend optimiert wurde und die Dichtheit der Flächen mittlerweile weitgehend gewährleistet werden könne, sei die Errichtung der Enteisungsflächen nach Auffassung der Fachbehörden und des Luftamtes grundsätzlich genehmigungsfähig. Sollten sich in den nächsten Jahren des Betriebs vor dem Bau der 3. Start- und Landebahn gegenläufige Erkenntnisse ergeben, bleibe die Forderung weitergehender Sicherheitsvorrichtungen vorbehalten. Überlegungen, ob durch die Erhöhung des Gefälles der Flächen zu den Rinnen hin eine bessere und schnellere Ableitung des Enteisungsabwassers eine weitere Optimierung möglich sei, stehe entgegen, dass die mit hohen Auslegern ausgestatteten Enteisungsfahrzeuge bei noch weiter geneigten Flächen nicht mehr eingesetzt werden könnten.

3.10.6.1.2.2 Würdigung durch das Luftamt

Bei den Flugzeugenteisungsstationen handelt es sich um Anlagen zum Lagern, Abfüllen oder Umschlagen wassergefährdender Stoffe im Sinne des § 62 Abs. 1 WHG.

Nach § 62 Abs. 1 S. 1 WHG müssen Anlagen zum Lagern, Abfüllen, Herstellen und Behandeln wassergefährdender Stoffe so beschaffen sein und so errichtet, unterhalten, betrieben und stillgelegt werden, dass eine nachteilige Veränderung der Eigenschaften von Gewässern nicht zu besorgen ist.

Nach § 62 Abs. 3 WHG sind wassergefährdende Stoffe feste, flüssige und gasförmige Stoffe, die geeignet sind, dauernd oder in einem nicht nur unerheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der Wasserbeschaffenheit herbeizuführen. Nach § 63 Abs. 1 WHG dürfen Anlagen zum Lagern, Abfüllen oder Umschlagen wassergefährdender Stoffe nur errichtet und betrieben werden, wenn ihre Eignung von der zuständigen Behörde festgestellt worden ist.

Bei den an den Startbahnköpfen der 3. Start- und Landebahn zum Einsatz kommenden Flugzeugenteisungsmitteln handelt es sich um wassergefährdende Stoffe i. S. d. § 62 Abs. 3 WHG. Die Flugzeugenteisungsstationen stellen Anlagen zum Lagern, Abfüllen oder Umschlagen dieser wassergefährdenden Stoffe im Sinne des § 62 Abs. 1 S. 1 WHG dar.

Dem Antrag Ziffer A.IX.7.8 (Antrag auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 der FMG in Ordner 1 der Antragsunterlagen, S. 90) auf Eignungsfeststellung wird entsprochen. Diesem Antrag liegen die in A.I.4 dieses Beschlusses planfestgestellten Pläne D1a/F 6.1a - 2092, - 3124 zugrunde.

Die im verfügenden Teil (A.IX.1.1 dieses Beschlusses) auf der Basis der fachlichen Feststellungen der FkSt FS, FkSt ED und des WWA ausgesprochene Eignungsfeststellung beruht auf § 62 Abs. 1 Satz 1, § 63 Abs. 1 WHG. Die fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die Eignungsfeststellung liegen vor. Die Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 63 Abs. 1 Satz 3 i. V. m. § 58 Abs. 4 und § 13 Abs. 1 WHG.

3.10.6.1.3 Einsatz von Enteisungsmitteln im Bereich der 3. Start- und Landebahn

Die FMG hat in den Antragsunterlagen vom 24.08.2007, Ordner 38, einen Nachweis der Unschädlichkeit der beim Einsatz eingebrachten chemischen Enteisungsmittel zur Flächen- und Flugzeugenteisung geführt. Dabei kommt ein Verbundsystem von vermeidungs- und Vorsorgemaßnahmen, baulicher Einrichtungen, betrieblicher Vorkehrungen und Überwachungsmaßnahmen zum Schutz der Gewässer und der Kläranlage zur Anwendung. Zu nennen sind hier insbesondere

- eine konsequente Nutzung der maschinentechnischen und betrieblichen Möglichkeiten zur Schnee- und Eisfreimachung der Flugbetriebsflächen um den Einsatz von chemischen Enteisungsmitteln zu vermeiden bzw. zu vermindern,
- ein gezielter und sparsamer Einsatz von zugelassenen chemischen Enteisungsmitteln zur Flächen- und Flugzeugenteisung,
- Einrichtungen zur Zwischenlagerung von Räumschnee auf befestigten dichten Flächen,
- Einrichtungen zur Sammlung, Aufbereitung und Wiederverwendung von Flugzeugenteisungsmitteln,

– eine gezielte Sammlung, Rückhaltung und Ableitung von Enteisungsabwasser zur Kläranlage Eitting des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos,

– eine gezielte Sammlung, Behandlung und Einleitung von Niederschlagswasser ohne relevante Belastung mit Enteisungsmitteln im Winterbetrieb in Oberflächengewässer im Flughafenbereich zur hydraulischen Entlastung der Kläranlage,

– die Einrichtung eines Abbausystems Gelände (ASG) zur Behandlung von Enteisungsabwasser von den Rollwegen,

– die Durchführung eines Flächendichtheitsmanagements bei der Planung, beim Bau sowie während des Betriebs der Flugbetriebsflächen,

– Einrichtungen für eine gezielte Behandlung von unvermeidbar verfrachteten Enteisungsmitteln im Grünbereich, der unmittelbar an die Flugbetriebsflächen anschließt,

– Schaffung von Möglichkeiten der Nachrüstung und Nachsorge und

– ein Überwachungssystem für Grund- und Oberflächengewässer einschließlich Beweissicherung.

Hierzu hat das WWA in seiner Stellungnahme WWA SN 2 ausgeführt, dass die Erfahrungen im bisherigen Winterbetrieb gezeigt hätten, dass die bisher eingesetzten Enteisungsmittel nicht vollständig über die Entwässerungssysteme gefasst werden konnten. Die auftretenden Enteisungsmittelverluste ließen sich vermutlich in erster Linie zurückzuführen auf

– Undichtigkeiten der Flugbetriebsflächen und Schlitzrinnen, die sich aufgrund des bisherigen Betriebes und der damit verbundenen Beanspruchung und Alterung ergeben haben,

– Tropfverluste von den Flugzeugtragflächen entlang der Rollbahnen von den Deicing Areas zur Startbahn und

– den Transport von Enteisungsmittel über den Luftpfad auf unbefestigte Flächen seitlich der Flugbetriebsflächen.

Insbesondere die Enden der Start- und Landebahnen, wo sich auch die Flugzeugenteisungsflächen befänden, seien hiervon betroffen.

Nach Auffassung des WWA und des Luftamtes ist das Flächendichtheitsmanagement insbesondere im Bereich der Flugzeugenteisungsflächen von enormer Bedeutung. Eine

fortlaufende Optimierung und konsequente Durchführung ist zwingend erforderlich. Die geplanten und durchgeführten Maßnahmen zur Gewährleistung der Dichtheit der Flächen und der Schlitzrinnen sind von der FMG in den jährlich zu erstellenden Winterdienstkonzepten aufzunehmen. Entsprechende Auflagen wurden bereits für die bestehenden Flugzeugenteisungsflächen im PFB MUC festgesetzt.

Bezüglich der Tropfverluste führt das WWA aus, dass die geplante Verbreiterung der Rollwegabschnitte zwischen den neuen Flugzeugenteisungsflächen und der 3. Start- und Landebahn auf nunmehr insgesamt 50 m Breite eine wesentliche Verbesserung darstelle und ausreichend sei. Hinsichtlich der Verfrachtung von Enteisungsmitteln durch Wind in die unmittelbar angrenzenden Grünbereiche neben den Flugbetriebsflächen an den Enden der 3. Start- und Landebahn forderte das WWA, dass die Funktionsfähigkeit des hier von der FMG geplanten Bodenfilters durch Versuche nachzuweisen sei.

Soweit der Einsatz von Enteisungsmitteln wasserrechtliche Benutzungstatbestände erfüllt, werden diese bei den von der FMG hierzu beantragten Wasserrechten behandelt, vgl. etwa Ziffer V.1 und V.2 PFB MUC NEU.

Darüber hinaus wird die von der FMG entsprechend der Forderung des WWA ergänzend vorgelegte Planung „Konzept Bodenfilter mit Sohlabdichtung für die Kopfbereiche Ost und West“ vom 08.01.2010 nach Überzeugung des Luftamtes auf der Grundlage der Stellungnahme des WWA vom 20.09.2010 den Anforderungen des Grundwasserschutzes gerecht. Mit der Auflage in Ziffer V.2.11.2.3 PFB MUC NEU wird die FMG zur Umsetzung dieses Konzeptes verpflichtet.

Durch die Verpflichtung zur Umsetzung der von der FMG vorgesehenen Maßnahmen wird sichergestellt, dass beim Einsatz chemischer Enteisungsmittel zur Flächen- und Flugzeugenteisung im Winterbetrieb auf den geplanten Erweiterungsflächen des Flughafens keine negativen Auswirkungen auf die Gewässer zu erwarten sind. Insbesondere wird durch die Maßnahmen kein Sachverhalt begründet, der die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer (§ 27 Abs. 1 WHG) bzw. das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 WHG) gefährden könnte.

Im Planfeststellungsverfahren wurde eingewendet, dass eine dauerhafte Belastung des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch Enteisungsmittel nicht auszuschließen sei. Dem Einwand wird dadurch Rechnung getragen, dass die FMG verpflichtet wird, die im Nachweis der Unschädlichkeit der beim Einsatz eingebrachten chemischen Enteisungsmittel zur Flächen- und Flugzeugenteisung vorgesehenen

Maßnahmen umzusetzen. Damit wird sichergestellt, dass das Grundwasser und die Oberflächengewässer durch Enteisungsmittel nicht belastet werden.

3.10.6.1.4 Ableitung von Enteisungsabwasser zur Kläranlage Eitting

Bezüglich der Ableitung von Enteisungsabwasser zur Kläranlage Eitting wird auf C.III.3.10.5.2.3 verwiesen.

3.10.7 Flugbetriebsstoffversorgung

Zur Betankung der Flugzeuge auf den Flugzeugabstellpositionen der neuen Vorfelder im Osten wird die gleiche Systematik vorgesehen, wie beim bestehenden Vorfeld Ost östlich des Terminal 2. Dort erfolgt die Betankung über ein unterirdisch verlegtes Rohrleitungssystem, welches vom Tanklager im Südlichen Bebauungsband mit Kerosin versorgt wird. Die Abnahme des Kerosins an den Flugzeugabstellpositionen erfolgt über eine Hydrantenanlage.

Neben einem in Ziffer A.I.6 des Antrags auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ vom 24.08.2007 zur Planfeststellung beantragten Lageplan Hydrantenanlage Ost, Plänen mit Prinzipdarstellungen von Schächten und typischen Details sowie einer technischen Beschreibung des Vorhabens „Flugbetriebsstoffversorgung“ (Ordner 30) enthalten die Antragsunterlagen keine weiteren Angaben. In Ziffer A.IX.4 des Antrags auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ wird die Erlaubnis zur Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung beantragt.

Für die vorgesehene Erweiterung dieser vorhandenen ortsfesten Flugfeldbetankungsanlage, bei der mit entzündlichen, wassergefährdenden Stoffen (Kerosin) umgegangen wird, sind u. a. Erlaubnisse nach der Betriebssicherheitsverordnung (§ 1 Abs. 2 Nr. 4c i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 4 BetrSichV) und Eignungsfeststellungen nach § 62 Abs. 1 Sätze 1 und 2, § 63 Abs. 1 WHG erforderlich. Für eine Entscheidung darüber reichen die vorliegenden Unterlagen nicht aus. Da die Erstellung der Antragsunterlagen in einem für eine Entscheidung ausreichenden Umfang erst möglich sein wird, wenn im Rahmen der Ausführungsplanung die Flugzeugabstellpositionen, die wiederum abhängig von der genauen Gestaltung des Satelliten (Art und Positionierung der Passagierbrücken) sind, bekannt sein werden, kann derzeit nicht über die Ziffer A.IX.4 des Antrags auf Planfeststellung „3. Start- und Landebahn Flughafen München“ der Antragsunterlagen entschieden werden. Dagegen ist eine Entscheidung über die vorgelegte „Rahmenplanung“ der Flugbetriebsstoffversorgung auf den neuen Vorfeldern im Osten möglich. Nach Überzeugung des Luftamtes hat die FMG

nachgewiesen, dass die Betankung der Flugzeuge auf den neuen Flugzeugpositionen im Bereich der Vorfelder im Osten nach dem gleichen System wie im Bestand grundsätzlich möglich sein wird.

Eine abschließende Entscheidung über die Anlagen- und Betriebszulassung der vorgesehenen Flugfeldbetankungsanlage bleibt somit einem gesonderten Verfahren vorbehalten. Ein entsprechender Vorbehalt nach (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG) wurde in A.VII.14 dieses Beschlusses ausgesprochen.

3.10.8 Gesamtwürdigung

Aus den o. g. Ausführungen ergibt sich die Verträglichkeit des planfestgestellten Vorhabens mit den Belangen der Wasserwirtschaft und die Zulässigkeit des Baus der 3. Start- und Landebahn unter wasserrechtlichen Gesichtspunkten. Die erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen konnten somit erteilt werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Gewässerausbauten werden planfestgestellt. Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen werden gesondert erteilt

.

3.11 Bodenschutz und Altlasten

Belange des Bodenschutzes und der Altlasten stehen der 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München nicht entgegen.

Das Luftamt hat die durch das Änderungsvorhaben der FMG aufgeworfenen Fragen und Probleme geprüft. Im Rahmen dieser Prüfung wurden auch die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Fachbehörden, insbesondere das LfU und das Wasserwirtschaftsamt München, beteiligt.

Unter Berücksichtigung der von den Fachbehörden geforderten und in diesem Bescheid vollumfänglich übernommenen und verfügten Nebenbestimmungen bestehen keine Bedenken hinsichtlich des von der FMG geplanten Rohstoff- und Bodenmanagements.

Die FMG hat in Kapitel V Nr. 7 ihres Antrags zur Errichtung der 3. Start- und Landebahn vom 24.08.2007 ein schlüssiges und abgestimmtes Konzept zur Verwendung des beim Bau der 3. Start- und Landebahn abgetragenen Bodenmaterials vorgelegt, in welchem die ökologisch und ökonomisch sinnvollste Verwendungsweise des anfallenden Materials dargelegt wird („Boden- und Rohstoffmanagement“ vom 27.07.2007 der R & H Umwelt GmbH und emc GmbH, Anlage 4.5.17 zu Ordner 43 der Antragsunterlagen und „Geotechnische Begutachtung“ vom 20.08.2007 von Prof. Dr.-Ing. Norbert Vogt, Anlage 4.6.17 zu Ordner 44 der Antragsunterlagen).

3.11.1 Tatsächliche Situation

Der Bau der 3. Start- und Landebahn ist mit umfangreichen Erdbauarbeiten mit Eingriffen in den Untergrund verbunden. Im Rahmen des Bodenmanagements spielen neben dem Bau der 3. Start- und Landebahn und ihren Einrichtungen selbst auch die Gewässerneuordnung, Grundwasserregelung, der Bau der Verkehrswege, die Entwässerung sowie die Erweiterung der Vorfeldflächen östlich des bestehenden Vorfeldes eine Rolle.

3.11.1.1 Ausgangssituation

3.11.1.1.1 Hydrogeologische Verhältnisse

Die Hydrogeologie beschäftigt sich mit dem Wasser in der Erdkruste (Grundwasser) und allen Faktoren, die Einfluss darauf haben können. Wesentliche Grundlage der Hydrogeologie ist die Kenntnis des Aufbaus des Untergrunds.

Die speziellen hydrogeologischen Verhältnisse beeinflussten die Entwicklung der Böden und Moore nördlich von München während der letzten Eiszeit. Am Nordrand der Münchener Schotterebene kam es aufgrund des nach Norden hin abfallenden Geländes zu flächenhaftem Austritt von Grundwasser und daher zur Bildung von großen Sumpf- und Moorgebieten (Niedermooren) mit Bildung von hydromorphen (grund- und bodenwasserbeeinflussten) Gley- und Moorböden (s. „Boden- und Rohstoffmanagement“ vom 27.07.2007 der R & H Umwelt GmbH und emc GmbH, Anlage 4.5.17 in Ordner 43 und „Geotechnische Begutachtung“ von Prof. Dr.-Ing. Vogt, Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen).

Das Vorhabensgebiet im Erdinger und Freisinger Moos wurde in den Jahren 2006 und 2007 mittels 400 (Rammkern-) Sondierungen, ca. 20 Schürfen und zehn Oberbodenproben untersucht, um eine aktuelle rasterorientierte Bodenkartierung für das Vorhabensgebiet zu erhalten.

3.11.1.1.2 Anfall von Material

Der Bau der 3. Start- und Landebahn, des erweiterten Vorfelds Ost, der Straßen und der Entwässerungseinrichtungen sowie der Gewässerneuordnung am Verkehrsflughafen München erfordert einen tragfähigen Untergrund. Die im Vorhabensbereich anzutreffenden oberen Bodenschichten (jüngste quartäre Deckschichten) sind jedoch auf Grund ihrer hohen Anteile an organischer Substanz für die Aufnahme an Bauwerkssubstanzen von Bauwerkslasten nicht bzw. nur bedingt geeignet. Für das Vorhaben müssen daher rund 4,3 Mio. m³ an nicht tragfähigen Böden abgetragen werden. Nach der Geotechnischen Begutachtung des Zentrums Geotechnik der TU München („Geotechnische Begutachtung“ vom 20.08.2007 des Prof. Dr.-Ing. Norbert Vogt, Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen) sind die Böden bis in eine Tiefe von ca. einem Meter für die Aufnahme von Bauwerkslasten nicht geeignet und müssen daher abgetragen werden. In diesem Gutachten hat die TU München die abzutragenden Böden in verschiedene Horizonte eingeteilt. Der überwiegende Anteil an abzutragendem Material von etwa 3,56 Mio. m² entfällt auf die obersten Bodenhorizonte A1 (oberste Bodenschicht inklusive Grasnarbe), A2 (eingeteilt in A2H (Torf) sowie A2M und A2A) und A3. Innerhalb der A-Horizonte hat der Bodenhorizont A1 mit rund 2,57 Mio. m³ wiederum den höchsten Anteil am gesamten Bodenabtrag. Zur Anlegung eines geeigneten, tragfähigen Untergrundes müssen rund 4,7 Mio. m³ an Rohstoffen, hauptsächlich Kiese und Sande, extern angeliefert werden. Der größte Teil der benötigten Stoffe wird aus quartären Lagerstätten in der näheren Umgebung des Flughafens gewonnen.

Weitere baugrundtechnische und chemische Merkmale der Böden sind in o. g. Geotechnischer Begutachtung der TU München sowie in Anlage 4.5.17 in Ordner 43 und Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen näher beschrieben.

3.11.1.1.3 Art des anfallenden Materials

Bei der Ermittlung der Qualität der einzelnen Böden durch die o. g. Begutachtung der TU München wurden bereits bekannte Ergebnisse des LfU über die Böden im Dachauer, Freisinger und Erdinger Moos bestätigt, wonach die Böden nachgewiesen im Planungsgebiet geogen (d. h. natürlich) mit Arsen belastet sind. Bodenuntersuchungen im Jahr 2005 durch das damalige Geologische Landesamt (GLA; jetzt: LfU) ergaben, dass im Dachauer, Freisinger und Erdinger Moos Arsen mit dem aufsteigenden tertiären Grundwasser in das Quartär transportiert wird (vgl. GLA: Vortrag im Fachgespräch „Arsen in den Böden des Dachauer, Freisinger und Erdinger Mooses“, W. Martin, N. Foullois u. Geuß, 17.02.2005, Ruhr-Universität Bochum). Im Rahmen von Grundwasseruntersuchungen wurde Arsen im tertiären Grundwasser in gelöster Form in Konzentrationen bis zu 320 µg/l nachgewiesen. Daher ist gesichert davon auszugehen, dass das Arsen mit dem aufsteigenden tertiären Grundwasser in das quartäre Grundwasser gelangt und sich dort am Oberboden festsetzt.

Die höchsten Werte für Arsen wurden im Oberboden bis zu einer Tiefe von 30 cm mit im Mittel 160 mg/kg im Mutterboden sowie in dem nur lokal vorhandenen Torfvorkommen mit im Mittel 180 mg/kg gemessen (vgl. „Boden- und Rohstoffmanagement“ vom 27.07.2007 der R & H Umwelt GmbH und emc GmbH, Anlage 4.5.17 in Ordner 43 der Antragsunterlagen). Die Konzentration von Arsen nimmt mit zunehmender Bodentiefe deutlich ab.

Zuerst wurden im Zuge der Vorbereitungen für die Planung der 3. Start- und Landebahn im Planungsgebiet und dort speziell in den Abtragungsbereichen detaillierte Erkundungen nach Maßgabe BBodSchV mittels Rammkernsondierungen, Flächenmischproben und Schürfen vorgenommen.

In den anschließenden Untersuchungen wurden die Wirkungspfade Boden - Mensch und Boden - Grundwasser überprüft. Da das Untersuchungsgebiet ausschließlich dem Flughafengelände dienen wird, spielte die Untersuchung des Wirkungspfades Boden – Nutzpflanze keine Rolle.

Auf Grundlage dieser Bodenuntersuchungen konnte die lokale Verteilung des Arsens in den unterschiedlichen Bodenhorizonten ermittelt und dargestellt werden. Aus dem o. g.

Gutachten der R & H Umwelt GmbH ergibt sich, dass die höchsten Arsengehalte im Bodenhorizont A1 vorzufinden sind.

Das durch die FMG vorgelegte Bodenverwendungskonzept (s. „Boden- und Rohstoffmanagement“ vom 27.07.2007 der R & H Umwelt GmbH und emc GmbH, Anlage 4.5.17 in Ordner 43 der Antragsunterlagen) definiert verschiedene Bodenverwendungsklassen in Abhängigkeit des Arsengehalts. Dabei sind die Bodenverwendungsklassen an die Normen der BBodSchV und an die „Handlungsempfehlungen für kommunale und staatliche Behörden zum Umgang mit arsenbelasteten Böden im Erdinger, Freisinger und Dachauer Moos“ der Regierung von Oberbayern in der endgültigen Fassung vom November 2004 angelehnt, in der vor dem Hintergrund der für den menschlichen Organismus ermittelten Resorptionsverfügbarkeit angepasste Prüfwerte für geogenes Arsen bestimmt wurden. Eine unmittelbare Anwendung der Vorschriften der BBodSchV scheidet aus, da die Arsenkonzentrationen geogen bedingt sind und die Böden nicht durch den Menschen nachteilig verändert wurden.

Auf Grundlage der Bodenuntersuchungen wurden auch die geogenen Hintergrundgehalte kartiert (vgl. Plan Nr. BOD_16 der Anlage 4.5.17 in Ordner 43 der Antragsunterlagen). Im Zuge der Untersuchungen konnte die räumliche Schadstoffverteilung ermittelt und abgebildet werden.

Die Bodenklassifikation orientierte sich dabei an der o. g. geotechnischen Begutachtung der TU München. Die höchsten Arsengehalte wurden im Bodenhorizont A1 festgestellt. In der ebenfalls organikreichen, jedoch nur lokal begrenzt vorkommenden Bodenschicht A2H (Torf) zeigen sich ebenso erhöhte Arsengehalte, die im Mittel sogar über den Werten des Horizonts A1 liegen, allerdings mit erheblich niedrigeren Spitzengehalten. Die weiteren A2-Horizonte A2M und A2A weisen demgegenüber deutlich geringere Arsengehalte auf. Im Bodenhorizont A3 zeigen sich im Vergleich zu den darüber liegenden Horizonten A1 und A2 nochmals deutlich geringere Arsengehalte; die Kiesboden-Horizonte B und C können als weitgehend frei von erhöhten Arsengehalten angesehen werden.

In Kapitel 5.5 der Unterlage zum Boden- und Rohstoffmanagement sind die Ergebnisse der Untersuchung auf Arsenkonzentrationen im Einzelnen näher erläutert.

3.11.1.2 Geplantes Vorgehen

3.11.1.2.1 Allgemeines

Die abgetragenen Böden sollen vornehmlich auf der Fläche der 3. Start- und Landebahn bzw. in der Randzone für Geländeaufschüttungen unterschiedlicher Mächtigkeit verwendet werden, insbesondere für Aussichtshügel, Abschirmungswälle, Aufschüttungen, den Sichtschutzwall südlich der Staatsstraße St 2084, Dammbauwerke und zur Wiederandeckung im Sicherheitsbereich und an Straßen und für Seitenentnahmen. Für Seitenverfüllungen wird unbelastetes Bodenmaterial herangezogen. Da die Mehrheit der geplanten Geländeaufschüttungen unterhalb einer Höhe von 2 m bleibt, sind diese als nicht beeinträchtigend einzustufen. Lediglich im Bereich der Abschirmungswälle Attaching Süd und Ost (bis 12,6 m) und Hallbergmoos (ebenfalls bis 12,6 m) sowie für die Erweiterung des Aussichtshügels Nord bei Attaching sind höhere Geländeaufschüttungen notwendig.

Dabei sind die folgenden Bodenverwendungsklassen je nach Arsengehalt zu unterscheiden:

Verwendungsklasse I (geringe Konzentration):

(Arsengehalt ≤ 20 mg/kg im Feststoff und ≤ 0,01 mg/l im Bodeneluat)

Verwendungsklasse II:

(Arsengehalt > 20 bis ≤ 200 mg/kg im Feststoff)

Verwendungsklasse III:

(Arsengehalt > 200 bis ≤ 425 mg/kg im Feststoff)

Verwendungsklasse IV:

(Arsengehalt > 425 mg/kg im Feststoff)

Die der Verwendungsklasse I zu Grunde liegenden Arsengehalte resultieren dabei aus den Vorgaben des Leitfadens des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit in der Fassung vom 09.12.2005 zu den Eckpunkten für die Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauen. Nachdem die Böden der Verwendungsklasse I vornehmlich zur Verfüllung von Seitenentnahmen verwendet werden, ist die Heranziehung dieses Leitfadens sachgerecht und geeignet, einen umweltgerechten Umgang mit den Böden zu gewährleisten.

Die Verwendungsklasse II entspricht dem Prüfwert der BBodSchV für eine Nutzung zu ackerbaulichen Zwecken unter oxidierenden Milieubedingungen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass diese Böden auch außerhalb des Flughafenzauns und auf landwirtschaftlich genutzten Flächen aufgebracht werden.

Für die Verwendungsklasse III wurden die „Handlungsempfehlungen der Regierung von Oberbayern für kommunale und staatliche Behörden zum Umgang mit arsenbelasteten Böden im Erdinger, Freisinger und Dachauer Moos“ in der (endgültigen) Fassung vom November 2004 mit den entsprechend angepassten Prüfwerten für den Wirkungspfad Boden – Mensch bei einer Nutzung als Park- und Freizeitfläche herangezogen. Dies lässt grundsätzlich eine Bodenverwendung auch außerhalb des nichtöffentlichen Sicherheitsbereichs des Verkehrsflughafens München in Anschüttungen mit dem Charakter einer Park- und Freizeitnutzung zu.

Die Verwendungsklasse IV beinhaltet lediglich solche Böden, die auf Grund ihrer Arsengehalte einer Entsorgung nach Maßgabe der abfallrechtlichen Bestimmungen in Bodenaufbereitungsanlagen zugeführt werden.

Die Zuordnung der Böden zu den jeweiligen Verwendungsklassen erfolgt auf der Grundlage der Bodenuntersuchungen mit Beprobungen der Flächen vor dem Abtrag. Eine Bildung von Haufwerken und deren anschließende Beprobung sind nicht vorgesehen, vielmehr wird das bereits klassifizierte Bodenmaterial unmittelbar nach dem Herauslösen verladen und an die entsprechenden Verwendungsorte verbracht.

Böden der Verwendungsklasse IV mit einem Arsengehalt von über 425 mg/kg werden jedoch nicht für Aufschüttungen o. ä. verwendet, sondern vollständig entsorgt. Böden der Verwendungsklasse III aus dem Abtragungsbereich werden bedingt durch die Bauablaufplanung ggf. teilweise beseitigt.

Bei den Erdarbeiten besteht das Risiko sog. reduzierter Bedingungen im Boden. Diese können auftreten, wenn belebte organische Substanz unter Sauerstoffabschluss gerät, z. B. durch Vergraben, Versiegeln oder Überschichten mit Wasser. Eine Mobilisierung des Arsens wäre bei einer Milieuveränderung in den Geländeaufschüttungen nicht auszuschließen. Daher hat das LfU in seiner Stellungnahme vom 20.02.2008 einen Probeeinbau des Bodenmaterials gefordert, der schließlich in Form einer Versuchsschüttung (siehe unten) durchgeführt wurde.

3.11.1.2.2 Die Bodenverwendungen im Einzelnen

3.11.1.2.2.1 Externe Entsorgung

Die am stärksten arsenbelasteten Bodenschichten mit den Verwendungsklassen III und IV sind im Bodenhorizont A1 zu finden. Insgesamt handelt es sich dabei um ca. 76.000 m³ Bodenmaterial. Genaue Erläuterungen zu den konkreten Abtragungsbereichen und –volumina sind Kapitel 6.8.1 des von der FMG vorgelegten Boden- und Rohstoffmanagements (s. o.) zu entnehmen. Böden der Verwendungsklasse IV werden vollständig, Böden der Verwendungsklasse III teilweise entfernt und den einschlägigen bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorschriften entsprechend entsorgt.

3.11.1.2.2.2 Verfüllung von Seitenentnahmen

Nördlich der 3. Start- und Landebahn werden 15 Kiesgruben, sog. Seitenentnahmen, angelegt. In Folge dieser entstehen aufgrund der im Planungsgebiet vorherrschenden hohen Grundwasserstände über einen begrenzten Zeitraum grundwassergespeiste „Baggerseen“. Da solche Oberflächengewässer einen attraktiven Lebensraum für flugsicherheitsrelevante Wasservögel bieten, müssen diese in unmittelbarer Nähe zu den Flugbetriebsflächen gelegenen Gewässer zur Verhütung von Vogelschlag wieder verfüllt werden. Der Leitfaden des Bayerischen Staatsministeriums für Gesundheit und Umwelt zur Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauen mit Fortschreibungsstand 2005 lässt zwar Verfüllungen von Nassauskiesungen nur unter engen Voraussetzungen zu, vorliegend sind die Wiederverfüllungen unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Flugsicherheit jedoch ohne geeignete Alternative. Kiesabbau und Verfüllung erfolgen Zug um Zug, sodass immer genügend Verfüllmaterial vorhanden ist.

Für die Verfüllung der Seitenentnahmen werden die hierfür geeigneten und unbelasteten mineralischen Bodenhorizonte A2M, A3, B und C herangezogen, die ausschließlich der Verwendungsklasse I zuzurechnen sind. Dem Kapitel 6.8.2 des Boden- und Rohstoffmanagements sind die konkreten Abtragungsbereiche und Volumina zu entnehmen.

Die zur Verfüllung erforderliche wasserrechtliche gehobene Erlaubnis nach § 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, § 15 WHG wird in diesem Bescheid erteilt.

3.11.1.2.2.3 Geländeaufschüttungen, Besucherhügel und Abschirmungswälle

Der Hauptanteil des abgetragenen Materials (ca. 2,7 Mio. m³) wird für Geländeaufschüttungen größerer Mächtigkeit, Besucherhügel und Abschirmungswälle verwendet. Dabei handelt es sich um folgende Erdbauwerke (vgl. Kapitel 6.8.3 der Anlage 4.5, Nr. 17 „Boden- und Rohstoffmanagement“ im Ordner 43 der Antragsunterlagen):

Maßnahme	**Volumina**
Erweiterung Aussichtshügel Attaching Süd	304.000 m^3
Abschirmungswälle Attaching Südost	290.000 m^3
Geländeaufschüttung Attaching Ost	98.000 m^3
Abschirmungswälle bei Hallbergmoos	736.000 m^3
Geländeaufschüttung am Knoten Ost	906.000 m^3
Sichtschutzwall südlich der St 2084neu	47.600 m^3
Geländeaufschüttung in der Randzone Ost	145.000 m^3
Geländeaufschüttungen zwischen den Bahnen	169.000 m^3

Für diese Aufschüttungen werden sämtliche abzutragenden Böden der Horizonte A1 bis C herangezogen, die den Verwendungsklassen I und II entsprechen. Die für diese Bodenverwendungsweise geplanten Geländeaufschüttungen, die Abtragungsbereiche und die in den Aufschüttungen einzubauenden Volumina sind in der Unterlage zum Boden- und Rohstoffmanagement unter Kapitel 6.8.3 im „Boden- und Rohstoffmanagement“ vom 27.07.2007 der R & H Umwelt GmbH und emc GmbH, Anlage 4.5.17 in Ordner 43 der Antragsunterlagen, im Einzelnen aufgeführt. Die Konzeption der Erdbauwerke wird dort in Kapitel 6.5.3.2 erläutert. Im Wesentlichen sollen schädliche Stoffausträge aus dem Einbaukörper in das Grundwasser bei den Aufschüttungen größerer Mächtigkeit durch die dort beschriebene Einbautechnik ausgeschlossen werden. Dies wird u. a. durch einen hoch verdichteten Einbaukörper des Oberbodenmaterials im Kernbereich sichergestellt, so dass kein Sickerwasserdurchfluss durch den Kernbereich mit Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten ist. Die Bildung von Sickerwasser wird weiterhin durch das Ableiten von Niederschlagswasser über sog. Dränmatten vermieden. Die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse wurden in diesem Bescheid erteilt.

3.11.1.2.2.3.1 Geländeaufschüttungen geringerer Mächtigkeit

Geländeaufschüttungen geringerer Mächtigkeit, d. h. Aufschüttungen mit einer maximalen zusätzlichen Höhe von 0,4 m, lassen nicht befürchten, dass schädliche bzw. nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser auftreten. Die FMG hat dies plausibel in den Nrn. 6.5.3.1 und 6.10 der Anlage 4.5.17 „Boden- und Rohstoffmanagement“ in Ordner 43 der Antragsunterlagen dargelegt.

Die Filterfunktion der oberen Bodenschicht bleibt bei einer zusätzlichen Geländeaufschüttung von max. 40 cm voll erhalten. Die derzeit vorhandenen humusreichen Böden weisen bereits Schichtmächtigkeiten von durchschnittlich 30 cm und mehr auf. Die flachen Geländeaufschüttungen werden nicht weiter verdichtet, so dass der Entstehung reduzierter Bedingungen im Boden vorgebeugt wird. Geländeaufschüttungen geringerer Mächtigkeit stellen daher keine wesentliche Änderung des natürlichen Bodenaufbaus dar. In der Vergangenheit wurde unter natürlichen Verhältnissen auch keine erhöhte Mobilität von Arsen mit folglich erhöhten Arsenwerten im quartären Grundwasser festgestellt. Das Schutzgut Grundwasser kann diesbezüglich als nachhaltig gesichert betrachtet werden.

3.11.1.2.2.3.2 Geländeaufschüttungen größerer Mächtigkeit

Für die geplanten Erdbauwerke größerer Mächtigkeit wie Aussichtshügel, Abschirmungswälle und Aufschüttungen (vgl. z. B. die in Nr. IX 7.6 Spiegelstrich 20 des Antrags und der Anlage J-303 (Bauwerksverzeichnis) genannten Erdbauwerke), d. h. Aufschüttungen über 40 cm oberhalb der Geländeoberkante, werden sämtliche abzutragende Böden der Horizonte A1 bis C herangezogen, die den Verwendungsklassen I und II zuzuordnen sind.

Bei Planung und Ausführung der Bodenverwendung werden besondere bautechnische Maßnahmen durchgeführt. Für den Kern sollen abgetragene arsenhaltige Oberböden der Verwendungsklassen I und II verwendet werden. Diese werden hochverdichtet eingebaut. Das kann ein reduziertes Bodenmillieu hervorrufen und somit ist grundsätzlich mit einer erhöhten Mobilität von Arsen zu rechnen. Die Mobilität hängt – laut des Gutachtens des LfU vom 20.02.2008 – entscheidend von der Stabilität von Eisen(hydr)oxiden ab. Werden diese unter reduzierten Bedingungen gelöst, kann fixiertes Arsen freigesetzt werden. Um eine Auswaschung des Arsens in das Grundwasser zu verhindern, muss das Eindringen von Niederschlagswasser in die Erdbauwerke ausreichend minimiert werden. Laut der Stellungnahme des LfU vom 20.02.2008 kann davon ausgegangen werden, dass bei einer ausreichenden und dauerhaften Verdichtung der Erdbauwerke das Eindringen von Niederschlagswasser praktisch verhindert werden kann.

Da Langzeitstudien und damit Erfahrungen im Hinblick auf die bautechnische Langzeitstabilität und die bodenmechanischen Eigenschaften fehlen, hat das LfU in seiner Stellungnahme vom 20.02.2008 (vgl. dort Kapitel IV) gefordert, dass zunächst ein Probebau der vorgesehenen Bodenmaterialien erfolgen soll, um die bodenmechanischen Eigenschaften von Geländeaufschüttungen zu untersuchen.

Daraufhin hat die FMG mit dem LfU und dem Wasserwirtschaftsamt München im Rahmen des von der TU München konzipierten Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „Grundbautechnische Untersuchungen und umweltgerechte Verwendung von organischen Böden in Geländeaufschüttungen“ eine Versuchsschüttung (Probehügel) mit einer Grundfläche von 25 m x 30 m und einer Höhe von 5 m im Bereich der nordöstlichen Bahnschwelle 26 R errichtet, den das Luftamt als Vorarbeit zu den geplanten Geländeaufschüttungen auf Grundlage der §§ 8 Abs. 8, 7 LuftVG mit Bescheid vom 24.06.2008, Az. 25-33-3721.1-MUC-3-08, genehmigt hat.

Ziel dieses Forschungs- und Entwicklungsprojekt war es, mittels eines großmaßstäblichen, zweijährigen Feldversuchs Erkenntnisse über die bautechnische Verwendbarkeit der organischen, hier auch arsenhaltigen Böden in großräumigen Erdbauwerken zu gewinnen, zumal Erfahrungen über die Langzeitentwicklung mechanischer und hydraulischer Eigenschaften organischer Stoffe bei derartigen Projekten bisher fehlten. Daneben wurde auch untersucht, ob die geplanten großräumigen Geländeaufschüttungen mit arsenbelastetem Bodenmaterial den Anforderungen an einen umweltgerechten Umgang, insbesondere einem wirksamen Grundwasserschutz, genügen.

Für den Bau der Versuchsschüttung wurde eine ca. 0,1 cm mächtige durchwurzelte Bodenschicht abgetragen und zunächst seitlich gelagert. Daraufhin wurde eine 0,2 m mächtige Bodenschicht abgetragen und in die Versuchsschüttung eingebaut. Das Bodenaustauschmaterial von der Fläche der Versuchsschüttung wurde schließlich ebenfalls eingebaut und mit dem seitlich gelagerten Oberbodenmaterial angedeckt. Bei dem verwendeten Bodenmaterial handelte es sich um A1-Böden mit einem organischen Anteil von 25-30 % (als Glühverlust bezeichnet). Um den Einfluss unterschiedlicher Einbaubedingungen auf den Wasserhaushalt bewerten zu können, wurde die Versuchsschüttung mit einer nassen und einer trockenen Seite konzipiert. Während auf der nassen Seite organische Böden mit einem Wassergehalt oberhalb des Proctoroptimums eingebaut wurden, verwendete man auf der trockenen Seite Böden mit einem Wassergehalt unterhalb des Proctoroptimums.

Mit Schreiben vom 23.03.2010 hat die FMG dem Luftamt, dem LfU und dem Wasserwirtschaftsamt München die Ergebnisse des zweijährigen Entwicklungs- und Forschungsvorhabens übermittelt.

Aus der Auswertung dieses Feldversuchs kann demnach die wissenschaftliche Erkenntnis gezogen werden, dass die Bauweise der geplanten Erdbauwerke sowohl im Hinblick auf das geohydraulische Verhalten (Durchlässigkeit, Sättigungsverlauf) als auch auf das geomechanische Verhalten (Scherfestigkeit, Standfestigkeit) eine geeignete Verwendung der organikreichen Böden eröffnet. Der Einbau der arsenhaltigen Böden bietet auch die Möglichkeit eines umweltgerechten Umgangs mit diesem Bodenmaterial. Die Untersuchungen, die im Rahmen des Monitoring-Programms mit tabellarischem Monitoring-Konzept der Versuchsschüttung durchgeführt wurden, bestätigen, dass eine nachteilige Beeinflussung des Grundwassers nicht zu besorgen ist. Es ist höchstens mit einer geringen Mobilisierung von Arsen zu rechnen, wie auch das LfU in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 12.11.2010 betont. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass der Untersuchungszeitraum nach der Fertigstellung der Versuchsschüttung im Oktober 2008 lediglich zwei Jahre betrug. Das LfU empfiehlt daher eine Fortsetzung des Messprogramms bis zur Beseitigung der Versuchsschüttung. Dies hat die FMG zugesagt und wurde auch in diesem Bescheid beauflagt.

Ein Eindringen von Niederschlagswasser kann nach Ansicht des LfU ausreichend minimiert werden, wenn eine Verdichtung der Erdbauwerke dauerhaft bestehen bleibt. Nach Ansicht des LfU ist jedenfalls bei einer Verdichtung der Erdbauwerke mit einem k_f-Wert von $\leq 10^{-10}$ m/s das Eindringen von Niederschlagswasser und damit eine mögliche Verunreinigung des Grundwassers durch eine Arsenauswaschung ausgeschlossen (s. Stellungnahme des LfU vom 20.02.2008). Hierbei handelt es sich um einen wissenschaftlichen Idealwert.

In der Folgezeit wurden jedoch die Messergebnisse der Versuchsschüttung ausgewertet. Entsprechend den Ergebnissen dieses Forschungs- und Entwicklungsvorhabens kann für die Tone mit organischen Beimengungen unter trockenen Einbaubedingungen im gesättigten Zustand von einem k_f-Wert von 5×10^{-8} m/s und unter nassen Einbaubedingungen von 5×10^{-9} m/s ausgegangen werden. K_f-Werte von 5×10^{-10} m/s sind für diese Böden im verdichteten Zustand nicht erzielbar. Daher schlug das LfU in seiner Stellungnahme vom 12.11.2010 als Auflage vor, dass k_f-Werte von 5×10^{-8} m/s bis 5×10^{-9} m/s einzuhalten seien.

Der verdichtete Kern soll mit sog. Dränmatten und mit Filtervlies durchgeführt und mit einer Bodenschicht bedeckt werden. Der darüber angedeckte Boden kann dadurch das in

die Geländeaufschüttung einsickernde Niederschlagswasser aufnehmen, sammeln und nach außen abführen. Über Versickerungsmulden und die belebte Bodenschicht wird das Niederschlagswasser anschließend dem Grundwasser zugeführt. Der zuvor verdichtete Boden stellt somit eine nahezu wasserundurchlässige Schicht dar.

Das Luftamt schließt sich dieser überzeugenden Argumentation des LfU an und setzt die Auflagenvorschläge des LfU als Nebenbestimmung in diesem Beschluss entsprechend fest. Um den Zustand der Geländeaufschüttungen zu sichern, erlässt das Luftamt Nebenbestimmungen, die Vorgaben für die bauliche Errichtung der Geländeaufschüttungen sowie für die Einrichtung von Sickerwasser- und Grundwassermonitoringmaßnahmen enthalten.

Allerdings ist ein dauerhafter Erhalt der durch die Verdichtung herbeigeführten sehr niedrigen Permeabilitäten nicht gesichert. Biturbationsprozesse und der hohe Anteil (transformierbarer) organischer Substanz könnten zu einer höheren Durchlässigkeit führen. Das Langzeitverhalten ist aus Sicht des Luftamts in Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt München hinsichtlich der Standsicherheit und Gefügestabilität sowie der chemischen, biologischen und mechanischen Prozesse in verdichteten Erdkörpern nicht vollständig durch die Errichtung des Probehügels als Prototyp prognostizierbar. Daher erlässt das Luftamt für die Geländeaufschüttungen größerer Mächtigkeit die Nebenbestimmungen, nach der Dauerbeobachtungen der errichteten Aufschüttungen – über die Erkenntnisse der Versuchsschüttungen hinaus – vorzunehmen sind.

3.11.1.2.2.4 Wiederandeckungen im Sicherheitsbereich

Im künftigen nicht öffentlich zugänglichen Sicherheitsbereich des Flughafens innerhalb des Flughafenzauns werden organikreiche Böden der Horizonte A1 und A2H der Verwendungsklassen I, II und III flächig aufgebracht. Die Mächtigkeit des Auftrags beläuft sich abhängig von den Anforderungen an die Befahrbarkeit des Sicherheitsbereichs zwischen 0,1 m und 0,3 m. Eine zusätzliche Andeckung von 0,2 m bis 0,3 m ist auf sieben Teilflächen des Sicherheitsbereichs vorgesehen.

3.11.2 Rechtliche Würdigung

Die geplanten Erdbauarbeiten bei einer Durchführung entsprechend des von der FMG vorgelegten Boden- und Rohstoffmanagements sind mit den maßgeblichen rechtlichen Vorschriften vereinbar und damit rechtlich zulässig.

Auch die Abwägung der betroffenen Belange gegeneinander führt zu dem Ergebnis, dass die beantragten Maßnahmen zugelassen werden können.

3.11.2.1 Externe Entsorgung

Die externe Entsorgung von abgetragenem Bodenmaterial mit der Verwendungsklasse IV richtet sich nach den Vorschriften des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz – KrW-/AbfG –) mit den entsprechenden untergesetzlichen technischen Regelwerken. Bei der externen Entsorgung handelt es sich gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 KrW-/AbfG um eine Beseitigung von Abfällen.

Böden der Verwendungsklasse IV, die beseitigt werden, erfüllen die Abfalleigenschaft i. S. d. KrW-/AbfG, da der Boden durch die Auskofferung zu einer beweglichen Sache wird, derer sich die FMG als Besitzerin der Vorhabensflächen entledigen will. Konkret liegen Abfälle zur Beseitigung vor. Somit sind die Voraussetzungen für eine Entledigung einer beweglichen Sache gem. § 3 Abs. 1 und 2 KrW-/AbfG i. V. m. Anhang I Buchst. Q 15 KrW-/AbfG gegeben. Letztlich kann in diesem Bescheid eine abschließende Entscheidung über den Verbleib der für die externe Entsorgung bestimmten Böden unterbleiben. Unter dem Gesichtspunkt der umfassenden Problembewältigung bedarf es einer solchen Entscheidung in diesem Beschluss nicht. Vorliegend kann von einer ordnungsgemäßen externen Entsorgung der arsenbelasteten Böden der Verwendungsklasse IV ausgegangen werden. Für das anfallende Volumen bestehen genügend Entsorgungsmöglichkeiten in Deponien oder anderen Abfallbeseitigungsanlagen. Daher erfordert der Grundsatz der Problembewältigung bezogen auf die externe Entsorgung keine Entscheidung im luftrechtlichen Planfeststellungsbeschluss über die Zulassung entsprechender Deponien o. ä. Eine solche Forderung wurde auch im Planfeststellungsverfahren nicht erhoben.

3.11.2.2 Verfüllung von Seitenentnahmen

Bei der Verfüllung von Seitenentnahmen tritt das KrW-/AbfG hinter die Normen des Wasserrechts zurück (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 6 KrW-/AbfG). Hierin liegt ein wasserrechtlicher Benutzungstatbestand i. S. v. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, namentlich das Einbringen von Stoffen (Bodenmaterial) in Gewässer. Die dafür notwendige gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG wird in diesem Bescheid erteilt. Eine ordnungsgemäße Gewässerbewirtschaftung sowie ein ebensolcher Grundwasserschutz wird durch die hierzu erlassenen Auflagen und Bedingungen sichergestellt.

Nach der Rechtsprechung liegt bei der vorübergehenden Entstehung von Gewässern durch Freilegung des Grundwassers kein Gewässerausbau i. S. v. § 67 Abs. 2 WHG vor. Demzufolge muss auch die Wiederverfüllung nicht als Beseitigung eines Gewässers und damit als ein Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG angesehen werden. Somit liegt lediglich ein Benutzungstatbestand vor.

3.11.2.3 Geländeaufschüttungen

Die Geländeaufschüttungen stellen unmittelbare Folgemaßnahmen als Ablagerungen des Masseüberschusses von abgetragenem Erdmaterial der verfahrensgegenständlichen 3. Start- und Landebahn dar. Sie sind als unmittelbare Folge von Abgrabungen materiellrechtlich u. a. nach dem Bayerischen Abgrabungsgesetz (BayAbgrG) zu beurteilen (vgl. Art. 1 BayAbgrG). Das BayAbgrG genießt hier Vorrang gegenüber der BayBO, wie sich aus Art. 2 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 BayBO ergibt. Die großmächtigen Geländeaufschüttungen genügen den Anforderungen des Abgrabungsrechts, insbesondere hinsichtlich der Standfestigkeit. Dies konnte im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens u. a. durch die Versuchsschüttung gezeigt werden.

Für die Verwendung der abgetragenen Böden in Wiederandeckungen und Geländeaufschüttungen sind die Vorschriften des BBodSchG und der BBodSchV einschlägig. Das KrW-/AbfG ist hier nicht anwendbar (§ 3 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG), zumal im KrW-/AbfG die Einwirkungen auf den Boden nicht geregelt sind. Auch ist bei den Wiederandeckungen und Geländeaufschüttungen keine Entledigung i. S. v. § 3 Abs. 2 KrW-/AbfG anzunehmen. Die Böden unterliegen durch eine „Wiederverwertung“ in Aufschüttungen einem bestimmten Zweck. Auch eine Entledigungspflicht nach § 3 Abs. 4 KrW-/AbfG liegt hier nicht vor, da § 6 BBodSchG i. V. m. § 12 BBodSchV ins Leere laufen würden, beurteilte man die demnach zulässigen Bodenverwendungen allein nach dem Abfallrecht.

§ 6 BBodSchG i. V. m. 12 Abs. 10 Satz 1 BBodSchV gestattet es, dass in Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten eine Verlagerung von Bodenmaterial zulässig ist, sofern die in § 2 Abs. 2 Nrn. 1 und 3 b und c BBodSchG genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird sowie die Gesamtbelastung bezogen auf das ganze Vorhabensgebiet nicht steigt. Zur Konkretisierung des Begriffs „Gebiete mit erhöhtem Schadstoffgehalten in Böden“ ist insbesondere § 9 Abs. 2 und 3 BBodSchV heranzuziehen; hiernach sind dies insbesondere Gebiete mit naturbedingt erhöhten Schadstoffgehalten der Böden, die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung anzeigen, also Überschreitung von

Vorsorgewerten (s. Abs. 1 Nr. 8 S. 23 der Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchV der Bund-Länderarbeitsgemeinschaft Bodenschutz, LABO).

Diese Bedingungen sind hier erfüllt. Durch die Herstellung der (dauerhaften) Geländeaufschüttungen werden die Böden im Bereich ihrer Herstellung verändert. Die Bodenverlagerungen werden auf einem Gebiet mit erhöhten Schadstoffgehalten i. S. d. § 12 Abs. 10 Satz 1 BBodSchV vorgenommen. Die geogen bedingten Arsengehalte im Dachauer, Erdinger und Freisinger Moos wurden u. a. auf Grundlage der Untersuchungen des LfU ermittelt. Auf dieser Grundlage wurde ein entsprechendes Gebiet benannt und kartiert; damit liegen die erforderlichen, insbesondere gebietsbezogenen Informationen vor (s. Abs. 4 Nr. 8 S. 24 der Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchV). Bei den Erdbewegungen im Zusammenhang mit der 3. Start- und Landebahn ist keine nachteilige Veränderung der Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens zu erwarten, da die Bereiche, auf denen Böden aufgebracht werden, mit den durchgeführten bodenkundlichen Kartierungen und den dem Baufortschritt vorauseilenden Beprobungen hinreichend präzise bestimmt werden können. Damit ist gewährleistet, dass arsenhaltiges Bodenmaterial ausschließlich auf Böden mit einem entsprechend gleichen oder höheren Belastungsgrad verlagert wird.

Auch eine Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens als Lebensgrundlage für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen (§ 12 Abs. 10 Satz 1 BBodSchV i. V. m. § 2 Abs. 2 Nr. 1 a BBodSchG) ist nicht zu befürchten. Für die Bevölkerung besteht aber auf Grund der Einhaltung der in den Handlungsempfehlungen der Regierung von Oberbayern zum Umgang mit arsenbelasteten Böden im Erdinger, Freisinger und Dachauer Moos angepassten Prüfwerte der BBodSchV kein gesundheitliches Risiko durch Schadstoffe.

Durch § 12 Abs. 10 Satz 1 BBodSchV wird gerade sichergestellt, dass die (bereits vorhandene) Gesamtbelastung am Vorhabensort nicht erhöht wird. Zudem ist - wie bereits dargelegt wurde - die Gefahr einer Auswaschung des Arsens in das Grundwasser äußerst gering, so dass auch keine Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen als Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen (§ 12 Abs. 10 Satz 1 BBodSchV i. V. m. § 2 Abs. 2 Nr. 1 b BBodSchG) bzw. als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, vor allem auch zum Schutz des Grundwassers (§ 12 Abs. 10 Satz 1 BBodSchV i. V. m. § 2 Abs. 2 Nr. 1 c BBodSchG) zu besorgen ist.

3.11.2.4 Wiederandeckungen im Sicherheitsbereich

Die Vorschriften des BBodSchG und der BBodSchV sind auch für die Wiederandeckungen im Sicherheitsbereich heranzuziehen. Nach Prüfung des Luftamtes bestehen keine wasserwirtschaftlichen Bedenken gegen die geplanten Wiederandeckungen im Sicherheitsbereich. Das Verschlechterungsverbot i. S. d. Rechtsgedankens aus § 12 Abs. 10 BBodSchV wird eingehalten. Durch die geringe Mächtigkeit der Wiederandeckungen von ca. 30 cm wird gewährleistet, dass grundsätzlich keine nachteiligen Bedingungen entstehen können. Die verstärkte Mobilität von Arsen ist daher nicht zu befürchten. Das LfU bestätigt in seiner Stellungnahme vom 20.02.2008 (dort Kapitel IV) ebenfalls, dass die Mobilität von Arsen in durchschnittlich belasteten Böden durch die geplanten Maßnahmen begrenzt bleiben wird.

Gänzlich kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass durch Maschineneinsatz beim Einbau und/oder unter reduzierten Bedingungen Bodenverdichtungen entstehen können. Ein direkter Transport des Materials vom Abbau- zum Einbauort nach Bodenklassen getrennt soll nach Ansicht des Wasserwirtschaftsamts München (s. Stellungnahme vom 29.02.2008, dort Anlage 3.6) die Gefahr von der Entstehung von Bodenverdichtungen reduzieren, zumal das Verdichtungsrisiko durch das Vermeiden zusätzlicher Befahrung gemindert werden kann. Allerdings kann auch hier nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass reduzierte Bodenbedingungen und damit eine Mobilisierung des Arsens hervorgerufen werden können.

Daher erlässt das Luftamt in Übereinstimmung mit der Forderung des Wasserwirtschaftsamts München (Stellungnahme vom 20.02.2008, Nr. 3.9.3.1) mit diesem Bescheid die Nebenbestimmungen, dass im Bereich der zu überdeckenden Flächen mit den höchsten Arsengehalten eine Dauerbeobachtungsfläche eingerichtet wird.

3.11.2.5 Abwägung

Im Rahmen der Abwägung mit den berührten Belangen des Bodenschutzes ergibt sich, dass die Bedeutung des Änderungsvorhabens gewichtiger ist als die Veränderungen in der Bodengestalt und die damit verbundenen Nachteile für den Bereich des Bodenschutzes. Es ist zur Überzeugung des Luftamtes nachgewiesen, dass angesichts der vorhandenen Bodenstruktur im Vorhabensbereich die beantragten Veränderungen und Eingriffe geeignet und erforderlich sind. Bei der Abwägung ist dabei aber von besonderer Bedeutung, dass die Bodenveränderungen in Abstimmung mit den Fachbehörden erfolgen und alle von diesen geforderten Nebenbestimmungen zur Gefahrenvermeidung in diesem

Bescheid enthalten sind, so dass auch unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit das Vorhaben zugelassen werden kann.

3.11.3 Zusammenfassung

Das von der FMG dargelegte Boden- und Rohstoffmanagement-Konzept bietet nach Ansicht des Luftamtes einen vernünftigen und sachgerechten Umgang mit dem abzutragenden, bisherigen Boden auf dem Gebiet der beantragten 3. Start- und Landebahn. Das Luftamt stützt seine Auffassung nicht nur auf die von der FMG hierzu vorgelegten Fachgutachten, sondern auch unter Einbeziehung der fachbehördlichen Stellungnahmen.

Durch die Definition einzelner Bodenverwendungsklassen wird es insbesondere ohne nachteilige Veränderung der Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens (vgl. § 12 Abs. 10 BBodSchV) sinnvoll ermöglicht, abgetragenes Bodenmaterial innerhalb des Planungsgebiets umzulagern und zu verwenden. Das Verschlechterungsverbot i. S. d. Rechtsgedankens aus § 12 Abs. 10 BBodSchV wird eingehalten. Bei der Umlagerung von Böden muss sichergestellt sein, dass Bodenmaterial einer Verwendungsklasse nur in Bereiche mit Material umgelagert wird, das einer gleichen oder einer höheren Verwendungsklasse zuzuordnen ist. Böden mit geogen bedingtem höheren Arsengehalt dürfen also nicht in Bereiche mit niedrigerem Arsengehalt umgelagert werden. Mit den Nebenbestimmungen dieses Bescheids zum Bodenmanagement, zur Qualitätssicherung und zum Monitoring dieses Bescheids wird die Einhaltung des Verschlechterungsgebots sichergestellt.

Das Boden- und Rohstoffmanagement berücksichtigt auch eine möglichst ortsnahe Rohstoffgewinnung. Für die Schaffung eines tragfähigen Untergrunds für die 3. Start- und Landebahn wird Kies als Baumaterial benötigt. Zur Gewinnung dieses Rohstoffs werden 15 Entnahmestellen/Seitenentnahmen (Kiesgruben) nördlich der 3. Start- und Landebahn angelegt. Die auf Grund des hohen Grundwasserspiegels im Vorhabensgebiet ansonsten entstehenden Wasserflächen müssen wieder verfüllt werden, da diese einen attraktiven Lebensraum für Wasservögel bieten würden. Diese wären jedoch flugsicherheitsrelevant, da sich das Vogelschlagrisiko erheblich erhöhen würde. Das daher zur gebotenen Wiederverfüllung benötigte Material kann aus dem für den Bau der 3. Start- und Landebahn abgetragenen Bodenmaterial gewonnen werden, das somit abtragungsnah ohne längere Zwischenlagerung und Transportwege verwertet wird.

Auch das Vorgehen bei den beabsichtigten Geländeaufschüttungen wie Abschirmungswällen ist möglichst aufwandsreduzierend konzipiert. Die Geländeaufschüttungen stellen unmittelbare Folgemaßnahmen der Erdbauarbeiten an der 3. Start- und Landebahn dar. Die Abtragung der Böden im Vorhabensgebiet ist notwendig, um eine

sichere und tragfähige Untergrundfläche für die Start- und Landebahn zu schaffen. Die Verwendung des abgetragenen Materials in Geländeaufschüttungen wie Lärm- und Sichtschutzwällen oder Aussichtshügeln stellt eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Verwendung der anfallenden Erdmassen dar. Andere Alternativen zur Verwertung der großen Mengen an abgetragenem Bodenmaterial bzw. zur Beschaffung benötigten Erdmaterials für unverzichtbare Aufschüttungen wie Abschirmungswälle würden einen erheblich größeren logistischen und finanziellen Aufwand erfordern. Die Böden, die auf Grund ihrer Arsengehalte der Verwendungsklasse IV angehören und daher der externen Entsorgung zugeführt werden, müssten über weite Transportstrecken zu einer geeigneten, rechtlich für die Ablagerung arsenbelasteter Böden zugelassenen Deponie verbracht werden. Auch die Möglichkeit der Bodenwaschung scheidet aus, da die Böden im Vorhabensgebiet keine Arsengehalte in einer definierten Kornfraktion enthalten und damit für eine Bodenwäsche ungeeignet sind. Eine Immobilisierung der Böden ist nach dem Stand der Technik und Wissenschaft und der anfallenden erheblichen Mengen zum Zeitpunkt des Bescheidserlasses ebenfalls nicht möglich. Daher erscheint es am sinnvollsten, die abgetragenen Böden ortsnah in Form von Geländeaufschüttungen zu verwerten.

Seitens des Luftamtes bestehen unter Beachtung der verfügten Nebenbestimmungen daher keine sachlichen und rechtlichen Bedenken hinsichtlich der Umsetzung des von der FMG geplanten Boden- und Rohstoffmanagements. Die Abwägung führt zu keinem anderen Ergebnis.

3.12 Baulogistik, Bauphase

Das Luftamt hat das von der FMG vorgelegte Konzept zur Baulogistik der Dorsch Consult Airports GmbH vom 31.07.2007 (Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen) geprüft. Das Konzept ist nachvollziehbar und schlüssig.

Es ist zur Feststellung der Funktionsfähigkeit des Bauablaufs geeignet. Zudem kann es als Grundlage zur Betrachtung der baubedingten Projektwirkungen dienen.

Baubedingte Auswirkungen des Vorhabens können sich aus

– temporärer Flächenbeanspruchung (z. B. Anlegung von Zwischenlagerflächen),

– temporären Emissionen (Lärm, Abgase, Stäube, Erschütterungen) im Umfeld der Baustelle sowie

– Veränderungen oder Störungen durch Baustelleneinrichtungen und Bewegungen von Baumaschinen und -fahrzeugen (z. B. Nutzung von Straßen des öffentlichen Verkehrs für Transportfahrten)

ergeben.

Die Planungen der FMG für den Baubetrieb erfolgten unter Einbeziehung der erforderlichen Bauarbeiten für die zukünftigen Flugbetriebsflächen, die luft- und landseitigen Verkehrsanlagen, die Anlagen für die Ver- und Entsorgung sowie die Hochbaumaßnahmen. Dabei wurden die transportrelevanten Einbau- und Ausbaumaßnahmen, die Anzahl der notwendigen Transporte und des eingesetzten Baugeräts unter Berücksichtigung der zeitlichen Abläufe und baubetrieblichen Erfordernisse ermittelt.

Das Baulogistikkonzept ist in einer Gesamtschau insbesondere mit den weiteren, im Folgenden genannten gutachtlichen Untersuchungen zu betrachten, die teils Vorgaben für die Baulogistik enthalten und auch auf baubedingte Auswirkungen hinweisen:

– Boden- und Rohstoffmanagement der R&H Umwelt GmbH Nürnberg, emc Gesellschaft zur Erfassung und Bewertung von Umweltdaten mbH, vom 27.07.2007 (Anlage 4.5.17 in Ordner 43 der Antragsunterlagen), z. B.

– Geografische Lage möglicher Kiesabbaugebiete

  - Regeneration von Flächen, die als Zwischenlager genutzt wurden

– Untersuchung des landseitigen Verkehrs der Transver GmbH München vom 31.07.2007 (Anlage 4.2.08 in Ordner 40 der Antragsunterlagen), z. B.

  - Kapazitätsanalyse des bestehenden öffentlichen Straßennetzes unter Einbeziehung des durch die Baumaßnahmen indizierten Verkehrs

– Geotechnische Begutachtung des Prof. Dr.-Ing. Norbert Vogt, Ordinarius für Grundbau, Bodenmechanik, Felsmechanik und Tunnelbau, Zentrum Geotechnik München, vom 20.08.2007 (Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen), z. B.

  - Verdichtungseigenschaften entnommenen Bodenmaterials

  - Vibrationen beim Verdichten von Bodenmaterial

– Amtliches Gutachten über die flugklimatologischen Verhältnisse am Flughafen München des Deutschen Wetterdienstes vom 13.07.2007 (Anlage 4.4.12 in Ordner 42 der Antragsunterlagen), z. B.

  - Statistische Betrachtung der Regenereignisse (davon abhängig sind die Erforderlichkeit der Bewässerung von Baustraßen und Zwischenlagerflächen und der Wasserbedarf

3.12.1 Baumaßnahmen

3.12.1.1 Vorabmaßnahmen

Die einzelnen Baumaßnahmen beginnen jeweils mit dem bauabschnittsweisen Freimachen des Geländes. Dieses umfasst – soweit im Einzelnen erforderlich – die Entfernung vorhandener Gehölze und das Abtragen des Bodens. Das Bodenmaterial soll insbesondere auch in Abhängigkeit von seiner Verwendungsklasse (Arsengehalt) unter Würdigung der bautechnischen und umweltbezogenen Erfordernisse wieder verwendet werden (z. B. Aufschüttungen für Abschirmungswälle). Maßgeblich hierfür sind u. a. die dem Antrag der FMG beiliegende Geotechnische Begutachtung der TUM - Zentrum Geotechnik vom 20.08.2007 sowie die Untersuchung der geplanten Bodenverwendung der R&H Umwelt GmbH mit den Plänen Nr. BOD_31 – 35 vom 27.07.2007 (Ordner 43 und 44 der Antragsunterlagen).

Um die vorhandene Infrastruktur funktionstüchtig zu halten, sind teils noch vor dem Bau der 3. Start- und Landebahn zahlreiche Ingenieurbauwerke, insbesondere im Zusammenhang mit Straßen und Entwässerung, herzustellen (Darstellung im Plan Nr. BAL8010 – Baulogistik-Vorabmaßnahmen; Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen):

Verlegung der Staatsstraße St 2084 zur Flughafentangente-Ost (FTO)

Die St 2084 quert derzeit die geplanten Schnellabrollwege der 3. Start- und Landebahn. Eine neue Trasse der St 2084 wird deshalb ca. 450 bis 600 m weiter südlich angelegt und mündet im Osten am bestehenden Knoten in die FTO. Die geplanten Rollwege, die die 3. Start- und Landebahn an die bestehenden Flugbetriebsflächen anbinden, sollen über insgesamt vier Rollbrücken über die neue St 2084 geführt werden. Bis zur Fertigstellung dieser Rollbrücken-Bauwerke wird der Straßenverkehr über unmittelbar nördlich verlaufende Provisorien verschwenkt. Überquerungsbauwerke sind im Westen über die Goldach und im Osten über den Abfanggraben Ost vorgesehen. Soweit erforderlich werden bei den Baumaßnahmen Vorkehrungen zum Schutz vor Grundwasser getroffen.

Verlängerung des Südrings

Der Südring (verläuft in West-Ost-Richtung südlich der vorhandenen Terminalgebäude) wird in Richtung Osten verlängert und dort an den Knoten Ost (St 2584/ED 5) angeschlossen. Damit wird ein Ringschluss um den Flughafen München in seinem künftigen Ausbauzustand geschaffen. Der neue Südring überquert dabei den Abfanggraben Ost.

Ausbau der Erdinger Allee (St 2584)

Die St 2584 wird parallel zum geplanten Rollkorridor Nord bis zum Knoten Ost fortgeführt und mit insgesamt vier Rollbrücken überbaut. Bis zur Fertigstellung dieser Rollbrücken-Bauwerke wird der Straßenverkehr über ein unmittelbar südlich verlaufendes Provisorium verschwenkt. Über den Abfanggraben Ost ist ein Überquerungsbauwerk vorgesehen. Am Knoten Ost werden die erforderlichen Rampen und Straßenbauwerke für den Kreuzungsbereich der St 2584 und der ED 5 hergestellt. Soweit erforderlich werden bei den Baumaßnahmen Vorkehrungen zum Schutz vor Grundwasser getroffen.

Umverlegung der Kreisstraße ED 5

Die ED 5 wird nach Osten um die geplanten Rollwege herum verlegt und verbindet den Knoten Ost mit der neuen St 2084. Dabei ist ein Brückenbauwerk zur Überquerung der St 2584 vorgesehen.

Entwässerung

Der Abfanggraben Ost ist neu anzulegen. Seine neue Trasse führt in Nord-Süd-Richtung entlang des östlichen Endes des dann erweiterten Flughafens München. Der

Abfanggraben wird in Form von dichten Dammschüttungen hergestellt, die eine Rinne bilden. In gleicher Bauweise ist nördlich der Zaunanlage der 3. Start- und Landebahn der Ableitungsgraben Nord vorgesehen, der in den Abfanggraben Ost einmündet. Die bestehenden Entwässerungsleitungen der Nordbahn werden nach Norden bis zum Ableitungsgraben Nord verlängert. Zudem sind Maßnahmen der Grundwasserregelung und Grundwasserversickerung geplant.

Südlich des östlichen Endes der 3. Start- und Landebahn wird ein Enteisungsabwasserbecken in Form von dichten Dammschüttungen hergestellt. Das bisherige Enteisungsabwasserbecken im Bereich des geplanten Rollkorridors Nord wird zurückgebaut.

Westlich der neuen Start- und Landebahn muss die Goldach verlegt werden.

3.12.1.2 Investmaßnahme

Die 1. Investmaßnahme umfasst die Herstellung der 3. Start- und Landebahn einschließlich des Rollkorridors Nord, mit dem die Bahn an die vorhandenen Flugbetriebsflächen angebunden wird (Darstellung im Plan Nr. BAL8020 – Baulogistik – 1. Investmaßnahme, Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen).

Die Maßnahme beginnt mit der Anlage der Baustelleneinrichtungsflächen nördlich der geplanten St 2084 neu im Bereich des künftigen Vorfeldes der Allgemeinen Luftfahrt.

Start- und Landebahn

Danach folgt ein großräumiger Erdbau für die spätere Start- und Landebahn, wobei das anfallende Bodenmaterial abtransportiert und unter Berücksichtigung der Untersuchungen zum Boden- und Rohstoffmanagement der R&H Umwelt GmbH (Ordner 43 und 44 der Antragsunterlagen) sowie zu den Geländeaufschüttungen der Grünplan GmbH (Ordner 4 der Antragsunterlagen) wie folgt verwendet wird:

- externe Bodenverwertung (34.000 m³)
- Abschirmwälle und Geländeaufschüttung Attaching Ost (98.000 m³)
- Geländeaufschüttung am Knoten Ost (458.000 m³)
- Abschirmwall sowie Geländeaufschüttungen Attaching Süd und Ost (290.000 m³)
- Sichtschutzwall südlich der St 2084 (47.000 m³)
- Erweiterung Aussichtshügel Attaching Süd (304.000 m³)

– Seitenentnahmen (706.000 m³)

– Geländeaufschüttungen zwischen den Bahnen (169.000 m³)

– Geländeaufschüttungen in der Randzone Ost (145.000 m³)

Der Großteil der notwendigen Transporte findet im Baustellenbereich statt.

Für die im Baufeld der Start- und Landebahn folgenden Entwässerungsarbeiten sind Anlieferungen von Material und Baustoffen erforderlich. Die Arbeiten umfassen die Herstellung der Kanalisation für Regenwasser, der Regenrückhalte- und -klärbecken sowie der Sammler für Enteisungsabwasser. Die künftig anfallenden Enteisungsabwässer werden in ein neu zu bauendes Enteisungsabwasserbecken östlich der Start- und Landebahn eingeleitet.

Anschließend können die 3. Start- und Landebahn (Oberbau: Planum, Frostschutzschicht, Tragschicht und Deckschicht) einschließlich der Betriebsstraßen hergestellt sowie dann die zwischen den versiegelten Flächen liegenden Bereiche mit Bodenmaterial, das aus Zwischenlagern entnommen wird, angedeckt werden.

Rollkorridor Nord

Entsprechend den Bauarbeiten für die 3. Start- und Landebahn werden auch für die Anlage des Rollkorridors Nord großräumige Erdarbeiten, Entwässerungsmaßnahmen sowie Arbeiten zur Herstellung des Oberbaus durchgeführt. Transportfahrten finden innerhalb des Baustellengeländes sowie über die Baustraßen der Baumaßnahme Südring (Einbau von Aushub für Abschirmungswälle bei Hallbergmoos) statt.

Den baubedingten Anforderungen folgend werden Baustoffe und -materialien auf direktem Wege oder über Zwischenlagerstätten an- bzw. abtransportiert. Im Baulogistikkonzept von Dorsch Consult Airports GmbH sind die bauzeitlichen Zu- und Abgänge an den einzelnen Zwischenlagerstätten dargestellt.

Hochbauten

Im Zuge der oben genannten Maßnahmen wird das bisherige Terminal der Allgemeinen Luftfahrt (GAT) einschließlich Vorfeld mit Hubschrauberlandeplatz teilweise überbaut. Das GAT wird südlich des geplanten Rollwegesystems der 3. Start- und Landebahn neu errichtet. Außerdem ist hier der Neubau der Feuerwache 3 geplant.

3.12.1.3 2. Investmaßnahme

Die 2. Investmaßnahme (Darstellung im Plan Nr. BAL8030 – Baulogistik – 2. Investmaßnahme, Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen) umfasst die Tief- und Hochbauarbeiten für das Vorfeld 4 (Ramp 4), das über den Rollkorridor Nord (Teil der 1. Investmaßnahme) mit der 3. Start- und Landebahn verbunden wird, sowie eine Rollbrücke als Verbindung zur bestehenden Südbahn (Überführung über den Südring). Die notwendigen Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen sind unmittelbar östlich dieses Bereiches vorgesehen. Transporte werden über den Knoten Erdinger Allee (St 2584)/Südring sowie von und zu den Zwischenlagerflächen durchgeführt.

Tiefbauarbeiten Vorfeld 4

Die Maßnahme beginnt mit einem großräumigen Erdbau, wobei der Aushub zur Herstellung der Abschirmungswälle bei Hallbergmoos verwendet wird.

Anschließend werden drei Tunnelbauwerke (S-Bahntunnel, Gepäck- und Versorgungstunnel sowie Personentransporttunnel) eingebaut. Dabei ist Kies aus der Zwischenlagerfläche für die Herstellung von Beton vorgesehen.

Daneben sind Arbeiten und Einbauten zur Entwässerung und für die Flugbetriebsstoffversorgung (Verrohrung) notwendig.

Schließlich erfolgt der Oberbau, wobei Materialien für Deckenbau und vorgesehene Installationen angeliefert werden.

Hochbauten

Zwischen dem bestehenden Vorfeld 3 und dem neuen Vorfeld 4 sind ein Frachtzwischenlager (FZ) sowie zwei Rampengerätestationen (RGS) geplant. Einzelheiten hierzu sind den Antragsunterlagen (Ordner 4) im Erläuterungsbericht bauliche Anlagen und Grünordnung Ziffer 2.3.2 sowie dem Tektur-Plan I-02c (Festsetzung) vom 20.08.2007 zu entnehmen.

Transportfahrten sind sowohl innerhalb des Baustellengeländes (Baukiese und Beton von und zum Zwischenlager) als auch von außerhalb (Anlieferung von Baumaterial) erforderlich.

Rollbrücke

Zur Herstellung der Rollbrücke inkl. Grundwasserwanne sind die Anlieferung von Baumaterial und der Abtransport von Bodenmaterial notwendig, die teilweise über die Zwischenlagerfläche erfolgen.

3.12.1.4 3. Investmaßnahme

Mit der 3. Investmaßnahme (Darstellung im Plan Nr. BAL8040 – Baulogistik – 3. Investmaßnhame, Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen) werden die Flugbetriebsflächen in Richtung Osten durch den Neubau des Vorfeldes 5 (Ramp 5) erweitert. Dem Baufortschritt folgend werden auch die Baustelleneinrichtungsflächen verschoben. Auch hier werden die notwendigen Transporte über den Knoten Erdinger Allee (St 2584)/Südring sowie von und zu den Zwischenlagerflächen durchgeführt.

Tiefbauarbeiten Vorfeld 5

Tiefbauarbeiten mit Erdbau, Tunnelbauwerken, Entwässerung, Flugbetriebsstoffversorgung und Oberbau werden in gleicher Weise wie bei der 2. Investmaßnahme durchgeführt.

Hochbauten

Zwischen dem Vorfeld 4 und dem neuen Vorfeld 5 ist ein Satelliten-Gebäude (Satellit B) einschließlich Vorfeldtower als Erweiterung des Passagierabfertigungsbereiches Ost geplant.

Erforderlich ist die Anlieferung der Baumaterialien (Beton, Stahl, technische Gebäudeausrüstung).

Weitere Einzelheiten zum Gebäude sind den Antragsunterlagen (Ordner 4) im Erläuterungsbericht bauliche Anlagen und Grünordnung Ziffer 2.3.1 sowie dem Plan I-102 (Plan der baulichen Anlagen) vom 20.08.2007 zu entnehmen.

3.12.1.5 Während der Bauzeit anzulegende Flächen (Baustraßen, Baustelleneinrichtungen, Zwischenlager)

Die Baustraßen, Baustelleneinrichtungen und Zwischenlagerflächen sind in den Baulogistik-Plänen Nr. BAL8010, BAL8020, BAL8030, BAL8040 und BAL8050 (Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen) zeichnerisch dargestellt.

Als Baustraßen dienen auf dem künftigen Flughafengelände liegende vorhandene Verkehrswege, die im Verlauf der Gesamtbaumaßnahme überbaut bzw. zurückgebaut werden. Baustellenverkehr außerhalb des Flughafengeländes wird über vorhandene Straßen und Wege abgewickelt. Es ist nicht vorgesehen, Baustraßen in bedeutendem Umfang neu anzulegen.

Baustelleneinrichtungsflächen und Zwischenlagerflächen zum Lagern von Baumaterialien und Abstellen von Baumaschinen sind dezentral am Ort der einzelnen Bauabschnitte vorgesehen bzw. werden nach Bedarf dem aktuellen Baufortschritt folgend eingerichtet und verlegt.

Mit dem Abschluss der Bauarbeiten sind die temporär angelegten Flächen frei zu räumen und nach Maßgabe der festgelegten Grünordnung zu gestalten.

3.12.2 Zeitplan

Die voraussichtliche Bauzeit bis zu einer möglichen Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn (Fertigstellung der Vorabmaßnahmen und der 1. Investmaßnahme) beträgt 46 Monate. Diese beiden Bauabschnitte sind in ihren Teilmaßnahmen zeitlich verzahnt. Die 3. Start- und Landebahn soll in den kommenden Jahren benutzbar hergestellt werden.

Im Anschluss daran ist der bedarfsweise Ausbau der neuen Vorfelder Ramp 4 und Ramp 5 einschließlich der geplanten Hochbauten (2. und 3. Investmaßnahme) vorgesehen. Die 2. und 3. Investmaßnahme sind zeitlich unabhängig voneinander angeordnet und beanspruchen einen mehrjährigen Zeitraum von insgesamt weiteren 78 Monaten.

3.12.3 Transporte

Transporte sind während der gesamten Bauzeit in wechselndem Umfang erforderlich. Sämtliche Transporte (Erdbau, Baumaterialien) werden über LKWs (Lastkraftwagen) und SKWs (schwere Lastkraftwagen) auf öffentlichen Straßen und auf den Baustraßen abgewickelt.

Die vorgesehenen Abläufe sind im Baulogistikkonzept plausibel dargestellt. Anlieferungen sollen überwiegend über die Autobahn A 92 und die Staatsstraße St 2580 (FTO) und weiter über die – im Zuge der Baumaßnahmen in Teilbereichen selbst zu verlegenden (vgl. hierzu „Erläuterungsbericht landseitige Straßen“ der beratenden Ingenieure Wagner + Partner vom 16.08.2007, Antragsordner Nr. 19, Ziffer D2) – Staatsstraßen St 2084 und St 2584 (Erdinger Allee) sowie die Kreisstraße ED 5 bzw. deren Provisorien in den

Baustellenbereich hinein und hier weiter über die als Baustraßen vorgesehenen Verkehrswege erfolgen. Dabei wird von einer Verteilung der Anlieferungen auf der FTO von 60 % von Norden und 30 % von Westen kommend sowie von 10 % über Flughafen München von Westen her ausgegangen.

Es ist grundsätzlich nicht vorgesehen, Ortsstraßen mit Baustellenfahrzeugen zu befahren. Allerdings liegen in der Umgebung des Flughafens mögliche Kiesabbaugebiete, aus denen die FMG Kies beziehen könnte – soweit in diesen Gebieten wegen anderer Belange überhaupt Kiesabbau möglich ist. Die Auswirkungen eines solchen evtl. Kiesabbaus (z. B. in der Gemeinde Marzling lt. deren Stellungnahme) einschließlich der dann möglichen Verkehrsbelastung durch LKWs auf Ortsstraßen wären in einem gesonderten für den Kiesabbau bzw. den Ausbau einer Kiesgrube erforderlichen späteren Genehmigungsverfahren zu prüfen.

Für Transporte innerhalb des Baustellenbereiches wurden alternative Lösungen (z. B. Förderbänder) untersucht, jedoch insbesondere aufgrund mangelnder Flexibilität im laufenden Baustellenbetrieb verworfen. Die Transporte finden deshalb fahrzeuggebunden im Wesentlichen auf vorhandenen Verkehrswegen im Flughafengelände statt.

Die Anzahl der notwendigen Transporte (1 Transport = 2 Fahrten) ergibt sich u. a. aus der Menge des jeweils zu transportierenden Materials: z. B. Anlieferung von 1.720.200 m³ Material für die Asphaltierung der 3. Start- und Landebahn mit 74 Transporten pro Stunde (LKW Typ Iveco ET 410; Ladung 13 m³) in einem Zeitraum von 180 Bauarbeitstagen mit durchschnittlich je 10 Stunden von 7 bis 17 Uhr über die St 2084 neu (siehe Ziffer 3.2.5 des Baulogistikkonzeptes – Detaillierte Einzelbetrachtung, S. 89).

In der Untersuchung zur „Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes im Flughafenbereich auf Grund zusätzlicher Belastungen durch Baustellenverkehr“ der Transver GmbH vom 31.07.2007 (Ordner 40 der Antragsunterlagen) wird unter Berücksichtigung der verkehrlichen Grundbelastungen (Abschätzung für 2010 und 2015) sowie der baulogistischen Anforderungen (zeitliche und räumliche Verteilung, Aufkommen des Baustellenverkehrs) ermittelt und auch schlüssig dargestellt, wie hoch die maximal auftretende Verkehrsbelastung an den einzelnen Knotenpunkten, Streckenabschnitten und Baustellenein-/ausfahrten ist. Z. B. ist am Knoten D zwischen der FTO und der St 2084 im 7. Baumonat (Vorabmaßnahmen) mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung durch Baufahrzeuge von 166 Lkw-Fahrten pro Stunde oder im 33./34. Baumonat (1. Investmaßnahme) von 369 Lkw-Fahrten pro Stunde zu rechnen. Die Bewertung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erfolgte nach HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Im Ergebnis seien weder während der

Vorabmaßnahmen noch während der einzelnen Investmaßnahmen verkehrstechnische Maßnahmen für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit öffentlicher Straßen im Untersuchungsnetz erforderlich. Selbst bei maximal anzunehmenden Verkehrsbelastungen werde die Kapazität an den einzelnen Knotenpunkten, Streckenabschnitten und Einfahrten nicht erreicht und der Verkehrsfluss stabil bleiben.

3.12.4 Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens im Einzelnen werden jeweils bei den entsprechenden Belangen behandelt (z. B. baubedingter Lärm im Abschnitt Immissionsschutz während der Bauphase).

3.12.5 Einzelne Schutzmaßnahmen

Um negative Auswirkungen, die durch die Bauarbeiten verursacht werden, in einem angemessenen und insbesondere für die Bevölkerung und Umwelt verträglichen Rahmen zu halten, wurden im verfügenden Teil dieses Beschlusses zahlreiche Nebenbestimmungen festgesetzt. Begründende Ausführungen dazu werden in den Abschnitten über die im Einzelnen zu berücksichtigenden Belange gemacht.

3.13 Raumordnung und Landesplanung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Erfordernissen der Raumordnung, §§ 8 bis 10 LuftVG i.V.m. § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG, § 4 Abs. 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG). Es steht mit den landesplanerischen Vorgaben der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006 (GVBl. S. 471) in der Fassung der Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22.12.2009 (GVBl. S. 650) und des Regionalplans der Region München (Region 14) in der Fassung vom 11.05.2010 (OBABl S.107) in Einklang. Gemäß § 4 Abs. 1 ROG sind alle einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet. Die betroffenen Grundsätze sowie sonstigen Erfordernisse der Raumordnung – insbesondere die Ergebnisse der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde vom 21.02.2007 (Az. 24.2-8262-1-05) – fließen in die Abwägungsentscheidung ein. Die höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlauf des Beteiligungsverfahrens erneut bestätigt, dass – bei Berücksichtigung der Maßgaben aus der landesplanerischen Beurteilung – dem Vorhaben keine Erfordernisse der Raumordnung entgegenstehen (vgl. Stellungnahme der höheren Landesplanungsbehörde vom 10.01.2008).

3.13.1 Allgemeines

Die normativen Festlegungen in den Raumordnungsplänen erfolgen in Form von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung. Ziele der Raumordung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen. Ziele der Raumordnung sind von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen und bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen zu beachten (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 ROG). Dies gilt entsprechend bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die Personen des Privatrechts in Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben durchführen, wenn öffentliche Stellen an diesen Personen mehrheitlich beteiligt sind (§ 4 Abs. 1 Satz 2 ROG). Trägerin des Vorhabens und Antragstellerin für die Planfeststellung ist die FMG. Diese nimmt beim Ausbau des Flughafens als Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur nach § 6 Abs. 3 LuftVG i.V.m. § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO eine öffentliche Aufgabe im Sinne der gemeinnützigen staatlichen Daseinsvorsorge wahr (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, RdNr. 188 – juris –). Zudem sind mit dem Freistaat Bayern, der Bundesrepublik

Deutschland und der Landeshauptstadt München die Anteilseigner der FMG sämtlich öffentliche Stellen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 5 ROG. Des Weiteren ergibt sich vorliegend die Beachtenspflicht auch aus § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG. Dies deshalb, weil es sich beim Ausbau des Verkehrsflughafens München um eine raumbedeutsame Maßnahme (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG) einer juristischen Person des Privatrechts – die FMG ist in der Rechtsform einer GmbH organisiert – handelt, die nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der Planfeststellung bedarf.

Damit sind die bestehenden Ziele sowohl von der FMG als Vorhabenträgerin als auch von der Planfeststellungsbehörde zu beachten.

Beachten bedeutet strikte Rechtsbindung nach Maßgabe des jeweiligen Zielinhaltes. Anders als ein Planfeststellungsbeschluss enthalten Ziele der Raumordnung indes keine rechtsverbindliche Grundentscheidung über die Zulässigkeit eines Vorhabens. Sie bedürfen vielmehr der abwägenden Umsetzung und Konkretisierung im Fachplanungsverfahren nach §§ 8 ff. LuftVG.

Grundsätze der Raumordung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. Grundsätze sind von öffentlichen Stellen wie auch von Personen des Privatrechts bei Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 2 ROG) bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der Abwägung und Ermessensausübung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 ROG). Der Berücksichtigungspflicht unterliegen auch die Ergebnisse von Raumordnungsverfahren, da diese als sonstige Erfordernisse der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG) ebenfalls von den Bindungswirkungen des § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG erfasst sind.

3.13.2 Zielvorgaben des Landesentwicklungsprogramm Bayern

Das planfestgestellte Vorhaben verwirklicht die Vorgabe des LEP-Ziels B V 1.6.1 und ist auch mit den übrigen Vorgaben des LEP und des Regionalplans der Region München vereinbar.

Die raumordnerische Zielbestimmung in B V 1.6.1 des LEP fordert, den Verkehrsflughafen München bedarfsgerecht und langfristig als leistungsfähiges Drehkreuz von europäischem Rang auszubauen. Das LEP hebt die Bedeutung des Verkehrsflughafens München als internationalen Netzpunkt und herausragenden Standortfaktor für die Anbindung Bayerns an das nationale, kontinentale und interkontinentale Flugverkehrsnetz hervor. Es betont darüber hinaus die außerordentlich hohe Bedeutung des Luftverkehrs für die

Standortqualität der bayerischen Wirtschaft und die hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsflughafens München im Besonderen (vgl. LEP Begründung zu B V 1.6.1, S. 175).

Diese Zielaussage zu Art und Qualität der vorzuhaltenden Luftinfrastruktur am Standort München ist – unter Berücksichtigung der kompetenzrechtlichen Grenze der Raumordnungsplanung zur Fachplanung (vgl. dazu BayVerfGH, Entscheidung 5.07.2002, Az. 10-VII-00 und 12-VII-00 = BayVBl. 2003, 109) – dahingehend auszulegen, dass in ihr das raumordnerische Interesse des Freistaats Bayern an einer entsprechenden fachplanerischen Umsetzung deutlich wird. Ohne damit selbst Fachplanung zu betreiben, gibt der Landesverordnungsgeber (Art. 17 Abs. 2 BayLplG) in Erfüllung seines gesamträumlichen Ordnungs- und Entwicklungsauftrag mit dieser Zielfestlegung Vorgaben, die als Auslegungsleitlinien für die fachplanerische Zielbestimmung angelegt sind und im Wege der fachplanerischen Abwägung einer Konkretisierung bedürfen (vgl. dazu im Einzelnen auch C.III.2.2.1).

Wie im Rahmen der Ausführungen zur Planrechtfertigung umfänglich dargestellt (vgl. C.III.2), sichert der planfestgestellte Ausbau des bestehenden Flughafens um eine 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen die europäische Drehkreuzfunktion (sog. Hub-Funktion) des Verkehrsflughafens München und damit eine leistungsfähige Luftverkehrsanbindung langfristig. Der entsprechende verkehrliche Bedarf wurde durch die Luftverkehrsprognosen der Intraplan Consult GmbH nachgewiesen. Die mit diesem Ausbau verfolgte Stärkung der Hub-Funktion kommt dabei auch dem Aufkommen an Originärverkehr zu Gute. Attraktive Fernverbindungen und Umsteigebeziehungen sorgen dafür, dass Passagiere nicht zu Drehkreuzflughäfen mit besseren Flugverbindungen abwandern. Mit der Zunahme des Umsteigerverkehrs steigt die Auslastung von Streckenverbindungen insgesamt, was wiederum zu einem Angebot von neuen, zusätzlichen Verbindungen führen wird. Diese zusätzlichen Verbindungen stehen auch für den Originärverkehr aus Bayern zur Verfügung.

Der räumliche Umgriff der vorhabensbezogenen Maßnahmen der technischen Planung liegt weitestgehend innerhalb der Flächen des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“ gemäß LEP Ziel B V 1.6.3 i .V. m. Anhang 7 und reicht nur geringfügig über dessen Umgriff hinaus (UVS 5-1 Bestandskarte Zielvorgaben amtlicher Programme und Pläne in der Umweltverträglichkeitsstudie vom 14.08.2007 von Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen). Nach § 8 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 ROG folgt aus der Zielfestlegung eines Vorranggebietes, dass dieses für bestimmte, raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen ist und andere

raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausgeschlossen sind, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen, Nutzungen oder Zielen der Raumordnung nicht vereinbar sind. Aus der Festlegung des Vorranggebietes ergibt sich somit zwar keine rechtsverbindliche Grundentscheidung über die Zulässigkeit des verfahrengegenständlichen Ausbaus. Die Festlegung in Ziel B V 1.6.3 des LEP sichert jedoch die langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrsflughafens München im Sinne einer rechtzeitigen planerischen Vorsorge auf raumordnerischer Ebene (BayVGH, Urteil vom 17.11.2004, Az. 20 N 04.217, BayVBl 2005, 722, 724; ders., Urteil vom 25.04.2006, Az. 8 N 05.542, UPR 2006, 320), um zu ermöglichen, dass der Verkehrsflughafen München „auf lange Sicht die ihm zukommenden Verkehrsaufgaben als Drehkreuz von europäischem Rang erfüllen" kann (LEP Begründung zu B V 1.6.3, S. 176). Damit entspricht das planfestgestellte Vorhaben den für dieses Gebiet raumordnerisch vorgesehenen Nutzungen. Zutreffend stellte der Bayer. Verwaltungsgerichtshof hierzu bereits in seinem Urteil vom 25.04.2006 (a. a. O.) fest, dass aus dem Spektrum der für eine vorrangige Sicherung im Sinne des Ziels B V 1.6.3 in Betracht kommenden luftverkehrlichen Nutzungen die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn zu den naheliegendsten gehört.

Auch eine gemäß LEP-Ziel B V 1.6.2 geforderte bedarfsgerechte Straßen- und Schienenverkehrsanbindung des Flughafens ist gewährleistet. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz und somit die verkehrstechnische Erschließung auch der neuen Flughafenanlagen ist angepasst worden. Damit ist der Verkehrsflughafen München nach seiner Erweiterung auch weiterhin ausreichend leistungsfähig erschlossen. Die Verlegung der Staatsstraßen St 2584 und St 2084 sowie der Kreisstraße ED 5, die Neuanlegung des „Knoten Ost“ sowie die Anlage des Südrings ersetzen die als Folge der nunmehr planfestgestellten Flughafenerweiterung bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur gleichwertig. Neben der Erschließung über Straßen ist auch eine hinreichende Schienenverkehrserschließung gewährleistet.

Anhang 6 zu LEP-Ziel B V 1.6.2 sieht einen Trassenkorridor für eine Schnellbahnverbindung vom Hauptbahnhof München zum Verkehrsflughafen München vor. Unbeschadet der Frage, ob mit der Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung in 2008, den Magnetschwebebahnanschluss des Flughafens München mit dem sog. Transrapid nicht mehr weiterzufolgen, die entsprechende Festlegung im LEP entbehrlich geworden ist, kann festgestellt werden, dass mit Verwirklichung des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens die Möglichkeiten einer Anbindung auf dieser Trasse erhalten bleibt. Weiterhin gewährleistet die Planung eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und belasteten Straßenabschnitte für den Prognosehorizont 2020/2025 (vgl. C III.3.17). Aus Ziel

B V 1.6.2 des LEP folgen im Übrigen keine darüber hinausgehenden Verpflichtungen der FMG.

Die Planung widerspricht im Übrigen – entgegen dem Einwand im Beteiligungsverfahren – nicht Ziel B I 1.3.2 des LEP. Danach sollen für Pflanzen und Tiere Lebensräume in ausreichender Größe erhalten, gesichert und zu einem Biotopverbundsystem bei Unterstützung der ökologischen Kohärenz der Natura 2000-Gebiete weiter entwickelt werden. Hierzu gehört – wie der Begründung zu B I 1.3.2 des LEP entnommen werden kann – auch die Sicherung der als Natura 2000-Gebiete gemeldeten Flächen. Dieser raumordnerische Sicherungsauftrag geht jedoch nicht über die fachgesetzlichen Festlegungen hinaus, sondern wird vielmehr durch diese weiter konkretisiert und inhaltlich ausgefüllt. Wie unter C.III.3.9.2 dargelegt, kann das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen und erfüllt alle weiteren Ausnahmevoraussetzungen des § 34 Abs. 3 und 5 BNatSchG, um trotz einer erheblichen Beeinträchtigung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ zulässig zu sein. Weitergehende Verpflichtungen sind auch LEP-Ziel B I 1.3.2 nicht zu entnehmen.

3.13.3 Zielvorgaben des Regionalplans der Region München

Die vorhabensbezogenen Maßnahmen der technischen Planung beanspruchen Flächen des zur Steuerung der Siedlungsentwicklung festgelegten regionalen Grünzugs „Grüngürtel Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München-Nordost (11)“ gemäß Ziel B II 4.2.2 des Regionalplans der Region München. Die beanspruchten Flächen liegen jedoch mit dem weit überwiegenden Teil zugleich im Umgriff des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“ LEP B V 1.6.3 bzw. reichen nur sehr geringfügig über das Vorranggebiet in den regionalen Grünzug hinein. Der Umstand, dass durch die Vorranggebietsausweisung der regionale Grünzug betroffen wird, wurde bei Aufstellung des LEP-Ziels B V 1.6.3 bereits berücksichtigt (vgl. BayVGH, Urteil vom 24.04.2006, Az. 8 N 05.542, UPR 2006, 320, 322). Das Spektrum der für eine vorrangige Sicherung in Betracht kommenden luftverkehrlichen Nutzungen umfasst auch den Bau einer 3. Start- und Landebahn (BayVGH, Urteil vom 24.04.2006, Az. 8 N 05.542, UPR 2006, 320, 321). Aufgrund der Festlegung des LEP-Ziels müssen innerhalb des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“ diese Belange hinter den luftverkehrlichen Nutzungsbelangen zurückstehen.

Die sehr geringfügige Flächeninanspruchnahme für die technische Planung außerhalb des Vorranggebietes ist aufgrund der geringen Größe nicht geeignet, die Funktionen des Grünzuges zu beeinträchtigen. Die mit diesem Bescheid festgestellten naturschutzfachli-

chen Kompensationsmaßnahmen auch außerhalb des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“ stehen schon aufgrund ihrer Zwecksetzung nicht in Konflikt zum regionalen Grünzug.

3.13.4 Berücksichtigung der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007

Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde hat das Vorhaben in einem Raumordungsverfahren gemäß Art. 21 Abs. 1 Nr. BayLplG überprüft (Az. 24.2-8262-1-05, enthalten in Ordner 1 der Antragsunterlagen). Gegenstand des Raumordnungsverfahrens war die mit diesem Bescheid planfestgestellte Erweiterung des Flughafens um eine 3. Start- und Landebahn – Bahnvariante 5 b – mit der Bahnlage nordöstlich der bestehenden Nordbahn zwischen dem Ortsteil Attaching (Stadt Freising) im Westen, der St 2580 im Osten und der BAB A 92 im Norden mit einem Achsabstand von 1.180 m parallel zur bestehenden Nordbahn. Die landesplanerische Überprüfung hatte sich dabei auf diese nun auch zur Planfeststellung vorgelegte Bahnlage 5 b beschränkt und keine weiteren Planungsvarianten zum Prüfungsgegenstand. Die abschließende landesplanerische Beurteilung vom 21.02.2007 kam zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben bei Berücksichtigung einer Anzahl von Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Hinsichtlich der Einzelheiten des Verfahrens wird auf die landesplanerische Beurteilung vom 21.02.2007 verwiesen.

Die FMG hat die landesplanerische Beurteilung zur Grundlage ihres Antrages auf Planfeststellung gemacht (vgl. Antrag auf Planfeststellung vom 24.08.2007. S. 134 ff.). Die planfestgestellten Unterlagen und dieser Beschluss tragen den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 hinreichend Rechung; die im Planfeststellungsverfahren vorgetragenen Einwendungen gegen die landesplanerische Beurteilung greifen nicht durch und werden daher zurückgewiesen.

Soweit eingewandt wurde, die landesplanerische Beurteilung müsse wegen geänderter Beurteilungsgrundlagen, insbesondere der erfolgten Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ erneut durchgeführt bzw. zumindest ergänzt werden, ist dies zurückzuweisen. Die FMG als Vorhabenträgerin hat für den Antrag auf Planfeststellung vom 24.08.2007 – und im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zuletzt mit der 4. Antragsänderung vom 15.04.2011 – die Planungen für die 3. Start- und Landebahn gegenüber der ursprünglich für das Raumordnungsverfahren vorgelegten Fassung überarbeitet, fortentwickelt und erheblich präzisiert. Zahlreiche der vorgenommenen Umplanungen erfolgten in Umsetzung der landesplanerischen Maßgaben, zum

Teil waren sie auch durch die Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ veranlasst. Es ist sonach festzustellen, dass sich der Umgriff der Projektflächen gegenüber dem im Raumordnungsverfahren vorgelegten Planungsstand weiter verkleinert hat.

Die Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“, in dessen räumlichem Umgriff das Planvorhaben zu einem großen Anteil liegt, konnte aufgrund der zeitlichen Abfolge der verschiedenen Verfahren noch nicht im Rahmen der landesplanerischen Beurteilung Berücksichtigung finden. Die überörtlichen raumbedeutsamen Belange des Naturschutzes haben u. a.. auf der Grundlage der im Raumordnungsverfahren vorgelegten Gutachten der FMG Eingang in die landesplanerische Beurteilung gefunden. Aufgrund des raumordnerischen Prüfungsmaßstabes kann im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens eine detaillierte naturschutzfachliche Betrachtung ebenso wenig geleistet werden wie die Durchführung von Natura 2000 Verträglichkeitsprüfungen (vgl. landesplanerische Beurteilung vom 21.02.2007, S. 43). Es liegt im Wesen des Raumordnungsverfahrens als „Vorverfahren“, dass sich in Vorbereitung der Planungsunterlagen für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren auch die naturschutzfachliche Datenlage konkretisiert und neue fachliche Erkenntnisse zu Tage treten können.

Die Ausweisung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nördliches Erdinger Moos“ hat darüber hinaus auch zu keiner Änderung der – auch für dieses Planfeststellungsverfahren verbindlichen – normativen Vorgaben des LEP, insbesondere des Ziels B V 1.6.3 geführt. Im Gegenteil ist festzustellen, dass auch im Zuge der erst in jüngerer Vergangenheit erfolgten Teilfortschreibung des LEP in Kapitel B V „Ziviler Luftverkehr“ (vgl. Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22. Dezember 2009, GVBl. S. 650) die Ziele B V 1.6.1 und 1.6.3 nicht überarbeitet wurden, obwohl zu diesem Zeitpunkt das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ bereits ausgewiesen war.

Zu den landesplanerischen Maßgaben kann im Übrigen insbesondere festgehalten werden:

3.13.4.1 Verkehr

Die vorhabensbezogenen notwendigen Folgemaßnahmen im Bereich des Straßenbaus wurden in das luftrechtliche Planfeststellungsverfahren mit einbezogen und zur Planfeststellung beantragt. Diese Folgemaßnahmen wurden auch planfestgestellt. Die Planung gewährleistet einen leistungsgerechten Ausbau von Knotenpunkten und belasteten Straßenabschnitten innerhalb des Prognosezeitraumes 2025 und somit die

Funktionalität unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrszuwachses (vgl. C.III.3.17).

Die im Raumordnungsverfahren dargestellte Trassenführung der St 2084 nördlich der 3. Start- und Landebahn (Variante Nord) wurde im Zuge der Detailplanungen in eine Trassenlage zwischen der bestehenden Nordbahn und der geplanten 3. Start- und Landebahn verändert. Mit dieser Variante konnten die Auswirkungen gegenüber der raumgeordneten Trasse erheblich minimiert werden, eine Auflassung der ED 5 zwischen der St 2584 und der St 2084 ist nicht mehr vorgesehen. Zudem weist die mit Antragstellung vorgelegte "Machbarkeitsuntersuchung zur Realisierung der Marzlinger Spange bei Berücksichtigung einer 3. Start und Landebahn", OBERMEYER Planen + Bauen GmbH, 2007 (Ordner 40 der Antragsunterlagen) ausreichend nach, dass der Bau der 3. Start- und Landebahn in der beantragten Form der Realisierung der Marzlinger Spange nicht entgegensteht.

3.13.4.2 Siedlung und Erholung

Gegenüber der zur Raumordnung vorgelegten Planung ist die Fläche innerhalb des Flughafenzauns im Wege der Detailplanung erheblich zurückgenommen worden (vgl. UVS 2-8 in der Umweltverträglichkeitsstudie vom 14.08.2007 von Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG in Ordner 21 der Antragsunterlagen). Eine weitere Reduzierung der Flughafenfläche ist aufgrund der erforderlichen Größe der ILS-Schutzzonen sowie der Sicherheitsabstände zu Flugbetriebsflächen nicht mehr möglich ohne gravierende Betriebsbeschränkungen zu verursachen (vgl. C.III.3.2). Darüber hinaus wurde durch den Verzicht auf den westlichen Perimeter-Rollweg der Eingriff in den regionalen Grünzug "Erdinger Moos/Grüngürtel Flughafen München" weiter minimiert. Das durch das Ausbauvorhaben teilweise unterbrochene Fuß- und Radwegenetz wird durch neu geplante Wegeverbindungen funktionsgleich wieder hergestellt (vgl. C.III.3.16).

3.13.4.3 Land- und Forstwirtschaft, Jagdwesen

Wie in Kapitel C.III.3.9.9.3 dargestellt, wurde die Vorhabensfläche auf das absolut notwendige Maß reduziert. Im Zusammenhang mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung haben die land- und forstwirtschaftlichen Belange Eingang gefunden. Gegenüber der mit Antrag vom 24.08.2007 ursprünglich vorgelegten Planung wurden im Zuge der Überarbeitung des naturschutzfachlichen Kompensations- und Kohärenzkonzepts weitere land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen, wie sie sich nun in der mit diesem Bescheid planfestgestellten Fassung darstellen. Die FMG hat, wie unter C.III.3.9.9.3 ausführlich dargelegt, die Flächen unter Berücksichtigung und

entsprechender Gewichtung der damit verbundenen Folgen für die überörtlichen Belange der Land- und Forstwirtschaft ausgewählt. Die Ausgleichsflächen sind – soweit möglich – auf nicht hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen situiert, weitere Möglichkeiten zur Schonung agrarstrukturell hochwertiger Bereiche bestehen nicht. Soweit Waldinanspruchnahmen nicht vermeidbar sind, werden sie durch Ersatzaufforstungen vollständig ausgeglichen (vgl. C.III.3.8). Der Einengung der Wandermöglichkeiten für Wildtiere zwischen der östlichen Flughafengrenze und der FTO ist durch ausreichend dimensionierte Durchlässe und Gestaltungsmaßnahmen auf den verbleibenden Flächen Rechnung getragen worden.

Das bereits seit Jahren bewährte Bio- und Bodenmonitoringverfahren wird sach- und bedarfsgerecht modifiziert und erweitert, ein Konzept für eine pflanzensoziologische Beweissicherung ist erarbeitet worden. In Zusammenarbeit mit dem TÜV Süd wird zudem ein langfristig angelegtes, medienübergreifendes Umweltmonitoring-Programm durchgeführt, welches auch zur Beweissicherung im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung durch Schadstoffeinträge dient (vgl. C.III.3.7).

3.13.4.4 Natur- und Landschaft

Das planfestgestellte Vorhaben und das Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung tragen den Maßgaben zu den Belangen Natur und Landschaft hinreichend Rechnung. Die vorgelegte Planung beschränkt die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt auf das unvermeidbare Maß. Ökologisch besonders sensible Bereiche wurden soweit wie möglich geschont, die verbleibenden, unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die festgesetzten Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vollständig ausgeglichen oder ersetzt (vgl. C.III.3.9.9). Die planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen zielen konzeptionell auf einen eingriffsnahen Ausgleich. Sie beruhen nicht zuletzt auf der planerischen Fortführung des im Planfeststellungsbeschluss von 1979 festgelegten Zonenkonzeptes (Zone I bis III) zur landschaftlichen Einbindung des Flughafens in die Umgebung (vgl. C.III.3.9.9).

3.13.4.5 Immissionsschutz

Den landesplanerischen Maßgaben zum Immissionsschutz trägt u. a. der Umstand Rechnung, dass nächtlicher Flugbetrieb auf der 3. Start- und Landebahn nur unter engen Ausnahmevoraussetzungen zulässig ist.

Maßgabe A II 5.8 Satz 1 wird u. a.. durch eine geeignete Platzierung der Sender und gemeinsame Nutzung der neuen Flugfeldüberwachungsradaranlage berücksichtigt. Es ist

gewährleistet, dass Sendeanlagen so eingerichtet und betrieben werden, dass vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen und unvermeidbare auf ein Mindestmaß beschränkt werden (vgl. C.III.3.7). Auch die Lichtimmissionen sind im Sinne der Maßgabe A II 5.8 Satz 2 erfasst und auf das notwendige Maß begrenzt worden (vgl. C.III.3.7).

Die Berücksichtigung der Maßgabe A.II.5.4, die die Festlegung der sog. Flugrouten (= Flugverfahren gem. § 27a LuftVO) berührt, ist – da deren Festlegung nicht Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist – nach § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) aufgegeben. In diesem von der Planfeststellung unabhängigen Rechtssetzungsverfahren ist das BAF gehalten, sämtliche abwägungserheblichen Belange – insbesondere Sicherheit und Fluglärmbetroffenheiten – zutreffend zu ermitteln und zu gewichten (vgl. dazu Aufklärungsschreiben des Luftamts vom 10.03.2001 und Antwort des BAF vom 23.03.2011).

3.13.4.6 Wasserwirtschaft, Bodenschutz

Unter Berücksichtigung der in diesem Bescheid festgesetzten Nebenbestimmungen ist gesichert, dass beim Bau und Betrieb des beantragten Vorhabens schädliche Auswirkungen auf ober- und unterirdische Gewässer in der Flughafenumgebung ausgeschlossen sind (vgl. C.III.3.10). Die Auswirkungen der Grundwasserregelung auf die Bereiche außerhalb des Flughafengeländes sind weitestgehend minimiert, bei der Neuanlage von Gewässern wurden die Grundsätze eines naturnahen Wasserbaus – soweit möglich – berücksichtigt (vgl. C.III.3.10). Die Bodenversiegelung ist, soweit es die Anforderungen des Flugbetriebes und des Gewässerschutzes zulassen, auf das Mindestmaß reduziert worden (vgl. C.III.3.11).

3.14 Kommunale Planungshoheit und sonstige kommunale Belange

Das planfestgestellte Vorhaben berücksichtigt auch die kommunalen Belange in angemessener Weise (§ 8 Abs. 1 Satz 2, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG) und verletzt die betroffenen Kommunen nicht in ihrem durch Art. 28 Abs. 2 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV geschützten Kernbereich des Selbstverwaltungsrechts. Nach Abwägung der kommunalen, insbesondere städtebaulichen Belange gelangt das Luftamt zum Ergebnis, dass auch im Einzelfall auftretende Beeinträchtigungen des kommunalen Selbstverwaltungsrechts (Art. 28 Abs. 2 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV) durch das höherrangige öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München gerechtfertigt sind.

Das Luftamt hat bei der Frage der Auslegung des Antrags einschließlich der Pläne nach § 10 Abs. 2 Nr. 1 und 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG seinen Überlegungen zugrunde gelegt, dass vorhabensbedingte Auswirkungen bei den Gemeinden maßgeblich unter den Gesichtspunkten Grundinanspruchnahme, Bauschutzbereich, Fluglärm, Lufthygiene sowie naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen denkbar sind (vgl. dazu auch die Ausführungen zum sog. Auslegungsumgriff der Antragsunterlagen unter C.I.8.3). Die im potentiellen Auswirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Gemeinden wurden am Verfahren beteiligt. Das Luftamt gab den Gemeinden Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben und Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligungen haben nachfolgend genannte Städte, Märkte und Gemeinden von ihrem Beteiligungsrecht Gebrauch gemacht und (überwiegend) eine Einschränkung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV bzw. eine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Belange durch das planfestgestellte Vorhaben geltend gemacht:

- Gemeinde Haimhausen, Gemeinde Hebertshausen, Gemeinde Röhrmoos
  (Landkreis Dachau, Regierungsbezirk Oberbayern)

- Gemeinde Pliening
  (Landkreis Ebersberg, Regierungsbezirk Oberbayern)

- Gemeinde Berglern, Gemeinde Bockhorn, Gemeinde Eitting, Stadt Erding, Gemeinde Finsing, Gemeinde Fraunberg, Gemeinde Hohenpolding, Gemeinde Inning a. Holz, Gemeinde Kirchberg, Gemeinde Langenpreising, Gemeinde Moosinning, Gemeinde Oberding, Gemeinde Steinkirchen, Gemeinde Taufkirchen (Vils), Markt Wartenberg
  (Landkreis Erding, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Gemeinde Allershausen, Gemeinde Eching, Gemeinde Fahrenzhausen, Große Kreisstadt Freising, Gemeinde Haag a. d. Amper, Gemeinde Hallbergmoos, Gemeinde Kranzberg, Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper, Gemeinde Langenbach, Gemeinde Marzling, Stadt Moosburg a. d. Isar, Gemeinde Neufahrn b. Freising
(Landkreis Freising, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Gemeinde Neufraunhofen
(Landkreis Landshut, Regierungsbezirk Niederbayern)

– Gemeinde Aschheim, Gemeinde Ismaning
(Landkreis München, Regierungsbezirk Oberbayern)

Die Gemeinde Baierbach (Landkreis Landshut, Regierungsbezirk Niederbayern) war vom Auslegungsumgriff erfasst, hat jedoch keine Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben.

Zudem liegen dem Luftamt Äußerungen von Gemeinden vor, die nicht vom Auslegungsumgriff erfasst waren:

– Gemeinde Erdweg, Gemeinde Karlsfeld, Markt Markt Indersdorf, Gemeinde Odelzhausen, Gemeinde Petershausen, Gemeinde Weichs
(Landkreis Dachau, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Stadt Dorfen, Gemeinde Walpertskirchen, Gemeinde Wörth
(Landkreis Erding, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Gemeinde Attenkirchen, Markt Au i. d. Hallertau, Gemeinde Wolfersdorf, Gemeinde Zolling
(Landkreis Freising, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Gemeinde Gröbenzell, Gemeinde Olching
(Landkreis Fürstenfeldbruck, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Gemeinde Bruckberg, Gemeinde Buch a. Erlbach
(Landkreis Landshut, Regierungsbezirk Niederbayern)

– Stadt Garching b. München, Gemeinde Oberschleißheim, Stadt Unterschleißheim
(Landkreis München, Regierungsbezirk Oberbayern)

– Landeshauptstadt München
(Regierungsbezirk Oberbayern)

Des Weiteren haben sich auch andere kommunale Gebietskörperschaften, insbesondere die Landkreise Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, München und Landshut sowie der Bezirk Oberbayern, in Form von Einwendungen und Stellungnahmen geäußert.

Das Luftamt hat den zugrunde liegenden Sachverhalt, der auf den von den kommunalen Gebietskörperschaften erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen basiert und die vorgelegten Planungen, auch soweit sie Entwürfe, die Aufstellung oder Realisierbarkeit konkreter Bauleitpläne betreffen, eingehend geprüft. Aufgrund der in den Äußerungen geltend gemachten Belange und des unterschiedlichen Ausmaßes der Beeinträchtigung der sich im Umfeld des Verkehrsflughafens München befindenden Gemeinden hat das Luftamt zunächst eingriffsbezogen untersucht, ob durch die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens bestehende bzw. hinreichend verfestigte eigene Planungen der Gemeinden nachhaltig gestört bzw. unmöglich gemacht werden. Darüber hinaus wurde vom Luftamt beleuchtet, ob wegen der Großräumigkeit des Vorhabens wesentliche Teile von Gemeindegebieten einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung entzogen werden, durch das Vorhaben die Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen beeinträchtigt wird und schließlich, ob sonstige kommunale Belange künftig erheblich berührt werden.

3.14.1 Nachhaltige Störung bestehender bzw. hinreichend verfestigter Planungen

Das Luftamt hat die in den Einwendungen vorgetragenen und zum Zeitpunkt der Planfeststellung bestehenden bzw. hinreichend verfestigten gemeindeeigenen Planungen geprüft. Es wurde dabei insbesondere betrachtet, ob Planungen der Gemeinden durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme, Bauhöhenbeschränkungen, Fluglärm und bzw. oder Luftschadstoffbelastungen nachhaltig gestört werden können.

Eine nachhaltige Störung einer kommunalen Planung liegt ggf. dann vor, wenn die mit den Festsetzungen der Bauleitplanung verfolgten Ziele der städtebaulichen Ordnung nicht mehr verwirklicht werden können oder das planfestgestellte Vorhaben einen Anpassungsbedarf für die Bauleitplanung auslöst.

3.14.1.1 Nachhaltige Störung durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme

Die Planfeststellung des Vorhabens und dessen naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen führen zu einer Überplanung von Flächen innerhalb der Gemeindegebiete der Großen Kreisstadt Freising (Gemarkungen Attaching, Freising, Hohenbachern, Pulling, Sünzhausen), der Gemeinde Hallbergmoos (Gemarkungen

Hallbergmoos, Goldach), der Gemeinde Marzling (Gemarkung Marzling) und der Gemeinde Neufahrn b. Freising (Gemarkung Giggenhausen) im Landkreis Freising sowie der Gemeinden Berglern, Eitting, Langenpreising, Moosinning und Oberding (Gemarkungen Notzing, Oberding) im Landkreis Erding (vgl. Plan GR-UE08, Flächenbilanz nach Landkreisen und Gemeinden in Ordner „Landschaftspflegerischer Begleitplan, Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen“ vom 15.04.2011 der FMG, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 30.04.2011).

Während die Prüfung der allgemeinen Inanspruchnahme von Gemeindegebietsflächen im Hinblick auf die Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen bei C.III.3.14.2.1 stattfindet, beschränkt sich der Prüfungsumfang hier auf die Überplanung bzw. Überdeckung konkreter Bauleitpläne durch das planfestgestellte Vorhaben einschließlich seiner naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen.

Soweit gemeindliches Grundeigentum betroffen ist, wird auf die Ausführungen unter C.III.3.14.4.1 verwiesen.

Zusammenfassend wird – soweit in den Einwendungen vorgetragen – alleine der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ der Großen Kreisstadt Freising aufgrund einer unmittelbaren Inanspruchnahme durch das geplante Vorhaben bzw. dessen naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen nachhaltig gestört. Dadurch wird aber nicht das kommunale Recht auf Selbstverwaltung nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV verletzt. Nach Abwägung der Belange treten die Interessen der Großen Kreisstadt Freising am Erhalt des Bebauungsplans hinter den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen zurück. Die Bedeutung der nachhaltigen Störung des Bebauungsplans ist für die weitere Entwicklung der Gemeinde nach Auffassung des Luftamtes von nicht so hohem Gewicht wie das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München.

3.14.1.1.1 Äußerungen von Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Anhand des Vortrags der Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs ist eine nachhaltige Störung von Bauleitplänen, die zu einer Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV führt, nicht erkennbar.

Gemeinde Berglern

Die Gemeinde Berglern rügt in ihrer Einwendung, dass große Teile der Berglerner Flur wegen der erheblichen Flächeninanspruchnahme des Vorhabens verloren gingen und entwertet würden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, [im Vössing-System] erfasst als Nr. 000046, S. 21).

Außer diesem Einwand hinsichtlich des allgemeinen Flächenbedarfs des planfestgestellten Vorhabens hat die Gemeinde Berglern dem Luftamt jedoch keine Bauleitpläne genannt oder vorgelegt, die durch den Ausbau des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn konkret beeinträchtigt sein könnten. Eine Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie ist insoweit nicht ersichtlich.

Gemeinde Eitting

Die Gemeinde Eitting wendet ein, durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme in ihrem kommunalen Selbstverwaltungsrecht beeinträchtigt zu werden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 19, 120 f.).

Ebenso wie die Gemeinde Berglern trägt die Gemeinde Eitting jedoch keine (konkrete) nachhaltige Störung ihrer Bauleitplanung vor, sondern wendet sich lediglich allgemein gegen den Flächenbedarf des planfestgestellten Vorhabens. Potentiell betroffene Bauleitpläne wurden dem Luftamt weder genannt noch vorgelegt.

Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising hat in ihrem Einwendungsschreiben u. a. eine unmittelbare Inanspruchnahme von Bauleitplänen durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens München geltend gemacht. Teile des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ würden vom planfestgestellten Vorhaben mit einer Fläche von ca. 100 ha überdeckt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 32).

Bei der Planung „Landschaftsentwicklung Freising-Süd/Hallbergmoos Nord“ mit insgesamt rund 990 ha handelt es sich um zwei Bebauungspläne, nämlich um den Bebauungsplan Nr. 88 der Großen Kreisstadt Freising und um den Bebauungsplan Nr. 19 der Gemeinde Hallbergmoos. Ungefähr 600 ha liegen dabei im südlichen Teil des Freisinger Stadtgebiets; die restlichen 390 ha entfallen auf den Norden der Gemeinde Hallbergmoos.

Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ der Großen Kreisstadt Freising, der am 16.11.1999 in Kraft getreten ist, enthält u. a. Festsetzungen für Flächen für die Landwirtschaft, Wald, Grünland, Wasserflächen, öffentliche Verkehrsflächen, Bahnanlagen, Bauflächen für eine Versorgungsanlage, bauliche Anlagen mit land- und forstwirtschaftlichem Bezug sowie Abgrabungen/Aufschüttungen und Einfriedungen. Entgegen der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising kommt es jedoch nicht zu einer direkten Überplanung von ca. 100 ha des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“.

Eine Beeinträchtigung, welche die Große Kreisstadt Freising hier allerdings nicht vorträgt, ergibt sich bei diesem Bebauungsplan jedoch durch für das Vorhaben benötigte Folgemaßnahmen, konkret in Form von Geländeaufschüttungen bzw. durch die Verlegung der Staatsstraße St 2084 (vgl. Plan Ü-02 in Ordner 1 der Antragsunterlagen; Plan GR-UE08, Flächenbilanz nach Landkreisen und Gemeinden in Ordner „Landschaftspflegerischer Begleitplan, Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen“ vom 15.04.2011 der FMG, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 30.04.2011). Die Aufschüttungen erfolgen (teilweise) an solchen Stellen, die der Bebauungsplan derzeit als Fläche für die Landwirtschaft bzw. Wald festsetzt (vgl. Anlagen J-303, J-305 und J-306 in Ordner 10 der Antragsunterlagen; Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, Festsetzungen A.2, A.3). Aufschüttungen sind nach der Festsetzung A.10 des Bebauungsplans innerhalb der als Wald und Fläche für die Landwirtschaft festgesetzten Flächen unzulässig. Dieser Widerspruch mit den Festsetzungen des Bebauungsplans bedingt zwar u. U. eine nachträgliche Änderung dieses Bebauungsplans, führt aber nicht zu einer Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie, da für das Vorhaben überörtliche Interessen von höherem Gewicht sprechen. § 38 BauGB regelt für den Kollisionsfall zwischen überörtlicher Fachplanung und kommunaler Bauleitplanung, dass im Rahmen der fachplanerischen Abwägung die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen der §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind, wenn die Gemeinde beteiligt wird (§ 38 Satz 1 HS. 1 BauGB) und die städtebaulichen Belange im Rahmen der fachplanerischen Abwägung berücksichtigt worden sind (§ 38 Satz 1 HS. 2 BauGB). Der planfestgestellte Ausbau des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn ist ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung. Die Große Kreisstadt Freising wurde am Verfahren beteiligt; des Weiteren hat das Luftamt in der fachplanerischen Abwägung die Belange der Großen Kreisstadt Freising in angemessener Weise berücksichtigt. Die Ziele und das Planungskonzept des Bebauungsplans können auch bei Realisierung des Vorhabens weiterhin erreicht werden. Das Planungskonzept sieht die Sicherung eines großflächigen Freiraums, den Schutz naturnaher

Landschaftsteile, die Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der Eigenart des Landschaftsbildes sowie die Verhinderung von Bodenerosion vor (vgl. Begründung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, S. 12 f.). Durch die Aufschüttungen wird optischer Schutz und Abgrenzung zwischen dem Verkehrsflughafen München und angrenzenden Baugebieten gewährleistet und optimiert. Zusätzlich wird dadurch Flug- und Bodenlärm abgehalten. Auch die Verlegung der Staatsstraße St 2084 berührt lediglich einen kleineren Teil im östlichen Bereich des Bebauungsplans. Es besteht nicht die Gefahr einer Zerschneidung, die sämtliche Planungen im gesamten Gebiet unmöglich machen würde. Die Aufschüttungen und die Verlegung der Staatsstraße betreffen einen – gemessen an der Gesamtfläche des Bebauungsplans – verhältnismäßig geringen Bereich und werden nur partiell am äußeren Rand des Bebauungsplans – und nicht mitten im Planbereich –, nahe dem angrenzenden Flughafenzaun, vorgenommen. Möglicherweise entstehende Planungskosten (vgl. Anlage J-303 in Ordner 10 der Antragsunterlagen) bei Anpassung des Bebauungsplans hat die FMG zu erstatten (§ 37 Abs. 3 Satz 2, § 38 Satz 3 BauGB).

Im Zusammenhang mit den Aufschüttungen wendet die Große Kreisstadt Freising eine fehlende Regelung im Hinblick auf die Unterhaltspflicht der Brückenbauwerke und des Ludwigskanals ein (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 40). Die Unterhaltspflicht in Bezug auf dieses Bauwerk trifft die FMG (lfd. Nr. 37 in Anlage J-303 in Ordner 10 der Antragsunterlagen), hinsichtlich des Ludwigskanals – wie bisher – die Große Kreisstadt Freising.

Entgegen der Ansicht der Kommune steht den geplanten Aufschüttungen auch kein schützenswertes Interesse an einer möglichen Freihaltung einer Fläche für eine südliche Umfahrung von Attaching entgegen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 40). Die genannte südliche Umfahrung von Attaching ist eine interne und informelle städtische Planung, die weder im Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ festgesetzt noch im (von der Großen Kreisstadt Freising im Erörterungstermin vom 15.12.2008 übergebenen) Flächennutzungsplan dargestellt ist. Für eine südliche Umfahrung von Attaching besteht nach Auffassung der Großen Kreisstadt Freising derzeit kein Handlungsbedarf (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 40). Der konkrete Straßenverlauf wurde dem Luftamt nicht mitgeteilt. Da die Planung noch nicht hinreichend konkretisiert und verfestigt ist, hat sie auf das zeitlich prioritäre Ausbauvorhaben der FMG Rücksicht zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, juris RdNr. 25 f.; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 8 f.). Das Interesse an der Freihaltung der

vorgenannten Flächen wird mithin im Rahmen der Abwägung überwunden, falls nicht ohnehin die Planung weiterhin verfolgt werden kann.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ liegen zudem Flächen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen (vgl. Plan GR-UE08, Flächenbilanz nach Landkreisen und Gemeinden in Ordner „Landschaftspflegerischer Begleitplan, Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen“ vom 15.04.2011 der FMG, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 30.04.2011). Eine konkrete nachhaltige Störung, die zu einer Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie führte, ist jedoch im Hinblick auf die Inanspruchnahme einzelner Grundstücke als naturschutzrechtliche Kompensationsflächen aufgrund des oben beschriebenen Planungskonzepts und der Zielverfolgung des Bebauungsplans nicht ersichtlich (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 28.01.2011, S. 2 f.; Schreiben der FMG vom 23.02.2011, S. 2).

Soweit die Große Kreisstadt Freising darüber hinaus befürchtet, dass die geplante Umgestaltung des Pförreraugrabens (Antrag Nr. A.IX.7.1 in Ordner 1) den Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ beeinträchtige (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 28.01.2011, S. 4 f.), wird auf C.III.3.10 Bezug genommen.

Ebenso ist durch den Planfeststellungsbeschluss kein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie zu gewärtigen, indem Teilflächen des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ überdeckt werden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 174, Anlage 2, S. 5). Das Luftamt ist nicht Verordnungsgeber des Europäischen Vogelschutzgebiets; ein substantieller Eingriff liegt damit durch den Planfeststellungsbeschluss nicht vor. Ferner wird aus dem Vortrag der Großen Kreisstadt Freising nicht ersichtlich, inwieweit durch eine teilweise Überdeckung des Bebauungsplans mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ eine rechtlich relevante Beeinträchtigung vorliegen könnte. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Planungskonzept des Bebauungsplans, einen großflächigen Freiraum zu sichern, naturnahe Landschaftsteile zu schützen, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und Eigenart des Landschaftsbildes zu verbessern und zu entwickeln sowie Bodenerosion zu verhindern; ein konkreter Planungskonflikt ist

nämlich weder vorgetragen noch sonst ablesbar (vgl. Begründung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, S. 12 f.).

Das planfestgestellte Vorhaben verursacht keine nachhaltige Störung des Bebauungsplans Nr. 105 „Landschaftspflege südlich der A 92 und nördlich der Flughafengrenze“ durch eine unmittelbare Flächeninanspruchnahme (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 32 f.).

Der Bebauungsplan Nr. 105 „Landschaftspflege südlich der A 92 und nördlich der Flughafengrenze“ der Großen Kreisstadt Freising schließt an den gleichnamigen Bebauungsplan Nr. 15 „Landschaftspflege südlich der A 92 und nördlich der Flughafengrenze“ der Gemeinde Marzling an und ist am 08.08.2000 in Kraft getreten. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 105 werden keine Straßen, insbesondere nicht die Staatsstraße St 2084, verlegt. Eine unmittelbare Inanspruchnahme ist in diesem Areal der Großen Kreisstadt Freising nicht geplant; der Bebauungsplan bleibt insoweit durch die Planfeststellung der 3. Start- und Landebahn unberührt.

Ebenso werden Ausgleichsflächen im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ durch das Ausbauvorhaben weder berührt noch in sonstiger relevanter Weise entwertet. Entgegen der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising wird der Radweg vom Kammermüllerhof über das Briefzentrum Freising entlang des Ludwigskanals und des Flughafenzauns zur Verbindungsstraße Freising nicht vom Vorhaben beeinträchtigt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 32).

Das Luftamt konnte daher eine nachhaltige Störung eines in den Einwendungen gerügten Bebauungsplans der Großen Kreisstadt Freising durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme des planfestgestellten Vorhabens oder durch naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen nur beim Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ feststellen. Diese nachhaltige Störung führt aber nicht zu einer Verletzung der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie.

Gemeinde Marzling

Die Gemeinde Marzling legt in ihrer Einwendung keine nachhaltige Störung ihrer Bauleitpläne durch das planfestgestellte Vorhaben, sondern durch die Ausweisung des Vorranggebiets für Flughafenentwicklungsflächen nach der Zielbestimmung B V 1.6.3 des LEP Bayern dar (vgl. Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 32 ff.).

Ein Bezug zum planfestgestellten Vorhaben kann insoweit nicht hergestellt werden. Da die Rechtmäßigkeit bzw. Wirksamkeit der zielförmigen Festlegung des Vorranggebiets für Flughafenentwicklungsflächen in B V 1.6.3 des LEP bereits vom BayVGH in Entscheidungen zu Normenkontrollanträgen entschieden wurde (vgl. BayVGH, Urteil vom 25.04.2006, Az. 8 N 05.542, juris; BayVGH, Urteil vom 17.11.2004, Az. 20 N 04.217, juris), ist eine Verletzung der von der Gemeinde Marzling vorgetragenen Bauleitpläne auch nicht (mittelbar) gegeben.

Gemeinde Oberding

Die Gemeinde Oberding weist in ihrer Einwendung auf eine erhebliche Inanspruchnahme des Gemeindegebiets durch das Ausbauvorhaben hin (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 20 f.).

Beeinträchtigte Bebauungspläne wurden jedoch weder konkret benannt noch dem Luftamt vorgelegt. Der Vortrag der Gemeinde Oberding wurde daher unter dem Aspekt des allgemeinen Flächenbedarfs des Vorhabens und der Möglichkeit künftiger gemeindeeigener Planungen gewürdigt.

Weitere Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Bockhorn, Eching, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg, welche innerhalb des Auslegungsumgriffs liegen, machen in den Einwendungen und Stellungnahmen keine Angaben zu einer unmittelbaren Flächeninanspruchnahme ihrer Bauleitpläne.

3.14.1.1.2 Äußerungen von Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Die Gemeinden, die sich außerhalb des Auslegungsumgriffs befinden und sich im Verfahren geäußert haben – das betrifft die Gemeinden Attenkirchen, Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, die Märkte Au i. d. Hallertau, Markt Indersdorf, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen, Weichs,

Wolfersdorf, Wörth, Zolling –, tragen keine Einwendungen und Stellungnahmen hinsichtlich einer unmittelbaren Flächeninanspruchnahme vor.

3.14.1.2 Nachhaltige Störung durch die Erweiterung des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen

Die Festlegung des Ausbauplans nach § 12 Abs. 1 LuftVG im Zuge der späteren Genehmigungsanpassung nach § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG und die damit von Gesetzes wegen (§ 12 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG) verbundene Erweiterung des Bauschutzbereichs nach § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG sowie die zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs erforderlichen Hindernisbegrenzungsmaßnahmen führen zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanungen der Gemeinden.

Hinsichtlich einer Beeinträchtigung des (kommunalen) Grundeigentums wird auf die Ausführungen unter C.III.3.14.4.2.1 verwiesen.

3.14.1.2.1 Betroffenheiten durch die Erweiterung des Bauschutzbereichs

Das Luftamt hat geprüft, inwieweit die künftige Erweiterung des Bauschutzbereichs in die kommunale Planungshoheit der Gemeinden eingreifen könnte und ob Anhaltspunkte dafür bestehen, dass deswegen die Zustimmung der Luftfahrtbehörde bei Ausnutzung der Bauhöhenfestsetzungen in Bauleitplänen versagt werden müsste. Die FMG hat den künftig festzusetzenden Bauschutzbereich deklaratorisch in dem (aktualisierten) Übersichtsplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO Bauschutzbereich Gesamt, LU 1291 und dem Übersichtsplan Bauschutzbereich 3. S/L-Bahn Altbestand gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO, LU 1292 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen, dargestellt (vgl. hierzu auch die Ausführungen unter C.III.3.20 und C.III.3.2).

(Teil-) Gebiete der Gemeinden Berglern, Eitting, Fraunberg, der Großen Kreisstadt Freising, der Gemeinden Kranzberg, Langenpreising, Marzling, Oberding und des Marktes Wartenberg unterliegen teilweise erstmals bzw. in größerem Umfang als bisher der Beschränkung der Baufreiheit durch den zu erwartenden erweiterten Bauschutzbereich. Bei der Erteilung einer Baugenehmigung ist gemäß § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG für die Gemeinden im Bauschutzbereich die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich.

§ 12 Abs. 2 Satz 1 LuftVG bestimmt, dass eine Baugenehmigung für die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt sowie auf den Start- und Landeflächen und den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden genehmigt werden darf. Vor allem das Gebiet des Ortsteils Attaching der

Großen Kreisstadt Freising wird durch die Festlegungen des Bauschutzbereichs nach § 12 Abs. 2 Satz 1 LuftVG erstmals in besonderer Weise vom Umgriff des Bauschutzbereichs berührt (vgl. Übersichtsplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO Bauschutzbereich Gesamt, LU 1291 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Unmittelbare Wirkungen für die Bauleitplanungen folgen daraus jedoch nicht.

Nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 LuftVG bedürfen Bauwerke der Zustimmung der Luftfahrtbehörde außerhalb der Anflugsektoren im Umkreis von 4 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt ab einer Höhe von 25 m (§ 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1a LuftVG) und im Umkreis von 4 bis 6 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt ab einer Höhe von 45 bis 100 m ansteigend (§ 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1b LuftVG), jeweils bezogen auf den Flughafenbezugspunkt. Die Kommunen sind jedoch in diesem Zusammenhang weder erstmalig noch in größerem Umfang als zuvor betroffen, da der Flughafenbezugspunkt unverändert bleibt (vgl. Übersichtsplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO Bauschutzbereich Gesamt, LU 1291 und Übersichtsplan Bauschutzbereich 3. S/L-Bahn Altbestand gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO, LU 1292 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Darüber hinaus ergäben sich keine unmittelbaren Wirkungen für die Bauleitplanung.

Bauwerke bedürfen daneben der Zustimmung der Luftfahrtbehörden nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 LuftVG, wenn sie innerhalb der Anflugsektoren von dem Ende der Sicherheitsflächen bis zu einem Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 km Halbmesser die Verbindungslinie, die von 0 bis 100 m Höhe ansteigt (§ 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2a LuftVG), und im Umkreis um den Startbahnbezugspunkt von 10 bis 15 km Halbmesser die Höhe von 100 m (§ 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2b LuftVG) überschreiten. Das Gebiet der Gemeinden Eitting, Fraunberg, der Großen Kreisstadt Freising, der Gemeinden Kranzberg, Langenpreising und des Marktes Wartenberg wird durch den Bauschutzbereich nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 LuftVG teilweise erstmalig bzw. stärker als bisher berührt (vgl. Übersichtsplan gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO Bauschutzbereich Gesamt, LU 1291 und Übersichtsplan Bauschutzbereich 3. S/L-Bahn Altbestand gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO, LU 1292 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Unmittelbare Wirkungen für die Bauleitplanung folgen daraus allerdings nicht.

Mit den Regelungen des § 12 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVG ist keine konkrete und absolute Beschränkung der Bauhöhe verbunden. Vielmehr wird damit lediglich ein formeller Zustimmungsvorbehalt der Luftfahrtbehörden normiert. Die Entscheidung, ob ein Gebäude errichtet werden darf, wird in das Baugenehmigungsverfahren verlagert. Die Durchstoßung des Bauschutzbereichs ist also nicht ipso iure unzulässig, sondern unterliegt einem im Einzelfall zu entscheidenden Zustimmungsvorbehalt. Sind keinerlei nachteilige

Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs erkennbar, sind Durchstoßungen des Bauschutzbereichs grundsätzlich zulassungsfähig (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 1248 f.).

Im Übrigen sind Nutzungseinschränkungen, die aus diesen Baubeschränkungen resultieren, als gering einzustufen. Sie treten jedenfalls hinter das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurück. Vor dem Hintergrund der rechtlichen Einordnung der Maßnahmen zum Erhalt der Hindernisfreiheit nach §§ 12 ff. LuftVG als abstrakt-generelle Inhalts- und Schrankenbestimmungen der Eigentumsfreiheit liegt keine Rechtsbeeinträchtigung vor, wenn eine bauplanungsrechtlich zulässige Bebauung aufgrund dieser Vorschriften nicht vollständig ausgeschöpft werden kann (zum Grundeigentum ausführlich C.III.3.14.4.2.1 und C.III.3.20).

Eine Richtschnur für die Zustimmung der Luftfahrtbehörden und somit auch ein Anhaltspunkt für mögliche Beeinträchtigungen der kommunalen Planungshoheit sind die Sicherheitsanforderungen gemäß den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, jetzt: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vom 02.11.2001 (NfL I 328/01). Die Ausgestaltung der Hindernisbegrenzungsflächen und die Anforderungen an die Hindernisfreiheit ergeben sich aus Nr. 2 und 3 dieser Richtlinien. Die An- und Abflugfläche steigt danach mit einer Neigung von 1:50. Durch die Festsetzung freizuhaltender Flächen werden in diesen Richtlinien die zulässigen Bauhöhen begrenzt.

Die FMG hat in dem (aktualisierten) Übersichtslageplan Hindernisbegrenzungsflächen LU 1280 und Lageplan mit Darstellungen der Hindernisse gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6b, 7b LuftVZO, LU 1300, Ordner 47.1 der Antragsunterlagen, sämtliche Durchstoßungen der Hindernisfreiflächen ermittelt. Das Luftamt hat sich von der Richtigkeit und der Vollständigkeit der Darstellungen überzeugt.

Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising rügt in ihrer Einwendung Beeinträchtigungen der Bauleitplanung für die im Ortsteil Attaching gelegenen städtischen Grundstücke, insbesondere durch Luftfahrthindernisse auf dem Grundstück Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching („Villa Kunterbunt“) und den Grundstücken Fl.Nr. 198, 199, 604 der Gemarkung Attaching (Sportgelände), vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 33 ff., Anlage 1.

Konkrete, potentiell vom künftigen Bauschutzbereich betroffene Bauleitpläne wurden von der Großen Kreisstadt Freising insoweit nicht benannt. Das Luftamt kommt aufgrund seiner Ermittlungen zum Ergebnis, dass bei Anwendung der Hindernisrichtlinien die Bauleitplanung des Ortsteils Attaching durch das planfestgestellte Vorhaben nicht nachhaltig gestört wird. Die Bebauungspläne „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“, „Gewerbegebiet Attaching Nord“, Nr. 58 „Raiffeisenstraße südlich (Attaching)“, Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, Nr. 88a „Briefzentrum Freising“, Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/Raiffeisenstraße“, Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ und Nr. 131 „Südliche Raiffeisenstraße/Staatsstraße St 2084“, die im Rahmen der Einwendung hinsichtlich der Fluglärmbeeinträchtigung vorgelegt wurden, hier aber gleichwohl relevant sein könnten, sind entweder bereits vollzogen oder liegen zum Teil im Altbestand des Bauschutzbereichs oder enthalten keine Festsetzungen bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung, die mit den zulässigen Bauhöhen der Hindernisrichtlinien kollidieren.

Alleine Bebauungsplan Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“, der am 28.09.1999 in Kraft getreten ist und hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung ein Mischgebiet festsetzt, würde bei Realisierung baulicher Anlagen mit der maximal zulässigen Bauhöhe nach § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO teilweise den künftig erweiterten Bauschutzbereich durchstoßen. Da jedoch nicht zugleich die seitlichen Hindernisfreiflächen durchdrungen werden, ist von der Luftfahrtbehörde eine Erteilung der Zustimmung im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ bei Überschreiten der Bauhöhen nach § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.

Zahlreiche Bauwerke und Masten in Attaching durchdringen den Bauschutzbereich (vgl. Lageplan mit Darstellungen der Hindernisse gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6b, 7b LuftVZO, LU 1300 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Gleichwohl sind die Durchstoßungen von Bauwerken und Masten in Attaching ganz überwiegend nicht als Luftfahrthindernisse zu betrachten, weil sie die Hindernisfreiflächen nicht tangieren (siehe auch C.III.3.14.4.2.1). Die Funktion der jeweiligen Bauleitpläne wird daher durch mögliche, im Einzelfall auftretende Bauhöhenbeschränkungen nicht schwerwiegend beeinträchtigt.

Die Bauleitpläne der Großen Kreisstadt Freising werden somit nicht nachhaltig gestört und die kommunale Planungshoheit durch die Erweiterung des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen nicht in relevanter Weise beeinträchtigt.

Weitere Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Die Gemeinde Kirchberg richtet sich in ihrem Einwendungsschreiben gegen die Ausweitung des Anflugbereichs, die zu einer Betroffenheit der Hauptsiedlungsorte Baustarring, Itzling, Kirchberg, Kirchberg-Einfeld, Ziegelberg, Halberstätt und Schröding führe (vgl. Schreiben der Gemeinde vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 21). Auch wenn man davon ausgeht, dass dieser Äußerung hinreichend deutlich zu entnehmen ist, dass die Gemeinde Kirchberg damit auch eigene Belange angesprochen hat, nämlich eine nachhaltige Störung durch die Erweiterung des künftigen Bauschutzbereichs oder durch die Hindernisbegrenzungsmaßnahmen, scheidet jedoch eine Beeinträchtigung aus, da die genannten Ortslagen aufgrund ihrer Belegenheit nicht in den Bereich der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs oder der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen fallen.

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg haben in ihren Einwendungen keine konkrete Betroffenheit ihrer Bauleitplanung durch Bauhöhenbeschränkungen oder die Erweiterung des Bauschutzbereichs dargelegt.

Teilweise wird die Thematik des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen lediglich im Zusammenhang mit Kritik an der fachplanerischen Alternativenprüfung angesprochen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 57; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 55; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 48; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 58; Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 58; Schreiben der Gemeinde Finsing, erfasst als Nr. 000017, S. 54; Schreiben der Gemeinde Fraunberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000076, S. 52; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 53; Schreiben der Gemeinde Haimhausen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000034, S. 53; Schreiben der Gemeinde Hohenpolding vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000085, S. 50; Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 51; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 51; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 56; Schreiben der Gemeinde

Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 50; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 68; Schreiben der Stadt Moosburg a. d. Isar vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000029, S. 54; Schreiben der Gemeinde Moosinning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000072, S. 54; Schreiben der Gemeinde Neufahrn b. Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000078, S. 54; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 56; Schreiben der Gemeinde Pliening vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000033, S. 58; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Röhrmoos vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000038, S. 50; Schreiben der Gemeinde Steinkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000088, S. 51; Schreiben des Markts Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 52). Sofern die Gemeinden damit lediglich öffentliche Belange rügen – ohne einen Bezug zu einer eigenen Rechtsverletzung herzustellen und substantiiert darzulegen – und bzw. oder soweit die Gemeinden nicht im Bereich der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs oder der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen liegen, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Im Übrigen führen – wie bereits dargestellt – die Festlegung des Ausbauplans nach § 12 Abs. 1 LuftVG im Zuge der späteren Genehmigungsanpassung nach § 6 LuftVG und die damit zwangsläufig verbundene Erweiterung des Bauschutzbereichs nach § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG sowie die zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs erforderlichen Hindernisbegrenzungsmaßnahmen zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanung der Gemeinden.

Weitere Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs liegen nicht im Bereich der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen. Soweit von diesen Gemeinden Einwendungen im Hinblick auf diese Gesichtspunkte vorliegen, werden diese zurückgewiesen, da eine Rechtsverletzung insoweit ausgeschlossen werden kann.

3.14.1.2.2 Betroffenheiten durch Hindernisbegrenzungsmaßnahmen

Wie bereits dargelegt, sind die Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (jetzt: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) vom 02.11.2001 (NfL I 328/01) für die Beurteilung der Hindernisfreiheit maßstäblich. Hindernisbegrenzungsflächen und Hindernisfreiheit richten sich nach Nr. 2 und 3 der Richtlinien (vgl. eingehend unter C.III.3.20 und C.III.3.2).

Hindernisfreiflächen werden nicht von Bauwerken, sondern ausschließlich von Baumgruppen bzw. Einzelbäumen oder Masten durchstoßen. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat dazu mit Schreiben vom 03.08.2010 gutachtlich eine Stellungnahme gem. § 31 Abs. 3 LuftVG abgegeben, welche die bestehenden Durchdringungen der Hindernisfreiflächen bewertet. Eine Abtragung oder Beseitigung von Luftfahrthindernissen ist dann erforderlich, wenn Sicherungsmaßnahmen wie Warnbeleuchtungen oder Anstriche die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs nicht ausreichend gewährleisten können. Auch das Luftamt ist davon überzeugt, dass sich in solchen Fällen eine Abtragung oder Beseitigung als unvermeidbar darstellt. Eigentümer und sonstige Berechtigte sind verpflichtet, die Abtragung oder Beseitigung von Luftfahrthindernissen nach § 16 Abs. 1 LuftVG zu dulden. Neben Wipfelköpfungen ist danach auch das Fällen von Bäumen möglich, falls ansonsten die Hindernisfreiflächen nicht nachhaltig vor Durchdringungen zum Nachteil der Luftverkehrssicherheit freigehalten werden können (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Februar 1997, § 16 RdNr. 4). Anlässlich des Aufklärungsschreibens des Luftamtes vom 10.06.2009 hat die FMG eine tabellarische Übersicht zum Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen gemacht und aufgelistet, bei welchen Luftfahrthindernissen eine Wipfelköpfung ausreichend ist und welche Bäume/Baumgruppen zur nachhaltigen Sicherung der Hindernisfreiflächen beseitigt werden müssen (vgl. Anlage 2 im „Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung“ vom 22.09.2009 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen).

Abwägungsrelevante Beeinträchtigungen der kommunalen Planungshoheit liegen bei diesem Sachverhalt nicht vor. Die Nutzung der betroffenen Grundstücke wird – im Gegensatz zur möglichen Enteignung von Grundstücken nach § 28 LuftVG – nicht wesentlich eingeschränkt; eine Duldungspflicht nach § 16 Abs. 1 LuftVG beinhaltet eine geringere Eingriffsintensität. Die hier notwendigen Abtragungen oder Beseitigungen schließen nicht jegliche weitere Nutzung der Grundstücke aus. Deswegen ist ein Erwerb oder eine dingliche Belastung dieser Grundstücke zugunsten der FMG nicht erforderlich, da die Grundstücke nicht völlig entwertet werden. Ein Entzug des Eigentumsvollrechts träte nur bei völliger Entwertung des Grundstücks ein. Davon nicht erfasste Fälle sind zur flugbetrieblichen Sicherheit unabdingbar und zu dulden. Vermögensnachteile, die dem Eigentümer oder anderen Berechtigten aus einer solchen Maßnahme entstehen, werden grundsätzlich nach § 19 LuftVG entschädigt (siehe auch C.III.3.14.4.2.1.2).

Vor diesem Hintergrund kommt das Luftamt nach seinen Ermittlungen zum Ergebnis, dass kein in den Einwendungen vorgetragener Bauleitplan mit den Vorgaben dieser Richtlinien unvereinbar sein kann. Eine nachhaltige Störung der Bauleitplanung kann damit ausgeschlossen werden.

3.14.1.3 Nachhaltige Störungen durch Lärmbelastungen

Die für den Betrieb des Verkehrsflughafens München im Jahr 2025 prognostizierten Lärmbelastungen führen zum Teil zu einer Beeinträchtigung, jedoch zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanung der umliegenden Städte, Märkte und Gemeinden. Im Übrigen sind nach Überzeugung des Luftamtes die für den Ausbau des Flughafens sprechenden Belange von einem solchen Gewicht, dass demgegenüber die durch das planfestgestellte Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen durch Lärmbelastungen auf die Bauleitpläne hinzunehmen sind.

Die von den Gemeinden vorgetragenen bestehenden Bebauungspläne und die daraus resultierenden Baurechte (§ 30 BauGB) bleiben durch den Planfeststellungsbeschluss unberührt. Befürchtungen, durch die Zunahme der Lärmbelastung könnten Bebauungspläne – falls diese nicht bereits vollzogen sind – nicht mehr umgesetzt bzw. funktionslos werden, sind unbegründet.

3.14.1.3.1 Prüfungsmaßstab

Gemeinden in der Umgebung des Verkehrsflughafens München rügen die Zunahme der Lärmbelastung und tragen vor, dass sich die mit dem Vorhaben verbundene Lärmbeeinträchtigung nachteilig auf die bestehende (rechtswirksame) und geplante Bauleitplanung auswirke.

Das Luftamt hat geprüft, ob durch die Lärmzunahme eine nachhaltige Störung der bereits rechtswirksamen und in Einwendungen dargelegten Bebauungspläne ausgelöst werden kann. Eine solche liegt vor, wenn die Bebauungspläne aufgrund des vorhabensbedingten erheblichen Lärmzuwachses nicht mehr die Funktion erfüllen können, die ihnen ursprünglich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte. Ferner hat das Luftamt noch nicht verfestigte, aber hinreichend konkretisierte Planungsabsichten einer Gemeinde – sofern solche vorgelegt wurden – betrachtet.

Im Rahmen der Abwägung ist das Luftamt den Einwendungen hinsichtlich einer lärmbedingten Beeinträchtigung der Bebauungspläne nachgegangen und hat diese – soweit vorgelegt – im Einzelnen geprüft. Dabei waren insbesondere die Pläne zu berücksichtigen, die sich innerhalb der für die Auslegung relevanten Fluglärmkonturen im Planungsfall von $L_{Aeq\ Tag}$ = 52 dB(A) – einschließlich eines Zuschlags von 3 Sigma – befinden.

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine unmittelbaren Siedlungsbeschränkungen bzw. Bauverbote konstitutiv festsetzt. Künftige, insbesondere aus § 5 FluglärmG resultierende Bauverbote für einzelne Grundstücke werden erst nach

(tatsächlich erfolgter) Festsetzung eines Lärmschutzbereichs durch Erlass einer Rechtsverordnung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG der Bayerischen Staatsregierung ausgelöst. Das Luftamt hat deswegen die künftig zu erwartenden Lärmschutzbereiche für den Planungsfall (§ 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1, § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG) und für den Prognosenullfall (§ 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG) im Wege einer prognostischen Einschätzung ermittelt (§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, § 2 Abs. 2 FluglärmG) und auf dieser Grundlage die voraussichtlichen Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf die Siedlungsstruktur beurteilt.

Die Bauleitpläne wurden in der Abwägung auch unter dem Gesichtspunkt überprüft, ob es vorhabensbedingt zu einem wesentlichen Lärmzuwachs kommt. Für das Vorliegen einer solchen wesentlichen Lärmsteigerung i. S. v. § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 spricht insbesondere die Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels am Tag oder in der Nacht um 2 dB(A). Die prognostische Einschätzung des für den Prognosenullfall 2025 mit den Grenzwerten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG von der Bayerischen Staatsregierung festzusetzenden Lärmschutzbereichs (§ 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG) wird dabei in der Abwägung als „plangegebene Vorbelastung“ zugrunde gelegt. Der Verkehrsflughafen München wird durch die Realisierung des Vorhabens und durch ein neues Betriebskonzept erheblich verändert. Maßgeblich ist in der Abwägung daher die Lärmbelastung, die vom Verkehrsflughafen München insgesamt und nicht nur von der Erweiterung ausgeht. Im Rahmen der Bewertung der gesamten künftigen Belastung durch Fluglärm ist jedoch auch zu berücksichtigen, welche Belastung bereits jetzt besteht bzw. mit welcher Belastung zu rechnen ist, wenn der Flughafen nicht ausgebaut würde. Diese „plangegebene Vorbelastung“ des Prognosenullfalls ist deswegen nicht ohne Weiteres hinzunehmen. Vielmehr bestehen oder entstehen Schutzansprüche, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen der jeweiligen Normen des FluglärmG vorliegen (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 815). In diesem Argumentationszusammenhang darf auch nicht übersehen werden, dass selbst bei einer Überschreitung dieser als Orientierungswert dienenden Wesentlichkeitsschwelle von 2 dB(A) nicht zwangsläufig eine nachhaltige Störung oder gar ein Funktionsverlust des Bauleitplans eintritt, sondern die Bewertung stets für jeden einzelnen Bauleitplan spezifisch durchgeführt werden muss. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Umstand, dass sich die Bebauungspläne aufgrund ihres räumlichen Ausmaßes bzw. ihrer geographischen Lage häufig nicht einheitlich in die Schutzzonen eines Lärmschutzbereichs einordnen lassen.

Die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung für die Ermittlung der Lärmzunahme im Prognosehorizont 2025 kann insbesondere der „Schalltechnischen Untersuchung Teil A –

Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 25.10.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karten SAL_A_E1-3 und SAL_A_E1-4 sowie der „Schalltechnischen Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Prognosenullfall 2025“ vom 15.11.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karten SAL_A_E2-3 und SAL_A_E2-4, entnommen werden.

Die FMG hat nach Aufforderung des Luftamtes alle rechtswirksamen und im Verfahren befindlichen Bebauungspläne im Umfeld des Verkehrsflughafens München, die (ausschließlich) von der Großen Kreisstadt Freising vorgelegt wurden, erfasst und den aus dem prognostizierten Flugbetrieb resultierenden Lärm im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 aufgezeigt. Zur Erläuterung der Auswirkungen der Fluglärmbelastung auf die Bauleitplanungen der Gemeinden hat die FMG die „Stellungnahme zur Anfrage der ROB vom 21.10.2009 zur Beschränkung der Siedlungsentwicklung und der Lärmbetroffenheit von Bauleitplänen der Auslegungsgemeinden“ vom 12.01.2011 zum Planungsfall 2025 (im Weiteren: Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011) und die Stellungnahme „Beschränkung der Siedlungsentwicklung und der Lärmbetroffenheit von Bauleitplanungen“ vom 01.02.2011 zum Prognosenullfall 2025 (im Weiteren: Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011) vorgelegt (vgl. Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 21.10.2009, beantwortet mit Schreiben der FMG vom 12.01.2011 und 02.02.2011). In diesen Stellungnahmen wurde die voraussichtliche Lärmbelastung bei einzelnen Bauleitplänen mit derjenigen Genauigkeit dargestellt, die für die planerische Abwägung des Luftamtes erforderlich ist. Dazu hat die FMG die von der Großen Kreisstadt Freising vorgetragenen Bauleitpläne entsprechend ihrer räumlichen Lage in Karten mit den prognostizierten Lärmschutzbereichen des Prognosenullfalls und Planungsfalls 2025 lokalisiert und gekennzeichnet sowie mit Isophonen im Abstand von 1 dB(A) überdeckt (Anlage 1 Fluglärmbelastung – Tag, Planungsfall 2025 und Anlage 2 Fluglärmbelastung – Nacht, Planungsfall 2025 der Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011; Anlagen Fluglärmbelastung – Tag und Fluglärmbelastung – Nacht, Prognosenullfall 2025 der Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Hinsichtlich der Eingangsdaten und der Methodik der Fluglärmberechnung wird auf die Ausführungen unter C.III.3.6 verwiesen. Die unterschiedlichen Berechnungsmethoden führen bezüglich der geltend gemachten Bauleitplanungen zu keinen signifikant verschiedenen Auswirkungen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Umstand, dass die überwiegende Anzahl der vorgetragenen Bauleitpläne bzw. der einzelnen betroffenen

Grundstücke mit Wohnnutzungen Bestandsschutz i. S. d. § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 bzw. 5 FluglärmG genießt; auch der Bestand von besonders schutzbedürftigen Nutzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG bleibt unberührt. Arrondierend hat die FMG hierzu die „Stellungnahme zu den Auswirkungen unterschiedlicher Berechnungsmethoden auf bestehende schutzbedürftige Einrichtungen und die kommunale Bauleitplanung“ vom 16.12.2010 vorgelegt (vgl. a. a. O., S. 8 f.; Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 10.08.2010, beantwortet mit Schreiben der FMG vom 17.12.2010), welche dieses Ergebnis bestätigt.

Die Bewertung, ob eine geordnete städtebauliche Entwicklung noch gewahrt ist, erfolgt nicht nach den Orientierungswerten der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Dieses Regelwerk dient nur im Bauleitplanverfahren als Orientierungshilfe für die Abwägung, ob die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind. Im Planfeststellungsverfahren wird durch die luftverkehrsrechtlichen Regelungen (vor allem durch das LuftVG und FluglärmG) gewährleistet, dass trotz der vorhabensbedingten Lärmauswirkungen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in den betroffenen Baugebieten gewahrt bleiben. Die Werte der DIN 18005 sind erwünschte Ziel-, aber keine Grenzwerte. Sie entfalten daher gegenüber dem Luftamt keine Bindungswirkung im Verfahren und dienen nicht als Entscheidungsgrundlage für den Planfeststellungsbeschluss (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 1244).

Ein Indiz, ob ein Bebauungsplan aufgrund der erhöhten Lärmbelastung nicht mehr die Funktion erfüllen kann, die ihm ursprünglich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte, bieten die in § 5 FluglärmG enthaltenen Bauverbote, die an die Lage einzelner Grundstücke innerhalb des Lärmschutzbereichs anknüpfen. Hiernach entstehen nach (tatsächlich erfolgter) Festsetzung der Lärmschutzbereiche (§ 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG) für den Prognosenullfall und Planungsfall 2025 grundsätzlich Bauverbote für die Errichtung von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen und in der Nacht-Schutzzone (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG), von Schulen, Kindergärten und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen (§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG) sowie für die Errichtung von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone (§ 5 Abs. 2 FluglärmG). Eine nachhaltige Störung eines Bebauungsplans kann somit u. U. vor allem dann ausgelöst werden, wenn sich ein vorhabensbedingter erheblicher Lärmzuwachs nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Bauleitplänen auswirkt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.08.2006, Az. 9 B 9.06, juris RdNr. 6).

Den Bauverboten in § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 sowie in § 5 Abs. 2 FluglärmG liegt die gesetzgeberische Wertung zugrunde, dass innerhalb dieser Bereiche keine besonders schutzbedürftigen Nutzungen (§ 5 Abs. 1 FluglärmG) und Wohnungen (§ 5 Abs. 2 FluglärmG) errichtet werden sollen. Das Gesetz toleriert aber den Bestand bereits errichteter besonders schutzbedürftiger Einrichtungen und Wohnungen und lässt sogar nach § 5 Abs. 1 Satz 3, Abs. 3 FluglärmG Ausnahmen von den Bauverboten unter der Voraussetzung zu, dass den Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG entsprochen wird. Nach dieser gesetzgeberischen Wertung sind demnach das Wohnen und andere besonders immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes in gesunder Weise möglich, wenn die durch bestimmte Lärmwerte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben beachtet werden (Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, BT-Drs. 16/508). Hiervon ist das Luftamt bei seiner Prüfung ausgegangen.

Die Bauverbote in § 5 FluglärmG führen grundsätzlich zu keiner Verpflichtung der Gemeinde, Bauleitpläne aufzustellen, zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben. Dennoch wird die kommunale Planungshoheit mit Erlass der Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG insoweit eingeschränkt, als die aufzustellenden Bauleitpläne im Hinblick auf § 5 FluglärmG insbesondere anhand der Kriterien der Planerforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB – dies gilt vor allem bei vorhabensbezogenen Bebauungsplänen, die speziell die Errichtung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung ermöglichen wollen – und der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 6 Nr. 1, Abs. 7 BauGB vollzugsfähig ausgestaltet sein müssen. Ist nämlich die Umsetzung eines Bauleitplans aufgrund der Bauverbote in § 5 FluglärmG von vornherein ausgeschlossen, leidet der Bauleitplan an fehlender Planerforderlichkeit und/oder Abwägungsfehlern; der Bauleitplan kann in einem solchen Falle seinen gestalterischen Auftrag nicht erfüllen. Diesem Umstand haben die Kommunen nicht nur bei einer bereits in Kraft getretenen Rechtverordnung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG grundsätzlich mit geeigneten Reglementierungen Rechnung zu tragen. Dies gilt wegen der gesetzlichen Verpflichtung des Verordnungsgebers zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs vielmehr auch dann, wenn in absehbarer Zeit vom Erlass einer Rechtsverordnung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG ausgegangen werden muss. Reglementierungen im Hinblick auf bestimmte Nutzungen i. S. d. § 5 FluglärmG sind dagegen bei der Aufstellung eines Bauleitplans nicht erforderlich, sofern diese Nutzungen für den jeweiligen Baugebietstypus nicht prägend und daher nicht für die spezifische Baugebietsstruktur unverzichtbar sind. Wird dann nämlich nach Abschluss eines Bauleitplanverfahrens die Errichtung einer besonders schutzbedürftigen Nutzung nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG abgelehnt, kann der Bauleitplan gleichwohl seinen städtebaulichen Entwicklungs- und

Gestaltungsauftrag erfüllen, wenn die Gemeinde insoweit nicht gezielt mit der Aufstellung des Plans eine solche besonders schutzbedürftige Nutzung ansiedeln wollte und bezweckt hat (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 65 f.; Reidt/Schiller in: a. a. O., § 13 RdNr. 38).

Eine Gemeinde ist bei der Aufstellung eines Bebauungsplans aufgrund der §§ 6, 7 FluglärmG auch nicht zwingend verpflichtet, Festsetzungen zum passiven Schallschutz aufzunehmen, um der planerischen Konfliktbewältigung gerecht zu werden. Die Anforderungen an die passiven Schallschutzmaßnahmen können nach den Regelungen in §§ 6, 7 FluglärmG i. V. m. der 2. FlugLSV im nachfolgenden Verfahren, im Vollzug des Bebauungsplans, sachgerecht gelöst werden. Darüber hinaus steht es einer Gemeinde frei, strengere Anforderungen zu stellen (§ 13 Abs. 2 FluglärmG) und entsprechende Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB zu treffen (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 67, § 6 RdNr. 14; BVerwG, Urteil vom 18.09.2003, Az. 4 CN 3.02, juris RdNr. 17).

Hinsichtlich der Grundlagen der fluglärmbedingten Auswirkungen des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter C.III.3.6 verwiesen. Der Dauerschallpegel von $L_{Aeq\,Tag}$ = 70 dB(A) wird unter dem Blickwinkel der Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden als kritischer Toleranzwert, bei welchem Gesundheitsgefährdungen und/oder Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden können, angesetzt. Auch nach Auffassung der Rechtsprechung beginnt bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) am Tag in Wohngebieten der verfassungsrechtlich kritische Bereich (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06, juris RdNr. 140). Nachts liegt der entsprechende Dauerschallpegel bei 60 dB(A). Für die von einem $L_{Aeq\,Tag}$ = 70 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ = 60 dB(A) betroffenen Grundstücke sowie ergänzend für weitere Grundstücke, für die sich – neben den Auswirkungen durch Fluglärm – besondere (multiple) Belastungen aus sonstigen Immissionsarten und -quellen (Wirbelschleppen, Licht, Lärm sonstiger Provenienz) sowie aus Belastungen, die von besonders niedrig fliegenden Luftfahrzeugen ausgehen, ergeben, hat das Luftamt ein Entschädigungsgebiet bestimmt und einen Übernahmeanspruch gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG verfügt (siehe dazu eingehend C.III.3.6, Anlage 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Durch die Ausübung eines Übernahmeanspruchs kann sich ggf. mittelbar die städtebauliche Situation eines rechtswirksamen Bebauungsplanes mit Wohnbebauung verändern.

Die meisten, im flughafennahen Umfeld liegenden Gemeinden haben jedoch insoweit keinen Vortrag geleistet, ob Lärmwerte eines Dauerschallpegels von $L_{Aeq\,Tag}$ = 70 dB(A)

und $L_{Aeq\ Nacht}$ = 60 dB(A) bei Wohnlagen erreicht und dadurch kommunale Bauleitplanungen konkret nachhaltig gestört werden könnten.

Soweit sich vorgelegte Bebauungspläne der Gemeinden in Aufstellung befinden und mit dem Ausbauvorhaben kollidieren, kommt bei der Prüfung der kommunalen Belange insbesondere dem Prioritätsgrundsatz Bedeutung zu. Danach hat eine Planung auf eine andere, zeitlich vorhergehende Planung Rücksicht zu nehmen. Ein hinreichender Grad der Konkretisierung des planfestgestellten Vorhabens ist zum Zeitpunkt der ersten Auslegung der Antragsunterlagen vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 anzunehmen. Bis zu diesem Zeitpunkt sind daher hinreichend konkretisierte Bebauungspläne zu berücksichtigen. Als Indiz für eine hinreichende Konkretisierung ist das Vorliegen des Aufstellungsbeschlusses anzunehmen, da das förmliche Planaufstellungsverfahren erst mit dem Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beginnt. Das Luftamt hat die in den Einwendungen geltend gemachten Bebauungsplanverfahren daraufhin überprüft, ob ihre Fortführung durch die Lärmauswirkungen des Vorhabens beeinträchtigt wird.

Die Flächennutzungsplanungen der Gemeinden, sofern solche überhaupt vorgetragen wurden, werden nach Auffassung des Luftamtes nicht in relevanter Weise beeinträchtigt. Die prognostizierten Lärmauswirkungen auf die Flächennutzungsplanungen führen zu keiner nachhaltigen Störung der kommunalen Planungshoheit, da kein Konfliktpotential zwischen Darstellungen in Flächennutzungsplänen und dem planfestgestellten Vorhaben geltend gemacht wurde. Die Einwendungen enthalten auch keine Angaben, die auf eine mögliche Bindung bzw. Anpassungspflicht der Fachplanung an die Darstellungen eines Flächennutzungsplans hinweisen, sofern der öffentliche Planungsträger nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt wurde und diesem Plan nicht widersprochen hat (vgl. § 38 Satz 2, § 7 Satz 1 BauGB). Darstellungen im Flächennutzungsplan – soweit diese geltend gemacht wurden – stellen damit (bloßes) Abwägungsmaterial dar.

3.14.1.3.2 Prüfung der einzelnen Bauleitpläne der Gemeinden

Die Überprüfung der Bebauungspläne der Städte und Gemeinden auf eine mögliche Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit infolge der fluglärmbedingten Auswirkungen des Ausbauvorhabens hat Folgendes ergeben:

3.14.1.3.2.1 Große Kreisstadt Freising

Durch die Lärmauswirkungen der Erweiterung des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landbahn werden keine Bauleitpläne der Großen Kreisstadt Freising nachhaltig gestört. Wegen des vorhabensbedingten Lärmzuwachses erleiden die betroffenen

Bauleitpläne keinen Funktionsverlust, der ihnen im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ursprünglich zukommen sollte. Soweit im Einzelfall der Lärmzuwachs als wesentlich angesehen werden könnte, überwiegte jedenfalls das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das gemeindliche Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen.

Das Luftamt hat hierzu die von der Großen Kreisstadt Freising in den Einwendungen vorgetragenen Bauleitpläne anhand der vorhabensbedingten Lärmauswirkungen überprüft (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 19 ff., insbesondere S. 27 ff.). Auf Anforderung des Luftamtes vom 09.10.2009 legte die Große Kreisstadt Freising mit Schreiben vom 18.12.2009 die in den Einwendungen genannten Bebauungspläne einschließlich der zugehörigen Begründungen sowie andere (informelle) Planungen vor. Das Luftamt hat die Bauleitpläne überprüft und mit Schreiben vom 11.02.2011 die Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising gebeten, den aktuellen Sachstand der (zum Zeitpunkt der Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007) noch nicht rechtsgültigen Planungen der Stadt mitzuteilen. Daraufhin haben die Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising im Schreiben vom 24.02.2011 vom gegenwärtigen Stand der vorgetragenen städtischen Planungen berichtet und u. a. auf weitere Planungen hingewiesen, die nach Übermittlung der Planunterlagen bzw. der Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden. Das Luftamt hat um die Vorlage dieser aktuellen und laufenden Planungen mit Schreiben vom 24.02.2011 gebeten. Mit Schreiben vom 24.03.2011 haben die Bevollmächtigen der Großen Kreisstadt Freising eine Übersicht über die städtischen Planungen vorgelegt, die nach Erstellung des Einwendungsschriftsatzes vom 18.12.2007 begonnen wurden und deren Status sich seitdem geändert hat. Die Große Kreisstadt Freising hat diese Übersicht durch Vorlage einer Daten-CD, die u. a. Pläne, Begründungen zu Bebauungsplänen und Auszüge aus Niederschriften von Sitzungen des Umwelt- und Planungsausschusses enthält, ergänzt (vgl. Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011).

Entgegen der Rechtsansicht der Großen Kreisstadt Freising ist grundsätzlich nicht das Luftamt verpflichtet, konkrete Beeinträchtigungen der kommunalen Planungshoheit im Rahmen der Bauleitplanung (amtswegig) zu ermitteln (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 25 f.; stenografisches Protokoll zum Erörterungstermin vom 15.12.2008, S. 2332 ff.; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 100050, S. 37). Vielmehr obliegt der Großen Kreisstadt Freising die Darlegungslast nach Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG, § 10 Abs. 2 LuftVG, verfolgte Planungen

und Konfliktpotentiale mit dem planfestgestellten Ausbauvorhaben konkret in den Einwendungen auszuführen und zu benennen (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.09.1993, Az. 7 A 14.93, juris Leitsatz 1 und RdNr. 44, 52; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 6; BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 62.03, juris RdNr. 37 ff.; OVG Lüneburg, Urteil vom 24.05.2006, Az. 7 KS 198.03, juris RdNr. 20 f.; BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, Az 9 A 28.05, juris RdNr. 27 f.).

3.14.1.3.2.1.1 Flächennutzungsplan

Die in Einwendungen vorgetragenen Darstellungen von Teilbereichen des Flächennutzungsplans der Großen Kreisstadt Freising lassen im Hinblick auf die vorhabensbedingte Lärmbelastung keine nachhaltige Störung des Flächennutzungsplans erkennen.

Die Kommune hat im Erörterungstermin vom 15.12.2008 eine Kopie des Flächennutzungsplans mit Stand vom 01.06.2005 übergeben (vgl. Stenografisches Protokoll zum Erörterungstermin vom 15.12.2008, S. 2337 f.). In der Einwendung gibt sie zu Bedenken, dass Bereiche bei Kleinbachern, Gartelshausen, Pellhausen, welche im Flächennutzungsplan als Fläche für Landwirtschaft dargestellt seien, und der Bereich Freising-West (östlich der Westtangente), für den eine Fläche für Wohnen und Gemeinbedarfsfläche dargestellt sei, mit einer Lärmbelastung eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) beeinträchtigt wären. Die Gebiete von Lageltshausen, Haxthausen, Pallhausen, die im Flächennutzungsplan als Fläche für Landwirtschaft dargestellt seien, sowie der Bereich in Attaching (südlich der Südtangente), der im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche und Gewerbefläche dargestellt sei, wären im Planungsfall mit vorhabensbedingten Lärmbeeinträchtigungen eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) belastet. Mit fluglärmbedingten Auswirkungen eines L_{Aeq} von ca. 60 dB(A) wären die Bereiche Eggertshofen, Dürneck und Pförrerhof, die im Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt seien, betroffen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27, 29 f.).

Das planfestgestellte Vorhaben ist jedoch – wie oben bereits festgestellt – nicht an die Darstellungen im Flächennutzungsplan gebunden, da dem Luftamt kein Sachverhalt mitgeteilt wurde, der auf eine Bindung nach § 38 Satz 2 BauGB i. V. m. § 7 Satz 1 BauGB hindeutet. Eine Prüfung konkreter Lärmbetroffenheiten wäre daher entbehrlich, wenn u. U. der Flächennutzungsplan an die Fachplanung – und nicht umgekehrt – angepasst werden müsste.

Im Übrigen hätte der vom Betrieb des Verkehrsflughafens München ausgehende Fluglärm keine solchen unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art auf die Planungshoheit der

Großen Kreisstadt Freising, dass die genannten Teilbereiche des Flächennutzungsplans nicht mehr nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB entwickelt werden könnten. Soweit im Flächennutzungsplan Flächen für die Landwirtschaft dargestellt sind, handelt es sich regelmäßig nur um bloße Allgemeinaussagen, nicht aber um qualifizierte Standortaussagen. Selbst wenn an den entsprechenden Standorten gleichwohl eine qualifizierte Aussage in den Darstellungen des Flächennutzungsplans getroffen wäre, beeinträchtigten die fluglärmbedingten Lärmauswirkungen des Ausbauvorhabens eine landwirtschaftliche Nutzung nicht. Auch für den Bereich Freising-West (östliche Westtangente) – als Fläche für Wohnen und Gemeinbedarfsfläche dargestellt und mit einer Lärmbelastung eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 50 dB(A) belastet – ist keine fluglärmbedingte Einschränkung für die städtische Planung ersichtlich, da dieser Bereich im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche läge. Ebenso stellt sich kein planungsrechtliches Problem für die Darstellungen mit Gewerbeflächen und gemischten Bauflächen im Bereich der Südtangente in Attaching. Der Vortrag der Großen Kreisstadt Freising enthält keine Ausführungen bezüglich einer beabsichtigten Entwicklung dieses Teils des Flächennutzungsplans zu einem bestimmten Baugebietstypus. Wohnnutzung wäre selbst im Planungsfall 2025 mit der Lage in Tag-Schutzzone 2 möglich.

Künftige Planungsoptionen der Großen Kreisstadt Freising, die im Flächennutzungsplan angelegt sind und in der Einwendung aufgeführt wurden, werden daher nicht in relevanter Weise durch das Ausbauvorhaben beeinträchtigt.

3.14.1.3.2.1.2 Bebauungspläne

Das Luftamt hat die nachfolgend genannten Bebauungspläne der Großen Kreisstadt Freising bezüglich der Auswirkungen fluglärmbedingter Einschränkungen auf die kommunale Planungshoheit überprüft:

Bebauungsplan „Gewerbegebiet Attaching Nord“

Die Große Kreisstadt Freising hat in ihrem Einwendungsschreiben eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit aufgrund der vorhabensbedingten Fluglärmbelastung beim Bebauungsplan „Gewerbegebiet Attaching Nord“ mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) geltend gemacht (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 28).

Der Bebauungsplan „Gewerbegebiet Attaching Nord“ ist in seiner ursprünglichen Fassung am 08.06.1978 als Gewerbegebiet in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1

Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO). Die 1. Änderung – am 18.11.1993 in Kraft getreten – erfasst eine südwestliche Teilfläche innerhalb des Bebauungsplans und setzt als Art der baulichen Nutzung ein Sondergebiet Einkaufszentrum fest (§ 11 Abs. 3 BauNVO). In der 2. Änderung – am 12.02.2004 in Kraft getreten – wird für den überwiegenden Teil der restlichen Fläche, die von der 1. Änderung nicht erfasst ist, ein Gewerbegebiet unter Ausschluss innenstadtrelevanter Einzelhandelsnutzungen festgesetzt (§ 8 Abs. 1 BauNVO).

Das Luftamt hat den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Attaching Nord“ einschließlich seiner Änderungen hinsichtlich fluglärmbedingter Beeinträchtigungen des Vorhabens auf möglicherweise eintretende nachhaltige Störungen der städtebaulichen Ordnung hin überprüft. Die Lärmbelastung wird im Planungsfall 2025 für das Gebiet des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Attaching Nord“ mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 55 bis 57 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 41 bis 43 dB(A) prognostiziert. Der Bebauungsplan liegt damit im Planungsfall 2025 überwiegend innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Für den Prognosenullfall 2025 ist mit einer Fluglärmbetroffenheit eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 50 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 42 dB(A) zu rechnen. Der Bebauungsplan liegt im Prognosenullfall 2025 außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Lärmsituation wird sich danach im Planungsfall 2025 im Vergleich zum Prognosenullfall 2025 im Gebiet des Bebauungsplans vor allem tags nachteilig verändern; nachts tritt hingegen kaum eine Änderung ein. Der Lärmzuwachs übersteigt tags die als Orientierung für eine wesentliche Lärmsteigerung dienende Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung in § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG.

Dennoch ist keine nachhaltige Störung der Bauleitplanung erkennbar, da die dem Bebauungsplan ursprünglich zugedachte städtebauliche Entwicklung nicht gefährdet wird. Die teilweise Belegenheit des Bebauungsplans im Planungsfall 2025 innerhalb der prognostizierten Tag-Schutzzone 2 begründet nach Erlass der Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung aufgrund § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG künftig ein Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen sowie für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen.

Die Große Kreisstadt Freising hat jedoch keine Angaben zu einer verfolgten Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer besonders schutzbedürftigen Nutzung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG innerhalb des Bebauungsplans gemacht.

Selbst wenn – unterstellt – ein entsprechender Sachverhalt in der Einwendung vorgetragen wäre, läge keine nachhaltige Störung des Bebauungsplans vor. Die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung einer solchen besonders schutzbedürftigen Einrichtung wäre im Gewerbegebiet ggf. nur ausnahmsweise als Anlage für soziale oder gesundheitliche Zwecke zulässig (§ 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO, § 31 Abs. 1 BauGB, § 15 BauNVO) und im Sondergebiet Einkaufszentrum (1. Änderung des Bebauungsplans) grundsätzlich – außer im Falle einer Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB – unzulässig. Die zusätzlichen Einschränkungen mit Bauverboten nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG führten daher – sofern ebenso die übrigen baurechtlichen Voraussetzungen gegeben wären – grundsätzlich nicht zu einem Funktionsverlust des Bebauungsplans, da § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG die Möglichkeit zur Erteilung einer Ausnahme bei den betreffenden Grundstücken eröffnete (§§ 6, 7 FluglärmG). Zudem wären besonders schutzbedürftige Nutzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG für die Baugebietstypen Gewerbegebiet und Sondergebiet Einkaufszentrum gerade nicht prägend und daher für den Erhalt des Gebietscharakters nicht unentbehrlich. Auch wenn also die zuständige Behörde keine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG erteilte, verfehlte der Bebauungsplan seinen gestalterischen Auftrag nicht, weil der planerische Wille der Großen Kreisstadt Freising nicht gerade darauf abzielte, dort besonders schutzbedürftige Nutzungen anzusiedeln (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 66).

Der Bestand an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen – wofür kein Vortrag vorhanden ist und sofern solche dort überhaupt existieren – wird durch die Regelungen des FluglärmG nicht tangiert. Die Bauverbote nach § 5 Abs. 1 und 2 FluglärmG beziehen sich lediglich auf die (Neu-) Errichtung und – aufgrund teleologischer Auslegung – die Vorgänge der Änderung und Nutzungsänderung (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 23 f.). Der Bestandsschutz erstreckt sich außerdem auf bauliche Anlagen, die noch nicht errichtet sind, aber für welche vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung erteilt wurde oder für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs hätte begonnen werden dürfen (§ 5 Abs. 4 FluglärmG). Eine nachhaltige Störung ist somit nicht feststellbar.

Ferner spricht in tatsächlicher Hinsicht vieles dafür, dass der Bebauungsplan „Gewerbegebiet Attaching Nord“ bereits vollzogen ist und sich die kommunale Planungshoheit nach

Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG insoweit erschöpft bzw. verbraucht hat. Die Garantie der kommunalen Planungshoheit endet mit Realisierung der Planung. Mit Abschluss der Bebauung bzw. schon mit der Bebaubarkeit eines Grundstücks sind die Eigentümer befugt, Abwehr-, Ausgleichs- und Entschädigungsansprüche gegenüber einem störenden Planvorhaben zu rügen. Eine Gemeinde ist insoweit nicht ermächtigt, die Rechte ihrer Bürger als Prozessstandschafterin geltend zu machen (vgl. HessVGH, Beschluss vom 15.01.2009, Az. 11 B 254.08.T, juris RdNr. 418 f.).

Die von der Großen Kreisstadt Freising in der Einwendung vom 18.12.2007 vorgebrachte 3. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Attaching Nord“ war zum damaligen Zeitpunkt, als die Einwendung erhoben wurde, noch nicht bekannt gemacht und in Kraft getreten. Im Wege der Konkretisierung der Einwendung hat die Große Kreisstadt Freising als aktuellen Planungsstand der 3. Änderung des Bebauungsplans mitgeteilt, dass am 23.01.2008 der Satzungsbeschluss stattfand (vgl. Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2009, Anlage 2). Die Planung zur 3. Änderung des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Attaching Nord“ wurde jedoch mit Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 07.07.2010 eingestellt und am 03.08.2010 im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Freising ortsüblich bekannt gemacht (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 2; Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Bebauungsplan „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“

Die Große Kreisstadt Freising sieht im Planungsfall weiterhin eine fluglärmbedingte Belastung des Bebauungsplans „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“ mit einem L_{Aeq} von ca. 70 dB(A) (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31).

Der Bebauungsplan „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“ ist am 26.10.1976 in Kraft getreten und wurde von der damals – vor der Gemeindegebietsreform 1978 – selbständigen Gemeinde Attaching erlassen. Das Planungsgebiet liegt am westlichen Ortsrand von Attaching. Als Art der baulichen Nutzung ist ein Sondergebiet mit Sport- und Freizeitanlagen festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 1 BauNVO).

Das Luftamt hat für den Bebauungsplan im Planungsfall 2025 eine voraussichtliche Lärmbelastung mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 66 bis 70 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 50 bis 54 dB(A) ermittelt. Damit liegt der Bebauungsplan im Planungsfall 2025 innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 1 und teilweise innerhalb der Isophone der Nacht-Schutzzone nach § 4

Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG. Die Fluglärmbelastung stellt sich im Prognosenullfall 2025 mit einer Beeinträchtigung eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 60 bis 65 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 50 bis 55 dB(A) dar. Im Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Grundstücke Fl.Nr. 192, 193, 194 und 604 der Gemarkung Attaching, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegen, sind von einem Dauerschallpegel eines $L_{Aeq\,Tag}$ von 70 dB(A) betroffen und fallen in das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche. Unter das Entschädigungsgebiet des verfassungsrechtlich geprägten Übernahmeanspruchs hat das Luftamt auch Grundstücke verfügt, die für den Gemeinbedarf – wie hier als Sport- und Spielplatzanlagen – genutzt werden (siehe C.III.3.6 und Anlage 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Der Übernahmeanspruch steht dem jeweiligen Eigentümer des betroffenen Grundstücks, jedoch aber nicht der Gemeinde zu, die den Bebauungsplan für das Gebiet aufgestellt hat. Vorliegend ist die Große Kreisstadt Freising auch Eigentümerin der vom Übernahmeanspruch erfassten Grundstücke Fl.Nr. 192, 193, 194, 604 der Gemarkung Attaching (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 2). Die Ausübung des Übernahmeanspruchs bei den vom Entschädigungsgebiet erfassten Grundstücken – die sich auf die gesamte Fläche des Bebauungsplans beziehen – kann sich evtl. mittelbar auf die städtebauliche Situation des Bebauungsplans auswirken. Eine Notwendigkeit zur Anpassung des Bebauungsplans an die durch das planfestgestellte Vorhaben veränderten Gegebenheiten kann nicht völlig ausgeschlossen werden; sollte die Anpassung eine Aufstellung eines neuen, die Änderung, Ergänzung oder Aufhebung des derzeit gültigen Bebauungsplans erfordern, hat die FMG die dadurch entstehenden Planungskosten nach § 38 Satz 3 i. V. m. § 37 Abs. 3 Satz 2 BauGB zu ersetzen.

Es ist auch zu bedenken, dass es sich hier um einen bereits vollzogenen Bebauungsplan handelt, bei welchem sich – wie bereits oben ausgeführt – die kommunale Planungshoheit nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG erschöpft bzw. verbraucht hat. Mit Abschluss der Bebauung bzw. schon mit der Bebaubarkeit eines Grundstücks sind die Eigentümer befugt, Abwehr-, Ausgleichs- und Entschädigungsansprüche gegenüber einem störenden Planvorhaben zu rügen. Eine Gemeinde ist insoweit nicht ermächtigt, die Rechte ihrer Bürger als Prozessstandschafterin geltend zu machen (vgl. HessVGH, Beschluss vom 15.01.2009, Az. 11 B 254.08.T, juris RdNr. 418 f.).

Jedenfalls überwiegt das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München aus den genannten Gründen das Interesse der Großen Kreisstadt Freising am ungestörten Fortbestand ihrer Bauleitplanung.

Bebauungsplan Nr. 2 „Klinikum Freising“

Die Große Kreisstadt Freising teilte im Rahmen der Vorlage ergänzender Bauleitplanverfahren, welche nach der Erstellung des Einwendungsschriftsatzes vom 18.12.2007 begonnen wurden, u. a. die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 2 „Klinikum Freising“ mit (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 2 „Klinikum Freising“ ist am 10.02.2009 in Kraft getreten. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 29.04.2008 gefasst.

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist dann abwägungserheblich, wenn die gemeindliche Planung bereits konkretisiert und hinreichend verfestigt ist bzw. wenn hinreichend konkrete Planungsabsichten der Gemeinde bestehen und diese auch substantiiert geltend gemacht wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, juris RdNr. 33). Eine hinreichende Konkretisierung ist dabei nicht erst dann anzunehmen, wenn ein verbindlicher Bebauungsplan vorliegt. Auch noch nicht verfestigte, konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde hat das Luftamt im Rahmen der Abwägung so weit wie möglich zu berücksichtigen. Es ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötig verbaut werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 17.07.2009, Az. 22 A 09.40006, juris RdNr. 27; BVerwG, Beschluss vom 02.08.2006, Az. 9 B 9.06, juris RdNr. 6). Grundsätzlich hat im Falle konkurrierender Planungen nach dem Prioritätsgrundsatz derjenige Planungsträger den Vorrang, der seine Planung zuerst konkretisiert und verfestigt. Bei Fachplanungsvorhaben ist der Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen als hinreichende Verfestigung zu sehen. Die Rechtsprechung geht auch schon von einem hinreichenden Grad der Konkretisierung eines Bebauungsplans aus, wenn zwar noch keine Satzung beschlossen wurde, aber zumindest ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, juris RdNr. 25 f.; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 8 f.).

Der Aufstellungsbeschluss der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 2 „Klinikum Freising“ vom 29.04.2008 wurde nach der Auslegung der Planunterlagen der Erweiterung des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 mit anschließender Einwendungsfrist bis zum 18.12.2007 gefasst. Das

Ausbauvorhaben der FMG genießt daher im Rahmen der Abwägung Priorität gegenüber der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 2 „Klinikum Freising“.

Ungeachtet dieses Prioritätsgrundsatzes befände sich der Bereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 2 „Klinikum Freising“ im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der jeweiligen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Die prognostizierte Lärmbelastung läge bei einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A). Planerische Erschwernisse durch Lärmauswirkungen des Ausbauvorhabens, die ohnehin wegen des Prioritätsgrundsatzes von der Kommune hinzunehmen wären, entstehen somit nicht. Die städtebauliche Ordnung und Entwicklung des Bebauungsplans werden demnach gewahrt.

Bebauungsplan Nr. 5 „Eichenfeldsiedlung“

Der ergänzende Vortrag der Großen Kreisstadt Freising zu den Bauleitplänen, die nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden, enthält auch Ausführungen zur 2. und 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 5 „Eichenfeldsiedlung“ (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Die 2. und 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 5 „Eichenfeldsiedlung“ ist am 10.02.2009 in Kraft getreten. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 01.10.2008 von der Großen Kreisstadt Freising, also nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007, gefasst. Diese gemeindlichen Planungen sind im Rahmen der Abwägung nach dem Prioritätsgrundsatz gegenüber dem Ausbauvorhaben nachrangig. Die Planung zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn wurde zuerst konkretisiert und verfestigt.

Darüber hinaus befände sich der Bereich des Bebauungsplans sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Der Bebauungsplan Nr. 5 „Eichenfeldsiedlung“ läge deutlich unterhalb einer vorhabensbedingten Fluglärmbelastung eines $L_{Aeq\ Tag}$ von 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von 40 dB(A). Fluglärmbedingte planerische Erschwernisse, die wegen des Prioritätsgrundsatzes ohnehin von der Kommune hinzunehmen wären, sind nicht zu erwarten.

Bebauungsplan Nr. 33 „Krautgarten“

Die Große Kreisstadt Freising hat ferner auf die 3. und 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“, welche nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurde, hingewiesen. Für den Bereich dieses Bebauungsplans sei mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) zu rechnen (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“ ist am 17.02.2009 in Kraft getreten (Aufstellungsbeschluss vom 29.04.2008). Als Art der baulichen Nutzung wurde u. a. eine Fläche für Gemeinbedarf, ein Kindergarten mit Freianlagen/Spielflächen, nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB festgesetzt.

Die 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“ ist am 20.07.2010 in Kraft getreten (Aufstellungsbeschluss vom 04.03.2009) und enthält als Festsetzung für die Art der baulichen Nutzung Flächen für Gemeinbedarf nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB (sonderpädagogische Förderschule mit heilpädagogischer Tagesstätte und schulvorbereitender Einrichtung sowie mit Freizeitanlagen, Sport und Spielflächen).

Der Aufstellungsbeschluss zur 5. Änderung des Bebauungsplans wurde am 02.03.2011 gefasst.

Diese Änderungsverfahren des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“ wurden nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 von der Großen Kreisstadt Freising begonnen. Diese Planungen gehen daher im Rahmen der Abwägung in der zeitlichen Priorität dem Ausbauvorhaben nach. Diejenige Planung, im vorliegenden Fall die Fachplanung, genießt Vorrang, die zuerst konkretisiert und verfestigt wurde.

Im Übrigen läge der Bebauungsplan im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Planungsfall 2025 wäre der Bereich des Bebauungsplans fluglärmbedingt mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 bis 51 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) belastet. Die städtebauliche Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 33 „Krautgarten“ wäre folglich nicht nachhaltig gestört.

Bebauungsplan Nr. 43 „Sünzhausen Nord“

Die vorhabensbedingten Lärmauswirkungen führen zu keiner nachhaltigen Störung des rechtswirksamen Bebauungsplans Nr. 43 „Sünzhausen Nord“. Die Große Kreisstadt Freising hat in der Einwendung vom 18.12.2007 eine fluglärmbedingte Beeinträchtigung eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) für den Bereich dieses Bebauungsplans an das Luftamt herangetragen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29).

Der Bebauungsplan Nr. 43 „Sünzhausen Nord“ ist am 13.08.1976 in Kraft getreten und regelt u. a. als Art der baulichen Nutzung ein allgemeines Wohngebiet und Dorfgebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1, § 5 Abs. 1 BauNVO).

Eine Detailbetrachtung des Luftamtes ergibt eine Fluglärmbelastung eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 54 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 bis 41 dB(A) im Planungsfall 2025 und eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 54 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 41 bis 42 dB(A) im Prognosenullfall 2025. Damit liegt der Bebauungsplan Nr. 43 „Sünzhausen Nord“ im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Konturen der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung oder gar ein drohender Funktionsverlust des Bebauungsplans ist damit nicht gegeben.

Bebauungsplan Nr. 46 „Lerchenfeld/Gute Änger“

Die Große Kreisstadt Freising wendet sich weiterhin gegen eine fluglärmbedingte Beeinträchtigung des Bebauungsplans Nr. 46 „Lerchenfeld/Gute Änger“ mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27 f.).

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 46 „Lerchenfeld/Gute Änger“ hat die ursprüngliche Fassung und die 1. Änderung des Bebauungsplans vollständig ersetzt. Die 3. Änderung des Bebauungsplans ist am 01.02.2000 in Kraft getreten; dabei wurde innerhalb des Bebauungsplans Nr. 46 „Lerchenfeld/Gute Änger“ eine Teilfläche, die zuvor als öffentliche Grünfläche ausgewiesen wurde, nun als Gewerbegebiet – einschließlich einer geringen räumlichen Erweiterung in Richtung Westen – festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO).

Die Betrachtung der Lärmsituation hat im Einzelnen eine vorhabensbedingte Fluglärmbelastung des Bebauungsplans im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ ca. 51 bis 54 dB(A) und einem $L_{Aeq\ Nacht}$ < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ < 50 dB(A) und einem $L_{Aeq\ Nacht}$ < 40 dB(A) gezeigt (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan Nr. 46 „Lerchenfeld/Gute Änger“ liegt sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplans durch den Ausbau des Verkehrsflughafens München ist demzufolge nicht ersichtlich.

Bebauungsplan Nr. 53 „Gute Änger/Schwimmbadgraben“

Aus der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising lässt sich zudem eine Beeinträchtigung des Bebauungsplans Nr. 53 „Gute Änger/Schwimmbadgraben“ mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) entnehmen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 28).

Das Ausbauvorhaben hat für die städtebauliche Entwicklung innerhalb des rechtswirksamen Bebauungsplans keine unmittelbaren Auswirkungen gewichtiger Art. Bebauungsplan Nr. 53 „Gute Änger/Schwimmbadgraben“ ist in der Fassung der 1. Änderung als Gewerbegebiet festgesetzt worden (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO) und am 18.05.1989 in Kraft getreten. Der Bebauungsplan Nr. 53 „Gute Änger/ Schwimmbadgraben“ grenzt östlich an den Bebauungsplan Nr. 46 „Lerchenfeld/ Gute Änger“ an.

Ermittlungen des Luftamtes ergaben bei diesem Bebauungsplan im Planungsfall 2025 eine prognostizierte Lärmbelastung eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 52 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A). Im Prognosenullfall 2025 liegt der $L_{Aeq\ Tag}$ unter 50 dB(A) und der $L_{Aeq\ Nacht}$ unter 40 dB(A). Der Bebauungsplan Nr. 53 „Gute Änger/Schwimmbadgraben“ befindet sich im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Das Ausbauvorhaben kann deshalb keine nachhaltige Störung des Bebauungsplans Nr. 53 „Gute Änger/ Schwimmbadgraben“bewirken.

Das Verfahren zur 2. Änderung und 1. Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 53 „Gute Änger/Schwimmbadgraben“ wurde mit Beschluss vom 02.03.2011 von der Großen

Kreisstadt Freising eingestellt, vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage; Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 02.03.2011, vorgelegt als Anlage (CD) zum Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011.

Bebauungsplan Nr. 58 „Raiffeisenstraße südlich (Attaching)“

Des Weiteren benennt die Große Kreisstadt Freising in der Einwendung den Bebauungsplan Nr. 58 „Raiffeisenstraße südlich (Attaching)“, für welchen mit einer vorhabensbedingten Lärmsituation eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) zu rechnen sei (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Der Bebauungsplan Nr. 58 „Raiffeisenstraße südlich (Attaching)“ ist am 15.02.1990 in Kraft getreten und enthält u. a. hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung die Festsetzung eines Industriegebietes nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 9 Abs. 1 BauNVO.

Die konkrete Untersuchung der Lärmsituation bei diesem Bebauungsplan ergab weder eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung noch einen drohenden Funktionsverlust. Im Planungsfall 2025 ist dort mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 57 bis 59 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 52 bis 54 dB(A) zu rechnen. Nachts werden Werte eines L_{Aeq} von ca. 42 bis 44 dB(A) im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 prognostiziert (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Nachts ist somit zwischen Prognosenullfall und Planungsfall von keiner wesentlichen Erhöhung der Fluglärmbelastung nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG auszugehen. Der Lärmzuwachs zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 kann allerdings für den Tageszeitraum nicht als unwesentlich eingestuft werden, da der Unterschied zwischen Prognosenullfall und Planungsfall die Schwelle von 2 dB(A) übersteigt.

Gleichwohl wird keine nachhaltige Störung des Bebauungsplans ausgelöst. Der Bebauungsplan befindet sich im Planungsfall 2025 innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG und im Prognosenullfall 2025 außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Eine geplante Errichtung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG innerhalb der Tag-Schutzzone 2 im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 58 „Raiffeisenstraße südlich (Attaching)“ ist nicht Gegenstand des Vortrags in der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising.

Zudem eröffnete das Gesetz – soweit eine (hier unterstellte) Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer solchen besonders schutzbedürftigen Einrichtung ausnahmsweise nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO, § 31 Abs. 1 BauGB, § 15 BauNVO im Plangebiet zulässig wäre – in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG für das Bauverbot von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen (u. a. die Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG) vorlägen. Eine besonders schutzbedürftige Nutzung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wäre im Übrigen für den Gebietscharakter eines Industriegebiets nicht prägend; selbst wenn daher eine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG verweigert würde, drohte kein Verlust der städtebaulichen Gestaltung des Bebauungsplans, da die Kommune dort nicht gezielt solche besonders schutzbedürftige Nutzungen anzusiedeln plant.

Der Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG bleibt unberührt (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG).

Eine nachhaltige Störung der bestehenden Bauleitplanung ist überdies nicht anzunehmen, soweit der Bebauungsplan bereits vollzogen ist und sich die kommunale Planungshoheit nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG erschöpft hat. Die Garantie der kommunalen Planungshoheit endet mit Realisierung der Planung (vgl. HessVGH, Beschluss vom 15.01.2009, Az. 11 B 254.08.T, juris RdNr. 418 f.).

Bebauungsplan Nr. 66 „Amtsgerichtsgarten“

Die Große Kreisstadt Freising hat bei Vorlage der ergänzenden Bauleitplanungen, die nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden, die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 66 „Amtsgerichtsgarten“ mitgeteilt (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Der Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 66 „Amtsgerichtsgarten“ wurde von der Großen Kreisstadt Freising am 27.02.2008, also nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007, gefasst. Die 1. Änderung des Bebauungsplans ist damit im Rahmen der Abwägung aufgrund des

Prioritätsgrundsatzes gegenüber dem Ausbauvorhaben nachrangig. Dieses genießt Vorrang, da sich dessen Planung zuerst konkretisiert und verfestigt hat.

Im Übrigen wären der Bebauungsplan und dessen Änderung nicht nachhaltig gestört. Der Bebauungsplan befände sich sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 wäre ein $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) prognostiziert. Ausbaubedingte planerische Erschwernisse, die ohnehin wegen des Prioritätsgrundsatzes von der Kommune hinzunehmen wären, sind daher nicht zu erwarten.

Bebauungsplan Nr. 68 „Saarstraße – Steineckergelände“

In der Einwendung vom 18.12.2007 hat die Große Kreisstadt Freising eine mögliche Einschränkung der kommunalen Planungshoheit durch den im Ausbaufall prognostizierten Fluglärm eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) beim Bebauungsplan Nr. 68 „Saarstraße – Steineckergelände“ thematisiert (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27).

Der Bebauungsplan Nr. 68 „Saarstraße – Steineckergelände“ ist am 08.12.1994 in Kraft getreten und enthält u. a Festsetzungen für ein allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet und ein Gewerbegebiet mit Beschränkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1, § 6 Abs. 1, § 8 Abs. 1 BauNVO).

Diese Einwendung vermag jedoch nicht durchzugreifen, da keine nachhaltige Störung oder gar eine Funktionslosigkeit des Bebauungsplans eintreten wird. Der Bebauungsplan wird im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) betroffen (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan Nr. 68 „Saarstraße-Steineckergelände“ liegt sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung ist deswegen nicht zu befürchten.

Bebauungsplan Nr. 71 „Clemensänger I“

Die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising richtet sich zudem gegen die Fluglärmbelastung mit einem L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) im Bereich des Bebauungsplans Nr. 71

„Clemensänger I“ (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Der Bebauungsplan Nr. 71 „Clemensänger I“ ist in seiner ursprünglichen Fassung am 26.03.1998 in Kraft getreten und setzt u. a. als Art der baulichen Nutzung ein Gewerbegebiet fest (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO). Die 1. Änderung – am 13.02.2001 in Kraft getreten – betrifft eine mittige Teilfläche innerhalb des Bebauungsplans Nr. 71 „Clemensänger I“. In diesem Änderungsverfahren hat die Planungsträgerin ein Sondergebiet Bau-, Garten- und Heimwerkermarkt ausgewiesen (§ 11 Abs. 1 BauNVO). In der 2. Änderung – am 10.07.2001 in Kraft getreten – wurde die Teilfläche zwischen dem Bereich der 1. Änderung und der südlichen Geltungsgrenze des Bebauungsplans zur Bundesautobahn A 92 hin an die veränderte städtebauliche Situation mit einem Gewerbegebiet und Sondergebiet Bau-, Garten- und Heimwerkermarkt angepasst (§ 8 Abs. 1, § 11 Abs. 1 BauNVO). Die 3. Änderung ist am 12.03.2002 in Kraft getreten und weist eine Teilfläche an der östlichen Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans als Gewerbegebiet aus (§ 8 Abs. 1 BauNVO).

Nach den prognostizierten Fluglärmauswirkungen des Ausbauvorhabens wird der Bereich des Bebauungsplan im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 61 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 40 bis 44 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 56 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 46 dB(A) belastet (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan Nr. 71 „Clemensänger I“ liegt im Planungsfall 2025 mit einem kleinen südwestlichen Teilbereich innerhalb der Isophone der Tag-Schutzzone 1 und mit dem überwiegenden Teil innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Der Lärmzuwachs zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 liegt im Nachtzeitraum unterhalb der Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG und ist somit als unwesentlich einzustufen. Die Lärmsituation zwischen Planungsfall und Prognosenullfall 2025 verschlechtert sich dagegen im Tageszeitraum mehr als nur unwesentlich.

Dennoch kommt dem Bebauungsplan kein Funktionsverlust zu, welcher die geordnete städtebauliche Entwicklung nachhaltig beeinträchtigt. Der überwiegende Teil des Bebauungsplans Nr. 71 „Clemensänger I“ befindet sich in der Tag-Schutzzone 2, in welcher ein Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG für die künftige Errichtung, Änderung

und Nutzungsänderung der dort genannten besonders schutzbedürftigen Einrichtungen normiert ist.

Die Große Kreisstadt Freising hat keine Planung einer besonders schutzbedürftiger Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG im Bereich des Bebauungsplans Nr. 71 „Clemensänger I“ eingewandt.

Eine – hier unterstellte – Errichtung einer solchen besonders schutzbedürftigen Einrichtung wäre außerdem in einem Gewerbegebiet nach den Festsetzungen des Bebauungsplans i. d. F. vom 26.03.1998 in der dort sog. Zone 1 zulässig (§ 8 Abs. 3 Nr. 2, § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauNVO, textliche Festsetzung 1.1.1 des Bebauungsplans); die Fortgeltung dieser Festsetzung beträfe auch die Teilfläche der 2. Änderung des Bebauungsplans im Hinblick auf das dort ausgewiesene Gewerbegebiet. Für den Bebauungsplan i. d. F. der 3. Änderung vom 12.03.2002 wären Anlagen nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO für die gesamte Teilfläche zulässig (§ 8 Abs. 3 Nr. 2, § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauNVO, textliche Festsetzungen der 3. Änderung); im Sondergebiet Bau-, Garten- und Heimwerkermarkt (2. Änderung des Bebauungsplans) wäre die Errichtung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung unzulässig (außer § 31 Abs. 2 BauGB). Im Übrigen eröffnete das Gesetz in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme. Auch wenn diese im Einzelfall versagt würde, ginge der gestalterische Auftrag des Bebauungsplans nicht verloren, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG für den Gebietscharakter eines Gewerbegebiets und Sondergebiets nicht prägend wäre. Die Große Kreisstadt Freising verfolgt dort nicht (zwingend) die Ansiedlung besonders schutzbedürftiger Nutzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG.

Das gleiche gilt auch für besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 1.

Das Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG erstreckt sich nicht auf den Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG).

Die Funktion des Bebauungsplans wird ebenso nicht durch die teilweise Belegenheit des Bebauungsplans Nr. 71 „Clemensänger I“ in der Tag-Schutzzone 1 im Planungsfall 2025 hinsichtlich künftiger Wohnnutzungen in Frage gestellt. Die prognostizierten Lärmwerte liegen weit unter einem $L_{Aeq\ Tag}$ von 70 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von 60 dB(A). Das Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG bringt aufgrund der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG, ggf. auch nach § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FluglärmG, keine zusätzlichen Einschränkungen mit sich. Wohnungen dürfen danach – soweit diese nach den Festsetzungen des Bebauungsplans und den § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO, § 31 Abs. 1 BauGB, § 15

BauNVO, textliche Festsetzungen Nr. 1.1.1 des Bebauungsplans i. d. F. vom 26.03.1998 bzw. § 31 Abs. 2 BauGB ausnahmsweise zulässig sind – errichtet werden, sofern sie den Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG entsprechen. Dieser Anspruch des Baurechtsinhabers ist gegenüber der FMG geltend zu machen. Der Großen Kreisstadt Freising entstehen insoweit keine Kosten. Die Gewährung passiven Schallschutzes aufgrund der (zu erlassenden) Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG sichert die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse.

Soweit das Plangebiet vollzogen und die kommunale Planungshoheit verbraucht ist, führt die Lage im Lärmschutzbereich auch aus diesem Grund zu keinen relevanten Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit. Der Bebauungsplan Nr. 71 „Clemensänger I“ wird demgemäß nicht nachhaltig gestört.

Bebauungsplan Nr. 71a „Clemensänger II – Ost“

Das Luftamt hat auch die von der Großen Kreisstadt Freising geltend gemachten Fluglärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens mit einem L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) auf den Bebauungsplan Nr. 71a „Clemensänger II – Ost“ geprüft (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Der Bebauungsplan Nr. 71a „Clemensänger II – Ost“ ist am 06.07.2004 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung wurde ein Gewerbegebiet festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO).

Der rechtswirksame Bebauungsplan kann weiterhin seine Funktion ausüben. Eine Detailbetrachtung des Luftamtes ergab eine fluglärmbedingte Belastung des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II – Ost“ im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 56 bis 59 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 43 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 54 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 44 dB(A) (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan befindet sich somit im Prognosenullfall 2025 außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Der Lärmzuwachs bewegt sich zwischen Planungsfall und Prognosenullfall 2025 im Nachtzeitraum unter 2 dB(A) und damit nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG im unwesentlichen Bereich. Tags kann hingegen nicht mehr von einer unwesentlichen Steigerung im Sinne einer „plangegebenen“ Vorbelastung ausgegangen werden.

Die Belegenheit des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II – Ost“ innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG führt im Planungsfall 2025 gleichwohl zu keiner nachhaltigen Störung des Bebauungsplans. Die Große Kreisstadt Freising hat keine geplante Errichtung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG mitgeteilt.

§ 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG ließe im Übrigen Ausnahmen für die – hier unterstellte – Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG zu, soweit dessen gesetzliche Voraussetzungen vorlägen und die Planung solcher besonders schutzbedürftiger Einrichtungen auch nach den sonstigen baurechtlichen Anforderungen als Anlage für soziale oder gesundheitliche Zwecke ausnahmsweise zulässig wäre (§ 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO, § 31 Abs. 1 BauGB, § 15 BauNVO; Nr. 1.1.3 der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans). Eine besonders schutzbedürftige Nutzung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wäre zudem für den Gebietstypus eines Gewerbegebiets nicht charakteristisch oder prägend, so dass selbst im Falle einer Ablehnung eines Antrags nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG die Funktion und städtebauliche Ordnung des Bebauungsplans erhalten bliebe, da die Große Kreisstadt dort gerade nicht besonders schutzbedürftige Nutzungen als planerisch unverzichtbar ansieht.

Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans besonders schutzbedürftige Nutzungen bereits bestehen, werden diese von § 5 FluglärmG nicht tangiert (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG). Es droht deshalb keine Funktionslosigkeit des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II – Ost“.

Bebauungsplan Nr. 74 „Rotkreuz-/Holzgartenstraße“

Die Große Kreisstadt Freising hat ihren Vortrag mit dem Bauleitplanverfahren der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 74 „Rotkreuz-/Holzgartenstraße“, das nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurde, ergänzt (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Nach Mitteilung der Großen Kreisstadt Freising wurde die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 74 „Rotkreuz-/Holzgartenstraße“ für das gesamte Plangebiet vor dem 18.12.2007 begonnen, jedoch in der Einwendung vom 18.12.2007 nicht geltend gemacht. Für Planteil B existiere die derzeitige Planungskonzeption nach dem Beschluss vom 10.12.2008, vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage; Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Planungs- und Umweltaus-

schusses vom 10.12.2008, TOP 1, Beschluss Nr. 64/6a, vorgelegt als Anlage (CD) mit Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011.

Die Planungen zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 74 „Rotkreuz-/Holzgartenstraße“ wurden nach Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 gefasst. Die 1. Änderung des Bebauungsplans geht aufgrund des Prioritätsgrundsatzes gegenüber dem Ausbauvorhaben im Rang nach. Die Erweiterung des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn genießt insoweit Vorrang, da sich diese Planung zuerst konkretisiert und verfestigt hat.

Im Übrigen wäre der Bebauungsplan einschließlich dessen Änderung nicht nachhaltig gestört. Der Bebauungsplan befände sich sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall weit außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 wäre ein $L_{Aeq\,Tag}$ von deutlich < 50 dB(A), $L_{Aeq\,Nacht}$ von deutlich < 40 dB(A) prognostiziert.

Bebauungsplan Nr. 80 „Stadtgärtnerei/Gartencenter“

Weiterhin lassen sich aus der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising Angaben zu einer nachteiligen Lärmsituation des Bebauungsplans Nr. 80 „Stadtgärtnerei/Gartencenter“ mit einem L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) entnehmen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Der Bebauungsplan Nr. 80 „Stadtgärtnerei/Gartencenter“ ist am 22.07.1993 in Kraft getreten und enthält u. a. Festsetzungen für ein allgemeines Wohngebiet, ein Gewerbegebiet und ein Sondergebiet Verbrauchermarkt (Gartencenter) nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1, § 8 Abs. 1, § 11 Abs. 3 BauNVO sowie eine Fläche für Gemeinbedarf (Stadtgärtnerei) nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da weder eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung noch einen Funktionsverlust des Bebauungsplans ausgelöst wird. Im Planungsfall 2025 ist mit einer fluglärmbedingten Belastung eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 56 bis 58 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. < 40 bis 41 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 40 bis 42 dB(A) zu erwarten. Der Bebauungsplan Nr. 80 „Stadtgärtnerei/Gartencenter“ liegt im Planungsfall 2025 innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG und im Prognosenullfall 2025 außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2

Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Lärmsituation verändert sich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 in der Nacht unterhalb der Schwelle von 2 dB(A) und damit nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG unwesentlich; tags steigt der Lärm jedoch wesentlich an.

Trotzdem wird bei diesem Bebauungsplan keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung bewirkt, die zu einem Funktionsverlust führte. Wie bereits mehrfach ausgeführt, unterliegen Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 2 künftig einem Bauverbot. Dafür hat die Große Kreisstadt Freising allerdings nichts vorgetragen.

Eine nachhaltige Störung wäre darüber hinaus aufgrund der Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG nicht anzunehmen, sofern zudem die übrigen baurechtlichen Voraussetzungen, insbesondere nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO, § 31 Abs. 1 BauGB, § 15 BauNVO (textliche Festsetzung Nr. 1.0 des Bebauungsplans, wonach solche Ausnahmen nur in einem bestimmten Bereich zugelassen sind), vorlägen. Ferner wäre selbst im Falle der Versagung der Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG von keiner nachhaltigen Störung auszugehen, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung in den Gebietstypen allgemeines Wohngebiet, Gewerbegebiet und Sondergebiet nicht zwingend für den Gebietscharakter prägend wäre und der gestalterische Auftrag des Bebauungsplans weiterhin wirken könnte. Es entspräche nach den Begründungen des Bebauungsplans auch gerade nicht dem planerischen Willen der Großen Kreisstadt Freising, gezielt dort eine besonders schutzbedürftige Nutzung anzusiedeln.

Der ggf. vorhandene Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wird von den Regelungen des FluglärmG nicht betroffen (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG).

Soweit der Bebauungsplan vollzogen ist, hat sich die kommunale Planungshoheit erschöpft. Von einer nachhaltigen Störung des Bebauungsplans Nr. 80 „Stadtgärtnerei/Gartencenter“ ist sonach nicht auszugehen.

Bebauungsplan Nr. 82 „Neuland-/Gartenstraße“

Das Luftamt hat die in der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising geäußerte Kritik an der vorhabensbedingten Lärmbetroffenheit des Bebauungsplans Nr. 82 „Neuland-/ Gartenstraße“ mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) geprüft (vgl. Schreiben der

Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27).

Bebauungsplan Nr. 82 „Neuland-/Gartenstraße“ enthält u. a. Festsetzungen für ein allgemeines Wohngebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 Bau-VO) und ist am 10.09.2002 in Kraft getreten.

Im Planungsfall 2025 ist von einer Lärmsituation mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 51 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) auszugehen. Der Bebauungsplan befindet sich im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung des Bebauungsplans durch den Ausbau des Verkehrsflughafens München ist daher ausgeschlossen.

Bebauungsplan Nr. 83 „Auenstraße/Eschenweg“

Das Luftamt hat ferner den in der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising aufgeführten Bebauungsplan Nr. 83 „Auenstraße/Eschenweg“ geprüft, bei welchem mit einer fluglärmbedingten Betroffenheit eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) zu rechnen sei (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 28).

Bebauungsplan Nr. 83 „Auenstraße/Eschenweg“ ist in seiner ursprünglichen Fassung am 03.03.1994 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung wurde ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO). Die 1. Änderung des Bebauungsplans, die innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs der ursprünglichen Fassung liegt, ist am 04.04.2000 in Kraft getreten und nimmt u. a. hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung Bezug auf die Festsetzungen des Bebauungsplans in der ursprünglichen Fassung.

Die vorhabensbedingte Fluglärmbeeinträchtigung beläuft sich im Planungsfall 2025 für das Gebiet dieses Bebauungsplans auf einen $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 53 bis 54 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 auf einen $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A). Die Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG überlagern im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 den Bebauungsplan nicht (vgl. Stellungnahme Sied-

lungsentwicklung vom 12.01.2009, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der städtebauliche Gestaltungsauftrag des Bebauungsplans Nr. 83 „Auenstraße/Eschenweg“ wird nicht nachhaltig gestört.

Zur besonders schutzbedürftigen Einrichtung des städtischen Kindergartens „Seilerbrückl“, Auenstraße 23, Freising, wird auf die Ausführungen unter C.III.3.14.3.1 hingewiesen.

Bebauungspläne Nr. 86 „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ und Nr. 86a „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ (2. Bauabschnitt)

Die Große Kreisstadt Freising hat auch eine Beeinträchtigung der Bebauungspläne Nr. 86 „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ und Nr. 86a „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ (2. Bauabschnitt) mit einem L_{Aeq} von ca. 50 bis 55 dB(A) eingewandt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, S. 28 f.).

Der Bebauungsplan Nr. 86 „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ ist am 12.06.1998, der Bebauungsplan Nr. 86a „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ (2. Bauabschnitt mit Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 86) am 10.08.1999 in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO).

Eine konkrete Analyse der vorhabensbedingten Fluglärmbetroffenheit dieser Bebauungspläne – die aufgrund ihrer räumlichen Nähe zusammen geprüft werden – ergab eine Lärmbelastung im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 55 bis 57 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 40 bis 42 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von 40 bis 43 dB(A). Die Bebauungspläne liegen im Planungsfall 2025 teilweise in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befinden sich die Bauleitpläne außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Lärmzunahme ist für den Tageszeitraum im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 – anders als in der Nacht – nicht mehr als unwesentlich nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG anzusehen.

Trotz dieser Lärmsituation bleibt die Funktion der Bebauungspläne gewahrt. Im Planungsfall 2025 befinden sich die Bebauungspläne überwiegend – außer in einem geringen

nordöstlichen Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 86 – in der Tag-Schutzzone 2, wodurch jedoch keine nachhaltige Störung verursacht wird.

Es ist kein Sachvortrag der Großen Kreisstadt Freising vorhanden, wonach dort eine besonders schutzbedürftige Nutzung geplant sei. Die – hier unterstellte – künftige Errichtung von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wäre als Anlage für soziale oder gesundheitliche Zwecke nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO gemäß Nr. 1.3 der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 86 „Gewerbegebiet verlegte Erdinger Straße/A 92“ nicht zulässig (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO). Aufgrund der grundsätzlichen Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme, die u. a. an § 31 Abs. 2 BauGB, § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG zu messen wäre, träte jedenfalls weder eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung noch ein Funktionsverlust ein. Dies würde auch dann gelten, wenn im Einzelfall eine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG versagt würde, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung im Gebietstypus Gewerbegebiet nicht prägend und daher für seinen Charakter nicht bestimmend wäre. Da die Große Kreisstadt Freising die Planung einer besonders schutzbedürftigen Nutzung hier nicht explizit verfolgt, können die Bebauungspläne weiterhin ihre Funktion ausüben.

Das Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG erfasst nicht den Bestand an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen (vgl. § 5 Abs. 4 FluglärmG). Im Übrigen hat sich die kommunale Planungshoheit erschöpft, soweit der Bebauungsplan bereits realisiert wurde. Es wird daher kein Funktionsverlust der Bebauungspläne bewirkt.

Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“

Die prognostizierte Lärmzunahme verursacht auch keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“. Die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising, dass der Bebauungsplan einer Lärmbelastung eines L_{Aeq} von ca. 60 bis 65 dB(A) ausgesetzt und dadurch die kommunale Planungshoheit verletzt sei, vermag nicht durchzugreifen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31 f.).

Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ ist am 16.11.1999 in Kraft getreten (siehe auch C.III.3.14.1.1.1). Der Bebauungsplan enthält u. a. Festsetzungen für Verkehrsflächen, Wasserflächen, Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft und Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 11, 15, 16, 18 BauGB).

Nach Überprüfung des Luftamtes liegt der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ im Planungsfall 2025 im Bereich der Isophonen $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 70 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 42 bis 60 dB(A). Im Prognosenullfall 2025 wird sich dieser Bebauungsplan innerhalb der Konturen eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 52 bis 70 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 42 bis 60 dB(A) befinden. Da sich der Bebauungsplan über ein großes Areal erstreckt, wird er von allen drei Schutzzonen erfasst. Der Bebauungsplan befindet sich zum Teil innerhalb der Isophonen der Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1(b) und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Fluglärmbelastung verändert sich im Nachtzeitraum zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht wesentlich (Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG). Anders stellt sich die Lärmsituation tags dar; die Lärmzunahme übersteigt die Schwelle von 2 dB(A) nach den Orientierungswerten der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG und ist somit als wesentlich anzusehen.

Dennoch erleidet der Bebauungsplan keinen Funktionsverlust, der ihm ursprünglich im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte. Im Bebauungsplan werden – wie in der Einwendung vom 18.12.2007 zutreffend ausgeführt – Bauflächen festgesetzt, die für solche baulichen Nutzungen zulässig sind, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit land- und forstwirtschaftlicher Nutzung stehen, also Privilegierungen i. S. d. § 35 Abs. 1 BauGB wären. Die Errichtung von Gebäuden ist auf räumlich bestimmte Bereiche des Gebiets begrenzt, nämlich auf solche Flächen, wo Hofstellen schon vorhanden sind (textliche Festsetzungen Nr. A.9; Begründung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, S. 14). Mögliche Restriktionen im Sinne einer nachhaltigen Störung aufgrund des planfestgestellten Vorhabens ergeben sich – über die ohnehin schon vorhandenen Beschränkungen des Bebauungsplans hinaus – aufgrund der Regelung des FluglärmG jedoch nicht. In der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone gilt aufgrund der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG kein Bauverbot für Wohnnutzungen.

Auch beim Teilbereich des Bebauungsplans, der an die bestehende Nordbahn angrenzt und im Planungsfall 2025 mit einer Belastung eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 70 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 60 dB(A) betroffen wird, ist keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung zu befürchten, da es sich um unbebaute Grundstücke handelt – bei welchen daher

kein Übernahmeanspruch verfügt wurde – und an dieser Stelle im Bebauungsplan keine entsprechenden Bauflächen vorgesehen sind.

Die Große Kreisstadt Freising plant innerhalb des Bebauungsplans auch keine Errichtung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung.

Die – hier unterstellte – Errichtung, Änderung bzw. Nutzungsänderung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in allen Schutzzonen eines Lärmschutzbereichs sowie einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG in den Tag-Schutzzonen führte überdies – sofern eine solche bauliche Anlage nicht ohnehin baurechtlich unzulässig ist – wegen der gesetzlichen Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG zu keiner nachhaltigen Störung der städtebaulichen Ordnung. Außerdem wäre eine besonders schutzbedürftige Nutzung für diesen Gebietstypus weder prägend noch charakteristisch, so dass selbst bei Ablehnung eines Antrags nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG der Gestaltungsauftrag des Bebauungsplans weiterhin bestehen bliebe. Die Große Kreisstadt Freising verfolgte nämlich für dieses Areal gerade nicht gezielt den planerischen Willen, dort eine besonders schutzbedürftige Nutzung anzusiedeln.

Der Bestand an baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wird von den Normierungen des FluglärmG – sofern dort solche überhaupt existieren – nicht beschränkt (vgl. § 5 Abs. 4 FluglärmG). Die kommunale Planungshoheit wird, sofern sie sich noch nicht in der Realisierung des Bebauungsplans erschöpft hat, weder im Bestand noch im Ausbauzustand nachhaltig beeinträchtigt.

Bebauungsplan Nr. 88a „Briefzentrum Freising“

Die Große Kreisstadt Freising hat ferner gegenüber dem Luftamt bekundet, der Bebauungsplan Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ könne durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens München um eine 3. Start- und Landebahn und der damit einhergehenden Belastungssituation mit einem L_{Aeq} von ca. 65 dB(A) nicht mehr seinen Festsetzungen entsprechend genutzt werden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31 f.).

Bebauungsplan Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ ist am 18.07.2006 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung wurde ein Sondergebiet Post/Fracht festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 1 BauNVO).

Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall 2025 innerhalb der Isophonen eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 63 bis 66 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 52 bis 54 dB(A), im Prognosenullfall 2025 inner-

halb der Konturen eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 62 bis 65 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 53 bis 54 dB(A). Im Planungsfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1(b) FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 wird der Bebauungsplan von der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG überdeckt (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Auch hier konnte keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung festgestellt werden. Die Zunahme des Fluglärms zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 erreicht die als Orientierungswert dienende 2 dB(A) Schwelle nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG nicht.

Darüber hinaus ergäben sich auch keine relevanten Einschränkungen durch die Lage des Bebauungsplans innerhalb der Schutzzonen des Lärmschutzbereichs. Die Große Kreisstadt Freising hat dazu keine Angaben gemacht. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ wären nur Nutzungen zulässig, die im Zusammenhang mit dem Postumschlag, der Postbeförderung bzw. Postabfertigung, mit der Beförderung, dem Umschlag bzw. der Abfertigung von Fracht stehen, wenn sie in den Verkehrsträgerwechsel der Transporte Luft/Straße eingebunden sind. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie bis zu zwei Betriebswohnungen wären zulässig, soweit sie einem solchen Betrieb dienten (vgl. Bebauungsplan Nr. 88a „Briefzentrum Freising“, Festsetzungen A.2.b). Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung durch fluglärmbedingte Einschränkungen träte durch die Belegenheit in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone nicht ein. Wohnnutzungen – soweit sie nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig wären – ermöglichten künftig die Legalsausnahmen in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG, ggf. auch § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FluglärmG.

Ebenso stellte das Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in allen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG in den Tag-Schutzzonen kein Hindernis dar, da besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG schon nach den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zulässig wären. Außerdem bestünde – bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen, namentlich der § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG bzw. § 31 Abs. 2 BauGB – ggf. die Möglichkeit einer Ausnahme. Selbst im Falle der Versagung der Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG könnte der Bebauungsplan seinen Gestaltungsauftrag ausführen, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung für ein Sondergebiet Post/Fracht weder prägend

noch unentbehrlich wäre und die Große Kreisstadt Freising dort auch keine solche besonders schutzbedürftige Nutzung bewusst ansiedeln wollte.

Im Übrigen erstreckt sich der Geltungsbereich des Bauverbots nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 sowie § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht auf den Bestand (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG), sofern ein solcher im Geltungsbereich des Bebauungsplan vorhanden wäre. Soweit der Bebauungsplan bereits vollzogen wurde, hat sich die kommunale Planungshoheit nach der Realisierung verbraucht. Der Bebauungsplan Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ wird dadurch nicht nachhaltig in seiner städtebaulichen Ordnung gestört. Im Übrigen weist dieser Bebauungsplan auch eine Affinität bzw. Standortgunst (Verkehrsträgerwechsel) zum Verkehrsflughafen München auf.

Bebauungsplan Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/Raiffeisenstraße“

Das Luftamt hat ebenso den in der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising enthaltenen Vortrag zu einer Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit beim Bebauungsplan Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/Raiffeisenstraße“ mit einer Fluglärmbelastung eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) betrachtet (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Bebauungsplan Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/Raiffeisenstraße“ ist am 12.06.1998 in Kraft getreten. Er enthält u. a. Festsetzungen für öffentliche Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

Die Detailbetrachtung ergab im Planungsfall 2025 eine fluglärmbedingte Beeinträchtigung mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 55 bis 58 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 43 dB(A). Im Prognosenullfall 2025 wird für die Lage dieses Bebauungsplans ein $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 44 dB(A) prognostiziert. Der Bebauungsplan Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/Raiffeisenstraße“ liegt im Planungsfall 2025 innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan außerhalb aller Schutzzonen des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Der Bebauungsplan erleidet nach Realisierung des planfestgestellten Vorhabens keinen Funktionsverlust. Zwar ist die Zunahme an Fluglärm zwischen Prognosenullfall und

Planungsfall 2025 tags als wesentlich nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG anzusehen.

Dennoch wird keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung bewirkt. Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplans wegen einer (konkreten) Kollision mit den normativen Vorgaben des FluglärmG, insbesondere mit § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wird von der Großen Kreisstadt Freising nicht vorgetragen.

Diese ergäbe sich ferner auch nicht, da solche besonders schutzbedürftigen Einrichtungen bereits nach den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zulässig wären. Das Plangebiet wird vorwiegend als Straße genutzt, um die Bereiche Lerchenfeld und Attaching ausreichend zu erschließen; der Bebauungsplan stellt zugleich eine Fläche für Versorgungsanlagen der Großen Kreisstadt Freising bereit (vgl. Begründung des Bebauungsplan Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/ Raiffeisenstraße“, S. 1). Eine – unterstellte – verfolgte Planung mit besonders schutzbedürftigen Einrichtungen, sofern der Bebauungsplan nicht schon vollzogen und die kommunale Planungshoheit damit verbraucht ist, wäre für dieses Gebiet weder charakteristisch noch prägend, so dass selbst bei einer Verweigerung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG kein Funktionsverlust einträte; die Große Kreisstadt Freising verfolgt in diesem Gebiet nicht gezielt die Ansiedlung einer besonders schutzbedürftigen Nutzung im vorgenannten Sinne. Die Lärmsituation führt somit zu keiner nachhaltigen Störung des Bebauungsplans Nr. 90 „Südtangente Freising, Verbindungsstraße Clemensänger/Raiffeisenstraße“.

Bebauungsplan Nr. 91 „Neuland-/Henkelstraße“

Weiterhin hat das Luftamt die Lärmbetroffenheit des in der Einwendung benannten Bebauungsplans Nr. 91 „Neuland-/Henkelstraße“ untersucht. Die Große Kreisstadt Freising hat insofern eine Fluglärmbelastung mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) dargelegt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27).

Der Bebauungsplan Nr. 91 „Neuland-/Henkelstraße“ ist als allgemeines Wohngebiet am 21.12.1999 in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO).

Der Ausbau des Verkehrsflughafens München wird keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung dieses Bebauungsplans auslösen. Weder im Planungsfall noch im Prognosenullfall 2025 ist mit einer – städtebaulich relevanten – fluglärmbedingten Beeinträchtigung zu rechnen. Im Planungsfall 2025 wird der Bebauungsplan im Bereich eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. < 40 dB(A), im Prognosenullfall 2025 im Bereich eines $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. < 40 dB(A) liegen (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan Nr. 91 „Neuland-/Henkelstraße“ befindet sich somit sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Es ergeben sich keine zusätzlichen Restriktionen aus den Regelungen des FluglärmG.

Bebauungsplan Nr. 98 „Bereich verlängerte Jagdstraße zur Erdinger Straße“

Die Große Kreisstadt Freising hat in ihrem Einwendungsschreiben geäußert, der Bebauungsplan Nr. 98 „Bereich verlängerte Jagdstraße zur Erdinger Straße“ sei mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) durch das Ausbauvorhaben fluglärmbedingt beeinträchtigt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 26 ff.).

Der Bebauungsplan Nr. 98 „Bereich verlängerte Jagdstraße zur Erdinger Straße“ ist in seiner ursprünglichen Fassung am 02.05.2000, die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 98 „Moosstraße/Katharina-Mair-Straße“ am 13.06.2006 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung ist ein allgemeines Wohngebiet nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO festgesetzt worden. Im Zuge der 1. Änderung wurde anstatt von Geschosswohnungsbau die Möglichkeit der Errichtung von Einfamilienhäusern als Reihenhausbebauung geschaffen (vgl. Begründung des Bebauungsplans Nr. 98 „Moosstraße/Katharina-Mair-Straße“ 1. Änderung, S. 1).

Auch dieser Bebauungsplan wird nicht nachhaltig in seiner städtebaulichen Ordnung durch fluglärmbedingte Auswirkungen infolge der Flughafenerweiterung gestört. Sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 wird der Bebauungsplan außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegen. Im Planungsfall 2025 ist eine Fluglärmbelastung mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) zu erwarten, im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40

dB(A) zu rechnen (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist sonach nicht gegeben. Der Vollzug des Bebauungsplans, der teilweise noch nicht erfolgt ist (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 26), unterliegt deshalb keinen Einschränkungen aufgrund der normativen Bestimmungen des FluglärmG.

Bebauungsplan Nr. 99 „Molkerei am Schlütergut“

Die Große Kreisstadt Freising hat beim Bebauungsplan Nr. 99 „Molkerei am Schlütergut“ Bedenken hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung aufgrund der vorhabensbedingten Lärmsituation eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) vorgetragen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29).

Der Bebauungsplan Nr. 99 „Molkerei am Schlütergut“ ist am 12.06.2003 als Sondergebiet Forschung und Lehre (Molkerei) mit Unterteilungen in Produktion, Verwaltung und Betriebswohnbereiche in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 1 BauNVO).

Es tritt jedoch keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung durch die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens ein. Eine Detailbetrachtung zeigt im Planungsfall 2025 eine fluglärmbedingte Beeinträchtigung mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 58 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. < 40 bis 41 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 40 bis 43 dB(A).

Zwar liegt die Lärmzunahme am Tag zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 über dem Wert von 2 dB(A) nach der als Orientierung dienenden Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG.

Der Bebauungsplan kann dennoch seine Funktion ausüben. Im Planungsfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan Nr. 99 „Molkerei am Schlütergut“ in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, im Prognosenullfall 2025 völlig außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Belegenheit des Bebauungsplans im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 führt zu keiner nachhaltigen Störung, soweit der Bebauungsplan nicht schon vollzogen wurde

und sich die kommunale Planungshoheit erschöpft hat. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen sind von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht vorgesehen und wurden von der Großen Kreisstadt Freising nicht geltend gemacht. Bezüglich des Bauverbots nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wäre – im Falle der Vereinbarkeit mit den Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 BauGB – ggf. eine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG möglich. Auch wenn diese Ausnahme versagt bliebe, wäre die städtebauliche Ordnung durch den Ausbau des Verkehrsflughafens München nicht nachhaltig gestört, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung für dieses Gebiet weder prägend noch unentbehrlich wäre; die Große Kreisstadt Freising verfolgte auch nicht gezielt den Willen, gerade an dieser Stelle eine besonders schutzbedürftige Nutzung zu verorten.

Bebauungspläne Nr. 101a „Isarauenpark Freising-Süd“ und Nr. 101b „Isarauenpark Freising-Süd“

Die Große Kreisstadt Freising weist des Weiteren auf eine Fluglärmbelastung mit einem L_{Aeq} von ca. 50 bis 55 dB(A) bei den Bebauungsplänen Nr. 101a „Isarauenpark Freising-Süd“ und Nr. 101b „Isarauenpark Freising-Süd“ hin (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 26, 28 f.).

Der Bebauungsplan Nr. 101a „Isarauenpark Freising-Süd“ ist am 11.04.2000, die 1. Änderung am 20.10.2009 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung wurde in der ursprünglichen Fassung ein allgemeines Wohngebiet, ein Mischgebiet und ein Gewerbegebiet festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1, § 6 Abs. 1, § 8 Abs. 1 BauNVO). Die 1. Änderung des Bebauungsplans betrifft vorwiegend den Teilbereich westlich der Bundesstraße B 11; darin sind Festsetzungen für ein allgemeines Wohngebiet, ein Gewerbegebiet und ein Sondergebiet Einzelhandel enthalten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1, § 8 Abs. 1, § 11 Abs. 1 BauNVO).

Der Bebauungsplan Nr. 101b „Isarauenpark Freising-Süd“ trat am 11.04.2000 als allgemeines Wohngebiet in Kraft (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO). Die 1. Änderung, als allgemeines Wohngebiet seit 07.02.2006 in Kraft getreten, betrifft den Geltungsbereich des sog. Wohngebietes WA 6. Die 2. Änderung, ebenfalls als allgemeines Wohngebiet seit 07.06.2006 in Kraft getreten, bezieht sich auf die sog. Wohngebiete WA 5, 7 und 8.

Im Wege einer vertieften Betrachtung der Lärmsituation – die aufgrund der räumlichen Nähe der Bebauungspläne für beide zusammen erfolgen kann – ist festzustellen, dass das Ausbauvorhaben keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung auslösen wird. Für den Planungsfall 2025 wird ein $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 52 bis 56 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von

< 40 dB(A), für den Prognosenullfall 2025 ein $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) prognostiziert. Im Prognosenullfall 2025 stellt sich kein städtebauliches Problem aufgrund der Regelungen des FluglärmG, da die Bebauungspläne außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegen. Im Planungsfall 2025 liegen die Bebauungspläne mit einer südlichen Teilfläche innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 9; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Tags ist zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 – anders als nachts – von einem wesentlichen Lärmzuwachs i. S. d. Wertung nach § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG auszugehen.

Gleichwohl wird der Bebauungsplan nicht nachhaltig in seiner städtebaulichen Entwicklung gestört. In der südlichen Teilfläche, die in Tag-Schutzzone 2 fällt, ist ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die Bereiche mit Festsetzungen für das Mischgebiet, Gewerbegebiet oder Sondergebiet werden insoweit nicht betroffen, da sie außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG liegen.

Ein drohender Funktionsverlust der Bebauungspläne ist aber – soweit die kommunale Planungshoheit nicht schon durch den Vollzug des Bebauungsplans verbraucht ist – nicht erkennbar. Ein geplanter Bau von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wurde nicht geltend gemacht. Eine – unterstellte – Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung solcher besonders schutzbedürftiger Einrichtungen wäre u. a. bei Einhaltung der § 4 Abs. 2 Nr. 3, § 15 BauNVO allgemein zulässig. Mit § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG wäre die gesetzliche Möglichkeit zur Erteilung einer Ausnahme eröffnet, soweit die gesetzlichen Anforderungen erfüllt wären. Auch wenn diese Ausnahme abgelehnt würde, wäre der Gestaltungsauftrag des Bauleitplans und seine Funktion nicht verloren, da (weitere) besonders schutzbedürftige Nutzungen (also andere als die bereits realisierte Nutzung) für die genannten Gebietstypen nicht prägend und unverzichtbar wären. Die Große Kreisstadt Freising hat den planerischen Willen für eine besonders schutzbedürftige Nutzung gezielt im Bebauungsplans Nr. 101a „Isarauenpark Freising-Süd“ in Form einer Fläche für die Errichtung eines Kindergartens zum Ausdruck gebracht, der jedoch bereits realisiert wurde; darüber hinaus waren weitere besonders schutzbedürftige Nutzungen nicht geplant.

Der Bestand an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen, namentlich der städtische Kindergarten mit Kinderkrippe und Kinderhort Haus des Kindes „Isarauenpark“,

Auenstraße 307, Freising, wird nicht tangiert (siehe C.III.3.14.3.1). Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung tritt somit nicht ein.

Hinsichtlich des Bebauungsplans Nr. 101a „Isarauenpark Freising-Süd“ teilte die Große Kreisstadt Freising dem Luftamt mit, dass für die 2. Änderung, Teil A, seit 15.12.2010 ein Satzungsbeschluss nach § 10 Abs. 1 BauGB vorliege. Anstatt von Wohnnutzung sind Gewerbe- und Sondergebietsflächen vorgesehen (Logistikhalle mit Elektrogroßhandelsflächen). Zu Teil B der 2. Änderung sei am 09.12.2009 ein Beschluss gefasst worden. Im Hinblick auf die Fluglärmbeeinträchtigung sei bei der 2. Änderung, Teil A, ein L_{Aeq} von ca. 50 bis 55 dB(A) und bei der 2. Änderung, Teil B, ein L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) zu erwarten (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 3; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage). Diese Änderungsverfahren wurden nach Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 begonnen bzw. konkretisiert und verfestigt und sind im Rahmen der Abwägung nach dem Prioritätsgrundsatz – wie oben ausführlich dargelegt – gegenüber dem Ausbauvorhaben nachrangig. Im Übrigen ergäbe sich auch bei Berücksichtigung der Änderungsverfahren keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung aufgrund einer fluglärmbedingten Beeinträchtigung, wie bereits oben ausgeführt wurde.

Rechtsplan „Isarauenpark Freising-Süd“

Der Vorentwurf Rechtsplan „Isarauenpark Freising-Süd“ vom 03.05.1994 wurde von der Großen Kreisstadt Freising als informelle Planung vorgelegt; dieser sei mit einer Lärmbetroffenheit eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) belastet (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 21, 29, 104).

Seit der Erstellung des Einwendungsschriftsatzes vom 18.12.2007 hat sich der Planungsstand nicht verändert (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, S. 2, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 3). Die Planung ist noch nicht in Kraft getreten. Der Rechtsplan „Isarauenpark Freising-Süd“ vom 03.05.1994 ist südlich des Bereichs der rechtsgültigen Bebauungspläne Nr. 101a und Nr. 101b „Isarauenpark Freising-Süd“ zu verorten. Teilweise überschneiden sich die Bereiche bzw. wurden bereits von den rechtsgültigen Bebauungsplänen überplant.

Die Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist dann abwägungserheblich, wenn die gemeindliche Planung bereits konkretisiert und hinreichend verfestigt ist bzw.

wenn hinreichend konkrete Planungsabsichten der Gemeinde bestehen und diese auch substantiiert geltend gemacht wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, juris RdNr. 33). Eine hinreichende Konkretisierung ist nicht erst dann anzunehmen, wenn ein verbindlicher Bebauungsplan vorliegt. Auch noch nicht verfestigte, konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde sind im Rahmen der Abwägung so weit wie möglich zu berücksichtigen. Grundsätzlich hat im Falle konkurrierender Planungen nach dem Prioritätsgrundsatz derjenige Planungsträger den Vorrang, der seine Planung zuerst konkretisiert und verfestigt. Bei Fachplanungsvorhaben ist der Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen als hinreichende Verfestigung zu sehen. Die Rechtsprechung geht auch schon von einem hinreichenden Grad der Konkretisierung eines Bebauungsplans aus, wenn zwar noch keine Satzung beschlossen wurde, aber zumindest ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, juris RdNr. 25 f.; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 8 f.). Noch nicht geklärt ist beispielsweise, ob eine hinreichende Konkretisierung vorliegt, wenn nur ein Gemeinderatsbeschluss zur Aufstellung oder Veränderung eines Flächennutzungsplans erfolgt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.08.1997, Az. 11 A 18.96, juris RdNr. 33). Der Vorentwurf Rechtsplan „Isarauenpark Freising-Süd“ vom 03.05.1994 ist noch keine hinreichend konkrete und verfestigte Planung der Großen Kreisstadt Freising, da es sich um Pläne im Stadium eines Vorentwurfs handelt.

Unterstellt, es läge eine verfestigte Planung vor, wäre hier darüber hinausgehend eine Wohnnutzung keinen planungsrechtlichen Beschränkungen nach dem FluglärmG ausgesetzt. Beim Rechtsplan Isarauenpark ist im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 55 bis 57 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 bis 51 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ≤ 40 dB(A) zu rechnen. Der Vorentwurf Rechtsplan „Isarauenpark Freising-Süd“ vom 03.05.1994 befindet sich im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG und im Prognosenullfall 2025 vollständig außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Der Umsetzung der Wohnbebauung im Bebauungsplan steht kein Bauverbot nach FluglärmG entgegen; Wohnnutzung ist – unter der Einhaltung der Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG und der sonstigen baurechtlichen Voraussetzungen – zulässig. Der Rechtsplan sieht auch Gemeinbedarfsflächen (Schule) vor. Gleichwohl führt die Lage im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 und das daraus resultierende Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in tatsächlicher Hinsicht zu keinen städtebaulichen Problemen, da kein zusätzlicher Schulbedarf zu den bereits bestehenden Schulen im Stadtgebiet Freising nachgewiesen werden konnte (vgl. Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Planungs-

und Umweltausschusses vom 17.11.2010, TOP 4, vorgelegt als Anlage (CD) mit Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011). Es stehen daher den einzelnen Grundstücken im Geltungsbereich dieses Entwurfs aufgrund der Belegenheit in Tag-Schutzzone 2 keine Beschränkungen nach dem FluglärmG entgegen, die zu einer nachhaltigen Störungen führen könnten.

Darüber hinaus verfolgt die Große Kreisstadt Freising eine andere Verwendung von Teilen dieses Gebiets. In der öffentlichen Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 17.11.2010 wurde für eine (Teil-) Fläche die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 146 „Seilerbrücklwiesen“ beschlossen (vgl. Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Umwelt- und Planungsausschusses vom 17.11.2010, TOP 4, vorgelegt als Anlage (CD) mit Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011).

Bebauungsplan Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“

Die Große Kreisstadt Freising wendet sich gegen eine Fluglärmbelastung im Gebiet des Bebauungsplans Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29, 32 f.).

Bebauungsplan Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ ist am 08.08.2000 in Kraft getreten. Die Große Kreisstadt Freising hat für das an der Gemeindegrenze zur Gemeinde Marzling gelegene Gebiet – in Abstimmung mit der Gemeinde Marzling – den Bebauungsplan Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ erlassen. Der Bebauungsplan enthält u. a. Festsetzungen für Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 11, 18a BauGB).

Eine nachhaltige Störung der Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ ist nicht gegeben. Im Planungsfall 2025 beläuft sich die fluglärmbedingte Lärmbelastung auf einen $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 53 bis 58 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 bis 43 dB(A), im Prognosenullfall 2025 auf einen $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von 40 bis 44 dB(A). Der Bebauungsplan liegt danach im Planungsfall 2025 zum Teil innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 ist der Bebauungsplan gänzlich außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG belegen.

Die Lärmsteigerung zwischen Prognosenullfall und Planungsfall ist im Tageszeitraum – anders hingegen in der Nacht – wesentlich nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG.

Die Große Kreisstadt Freising hat nichts hinsichtlich einer verfolgten Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG vorgetragen. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in Tag-Schutzzone 2 wären darüber hinaus bereits nach dem Bebauungsplan weder vorgesehen noch zulässig; zudem bestünde die Möglichkeit – bei Vorliegen der Anforderungen nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG – der Erteilung einer Ausnahme. Eine besonders schutzbedürftige Nutzung wäre für diesen Bebauungsplan nicht prägend; selbst im Falle der Ablehnung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG drohte daher kein Funktionsverlust des Bebauungsplans, bei welchem die Große Kreisstadt Freising auch nicht gezielt besonders schutzbedürftige Nutzung ansiedeln wollte.

Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplans ist damit, sofern der Bauleitplan nicht ohnehin schon vollzogen und die kommunale Planungshoheit erschöpft ist, nicht ersichtlich.

Bebauungsplan Nr. 120 „Schulneubau Lerchenfeld/Moosstraße“

Das Luftamt hat die Lärmsituation des Bebauungsplans Nr. 120 „Schulneubau Lerchenfeld/Moosstraße“ vertieft betrachtet. Die Große Kreisstadt Freising hat bei diesem Bebauungsplan eine Einschränkung der kommunalen Planungshoheit wegen vorhabensbedingter Lärmauswirkungen eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) befürchtet (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27).

Bebauungsplan Nr. 120 „Schulneubau Lerchenfeld/Moosstraße“ ist am 25.05.1999 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung ist ein allgemeines Wohngebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO) und eine Teilfläche für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB, Schule) festgesetzt.

Für diesen Bebauungsplan wird im Planungsfall 2025 eine Lärmsituation eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) prognostiziert; der Bebauungsplan liegt außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Beim Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan ebenfalls außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2

FluglärmG, da lediglich mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) zu rechnen ist (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Es wird deshalb durch das Ausbauvorhaben keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung ausgelöst (zur dort befindlichen besonders schutzbedürftigen Einrichtungen siehe C.III.3.14.3.1).

Bebauungsplan Nr. 122 „Achering-Nord“

Das Luftamt ist auch der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising, die kommunale Planungshoheit sei aufgrund der künftigen Fluglärmbelastung mit einem L_{Aeq} von ca. 55 bis 60 dB(A) beim Bebauungsplan Nr. 122 „Achering-Nord“ beeinträchtigt, nachgegangen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29).

Der Bebauungsplan Nr. 122 „Achering-Nord“ ist am 28.12.1999 in Kraft getreten. Er enthält als Art der baulichen Nutzung Festsetzungen für ein Sondergebiet Ver- und Entsorgung, ein Mischgebiet und ein (eingeschränktes) Gewerbegebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 1, § 6 Abs. 1, § 8 Abs. 1 BauNVO).

Im Planungsfall 2025 sind für diesen Bebauungsplan vorhabensbedingte Fluglärmauswirkungen eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 59 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 51 bis 53 dB(A) anzunehmen. Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall 2025 in der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1(b) FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 stellt sich die Lärmsituation im Bezug auf die dB(A)-Angaben ähnlich dar; der Bebauungsplan wird einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 58 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 51 bis 53 dB(A) ausgesetzt sein. Der Bebauungsplan befindet sich im Prognosenullfall 2025 mit einer nordwestlichen Teilfläche in der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Lärmzunahme zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 erreicht nicht die Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG. Die Zunahme an Fluglärm ist insoweit als unwesentlich zu betrachten und als „plangegebene“ Vorbelastung – wie bereits oben dargestellt – hinzunehmen.

Die Große Kreisstadt Freising hat keine Planungsabsichten für Wohnnutzungen oder besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG vorgetragen. Durch die Belegenheit des Bebauungsplans in der Nacht-Schutzzone resultierten ohnehin keine weiteren relevanten Beschränkungen nach dem FluglärmG, da hinsichtlich

der Wohnnutzung § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG eingreifen würde. Im Sondergebiet wäre eine Betriebswohnung gem. § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO nach Nr. II.1 der Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauNVO). Eine solche Betriebswohnung wäre zugleich auch aufgrund der Legalausnahme von § 5 Abs. 2 FluglärmG in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 4 FluglärmG zulässig. Im Gewerbegebiet bestünde aufgrund der § 31 Abs. 1 BauGB, § 8 Abs. 3 Nr. 1, § 15 BauNVO und § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 4 FluglärmG die Möglichkeit einer Ausnahme; andere als dort aufgeführte Wohnnutzungen wären danach grundsätzlich unzulässig (außer die Vorschriften des § 31 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG sind erfüllt). Im Mischgebiet wäre Wohnnutzung nach § 6 Abs. 2 Nr. 1, § 15 BauNVO und § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG zulässig.

Soweit der Bebauungsplan noch nicht vollzogen ist und sich die kommunale Planungshoheit darin erschöpft hat, träte ebenso für künftige Nutzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG keine nachhaltige Störung hinsichtlich der Lage in der Nacht-Schutzzone und Tag-Schutzzone 2 ein. Das gleiche würde für Nutzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 2 gelten. Zudem eröffnete das Gesetz in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG – sofern die Errichtung, Änderung bzw. Nutzungsänderung auch nach den Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig wäre – die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme. Auch für den Fall, dass keine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG genehmigt würde, bliebe die städtebauliche Ordnung gewahrt, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung für diese Gebietstypen nicht prägend und nach dem planerischen Willen der Großen Kreisstadt Freising explizit für diesen Standort unverzichtbar wäre.

Der Bestand an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen bleibt – sofern ein solcher existiert – unberührt (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG). Eine Funktionslosigkeit des Bebauungsplans oder eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung ist daher nicht zu befürchten.

Bebauungsplan Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“

In der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising wird weiterhin eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit durch die vorhabensbedingten Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Bebauungsplan Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ vorgetragen. In diesem Bereich sei mit einem L_{Aeq} von ca. 55 bis 60 dB(A) zu rechnen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30 f.).

Der Bebauungsplan Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ ist als Mischgebiet am 28.09.1999 in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 6 Abs. 1 BauNVO).

Für den Planungsfall 2025 ist im Hinblick auf die Lärmsituation des Bebauungsplans ein $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 60 bis 61 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 44 bis 45 dB(A) anzunehmen. Der Bebauungsplan befindet sich damit überwiegend in der Tag-Schutzzone 1; ein kleiner nördlicher Teilbereich befindet sich im Planungsfall 2025 innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 ist von einer Lärmbelastung eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 54 bis 56 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 44 bis 46 dB(A) auszugehen. Der Bebauungsplan liegt im Prognosenullfall 2025 außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Anders als im Tagzeitraum ergibt sich für die Nacht lediglich eine unwesentliche Zunahme des vorhabensbedingten Fluglärms nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG.

Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplans liegt aber auch hier nicht vor. Auch wenn der Bebauungsplan noch nicht vollzogen ist, droht wegen der Belegenheit des Bebauungsplans in der Tag-Schutzzone 1 im Planungsfall 2025 keine Funktionslosigkeit. Das Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG greift aufgrund der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG nicht.

Eine geplante Nutzung mit besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wurde nicht eingewandt. Für besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG eröffnete ferner § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG – soweit diese aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans nach § 31 Abs. 2 BauGB zulässig wären – die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme. Selbst wenn diese Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 im Einzelfall abgelehnt würde, ergäbe sich keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung des Bebauungsplans, da besonders schutzbedürftige Nutzungen für diesen Gebietstypus zwar allgemein zulässig (§ 6 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO), jedoch nicht prägend wären, so dass sich der gestalterische Auftrag des Bebauungsplans weiterhin entfalten könnte; die Große Kreisstadt Freising hätte für dieses Gebiet auch nicht gezielt eine Ansiedlung besonders schutzbedürftiger Nutzungen geplant.

Das gleiche würde für den kleinen Teilbereich gelten, der im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 liegt. Es ist sonach von keiner nachhaltigen Störung des Bebauungsplans auszugehen.

Die zum Zeitpunkt der Einwendung genannte und damals geplante 1. Änderung und 1. Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ wurde von der Großen Kreisstadt Freising mit Beschluss vom 02.04.2008 eingestellt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31; Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2009, Anlage 2; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Bebauungsplan Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling-Nord“

Das Luftamt überprüfte den Einwand der Großen Kreisstadt Freising, wonach der Fluglärm im Bereich des Bebauungsplans Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ im Planungsfall auf einen L_{Aeq} von ca. 60 dB(A) zunehme (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31).

Der Bebauungsplan Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling-Nord“ ist am 03.04.2001, die 1. Änderung am 03.06.2003 und die 2. Änderung am 20.12.2005 in Kraft getreten. Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen für ein allgemeines Wohngebiet und eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1, § 8 Abs. 1 BauNVO) sowie Flächen für Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB, Schule) und Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB). Die 1. Änderung des Bebauungsplans betrifft Festsetzungen für den Bereich des allgemeinen Wohngebietes, die 2. Änderung Festsetzungen für den Bereich des eingeschränkten Gewerbegebietes.

Eine Detailbetrachtung ergab im Planungsfall 2025 vorhabensbedingte Lärmauswirkungen im Bereich des Bebauungsplans mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 59 bis 62 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 42 bis 44 dB(A), im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 54 bis 56 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 44 bis 46 dB(A). Somit liegt der Bebauungsplan Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ im Planungsfall 2025 teilweise (mindestens mit der südlichen Hälfte) in der Tag-Schutzzone 1 und mit der nördlichen Fläche in der Tag-Schutzzone 2, jedoch außerhalb der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan vollständig außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Auch wenn die Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG im Vergleich zwischen der Lärmbelastung im Prognosenullfall und Planungsfall am Tag überschritten wird (anders stellt sich die Lärmsituation nachts dar), wird keine nachhaltige Störung des städtebaulichen Entwicklungs- und Gestaltungsauftrags durch das Ausbauvorhaben ausgelöst.

Das Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG ist für Wohnnutzungen in der Tag-Schutzzone 1 wegen der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG nicht einschlägig.

Der Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wird nicht berührt (§ 5 Abs. 4 FluglärmG). Für eine Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung (weiterer) besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in den Tag-Schutzzonen, soweit der Bebauungsplan nicht schon vollständig vollzogen und die kommunale Planungshoheit verbraucht ist, wurde nichts vorgetragen (siehe zur besonders schutzbedürftigen Einrichtung der Förderschule Pulling C.III.3.14.1.3.3). Im Übrigen würde der Prioritätsgrundsatz (s. o.) gelten. Eine relevante Einschränkung der kommunalen Planungshoheit liegt daher nicht vor.

Bebauungsplan Nr. 126 „Bereich zwischen Amselstraße und Katharina-Mair-Straße“

Das Luftamt weist auch die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising zurück, wonach die kommunale Planungshoheit im Hinblick auf den Bebauungsplan Nr. 126 „Bereich zwischen Amselstraße und Katharina-Mair-Straße“ aufgrund einer Belastungssituation eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) beeinträchtigt werde (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27).

Bebauungsplan Nr. 126 „Bereich zwischen Amselstraße und Katharina-Mair-Straße“ ist am 22.10.2002 als allgemeines Wohngebiet in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Nr. 2, § 4 Abs. 1 BauNVO).

Im Planungsfall 2025 wird für das Gebiet des Bebauungsplans eine Fluglärmbetroffenheit mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) prognostiziert. Für den Prognosenullfall 2025 ist ein $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) zu erwarten (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 ergibt sich damit eine unwesentliche Steigerung des Fluglärms unterhalb der Schwelle von 2 dB(A) i. S. d. Wertung nach § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG. Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4

Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung oder drohende Funktionslosigkeit des Bebauungsplans kann ausgeschlossen werden.

Bebauungsplan Nr. 127 „Sünzhausen – Südlicher Ortsrand, Teilbereiche West und Ost“

Die Große Kreisstadt Freising richtet ihre Einwendung hinsichtlich des Bebauungsplans Nr. 127 „Sünzhausen – Südlicher Ortsrand, Teilbereiche West und Ost“ gegen eine Lärmzunahme auf einen L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29).

Der Bebauungsplan Nr. 127 „Sünzhausen – Südlicher Ortsrand, Teilbereiche West und Ost“ ist am 27.01.2004 in Kraft getreten. Beide Teilbereiche wurden hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung als allgemeine Wohngebiete festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO).

Konkrete Ermittlungen des Luftamtes ergaben eine vorhabensbedingte Lärmauswirkung im Gebiet des Bebauungsplans Nr. 127 „Sünzhausen – Südlicher Ortsrand, Teilbereiche West und Ost“ im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 54 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. < 40 bis 41 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 53 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 41 bis 42 dB(A) (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Unterschiede zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 liegen unterhalb der Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG – somit unwesentlich – und i. S. e. „plangegebenen“ Vorbelastung hinzunehmen. Nachts stellen sich die prognostizierten Lärmauswirkungen im Planungsfall 2025 geringer als im Prognosenullfall 2025 dar.

Der Bebauungsplan Nr. 127 „Sünzhausen – Südlicher Ortsrand, Teilbereiche West und Ost“ befindet sich sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung tritt deswegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht ein.

Bebauungsplan Nr. 128a „Schwabenau II – Am Angerbach“

Die Große Kreisstadt Freising hat im Rahmen der Vorlage ergänzender Bauleitplanverfahren, die nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden, u. a. auf die

1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 128a „Schwabenau II – Am Angerbach“ hingewiesen (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Der Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 128a „Schwabenau II – Am Angerbach“ wurde am 27.08.2008 gefasst. Die 1. Änderung des Bebauungsplans ist am 05.10.2010 in Kraft getreten. Das Änderungsverfahren wurde von der Großen Kreisstadt Freising nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 Freising begonnen. Die Planungen der Großen Kreisstadt Freising sind im Rahmen der Abwägung nach dem Prioritätsgrundsatz – wie oben dargestellt – gegenüber dem Ausbauvorhaben nachrangig. Derjenige Planungsträger genießt Vorrang, der seine Planung zuerst konkretisiert und verfestigt; das ist vorliegend die FMG.

Darüber hinaus wäre eine nachhaltige Störung der Bauleitplanung ausgeschlossen. Der Bebauungsplan Nr. 128a „Schwabenau II – Am Angerbach“ läge im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Bereich des Bebauungsplans wäre mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) zu rechnen. Vorhabensbedingte planerische Erschwernisse, die von der Kommune ohnehin hinzunehmen wären, ergäben sich somit nicht.

Bebauungsplan Nr. 131 „Südliche Raiffeisenstraße/Staatsstraße St 2084“

Die Große Kreisstadt Freising äußert in der Einwendung kritisch, der Bebauungsplan Nr. 131 „Südliche Raiffeisenstraße/Staatsstraße St 2084“ werde mit einem L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) betroffen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Der Bebauungsplan Nr. 131 „Südliche Raiffeisenstraße/Staatsstraße St 2084“ ist am 11.12.2007 als Gewerbegebiet in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 8 Abs. 1 BauNVO).

Im Bereich des Bebauungsplans wird der vorhabensbedingte Fluglärm im Planungsfall 2025 auf einen $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 59 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 42 bis 44 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 auf einen $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 52 bis 54 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 42 bis 44 dB(A) prognostiziert. Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Sied-

lungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Im Nachtzeitraum wird im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 die Schwelle von 2 dB(A) hinsichtlich der Lärmzunahme nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG nicht überschritten; im Tageszeitraum ist jedoch die Lärmsteigerung wesentlich.

Dieser Umstand und die Belegenheit des Bebauungsplans in der Tag-Schutzzone 2 im Planungsfall 2025 führen gleichwohl zu keiner nachhaltigen Störung der städtebaulichen Ordnung. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG sind nach den Festsetzungen des Bebauungsplans in beiden Teilbereichen des Bebauungsplans nicht ausnahmsweise als Anlagen für soziale und gesundheitliche Zwecke zulässig (§ 8 Abs. 3 Nr. 2, § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO; Nr. B.1.2 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans). Die Bauverbote nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG könnten im Übrigen durch die Zulassung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG ggf. aufgehoben werden, soweit u. a. dessen rechtliche Voraussetzungen und eine Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB vorlägen. Für die geplante Errichtung, Änderung bzw. Nutzungsänderung von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen hat die Großen Kreisstadt Freising jedoch nichts vorgetragen. Im Übrigen wäre selbst bei der Ablehnung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG die städtebauliche Ordnung gewahrt, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung für den Gebietscharakter eines Gewerbegebietes nicht prägend wäre; die Große Kreisstadt Freising hat auch dort nicht planerisch gezielt die Ansiedlung besonders schutzbedürftiger Nutzungen verfolgt.

Der Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen, sofern solche hier vorhanden sind, wird nicht berührt. Eine nachhaltige Störung des städtebaulichen Entwicklungs- und Gestaltungsauftrags ergibt sich beim Bebauungsplan Nr. 131 „Südliche Raiffeisenstraße/ Staatsstraße St 2084“ somit nicht.

Bebauungsplan Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“

Die Große Kreisstadt Freising rügt in der Einwendung eine Störung des Bebauungsplans Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ aufgrund der Lärmauswirkungen des Ausbauvorhabens mit einem L_{Aeq} von ca. 60 bis 65 dB(A) (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31).

Der Bebauungsplan Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ ist am 30.05.2007 in Kraft getreten. Als Art der baulichen Nutzung ist ein Sondergebiet Erholung festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 1 BauNVO).

Im Planungsfall 2025 wird der Bebauungsplan von einer vorhabensbedingten Lärmsituation eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 58 bis 64 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 51 bis 57 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 65 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 50 bis 56 dB(A) betroffen. Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall 2025 größtenteils innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 1, vollständig innerhalb der Nacht-Schutzzone und mit einem geringen Teilbereich innerhalb der Isophone der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1(b) FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan größtenteils innerhalb der Tag-Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone sowie mit einer sehr kleinen nördlichen Teilfläche in der Tag-Schutzzone 1 nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Der Lärmzuwachs hält sich zwischen Prognosenullfall als „plangegebener“ Vorbelastung und Planungsfall 2025 im Tagzeitraum unterhalb der Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG und ist insoweit als unwesentliche Lärmsteigerung einzustufen; anders stellt sich die Lärmsituation im Nachtzeitraum dar, in welchen die 2 dB(A) Grenze überschritten wird.

Dennoch wird die städtebauliche Ordnung nicht nachhaltig gestört. Da der Bebauungsplan vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht wurde, führt die Belegenheit in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone aufgrund der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG zu keinen Bauverboten für Wohnungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG.

Für eine Planung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in allen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs und besonders schutzbedürftiger Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG in den Tag-Schutzzonen wurde nichts vorgetragen. Solche besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wären nach den Festsetzungen des Bebauungsplans überdies nicht vorgesehen; baurechtliche Einschränkungen durch das FluglärmG wären aufgrund der Belegenheit des Bebauungsplans in den jeweiligen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs nicht ersichtlich; darüber hinaus bestünde grundsätzlich die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG. Selbst wenn die Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG nicht erteilt würde, bliebe die Funktion des Bebauungsplans erhalten, da besonders schutzbedürftige Nutzungen für den Gebietstypus nicht derart prägend sind, dass sie zwingend

benötigt würden; die Große Kreisstadt Freising hätte auch hier die Ansiedlung besonders schutzbedürftiger Nutzungen planerisch gezielt nicht vorgesehen.

Der Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen – sofern vorhanden – wird nicht berührt (vgl. § 5 Abs. 4 FluglärmG). Soweit der Bebauungsplan bereits vollzogen wurde, hat sich die kommunale Planungshoheit erschöpft. Es sind sonach keinerlei Anhaltspunkte für einen drohenden Funktionsverlust in Folge der gesetzlichen Restriktionen des FluglärmG durch das Ausbauvorhaben ersichtlich.

Bebauungsplan Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen

Die Große Kreisstadt Freising macht eine Einschränkung ihrer kommunalen Planungshoheit durch den vorhabensbedingten Fluglärm eines L_{Aeq} von ca. 65 dB(A) bei dem Bebauungsplan Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen“ geltend (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31).

Der Bebauungsplan Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen“ grenzt im Süden und zum Teil im Westen an den Bebauungsplan Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ an. Beide Bebauungspläne sind am 30.05.2007 in Kraft getreten. Beim Bebauungsplan Nr. 138 wurde als Art der baulichen Nutzung – wie bereits aus der Bezeichnung ersichtlich – ein Sondergebiet für Biomasseverwertung festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 11 Abs. 1 BauNVO).

Für den Planungsfall 2025 wird die Lärmsituation auf einen $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 62 bis 64 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 53 bis 57 dB(A), für den Prognosenullfall 2025 auf einen $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 62 bis 66 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 52 bis 56 dB(A) prognostiziert. Der Bebauungsplan liegt im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 vollständig in der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Planungsfall 2025 befindet sich der Bebauungsplan außerdem vollständig innerhalb der Isophone der Tag-Schutzzone 1 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG und im Prognosenullfall 2025 mit einer kleinen nördlichen Teilfläche in der Tag-Schutzzone 1 nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG; das Gebiet des Bebauungsplans liegt ansonsten im Prognosenullfall überwiegend in der Tag-Schutzzone 2 (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Lärmzunahme zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 übersteigt tags die Schwelle von 2 dB(A) nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG.

Daraus ergibt sich dennoch keine vorhabensbedingte nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung dieses Bebauungsplans. Der Bebauungsplan sieht keine Wohnbebauung vor, das Sondergebiet ist vielmehr für Nutzungen der Biomasseverwertung auf Grundlage nachwachsender Rohstoffe sowie für eine Kompostieranlage ausgewiesen. Überdies wäre eine Wohnnutzung in der Tag-Schutzzone und Nacht-Schutzzone nach § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG zulässig.

Ein Funktionsverlust einzelner Festsetzungen oder des gesamten Bebauungsplans – wofür nichts vorgetragen wurde – tritt durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens München auch nicht aufgrund der Belegenheit in der Tag-Schutzzone 2 ein. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wären in diesem Sondergebiet unzulässig. Durch die Regelung des Bauverbots in § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG resultierten keine zusätzlichen Beschränkungen; überdies eröffnete das Gesetz in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme. Selbst bei Versagung der Ausnahme bliebe die städtebauliche Entwicklung gewahrt, da besonders schutzbedürftige Nutzungen für diesen Gebietstypus nicht prägend wären und vom planerischen Willen der Großen Kreisstadt Freising dort auch nicht gezielt angesiedelt werden sollten.

Das gleiche würde auch für die – ebenfalls unterstellte – künftige Errichtung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone sowie für besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 1 gelten.

Der Bebauungsplan wird nicht nachhaltig durch die normativen Vorgaben des FluglärmG tangiert. Der Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen – sofern vorhanden – wird nicht von den Regelungen erfasst (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG). Darüber hinaus wird die kommunale Planungshoheit nicht beeinträchtigt, sofern der Bebauungsplan vollzogen ist und sich die Planungshoheit erschöpft hat. Die städtebauliche Entwicklung des Bebauungsplans wird nicht nachhaltig gestört.

In der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising wurde eine geplante 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen“ vorgetragen. Dieses Änderungsverfahren hat die Große Kreisstadt Freising aber mit Beschluss vom 02.04.2008 eingestellt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen

Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31; Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2009, Anlage 2; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Bebauungsplan Nr. 139 „Östlich der Jagdstraße“

Die Große Kreisstadt Freising hat dem Luftamt auch den Bebauungsplan Nr. 139 „Östlich der Jagdstraße“ vorgelegt und eingewandt, dass dort eine Fluglärmbeeinträchtigung mit einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) zu erwarten sei (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 27).

Der Bebauungsplan Nr. 139 „Östlich der Jagdstraße“ (Fassung vom 13.04.2006) war zum Zeitpunkt der ersten Auslegung vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 und der anschließenden Einwendungsfrist vom 05.12. bis 18.12.2007 noch nicht rechtswirksam. Nach Mitteilung der Großen Kreisstadt Freising hat die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange – zumindest zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Schreibens am 18.12.2009 – stattgefunden (vgl. Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2009, Anlage 2). Dieser Planungsstand hat sich seither nicht verändert (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, S. 1 f., beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 2).

Die Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ist dann abwägungserheblich, wenn die gemeindliche Planung bereits konkretisiert und hinreichend verfestigt ist bzw. wenn hinreichend konkrete Planungsabsichten der Gemeinde bestehen und diese auch substantiiert geltend gemacht wurden (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, juris RdNr. 33; BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, juris RdNr. 25 f.; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 8 f.).

Unabhängig von der Frage, ob beim Bebauungsplan Nr. 139 „Östlich der Jagdstraße“ eine hinreichende konkretisierte Bauleitplanung vorliegt, die eine weitgehend sichere Erwartung der Verwirklichung der Planung voraussetzt, ist jedenfalls keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung im Falle der Umsetzung des Entwurfs des Bebauungsplans zu befürchten. Der Bebauungsplan sieht ein allgemeines Wohngebiet (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO) vor und durchlief bereits die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange. Im Planungsfall 2025 ist für den Bebauungsplan von einer Lärmsituation eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) auszugehen. Der Bebauungsplan wird im Prognosenullfall 2025 mit einer Fluglärmbelastung eines

$L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) betroffen (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan befindet sich im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung des Bebauungsplans kommt deshalb nicht in Betracht.

Bebauungsplan Nr. 140 „Westliche Ortsabrundung Achering“

Die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising, welche eine fluglärmbedingte Betroffenheit des Bebauungsplans Nr. 140 „Westliche Ortsabrundung Achering“ mit einem L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) zum Gegenstand hat, vermag nicht durchzugreifen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29).

Der Bebauungsplan Nr. 140 „Westliche Ortsabrundung Achering“ ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Einwendungsschriftsatzes vom 18.12.2007 noch nicht in Kraft getreten, sondern befand sich in der Fassung vom 28.11.2008 als (eingeschränktes Gewerbegebiet) im Planungsstadium der öffentlichen Auslegung (vgl. Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2009, Anlage 2). Dieser Planungsstand hat sich seitdem nicht verändert (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, S. 2, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 2).

Auch hier kann die Frage der hinreichenden Verfestigung und Konkretisierung der Planung offen bleiben (siehe dazu die Ausführungen beim Bebauungsplan Nr. 139 „Östlich der Jagdstraße“). Eine Detailbetrachtung ergibt für den Planungsfall 2025 eine Lärmbetroffenheit des Bebauungsplans mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 59 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 51 bis 55 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 59 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 49 bis 53 dB(A). Der Bebauungsplan Nr. 140 „Westliche Ortsabrundung Achering“ liegt im Planungsfall 2025 innerhalb der Isophone der Tag-Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1(b) FluglärmG und im Prognosenullfall 2025 (teilweise) in der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Der Lärmzuwachs zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 übersteigt nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG nachts die (Unwesentlichkeits-) Schwelle von 2 dB(A).

Die Funktion des Bebauungsplans, die ihm ursprünglich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte, geht nicht verloren, seine Belegenheit in der Nacht-Schutzzone beeinträchtigt die kommunale Planungshoheit nicht nachhaltig. Wohnnutzungen i. S. d. § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO sind bereits von den Festsetzungen des Bebauungsplans selbst ausgeschlossen. Im Falle der Erteilung einer Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB würde im Übrigen das Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG für solche Wohnnutzungen aufgrund der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FluglärmG in der Nacht-Schutzzone nicht greifen. Wohnnutzungen bleiben weiterhin zulässig.

Besonders schutzbedürftige Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG sind nach den Vorgaben des Bebauungsplanes nur ausnahmsweise zulässig (§ 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO, § 31 Abs. 1 BauGB, § 15 BauNVO). § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG normiert darüber hinausgehend in der Tag-Schutzzone 2 ein Bauverbot, für welches jedoch ggf. – bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen – eine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG erteilt werden könnte. Für die geplante Errichtung einer Wohnung oder einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wurde nichts vorgetragen. Selbst wenn eine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG nicht erteilt würde, bliebe die städtebauliche Entwicklung gewahrt, da eine besonders schutzbedürftige Nutzung nicht für den Gebietscharakter prägend wäre und die Große Kreisstadt Freising auch diese dort nicht gezielt ansiedeln wollte.

Das gleiche würde für die – ebenso unterstellte – Errichtung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in der Nacht-Schutzzone gelten. Darüber hinaus wird der Bestand an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen nicht berührt (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG). Soweit der Bebauungsplan realisiert wurde, stellt sich die Frage der Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit nicht, da diese insofern verbraucht wurde. Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung der Bauleitplanung liegt folglich nicht vor.

Bebauungsplan Nr. 141 „Angerstraße/Am Schleiferbach“

Entgegen der in der Einwendung von der Großen Kreisstadt Freising geäußerten Auffassung wird die kommunale Planungshoheit durch eine Lärmbelastung eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) beim Bebauungsplan Nr. 141 „Angerstraße/Am Schleiferbach“ nicht in relevanter Weise beeinträchtigt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 28).

Dieser Bebauungsplan ist am 17.06.2008 als allgemeines Wohngebiet in Kraft getreten (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BauGB, § 1 Abs. 3 Satz 2, § 4 Abs. 1 BauNVO).

Bei diesem Bebauungsplan kommt es im Planungsfall 2025 zu Fluglärmauswirkungen eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 51 bis 53 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A). Im Prognosenullfall 2025 wird eine Fluglärmbelastung mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A) prognostiziert (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). Der Bebauungsplan Nr. 141 „Angerstraße/Am Schleiferbach“ liegt sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung kommt für diesen Bebauungsplan nicht in Betracht.

Bebauungsplan Nr. 143 „Spielflächen Freisinger Norden“

Die Große Kreisstadt Freising hat ihren Vortrag hinsichtlich neuer Bauleitplanverfahren, die nach der Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden, um den Bebauungsplan Nr. 143 „Spielflächen Freisinger Norden“ ergänzt (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Der Aufstellungsbeschluss dieses Bebauungsplans wurde am 12.12.2007 gefasst, aber in der Einwendung vom 18.12.2007 nicht vorgetragen. Die Planung hat sich nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 konkretisiert und verfestigt. Die Planungen der Großen Kreisstadt Freising sind daher im Rahmen der Abwägung wegen des Prioritätsgrundsatzes gegenüber dem Ausbauvorhaben nachrangig; der Bebauungsplan Nr. 143 „Spielflächen Freisinger Nord“ hat auf die Fachplanung Rücksicht zu nehmen. Darüber hinaus ergäbe sich keine nachhaltige Störung der Bauleitplanung, da sich das Gebiet sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 deutlich außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 befände. Die Fluglärmbelastung läge im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 bei einem $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 dB(A).

Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“

Im Rahmen der Vorlage aktualisierter Planungen, die nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden, hat die Große Kreisstadt Freising u. a. auf den Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“ hingewiesen (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Der Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“ ist noch nicht in Kraft getreten. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 09.12.2009, also nach Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007, gefasst. Das planfestgestellte Ausbauvorhaben hat sich zeitlich früher konkretisiert und verfestigt als die Planungen der Großen Kreisstadt Freising zum Bebauungsplan Nr. 144 „General-von-Stein-Kaserne“ und genießt daher Vorrang. Dieser Bebauungsplan ist im Rahmen der Abwägung aufgrund des Prioritätsgrundsatzes nachrangig. Im Übrigen wäre die städtebauliche Entwicklung des Bebauungsplans nicht nachhaltig gestört. Der Bebauungsplan befände sich sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 ist ein $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) zu erwarten. Lärmbedingte planerische Erschwernisse, die wegen des Prioritätsgrundsatzes von der Kommune hinzunehmen wären, zeigten sich sonach nicht.

Bebauungsplan Nr. 145 „Angerstraße West“

Die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising, die sich auf eine Lärmbetroffenheit des Bebauungsplans Nr. 145 „Angerstraße West“ mit einem L_{Aeq} von ca. 50 bis 55 dB(A) bezieht, wird zurückgewiesen.

Das Bauleitplanverfahren wurde nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage); der Bebauungsplan Nr. 145 „Angerstraße West“ ist noch nicht in Kraft getreten. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 07.07.2010, nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007, gefasst. Das planfestgestellte Vorhaben hat sich planerisch in zeitlicher Hinsicht früher konkretisiert und verfestigt als die Planungen der Großen Kreisstadt Freising und genießt im Rahmen der Abwägung, insbesondere unter Heranziehung des Prioritätsgrundsatzes, Vorrang.

Im Übrigen läge der Bebauungsplan im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Konturen der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. In diesem Bereich wäre eine Fluglärmbeeinträchtigung mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 52 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) im Planungsfall 2025 und $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) im Prognosenullfall 2025 prognostiziert.

Bebauungsplan Nr. 146 „Seilerbrücklwiesen“

Das Luftamt würdigte auch den ergänzenden Vortrag der Großen Kreisstadt Freising zum Bebauungsplan Nr. 146 „Seilerbrücklwiesen“, welcher nach der Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurde. Dieser Bebauungsplan werde mit einem L_{Aeq} von ca. 50 bis 55 dB(A) fluglärmbedingt belastet (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 3; Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Der Aufstellungsbeschluss zu diesem Bebauungsplan wurde am 17.11.2010, nach der Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007, gefasst. Das Ausbauvorhaben der FMG hat sich damit zeitlich früher konkretisiert und verfestigt als die städtische Planung und genießt im Rahmen der Abwägung Vorrang. Die Planung zum Bebauungsplan Nr. 146 „Seilerbrücklwiesen“ hat aufgrund des Prioritätsgrundsatzes auf die Fachplanung Rücksicht zu nehmen.

Ungeachtet dessen wäre für diesen Bebauungsplan keine nachhaltige Störung zu befürchten. Im Planungsfall 2025 wäre mit einer Fluglärmbelastung eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 55 bis 57 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 bis 51 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 bis 41 dB(A) zu rechnen. Der Bebauungsplan befände sich im Planungsfall 2025 innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG; ansonsten läge er im Planungsfall und Prognosenullfall außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung wäre nicht zu befürchten, da Wohnnutzungen vorgesehen sind und solche in der Tag-Schutzzone 2 – unter Beachtung der §§ 6, 7 FluglärmG – möglich sind. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen sind innerhalb des Bebauungsplans nicht geplant. Die Planungsfläche greift Teile des zuvor avisierten Vorentwurfs Rechtsplan „Isarauenpark Freising-Süd“ (informelle Planung) auf; der Rechtsplan sieht Wohnbauflächen und Gemeinbedarfsflächen vor. Da für letztere aber kein Bedarf nachgewiesen werden konnte, plant die Große Kreisstadt Freising die Fläche in Wohnbauflächen – ohne Gemeinbedarfsflächen – um, vgl. Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 17.11.2010, TOP 4, vorgelegt als Anlage (CD) mit Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011.

Bebauungsplan Nr. 147 „Gute Änger/Montessorizentrum“

Im Rahmen der Aktualisierung der städtischen Bauleitplanverfahren, die nach Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 begonnen wurden, hat die Große Kreisstadt Freising u. a. den Bebauungsplan Nr. 147 „Gute Änger/Montessorizentrum“ vorgelegt. Die Fluglärmbetroffenheit liege bei einem L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 24.02.2011, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011, Anlage).

Dieser Bebauungsplan ist noch nicht in Kraft getreten. Zweck der Planung ist die Ausweisung von Gemeinbedarfsflächen für ein Montessorizentrum und ggf. weiterer Gemeinbedarfseinrichtungen (vgl. Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 02.03.2011, TOP 7, Beschluss Nr. 306/29a, vorgelegt als Anlage (CD) mit Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 24.03.2011). Die Große Kreisstadt Freising hat den Aufstellungsbeschluss am 02.03.2011, also nach Auslegung der Planunterlagen des Ausbauvorhabens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007, gefasst. Das Ausbauvorhaben der FMG hat sich also zeitlich früher konkretisiert und verfestigt als die städtische Planung und genießt daher im Rahmen der Abwägung Vorrang (Prioritätsgrundsatz).

Darüber hinaus wäre eine nachhaltige Störung des Bebauungsplans ausgeschlossen, da sich der Bebauungsplan sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG befände. Die voraussichtliche Fluglärmbelastung läge im Planungsfall 2025 bei einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 54 bis 55 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) sowie im Prognosenullfall 2025 bei einem $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A), $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A).

Einbeziehungssatzungen Pulling „Am Moosanger“, „Rosen-/Ulmenweg“ und „Birkenstraße“

Die Große Kreisstadt Freising wendet eine nachteilige Betroffenheit der Einbeziehungssatzungen Pulling „Am Moosanger“, „Rosen-/Ulmenweg“ und „Birkenstraße“ mit einem L_{Aeq} von ca. 60 dB(A) ein (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 31).

Die Einbeziehungssatzungen Pulling „Am Moosanger“ und „Rosen-/Ulmenweg“ sind am 23.07.2002, die Einbeziehungssatzung Pulling „Birkenstraße“ am 15.04.2003 in Kraft getreten.

Die Überprüfung des Luftamtes hat für den Planungsfall 2025 eine Fluglärmbelastung eines $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 61 bis 62 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 45 bis 47 dB(A) und für den Prognosenullfall 2025 eine Lärmbetroffenheit mit einem $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 57 bis 59 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von ca. 45 bis 47 dB(A) ergeben. Die Einbeziehungssatzungen können aufgrund ihrer räumlichen Nähe gemeinsam dargestellt werden. Sie liegen im Planungsfall 2025 innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 1 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG; im Prognosenullfall 2025 befinden sich die Einbeziehungssatzungen völlig außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 12.01.2011, S. 10; Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011).

Die Lärmsteigerung zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 ist tags – anders nachts – wesentlich nach der 2 dB(A) Schwelle i. S. d. Wertung nach § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG.

Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung wird gleichwohl auch hier durch das planfestgestellte Vorhaben nicht ausgelöst. Das Bauverbot für Wohnnutzungen in der Tag-Schutzzone 1 nach § 5 Abs. 2 FluglärmG gilt aufgrund der Legalausnahme für die Einbeziehungssatzungen nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 BauGB gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG nicht. Da § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 BauGB auf den gesamten § 34 BauGB verweist, sind auch Satzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB und nicht nur die Zulässigkeitstatbestände des § 34 Abs. 1 und 2 BauGB in den Anwendungsbereich eingeschlossen.

Auch aufgrund § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG resultieren in der Tag-Schutzzone 1 keine nachhaltigen Störungen der städtebaulichen Ordnung. Die Errichtung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG – für deren Errichtung kein Vortrag vorhanden ist – wäre bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG nicht von vornherein ausgeschlossen. Selbst wenn eine Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG versagt würde, bliebe die städtebauliche Entwicklung gewahrt, da besonders schutzbedürftige Nutzungen in den Einbeziehungssatzungen nicht schlechthin unverzichtbar wären; die Ansiedlung besonders schutzbedürftiger Nutzungen hat die Große Kreisstadt Freising auch dort nicht explizit verfolgt.

Der Bestand an besonders schutzbedürftigen Einrichtungen – sofern ein solcher existiert – wird nicht tangiert (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG). Soweit die Einbeziehungssatzungen bereits vollzogen sind, hat sich die kommunale Planungshoheit erschöpft. Die

Einbeziehungssatzungen erfahren somit keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Ordnung.

Innenbereichssatzung „An der Mühle“

Das Luftamt hat auch die vorhabensbedingte Lärmsituation der Innenbereichssatzung „An der Mühle“ überprüft. Die Große Kreisstadt Freising hat in der Einwendung eine Fluglärmbetroffenheit eines L_{Aeq} von ca. 55 dB(A) dargelegt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 29).

Die Innenbereichssatzung „An der Mühle“ ist am 01.10.1993 in Kraft getreten.

Der städtebauliche Entwicklungs- und Gestaltungsauftrag wird aber nicht nachhaltig gestört, da die Innenbereichssatzung „An der Mühle“ nach Ermittlungen des Luftamtes im Planungsfall 2025 lediglich die Lärmsituation eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 eines $L_{Aeq\,Tag}$ von < 50 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von < 40 dB(A) aufweisen wird. Die Innenbereichssatzung „An der Mühle“ befindet sich damit sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld Bebauungsvorschlag Nr. 16

Die Große Kreisstadt Freising hat in ihrem Einwendungsschriftsatz ferner eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit bei der Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld Bebauungsvorschlag Nr. 16 vom Februar 1992 aufgrund von vorhabensbedingten Lärmauswirkungen eines L_{Aeq} von ca. 50 dB(A) thematisiert (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 28).

Diese Rahmenplanung ist noch nicht in Kraft getreten, sondern befindet sich im Planungsstand einer informellen Planung der Großen Kreisstadt Freising. Dieser Planungsstand hat sich seit Erstellung der Einwendung vom 18.12.2007 nicht verändert (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, S. 2, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 2 f.). Vorgetragen wird weiterhin, dass dieser Bereich im Flächennutzungsplan nicht als Wohnbaufläche dargestellt sei (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 21). Die Große Kreisstadt Freising hat dem Luftamt im Erörterungstermin vom 15.12.2008 einen Flächennutzungsplan mit Stand vom 01.06.2005 übergeben (vgl. Stenografisches Protokoll zum Erörterungstermin vom

15.12.2008, S. 2337 f.). Die Fläche für den Bereich der Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld ist in diesem Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Damit fehlt es bislang für die Umsetzung der Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld an der Änderung des Flächennutzungsplans, aus welcher die Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld entwickelt werden könnte.

Darüber hinaus ergeben sich für die Große Kreisstadt Freising entgegen deren Angaben keine relevanten Einschränkungen für die Entwicklungsflächen wohnbaulicher Zwecke. Im Planungsfall 2025 wäre für diesen Bereich ein $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 53 bis 56 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 bis 41 dB(A) prognostiziert. Die Lärmauswirkungen im Prognosenullfall 2025 beliefen sich auf Pegelwerte eines $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 bis 51 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 bis 41 dB(A). Die Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld läge damit im Planungsfall 2025 mit dem südlichen Teil partiell in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 befände sich die Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld vollständig außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Die Lärmzunahme zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 tags übersteigt die Schwelle von 2 dB(A) und ist daher nach der Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG nicht mehr als unwesentlich anzusehen.

Trotzdem wäre keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung ersichtlich. Die teilweise Belegenheit in der Tag-Schutzzone 2 führte zu keinen Bauverboten bei der geplanten Wohnnutzung. Wohnungen sind dort zulässig, soweit die Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG eingehalten werden. Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass in der Rahmenplanung möglicherweise Schallschutzbestimmungen aufgenommen werden müssen. Textliche Festsetzungen oder eine Begründung der Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld wurden dem Luftamt nicht vorgelegt. Ein Funktionsverlust des Rahmenplans tritt damit jedenfalls nicht ein. Hinsichtlich des Einwands des Attraktivitätsverlusts der vorgesehenen Nutzung der Rahmenplanung Freising-Lerchenfeld wird auf C.III.3.14.4.2.3 verwiesen.

Für die Planung von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wurde gegenüber dem Luftamt nichts vorgetragen. Darüber hinaus bestünde evtl. die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG. Selbst wenn diese nicht genehmigt würde, bliebe die städtebauliche Ordnung gewahrt, da besonders schutzbedürftige Nutzungen dort keine prägenden Elemente darstellen, die zwingend vorhanden sein müssten und von der Große Kreisstadt Freising gezielt als unverzichtbar geplant wurden.

Eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung oder ein Funktionsverlust des Bebauungsplans kann somit durch das planfestgestellte Vorhaben nicht bewirkt werden.

Rahmenplanung Pulling

Eingewandt wurde auch eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit durch vorhabensbedingte Fluglärmauswirkungen eines L_{Aeq} von ca. 60 dB(A) für die Rahmenplanung Pulling in der überarbeiteten und erweiterten Fassung des Schlussberichts vom 12.05.2009 (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 30).

Die Rahmenplanung Pulling in der überarbeiteten und erweiterten Fassung des Schlussberichts vom 12.05.2009 ist noch nicht in Kraft getreten; es handelt sich hierbei vielmehr um eine informelle Planung der Großen Kreisstadt Freising, die u. a. Wohnnutzungen vorsieht. Der Planungsstand hat sich seit der Erstellung des Einwendungsschriftsatzes vom 18.12.2007 nicht verändert (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 11.02.2011, S. 2, beantwortet mit Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 24.02.2011, S. 2 f.). Die Rahmenplanung erstreckt sich vom Norden Pullings bis in den Süden (Flurstraße/Amselweg, Abzweigung der Pullinger Hauptstraße zur Theodor-Scherg-Straße) und wird im Osten durch die Bahnstrecke und im Westen durch die Straßenzüge Am Moosanger und Sünzhauser Straße begrenzt.

In der dem Luftamt vorgelegten überarbeiteten und erweiterten Fassung des Schlussberichts der Rahmenplanung Pulling vom 12.05.2009 ist auch der Bebauungsplan Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling-Nord“ einbezogen. Es wurden in dieser informellen Planung zwei Varianten ausgearbeitet (vgl. Rahmenplanung Pulling Erweiterung, Schlussbericht, S. 6 f.). Da sich der Planungsstand seither nicht verändert hat und noch immer von zwei existierenden Planungsalternativen auszugehen ist, hat das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans i. S. d. § 2 Abs. 1 BauGB noch nicht begonnen. Es spricht daher bereits aufgrund dieses Umstands viel für eine noch nicht hinreichend konkrete und verfestigte Planung. Zudem stammt die überarbeitete und erweiterte Fassung des Schlussberichts der Rahmenplanung Pulling vom 12.05.2009 und somit nach der Auslegung der Antragsunterlagen des Planfeststellungsverfahrens vom 05.11.2007 bis 04.12.2007 mit anschließender Einwendungsfrist bis 18.12.2007. Das Fachplanungsvorhaben 3. Start- und Landebahn ist daher als zeitlich prioritär einzustufen, auf welche die gemeindliche Bauleitplanung entsprechend Rücksicht zu nehmen hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, juris RdNr. 25 f.; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 8 f.).

Selbst wenn man eine hinreichend konkrete und verfestigte gemeindliche Planung unterstellte, läge keine unüberwindbare Beeinträchtigung der Rahmenplanung Pulling vor. Im Falle der Realisierung der Rahmenplanung Pulling ist im Planungsfall 2025 mit einer Lärmsituation eines $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 61 bis 63 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 45 bis 51 dB(A) ohne Einbeziehung der Fläche des rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling-Nord“ – ansonsten mit Einbeziehung $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 58 bis 63 dB(A), $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 43 bis 51 dB(A) – zu rechnen. Die Rahmenplanung Pulling ist im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 57 bis 61 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 45 bis 50 dB(A) betroffen. Mit Einbeziehung des Bebauungsplans Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ wird ein $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 55 bis 62 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ von ca. 43 bis 50 dB(A) im Prognosenullfall 2025 prognostiziert.

Im Planungsfall 2025 (ohne Einbeziehung des Bebauungsplans Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“) befindet sich die Rahmenplanung Pulling damit überwiegend in der Tag-Schutzzone 1 und teilweise in der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG, im Prognosenullfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 und teilweise in der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Berücksichtigt man die Fläche des Bebauungsplans Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ mit, ergibt sich lediglich im Prognosenullfall 2025 eine wesentliche Verschiebung, da dann die Rahmenplanung Pulling aus der Tag-Schutzzone 1 heraus fällt und nur in der Tag-Schutzzone 2 belegen ist.

Wohnnutzungen sind in der Rahmenplanung Pulling im nördlichen Teil, der vom rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ erfasst wird, vorgesehen (vgl. Rahmenplanung Pulling Erweiterung, Schlussbericht, S. 8 f.). Hinsichtlich der Auswirkungen auf die kommunale Planungshoheit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen; insoweit greift nämlich die Legalausnahme nach § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG ein.

Im Übrigen sind aufgrund des vorgelegten Schlussberichts zur Rahmenplanung Pulling sonstige Planungen für Wohnbebauung nicht ersichtlich. Erwähnt wird der Ausbau des Bahnhofumfelds zu einem P+R-Standort mit Hotel (vgl. Rahmenplanung Pulling Erweiterung, Schlussbericht, S. 5). Die Errichtung eines Hotels ist in den Schutzzonen des Lärmschutzbereichs jedoch grundsätzlich nach den Bestimmungen des FluglärmG – ungeachtet der sonstigen baurechtlichen Voraussetzungen – zulässig. Insbesondere ist das Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht einschlägig, da ein Hotel keine Wohnung i. S. d. vorgenannten Vorschrift darstellt. Der Terminus der Wohnung erfordert typische Merkmale einer Wohnnutzung, namentlich die auf Dauer angelegte Häuslichkeit. Daran fehlt es

aber bei einem Beherbergungsbetrieb (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 38).

Insbesondere ist eine geplante Errichtung von besonders schutzbedürftigen Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in den Schutzzonen des Lärmschutzbereichs weder vorgetragen noch sonst erkennbar. Dafür bestünde im Übrigen im Einzelfall ggf. die Möglichkeit einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG. Selbst wenn eine Ausnahme nicht erteilt würde, bliebe die städtebauliche Entwicklung gewahrt, da besonders schutzbedürftige Nutzungen innerhalb des Rahmenplans – abgesehen von den bestehenden innerhalb des Bebauungsplans Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ – nicht prägend sind und nicht gezielt von dem städtischen Planungswillen dort angesiedelt werden sollten.

Die städtebauliche Entwicklung des Bebauungsplans würde sonach weder nachhaltig gestört noch wäre ein Funktionsverlust zu befürchten.

Zusammenfassende Würdigung zu möglichen Einschränkungen der Bebauungspläne aufgrund § 5 FluglärmG

Im Rahmen der Gesamtwürdigung der vorhabensbedingten Lärmbelastung der umfänglich von der Großen Kreisstadt Freising vorgetragenen Bebauungspläne gelangt das Luftamt zum Ergebnis, dass keine der vorgelegten Bebauungspläne im Planungshorizont 2025 einen Funktionsverlust erleiden oder in ihrer städtebaulichen Entwicklung nachhaltig gestört werden.

Die stärksten Beeinträchtigungen sieht die Große Kreisstadt Freising für bestehende und künftige Wohnnutzungen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone nach § 5 Abs. 2 FluglärmG; hinsichtlich einer verfolgten Errichtung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG ist kein Vortrag in den Einwendungen enthalten.

Die Bebauungspläne „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“, Nr. 71 „Clemensänger I“, Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, Nr. 88a „Briefzentrum Freising“, Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“, Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“, Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“, Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen“, die Rahmenplanung Pulling und die Einbeziehungssatzungen Pulling „Am Moosanger“, „Rosen-/Ulmenweg“, „Birkenstraße“ liegen vollständig und/oder teilweise im Prognosenullfall und/oder Planungsfall 2025 innerhalb

der Kontur der Tag-Schutzzone 1 (§ 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 bzw. § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG).

Davon sind nur bei den Bebauungsplänen Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ (Mischgebiet), Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ (u. a. Wohngebiet) und bei den Einbeziehungssatzungen Pulling „Am Moosanger“, „Rosen-/Ulmenweg“, „Birkenstraße“ Wohnnutzungen festgesetzt.

Im Planungsfall und/oder Prognosenullfall 2025 befinden sich ferner die Bebauungspläne „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“, Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, Nr. 88a „Briefzentrum Freising“, Nr. 122 „Achering-Nord“, Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“, Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen“, Nr. 140 „Westliche Ortsabrundung Achering“ und die Rahmenplanung Pulling ganz und/oder zum Teil innerhalb der Isophone der Nacht-Schutzzone (§ 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b bzw. § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG).

Lediglich der Bebauungsplan Nr. 122 „Achering-Nord“ (u. a. Mischgebiet) enthält Festsetzungen für Wohnnutzungen.

Bei den Bebauungsplänen mit Wohnnutzungen zeigen sich jedoch keine nachhaltigen Störungen, da alle Bebauungspläne vor Festsetzung der Lärmschutzbereiche bekannt gemacht worden sind (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG) oder es sich um Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 BauGB handelt (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG).

Selbst Bauleitpläne, bei denen einzelne Grundstücke von einem $L_{Aeq\,Tag}$ = 70 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ = 60 dB(A) tangiert werden, können weiterhin ihre Funktion ausüben. Die Grundstücke im Bereich des Bebauungsplans „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“ werden mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ von ca. 70 dB(A) beeinträchtigt; für diese wurde ein Übernahmeanspruch verfügt. Selbst wenn dadurch mittelbar ein Anpassungsbedarf ausgelöst wird, liegt noch keine wesentliche Beeinträchtigung im Sinne einer nachhaltigen Störung vor. Unmittelbare fluglärmbedingte Auswirkungen gewichtiger Art sind auch für einzelne Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ nicht zu erwarten, da die verfassungsrechtlich kritische Belastungssituation mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ = 70 dB(A) und $L_{Aeq\,Nacht}$ = 60 dB(A) keine bewohnten Grundstücke betrifft; der Bebauungsplan dient vielmehr der Landschaftsentwicklung.

Diese in der Gesamtwürdigung zu den Einschränkungen nach § 5 FluglärmG genannten Bauleitpläne beziehen sich auf künftige Siedlungsbeschränkungen aufgrund von Vorga-

ben des FluglärmG im Prognosehorizont 2025, die voraussichtlich durch Erlass einer Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG eintreten.

Diese Bauleitpläne waren jedoch auch bereits in der Vergangenheit bestimmten Restriktionen hinsichtlich der Siedlungsgestaltung ausgesetzt, da sie in Teilbereichen in den landesplanerischen Lärmschutzbereichen des Regionalplans München liegen (siehe C.III.3.14.2.2.2). Die betroffenen Bebauungspläne mussten also bereits im Zeitpunkt ihrer Beschlussfassung im Hinblick auf die fluglärmbedingten Auswirkungen des Verkehrsflughafens München abwägungsfehlerfrei ausgestaltet werden. So befindet sich der Bebauungsplan „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“ innerhalb der Zone B, Bebauungsplan Nr. 71 „Clemensänger I“ in Zone C_i bis C_a. Aufgrund der Großflächigkeit des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ erstreckt sich dieser über Zone A bis (teilweise) hin zu Zone C_a. Die Bebauungspläne Nr. 88a „Briefzentrum Freising“ und Nr. 122 „Achering-Nord“ befinden sich in Zone B, die Bebauungspläne Nr. 123 „Westliche Ortsabrundung Attaching“ und Nr. 124 „Förderschule Landkreis/Pulling Nord“ in Zone C_i. Zone B überdeckt die Flächen der Bebauungspläne Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“, Nr. 138 „Sondergebiet Biomasseverwertung Pulling/Eggertshofen“ sowie die Einbeziehungssatzungen Pulling „Am Moosanger“, „Rosen-/Ulmenweg“, „Birkenstraße“ (vgl. Stellungnahme Siedlungsentwicklung vom 01.02.2011). In Zone B, L_{Aeq} von 67 bis 72 dB(A), ist uneingeschränkte gewerbliche und industrielle Nutzung zugelassen. Zone C ist unterteilt in eine innere Teilzone C_i mit einem L_{Aeq} von 64 bis 67 dB(A) und in eine äußere Teilzone C_a mit einem L_{Aeq} von 62 bis 64 dB(A). In der Zone C soll nach den Vorgaben des Regionalplans München die Ausweisung von Wohngebieten in Bebauungsplänen zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung zulässig sein; die Teilzone C_i soll der Abrundung nur zur Schließung von Baulücken dienen.

Relevante Anhaltspunkte für eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Siedlungsentwicklung ergeben sich auch nicht aus der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen München vom 22.10.1996 (BGBl. I S. 1560). Diese Rechtsverordnung gilt nach Art. 3 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 01.06.2007 (BGBl. I S. 986) bis zur Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 FluglärmG fort. Für diesen Lärmschutzbereich nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen München vom 22.10.1996 gelten die Bestimmungen des FluglärmG in der bis zum 06.07.2007 geltenden Fassung. Danach dürfen in der sog. Schutzzone 1 Wohnungen nicht errichtet werden (§ 5 Abs. 2 FluglärmG vom 30.03.1971, BGBl. I S. 282). Die Schutzzone 1 erstreckt sich jedoch beim

Verkehrsflughafen München nicht über das Gelände des Flughafens hinaus. Die Bauverbote für Wohnungen laufen insoweit leer. Maßgebliche Siedlungsbeschränkungen resultieren auch nicht aus § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in der bis zum 06.06.2007 geltenden Fassung, wonach in den Schutzzonen 1 und 2 Krankenhäuser, Altenheim, Erholungsheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden dürfen, da Schutzzone 2 kaum bebaute Flächen berührt. Außerdem gilt das Bauverbot in Schutzzone 1 nach § 5 Abs. 3 in der bis zum 06.06.2007 geltenden Fassung insbesondere nicht für Wohnungen, deren Errichtung im Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs auf Grund eines Bebauungsplans oder innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 BauGB zulässig ist, auch wenn die im Zusammenhang bebauten Ortsteile in den Geltungsbereich eines Bebauungsplans einbezogen werden sowie für die Errichtung von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und für Wohnungen, die nach § 35 Abs. 1 BauGB im Außenbereich zulässig sind. Im Hinblick auf die Errichtung besonders schutzbedürftiger Einrichtungen besteht die Möglichkeit einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG in der bis zum 06.06.2007 geltenden Fassung. Bauliche Anlagen, für die vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung erteilt worden ist, sind von den Bauverboten ausgenommen (§ 5 Abs. 4 FluglärmG in der bis zum 06.06.2007 geltenden Fassung).

Es liegt sonach keine nachhaltige Störung der Bebauungspläne der Großen Kreisstadt Freising vor. Vielmehr wird ersichtlich, dass der Großen Kreisstadt Freising daran gelegen ist, Bebauung und Siedlungsentwicklung so zu steuern, dass (zukünftige) Nutzungskonflikte mit dem Verkehrsflughafen München vermieden sowie Wohnen und andere besonders immissionsempfindliche Nutzungen in gesunder Weise möglich sind.

3.14.1.3.2.2 Weitere Gebietskörperschaften

Die Gemeinden Berglern, Eitting und Marzling, die räumlich mit den Gemeindegebietsgrenzen unmittelbar an das planfestgestellte Vorhaben angrenzen, haben dem Luftamt keine Bauleitpläne vorgelegt, die möglicherweise mit dem planfestgestellten Vorhaben in Konflikt stehen.

Die Gemeinde Berglern wendet lediglich ein, aufgrund landesplanerischer Vorgaben bereits heute in der Bauleitplanung erheblich beschränkt zu sein, ohne jedoch konkrete Bauleitpläne zu benennen und vorzulegen, denen nun aufgrund des Ausbaus des Verkehrsflughafens München ein Funktionsverlust drohte (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 22). Die in

der Einwendung thematisierte (abstrakte) Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen, insbesondere auch unter dem Aspekt der landesplanerischen Vorgaben, wird ausführlich unter C.III.3.14.2.2 dargestellt.

In der Einwendung der Gemeinde Eitting werden ebenso keine konkreten Bauleitpläne, die mit dem Ausbauvorhaben konkurrieren, geltend gemacht und dem Luftamt vorgelegt. Die Gemeinde rügt nur allgemein die vorhabensbedingte Lärmzunahme im Gemeindegebiet, die zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führe (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 23 ff.). Der Lärmzuwachs wird eingehend unter C.III.3.6 und C.III.3.14.4.2.2 betrachtet; soweit die Gemeinde Eitting auf die Betroffenheit gemeindlicher Grundstücke und Einrichtungen eingeht, wird auf C.III.3.14.3.1 verwiesen.

Auch die Gemeinde Marzling zeigt keine konkreten Konfliktpotentiale ihrer Bauleitplanung mit dem planfestgestellten Vorhaben auf. Der Vortrag der Gemeinde, der zwar Angaben zu einem Flächennutzungsplan von 1984 und den einfachen Bebauungsplänen Nr. 7 „Erholungsgebiet Stoibermühle“ und Nr. 15 „Landschaftsentwicklung Stoibermühle“ enthält, bezieht sich nur auf die fehlende Berücksichtigung der vorgenannten Bauleitpläne im Zusammenhang mit der zielförmigen Festlegung des Vorranggebiets nach B V 1.6.3 des LEP Bayern (vgl. Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 32 ff.).

Darüber hinaus ist der Flächennutzungsplan von 1984 nicht für das Ausbauvorhaben bindend, da kein Sachverhalt, der auf § 38 Satz 2 i. V. m. § 7 BauGB hindeuten könnte, vorgetragen wurde. Des Weiteren wurde nicht geltend gemacht, inwiefern das dort ausgewiesene Naherholungsgebiet mit dem planfestgestellten Vorhaben kollidiert.

Auch beim Bebauungsplan Nr. 15 „Landschaftsentwicklung Stoibermühle“, der am 04.08.2000 in Kraft getreten ist, wäre darüber hinaus keine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklung durch das Ausbauvorhaben zu befürchten. Der Bebauungsplan Nr. 15 „Landschaftsentwicklung Stoibermühle“ der Gemeinde Marzling grenzt an den Bebauungsplan Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ der Großen Kreisstadt Freising an. Der Geltungsbereich beider Bebauungspläne wird durch die Gemeindegrenze getrennt. Aus den gleichen Gründen wie beim Bebauungsplan Nr. 105 „Landschaftspflege zwischen A 92 und nördlicher Flughafengrenze“ droht auch hier keine Funktionslosigkeit (siehe C.III.3.14.1.3.2.1.2). Der Bebauungsplan ist mit einer fluglärmbedingten Belastung eines LAeq Tag von ca. 52 bis 70 dB(A) und LAeq Nacht von ca. 40 bis > 60 dB(A) im Planungsfall 2025 und eines LAeq Tag von < 50 bis 70 dB(A) und LAeq Nacht von < 40 bis 60 dB(A) im

Prognosenullfall 2025 betroffen. Zwar überdecken alle Schutzzonen des Lärmschutzbereichs den Bebauungsplan Nr. 15 „Landschaftsentwicklung Stoibermühle“. Dennoch ist keine nachhaltige Störung des Bebauungsplans gegeben, da dort Wohnnutzung – soweit nach den Festsetzungen des Bebauungsplans überhaupt baurechtlich zulässig – weiterhin nach § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG möglich wäre. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG wären weder nach dem Bebauungsplan zulässig noch dort geplant.

Ebenso wird auch Bebauungsplan Nr. 7 „Erholungsgebiet Stoiber-Mühle“, der am 22.12.1992 in Kraft getreten ist, nicht nachhaltig in der städtebaulichen Entwicklung gestört. Die Lärmbeeinträchtigung beläuft sich im Planungsfall 2025 auf einen $L_{Aeq\ Tag}$ von ca. 53 bis 58 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 bis 43 dB(A) und im Prognosenullfall 2025 auf einen $L_{Aeq\ Tag}$ von < 50 bis 52 dB(A) und $L_{Aeq\ Nacht}$ von < 40 bis 43 dB(A). Der Bebauungsplan Nr. 7 „Erholungsgebiet Stoiber-Mühle“ liegt danach im Planungsfall 2025 teilweise in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, ansonsten im Planungsfall und Prognosenullfall außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 bzw. § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG sind bereits nach den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zulässig; eine Kollision mit den normativen Vorgaben des FluglärmG ist nicht erkennbar.

Die Einwendung der Gemeinde Allershausen, aufgrund der (insbesondere faktischen) vorhabensbedingten Verschlechterung der Lärmsituation und damit einhergehenden fehlenden Nachfrage an Wohnbauland in ihrer Planungshoheit beschränkt zu werden, wird zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 23 f.). Die Gemeinde Allershausen befindet sich im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche. Überdies setzt die Geltendmachung einer Einschränkung der kommunalen Planungshoheit eine konkret feststellbare Verletzung derselben voraus. Die bloße abstrakte Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Planungshoheit genügt nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 01.07.1988, Az. 4 C 15.85, juris RdNr. 25).

Die Gemeinde Röhrmoos befürchtet aufgrund des Ausbaus des Verkehrsflughafens München, insbesondere aufgrund der damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffauswirkungen, eine Beeinträchtigung des Flächennutzungsplans hinsichtlich der Teilflächen des Sondergebiets des Franziskuswerks in Schönbrunn (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Röhrmoos vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000038, S. 18 f.). Eine nachhaltige Störung des Flächennutzungsplans, welcher dem Luftamt nicht vorgelegt wurde, ist

allerdings nicht erkennbar. Die Lärm- und Schadstoffbelastungen überschreiten nicht das gesetzlich zulässige Maß. Die Gemeinde Röhrmoos liegt außerhalb des vom Luftamt prognostizierten Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Das Ausbauvorhaben führt auch zu keinen relevanten lufthygienischen Beeinträchtigungen; die Gemeinde befindet sich außerhalb des maßgeblichen Untersuchungsgebiets der lufthygienischen Untersuchung (vgl. „Lufthygienische Untersuchung – Fortschreibung der Berechnung für die Betriebsphase, Erweiterung des Rechengebiets und Berücksichtigung aktualisierter Kfz-Emissionsfaktoren“ der Müller BBM-GmbH vom 24.02.2011, Abbildung 1, S. 14, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 24.02.2011).

Andere kommunale Gebietskörperschaften

Landkreise und Bezirke haben als Gemeindeverbände im Planfeststellungsverfahren keine Beteiligungsrechte in ihrem Status als Selbstverwaltungskörperschaften hinsichtlich einer möglichen Verletzung der Planungshoheit (vgl. Schreiben des Landkreises Dachau vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000068, S. 1 f.). Die Bauleitplanung ist in § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB ausschließlich den Gemeinden zugewiesen, den Landkreisen und Bezirken kommt insoweit keine hoheitliche Planungsbefugnis zu. Diese können insoweit lediglich als Behörde bzw. Träger von öffentlichen Belangen Stellung nehmen. Sofern den Gemeindeverbänden sonstige hoheitliche Planungsbefugnis zusteht, wurde von diesen eine solche nicht dargetan, insbesondere nicht inwiefern diese mit dem Ausbauvorhaben kollidieren könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. IV C 79.76, juris RdNr. 113).

3.14.1.4 Nachhaltige Störungen durch Luftschadstoffbelastungen

Eine nachhaltige Störung der kommunalen Bauleitplanung ist auch nicht durch vorhabensbedingte Luftschadstoffbelastungen ersichtlich.

Das Ausbauvorhaben ist – entgegen dem Vorbringen der Gemeinden – mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar. Eine nachhaltige Störung bestimmter Bauleitpläne durch vorhabensbedingte Luftschadstoffbelastungen haben die Gemeinden in ihren Einwendungen auch nicht geltend gemacht. Darüber hinaus werden die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit in der Betriebsphase bei den maßgeblichen Schadstoffen (siehe hierzu ausführlich C.III.3.7) im Hinblick auf Flächen und Siedlungen mit Wohnbebauung nicht überschritten. Soweit bei flugplatznahen Wohnbauten im Einzelfall in der Bauphase erhebliche Feinstaubbelastungen nicht völlig ausgeschlossen werden können, wären diese lediglich temporär und bereits deshalb keine nachhaltigen Störungen kommunaler Planungen.

3.14.2 Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen

Das Luftamt kommt im Rahmen der Prüfung der kommunalen Belange weiterhin zum Ergebnis, dass trotz der großräumigen Auswirkungen des planfestgestellten Ausbauvorhabens die Möglichkeit zukünftiger durchsetzbarer gemeindeeigener Planungen erhalten bleibt.

Prüfungskriterien waren hierfür sowohl die Inanspruchnahme von Gemeindegebietsflächen als auch künftige Einschränkungen durch Bauverbote nach dem FluglärmG und nach landesplanerischen Vorgaben, insbesondere der Regionalplanung. Wesentliche Teile der Gemeindegebiete werden trotz der großflächigen Auswirkungen des Vorhabens nicht einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung entzogen. Jedenfalls überwiegen nach Überzeugung des Luftamtes im Falle einer Beeinträchtigung die für den Ausbau des Verkehrsflughafens München sprechenden Belange das Interesse der Gemeinden am ungeschmälerten Erhalt ihrer künftigen Planungsmöglichkeiten.

3.14.2.1 Inanspruchnahme von Gemeindegebietsflächen

Auf der Grundlage des Antrags der FMG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss das Flugplatzgelände erweitert. Die konkrete Erweiterung ergibt sich insbesondere aus dem Grunderwerbsverzeichnis sowie dem Übersichtsplan und den einzelnen Detailplänen, vgl. beispielsweise Plan Ü-02 in Ordner 1 der Antragsunterlagen; Plan GR-UE08, Flächenbilanz nach Landkreisen und Gemeinden in Ordner „Landschaftspflegerischer Begleitplan, Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen“ der FMG vom 15.04.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 30.04.2011; Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt –, Stand 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 02.05.2011. Der Ausbau des Flugplatzgeländes mit den unmittelbar für das Vorhaben einschließlich seiner Folgemaßnahmen benötigten (Projekt-) Flächen erstreckt sich hierbei – ohne die konkrete Eigentumssituation zu betrachten – auf Teile innerhalb der Gemeindegebiete der Gemeinde Eitting, der Großen Kreisstadt Freising sowie der Gemeinden Hallbergmoos, Marzling und Oberding.

Unter Einbeziehung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sind zusätzlich auch partiell Flächen innerhalb der Gemeindegebiete von Berglern, Langenpreising, Moosinning und Neufahrn b. Freising betroffen. Aus der „Zusammenfassenden Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Anhang 7: Auflistung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen nach den Gemeinden und Landkreisen“ vom 15.04.2011 der Grünplan GmbH (Ordner „Landschaftspflegerischer

Begleitplan, Zusammenfassende Darstellung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzen der landschaftspflegerischen Maßnahmen“ vom 15.04.2011 der FMG, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 30.04.2011) ergibt sich, dass – unabhängig von der konkreten Eigentumssituation – ca. 73 % (666 ha) der Gesamtfläche der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen der 3. Start- und Landebahn sowie der Folgemaßnahmen auf der Flur des Landkreises Erding und ca. 27 % (242 ha) auf der Flur des Landkreises Freising liegen. Im Landkreis Erding befinden sich anteilig von der Gesamtfläche von rund 666 ha 77 ha auf der Flur der Gemeinde Berglern, 280 ha in der Gemeinde Eitting, 9 ha in der Gemeinde Langenpreising, 24 ha in der Gemeinde Moosinning und 276 ha in der Gemeinde Oberding. Von der Gesamtfläche von ca. 242 ha im Landkreis Freising liegen 39 ha auf der Flur der Großen Kreisstadt Freising, 41 ha auf der Gemeinde Hallbergmoos, 82 ha auf der Gemeinde Marzling und 80 ha auf der Gemeinde Neufahrn b. Freising (vgl. a. a. O., S. 3; ausführlich auch C.III.3.20).

Die kommunale Planungshoheit vermittelt den Gemeinden eine wehrfähige Rechtsposition, wenn ihre eigene hinreichend bestimmte Planung nachhaltig gestört wird oder wenn das Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzieht (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.12.1988, Az. 4 C 40.86, juris RdNr. 43; BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, Az. 7 C 18.91, juris RdNr. 20; BVerwG, Gerichtsbescheid vom 27.02.1998, Az. 11 A 10.98, juris RdNr. 18). Insofern steht der Gemeinde eine im Wege der Abwägung nicht überwindbare Stellung gegen fremde Fachplanungen zu. Hat die Fachplanung jedoch diese Grenze nicht überschritten, verletzt dieser Eingriff die Gemeinde in ihren Rechten nicht. Die Planungshoheit ist insoweit dann ein mit dem ihr zukommenden Gewicht einzustellender Belang in der Abwägung.

Soweit Erweiterungsflächen nunmehr der luftrechtlichen Fachplanung unterworfen und der kommunalen Planungshoheit entzogen werden, bedeutet dies nicht, dass diese Flächen dann aus den Gemeindegebieten ausgegliedert würden, sondern dass sie zwangsläufig einem Strukturwandel unterzogen werden und wegen des Vorrangs der Fachplanung einer gemeindlichen Bauleitplanung nicht mehr zugänglich sind. Dies allein führt noch zu keinem wesentlichen Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit.

Soweit sich die Gemeinden in ihren Einwendungen im Hinblick auf den Belang der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme des Vorhabens gegen eine nachhaltige Störung der Bauleitplanung wenden, wird dieser Belang unter C.III.3.14.1.1 betrachtet.

Mögliche künftige Einschränkungen durch Bauverbote nach § 5 FluglärmG oder Vorgaben der Landes- und Regionalplanung werden ausführlich unter C.III.3.14.2.2 beleuchtet.

Die Beeinträchtigung des Selbstgestaltungsrechts behandelt eingehend C.III.3.14.4.3. Das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinden leitet sich dogmatisch aus der Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV selbst ab, während künftige Planungsmöglichkeiten dem Schutz der kommunalen Planungshoheit unterfallen. In Abgrenzung zum Selbstgestaltungsrecht liegt eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit lediglich dann vor, wenn eine konkrete Verletzung feststellbar ist; eine abstrakte Möglichkeit einer Beeinträchtigung reicht in diesem Zusammenhang nicht aus (vgl. BayVGH, Urteil vom 23.04.1985, Az. 8 B 83 A.3018, NVwZ 1986, 228, 230).

Die Gemeinden Berglern und Eitting, die Große Kreisstadt Freising, die Gemeinden Marzling und Oberding befürchten wegen der Flächeninanspruchnahme auf den jeweiligen Gemeindegebieten und der vorhabensbedingten Auswirkungen Einschränkungen in der Ortsentwicklung (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 21; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 19 ff.; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 32 ff.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 20 f.). Insbesondere die Große Kreisstadt Freising trägt hierzu umfänglich vor (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 19 ff., 36). Die Gemeinden Hallbergmoos, Langenpreising, Moosinning und Neufahrn b. Freising äußern sich insoweit nicht.

Das Luftamt verkennt nicht, dass sich vorstehend genannte Gemeinden im Rahmen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit aufgrund des Flächenbedarfs des planfestgestellten Vorhabens nicht mehr völlig frei entwickeln können. Jedoch erreicht die vorhabensbedingte Überplanung von Flächen einschließlich der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen in den genannten Gemeinden keine Größenordnung, bei der flächenmäßig von wesentlichen Teilen der Gemeindegebiete gesprochen werden kann. Die unmittelbare Flächeninanspruchnahme einschließlich der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen betreffen die Gemeindegebiete der Gemeinden Berglern, Eitting, der Großen Kreisstadt Freising, der Gemeinden Hallbergmoos, Langenpreising, Marzling, Moosinning und Oberding nur partiell. Der Großteil der durch das planfestgestellte Vorhaben beanspruchten Flächen weist keine Bebauung auf und wird gegenwärtig landwirtschaftlich oder landschaftspflegerisch genutzt. Die Staatsstraße St 2084 verläuft durch die planfestgestellten Flächen. Diese Flächen beinhalten angesichts ihrer Außenbereichslage und der bereits bestehenden Nähe zum Verkehrsflughafen in seinem bisherigen Umgriff keine erheblichen selbstständigen Entwicklungsmöglichkeiten – eher lagen die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Flächen in

ihrer Einbeziehung in das Flugplatzgelände oder zur Nutzung als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche nahe. Zudem ergibt sich aus der geographischen Lage der Gemeinden eine gewisse Situationsgebundenheit. Je stärker eine Gemeinde dieser Situationsgebundenheit oder ihrem sonstigen Ausstattungspotential unterliegt, desto eher sind ihr Eingriffe, die an dieses Merkmal anknüpfen, zumutbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.05.2003, Az. 4 CN 9.01, juris RdNr. 14).

Das Gutachten „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“ der Ernst Basler + Partner AG/BulwienGesa AG vom 16.07.2007 (vorgelegt als Anlage 4.2.06 in Ordner 40 der Antragsunterlagen, S. 60 ff., 83) gelangt zum Ergebnis, dass die Flächenpotentiale eine Erweiterung der Betriebs- und Wohnflächen sowie für die soziale Infrastruktur in Zukunft zulassen (siehe auch C.III.3.5.3). Nach den gutachtlichen Ausführungen zu den „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland (2007) – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025“ der Ernst Basler + Partner AG vom 23.08.2010 wird der regionale Bevölkerungsstand im Jahr 2020 höher zu erwarten sein, als noch im Jahr 2007 geschätzt. Die Differenz der Bevölkerungsstände zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2020 beträgt daher nicht mehr wie im Wirtschaftsgutachten von 2007 angenommen ca. 26.100 Personen, sondern lediglich rund 15.700 Personen. Zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 liegt die Differenz bei ca. 23.200 Personen. Da der Zuwachs an Bevölkerung im Planungsfall geringer sein wird als ursprünglich prognostiziert, fällt insgesamt der zusätzliche Bedarf an Wohn- und Betriebsflächen im Ausbaufall geringer aus. Im Prognosenullfall ist dagegen – aufgrund des (aktualisierten) höheren Bevölkerungsstands – mit einem allgemein höheren Wohnflächenbedarf zu rechnen (vgl. Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland (2007) – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025 der Ernst Basler + Partner AG vom 23.08.2010, S. 28 ff., 33; Ergänzende Betrachtungen zur Qualitätskontrolle und Aktualisierung sozioökonomischer Gutachten und Bewertungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München des HWWI vom November 2010, S. 4, 10, 12). Insgesamt betrachtet ist – gemessen an der Wachstumsdynamik der Bevölkerungsprognose – das vorhandene Flächenpotential grundsätzlich ausreichend, um eine maßvolle Planung und (Weiter-)Entwicklung der Gemeinden zu gewährleisten (vgl. Qualitätskontrolle und Aktualisierung sozioökonomischer Gutachten und Bewertungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München des HWWI vom Juni 2010, S. 28 f.).

Die Flächeninanspruchnahme durch das Ausbauvorhaben einschließlich seiner naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen führt daher nicht zu einem Entzug der eigenen künftigen Planungsmöglichkeiten der Gemeinden. Nach Abwägung der Interessen der Gemeinden mit den für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen müssen die Belange der Gemeinden – selbst im Falle einer abwägungserheblichen Beeinträchtigung derselben – zurücktreten. Die Bedeutung der gerügten Belange ist nicht von so hohem Gewicht wie das öffentliche Verkehrsinteresse an der Erweiterung des Verkehrsflughafens München.

Einwendungen hinsichtlich der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme werden somit zurückgewiesen. Die Einwendung der Gemeinde Marzling bezog sich zudem lediglich auf die Ausweisung des Vorranggebiets für Flughafenentwicklungsflächen nach der Zielbestimmung B V 1.6.3 des LEP Bayern, jedoch nicht auf die Flächeninanspruchnahme durch das Ausbauvorhaben selbst (vgl. Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 32 ff.).

Einwendungen anderer Gemeinden, die weder vom planfestgestellten Ausbauvorhaben selbst noch von dessen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, und die sich auf eine unmittelbare Flächeninanspruchnahme im Gemeindegebiet beziehen, werden nach alledem zurückgewiesen.

3.14.2.2 Einschränkungen durch künftige Siedlungsbeschränkungen

Das Luftamt stellt keine unzumutbaren Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit durch künftige Siedlungsbeschränkungen fest.

Eine unzumutbare Einschränkung ist auch dann nicht gegeben, wenn die Eigenentwicklung von Gemeinden aufgrund deren räumlicher Nähe zum Verkehrsflughafen München und der partiellen bis großflächigen Lage innerhalb von Gebieten mit zukünftigen Siedlungsbeschränkungen nach den normativen Vorgaben des FluglärmG oder der Landes- und Regionalplanung nicht in vollem Umfang gewährleistet werden kann.

Wie bereits dargelegt, werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss weder aufgrund von Bauverboten nach § 5 FluglärmG noch aufgrund von landesplanerischen Vorgaben unmittelbare Siedlungsbeschränkungen ausgelöst. Die Bauverbote nach § 5 FluglärmG erfordern eine tatsächlich erfolgte Festsetzung der Lärmschutzbereiche gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG durch Rechtsverordnung der Bayerischen Staatsregierung. Daneben soll nach der Zielbestimmung B V 6.4.1 des LEP Bayern 2006 für Verkehrsflughafen München im Regionalplan München – unbeschadet der Anforderungen

nach dem FluglärmG – ein Lärmschutzbereich zur Lenkung der Bauleitplanung ausgewiesen werden. Das Luftamt hat die zu erwartenden Lärmschutzbereiche prognostisch ermittelt und auf dieser Grundlage die voraussichtlichen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die Siedlungsstruktur im Prognosehorizont beurteilt. Inwieweit die Gemeinden bei der Realisierung des Ausbauvorhabens mit Einschränkungen ihrer kommunalen Planungshoheit rechnen müssen, wird nachfolgend auf Grundlage der prognostischen Ermittlungen betrachtet.

3.14.2.2.1 Bauverbote nach FluglärmG

Die Möglichkeit einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung bleibt trotz der Bauverbote nach dem FluglärmG erhalten.

Der durch Rechtsverordnung der Landesregierung festzusetzende Lärmschutzbereich (§ 4 Abs. 1 Nr. 1, § 4 Abs. 2 Satz 1 FluglärmG) für den Planungsfalls 2025, dessen Schutzzonen auf den Grenzwerten nach (§ 4 Abs. 3 Satz 2,) § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG beruhen und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berechnet und dargestellt wurden (siehe C.III.3.6), ist für die Beurteilung des Luftamtes maßstäblich. Die sich daraus ergebenden, in § 5 FluglärmG normierten Bauverbote können u. U. die zukünftige Möglichkeit der Ausweisung von neuen Flächen für Wohnungen bzw. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen einschränken.

Das Luftamt hat den im Prognosenullfall 2025 durch Rechtsverordnung der Landesregierung festzusetzenden Lärmschutzbereich, welcher auf den Grenzwerten nach (§ 4 Abs. 4 Satz 1,) § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG basiert, als Vorbelastung in den Abwägungsvorgang eingestellt.

Die Gemeinden können in diesem Zusammenhang auch nicht entgegnen, im Planungsfall alleine aufgrund der Geltung strengerer Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG stärker als im Prognosenullfall (Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG) in ihrer Planungshoheit eingeschränkt zu werden. Die Festlegung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 FluglärmG ist nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG als Zumutbarkeits- und Erheblichkeitsschwelle für die Abwägung verbindlich geregelt. Die Ursache dieser erhöhten Betroffenheiten ergibt sich insoweit nicht aus einer Steigerung der fluglärmbedingten Auswirkungen, namentlich infolge einer Erhöhung der Flugbewegungszahlen, sondern beruht auf dem Einschätzungs- und Wertungsspielraum des Bundesgesetzgebers, für einen wesentlich baulich erweiterten

Flughafen strengere Grenzwerte zu bestimmen. Die Steigerung der Betroffenheiten führt darüber hinaus im Rahmen der Abwägung zu keinem anderen Ergebnis.

3.14.2.2.1.1 § 5 Abs. 2 FluglärmG

Das Luftamt hat bei seiner Prüfung festgestellt, dass die zukünftige Möglichkeit der Ausweisung neuer Wohnbauflächen durch die Bauverbote nach § 5 Abs. 2 FluglärmG i. V. m. der Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 3 FluglärmG nicht wesentlich beschränkt wird.

Tag-Schutzzone 1

Die Konturen der Tag-Schutzzone 1 des Planungsfalls 2025, $L_{Aeq\,Tag}$ = 60 dB(A), berühren räumlich im Wesentlichen Teilflächen der Gemeindegebiete der Gemeinde Berglern, der Großen Kreisstadt Freising (insbesondere Ortsteile Attaching, Pulling), der Gemeinde Hallbergmoos und Oberding (vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 22.10.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E1-1).

Die Fluglärmisophone der Tag-Schutzzone 1 tangiert im Prognosenullfall 2025 mit dem nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG, $L_{Aeq\,Tag}$ = 65 dB(A), geltenden Grenzwert im Wesentlichen Teilgebiete der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteil Mariabrunn) und Oberding (Lage Schweigerloh); die Tag-Schutzzone 1 reicht im Prognosenullfall kaum über das Flughafengelände hinaus (vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Prognosenullfall 2025“ vom 15.11.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E2-1).

Nacht-Schutzzone

Teile der Gebiete der Gemeinden Berglern (Ortsteil Berglern, Glaslern), Eching (Ortsteil Günzenhausen), Eitting (Ortsteil Eitting), der Stadt Erding (Ortsteil Eichenkofen), der Gemeinde Fraunberg (Ortsteile Lohkirchen, Pillkofen, Reichenkirchen, Riding, Tittenkofen), der Großen Kreisstadt Freising (Ortsteile Achering, Attaching, Eggertshofen, Kammermüllerhof, Pulling), der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteile Birkeneck, Brandstadel, Erching, Fischerhof, Hallbergmoos, Mariabrunn), Neufahrn b. Freising (Ortsteile Fürholzen, Hetzenhausen, Massenhausen, Moosmühle) und Oberding (Ortsteile Schwaig, Schwaigermoos) liegen im Planungsfall 2025 innerhalb der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG, $L_{Aeq\,Nacht}$ = 50 dB(A)/L_{Amax} 6 mal 53 dB(A)

(vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 22.10.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E1-2).

Die Nacht-Schutzzone berührt im Prognosenullfall 2025 mit den Grenzwerten des § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG, $L_{Aeq\ Nacht}$ = 55 dB(A)/L_{Amax} 6 mal 57 dB(A) im Wesentlichen Teile der Gemeinde Berglern (Ortsteil Glaslern), der Großen Kreisstadt Freising (Ortsteils Achering, Attaching, Pulling), der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteil Mariabrunn), Neufahrn b. Freising (Ortsteile Fürholzen, Moosmühle) und der Gemeinde Oberding (Ortsteil Schwaig, Lage Schweigerloh), vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Prognosenullfall 2025“ vom 15.11.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E2-5, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 14.12.2010.

Die Beeinträchtigungen der betroffenen Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs stellen sich im Rahmen einer Abschätzung durch das Luftamt hinsichtlich der Siedlungsflächen im Wesentlichen folgendermaßen dar:

Gemeinde Berglern

Von der Gemeinde Berglern werden im Planungsfall 2025 Siedlungsflächen des zentralen Ortsteils Berglern und des südlichen Ortsteils Mitterlern von der Kontur der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG berührt. Im Prognosenullfall 2025 wird die Gemeinde von der Tag-Schutzzone 1 gemäß den Grenzwerten eines bestehenden Flughafens nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG überhaupt nicht erfasst.

Die Nacht-Schutzzone überlagert im Planungsfall 2025 die Siedlungsflächen des Ortsteils Glaslern vollständig und einen kleinen südlichen Bereich des zentralen Ortsteils Berglern (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG). Die Nacht-Schutzzone des Prognosenullfalls 2025 mit den Grenzwerten nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG umschließt den Ortsteil Glaslern.

Gemeinde Eching

Siedlungsflächen der Gemeinde Eching werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nach den Grenzwerten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 bzw. 1 FluglärmG nicht von der Tag-Schutzzone 1 umschlossen.

Die Isophone der Nacht-Schutzzone tangiert im Planungsfall 2025 Siedlungsbereiche des nördlichen Ortsteils Günzenhausen. Im Prognosenullfall 2025 liegen Siedlungsflächen der Gemeinde Eching außerhalb der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Gemeinde Eitting

Von der Gemeinde Eitting werden im Planungsfall 2025 Siedlungsflächen mit einzelnen Bebauungen in den südlichen Ortsteilen Eitting, Eittingermoos und Grünschwaige von der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG betroffen. Im Prognosenullfall 2025 berührt dagegen die Kontur der Tag-Schutzzone 1 (Grenzwert nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG) die Gemeinde Eitting einschließlich deren Ortsteile nicht.

Der südliche Ortsteil und einzelne Bebauungen im nördlichen Ortsteil von Eitting sowie einige Siedlungsflächen des nördlichen Ortsteils Reisen liegen im Planungsfall 2025 innerhalb der Kontur der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG. Die Nacht-Schutzzone des Prognosenullfalls 2025 mit den Grenzwerten nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG überdeckt südliche Bebauungen des zentralen Ortsteils Eitting und einzelne Siedlungsflächen im Norden des Ortsteils Reisen.

Stadt Erding

Die Tag-Schutzzone 1 berührt Siedlungsflächen der Stadt Erding im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 im Wesentlichen nicht (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 FluglärmG).

Die Fluglärmisophone der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG verläuft im Planungsfall 2025 durch den Ortsteil Eichenkofen und schließt nördliche Flächen des Ortsteils ein. Im Prognosenullfall 2025 werden einzelne Bebauungen des nördlichen Ortsteils Eichenkofen von der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG erfasst.

Gemeinde Fraunberg

Die Gemeinde Fraunberg befindet sich mit den Siedlungsbereichen im Planungsfall und Prognosenullfall und 2025 außerhalb der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 FluglärmG.

Bereiche der Ortsteile Angelsbruck, Hatting, die vollständigen Ortsteile Lohkirchen, Pillkofen, Reichenkirchen, Riding, der nördliche Bebauungen des Ortsteils Sandberg, der

südliche Ortsteil von Singlding und eine einzelne nördliche Bebauung des Ortsteils Tittenkofen der Gemeinde Fraunberg werden im Planungsfall 2025 von der Kontur der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG erfasst. Im Prognosenullfall 2025 mit den Grenzwerten nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG verläuft die Nacht-Schutzzone durch den Ortsteil Lohkirchen und schließt einen südlichen Teilbereich ein.

Große Kreisstadt Freising

Einzelne Bebauungen südlich des Ortsteils Achering, fast der vollständige Ortsteil Attaching, die Ortsteile Dürneck, Eggertshofen, Kammermüllerhof, Pförrerhof und der gesamte Ortsteil Pulling der Großen Kreisstadt Freising liegen im Planungsfall 2025 innerhalb der Fluglärmisophone der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Südöstlich gelegene Einzelbebauungen des Ortsteils Pulling der Großen Kreisstadt Freising werden im Prognosenullfall 2025 – betrachtet anhand des Grenzwertes nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG – von der Kontur der Tag-Schutzzone 1 berührt.

Der gesamte Ortsteil Achering, der südliche Bereich des Ortsteils Attaching, südliche Bebauungen des Ortsteils Dürneck, die Ortsteile Eggertshofen, Kammermüllerhof und der südliche Ortsteil von Pulling werden von der Kontur der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG im Planungsfall 2025 erfasst. Betrachtet man den Prognosenullfall 2025 liegt der Ortsteil Achering, eine südliche Teilfläche des Ortsteils Attaching, der Ortsteil Eggertshofen, Kammermüllerhof und südliche Bereiche des Ortsteils Pulling innerhalb der Isophone der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Gemeinde Hallbergmoos

Die Gemeinde Hallbergmoos wird im Planungsfall 2025 von der Isophone der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG in nördlichen Bereichen des zentralen Ortsteils Hallbergmoos und ganz im Ortsteil Mariabrunn berührt. Der Ortsteil Mariabrunn der Gemeinde Hallbergmoos wird im Prognosenullfall 2025 von der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG betroffen.

Die Ortsteile Brandstadel, Erching, Fischerhof, die nördlichen Siedlungsbereiche von Hallbergmoos und der Ortsteil Mariabrunn werden im Planungsfall 2025 von der Kontur der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG überlagert. Im Prognosenullfall 2025 werden einzelne Bebauungen der Ortsteile Brandstadel und Erching, der nördli-

che Bereich des zentralen Ortsteils Hallbergmoos und der Ortsteil Mariabrunn von der Nacht-Schutzzone mit den Grenzwerten nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG betroffen.

Gemeinde Neufahrn b. Freising

Isophonen der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 FluglärmG berühren Siedlungsbereiche der Gemeinde Neufahrn b. Freising weder im Planungsfall noch im Prognosenullfall 2025.

Die Gemeinde Neufahrn b. Freising wird im Planungsfall 2025 in den Ortsteilen Fürholzen, Hetzenhausen und Moosmühle vollständig sowie im nördlichen Siedlungsbereich des Ortsteils Massenhausen von der Kontur der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG betroffen. Die Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG verläuft im Prognosenullfall 2025 durch den Ortsteil Fürholzen und schließt dessen südliche Teilfläche und den Ortsteil Moosmühle ein.

Gemeinde Oberding

Die nördlichen Siedlungsflächen des Ortsteils Schwaig und der Ortsteil Schwaigermoos sowie die Lagen Loh und Schweigerloh werden im Planungsfall 2025 von der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG überlagert. Die Tag-Schutzzone 1 verläuft im Prognosenullfall 2025 (Grenzwert nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG) entlang nördlicher Einzelbebauungen des Ortsteils Schwaig sowie des südlichen Teils der Lage Schweigerloh.

Im Planungsfall 2025 schließt die Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG nördliche Teilflächen des Ortsteils Schwaig, den Ortsteil Schwaigermoos sowie die Lagen Loh und Schweigerloh ein. Der nördliche Ortsteil von Schwaig und die Lage Schweigerloh werden im Prognosenullfall 2025 von der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG tangiert. Im Prognosenullfall 2025 mit den Grenzwerten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG verläuft die Kontur der Nacht-Schutzzone durch nördliche Bebauungen des Ortsteils Schwaig und die Lage Schweigerloh.

Markt Wartenberg

Der Markt Wartenberg befindet sich im Planungsfall 2025 mit dem Ortsteil Manhartsdorf innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Im

Prognosenullfall 2025 liegt der Markt Wartenberg vollständig außerhalb der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Im Planungsfall 2025 verläuft die Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG nicht durch besiedelte Flächen des Marktes Wartenberg. Ebenso werden Siedlungsbereiche des Marktes Wartenberg im Prognosenullfall 2025 nicht von der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG überlagert.

Weitere Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Siedlungsflächen der vom Auslegungsumgriff erfassten Gemeinden Allershausen, Aschheim, Baierbach, Bockhorn, Fahrenzhausen, Finsing, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, Marzling, der Stadt Moosburg a. d. Isar, der Gemeinden Moosinning, Neufraunhofen, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) befinden sich im Planungsfall 2025 im Wesentlichen nicht innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone.

Das gleiche gilt für die fluglärmbedingten Auswirkungen im Prognosenullfall 2025 nach den Grenzwerten des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Zusammenfassende Würdigung potentieller Einschränkungen nach § 5 Abs. 2 FluglärmG

Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit wird durch zukünftig bestehende Bauverbote für die Errichtung von Wohnungen auf neuen Wohnbauflächen nicht ausgelöst. Die Legalausnahmen in § 5 Abs. 3 FluglärmG, die neben bestandsgeschützten Vorhaben nach § 5 Abs. 4 FluglärmG bestimmte Wohnnutzungen gem. § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bis 3 FluglärmG, Wohnungen im Geltungsbereich eines bereits existierenden Bebauungsplans (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG), Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG) sowie Bebauungspläne der Innenentwicklung, die nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht werden (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FluglärmG) erfassen, schränken das Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG ein. Die Reichweite der Regelung des § 5 Abs. 2 und 3 FluglärmG bezieht sich deshalb nur auf neu ausgewiesene Wohnbauflächen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans.

Auch der Gemeinde Berglern, die – neben Teilen der Gemeinde Eitting sowie den Ortsteilen Achering, Attaching und Pulling der Großen Kreisstadt Freising – im Planungsfall 2025 im Vergleich zu anderen Gemeinden von dem Ausbauvorhaben mit am stärksten betroffen ist, verbleibt dennoch die Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen. Das Luftamt verkennt nicht, dass die Gemeinde Berglern im Planungsfall 2025 wegen der aufgezeigten nicht unerheblichen rechtlichen Restriktionen in räumlicher Hinsicht künftig nicht (mehr) jede, planerisch möglicherweise sinnvolle Nutzung verfolgen kann. Allerdings verfügt die Gemeinde über ausreichend Raum für eine städtebauliche Entwicklung, die – den Vorgaben des FluglärmG entsprechend – gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten kann, da nicht sämtliche Ortsteile der Gemeinde Berglern dem Bauverbot nach § 5 Abs. 2 FluglärmG unterliegen werden. Neue Wohnnutzungen sind im Planungsfall 2025 weiterhin möglich, auch wenn diese sich tendenziell auf die Ortsteile Mitterlern und Niederlern konzentrieren werden. In diesem Zusammenhang darf aber nicht außer Betracht gelassen werden, dass – wie bereits festgestellt – hinreichend konkretisierte vorgetragene Planungsabsichten gerade nicht beeinträchtigt werden. Die Gemeinde Berglern liegt bereits aktuell im Umfeld eines internationalen Verkehrsflughafens; daraus resultiert eine spezielle Situationsgebundenheit, die ihr insoweit entsprechende Eingriffe eher zumutet. Überdies genießt in der Abwägungsentscheidung des Luftamtes das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München Vorrang vor dem Interesse der Gemeinde Berglern am räumlich vollumfänglichen Erhalt ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit.

Im Übrigen unterliegt der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete der betroffenen Gemeinden, der von den Bauverboten nach § 5 Abs. 2 FluglärmG im Planungsfall 2025 erfasst wäre, bereits jetzt den Siedlungsbeschränkungen nach Raumordnungs- und Landesplanungsrecht (siehe C.III.3.14.2.2.2). Ausnahmen, bei denen Teile von Siedlungsbereichen unter diesem Blickwinkel neu belastet werden, ergeben sich im Wesentlichen in den Gemeinden Fraunberg (Ortsteile Sandberg, Singlding, Vorderbaumberg) und Hallbergmoos (Ortsteil Fischerhof). Die Gemeinde Berglern (Ortsteile Berglern, Mitterlern), die Große Kreisstadt Freising (Ortsteil Attaching) werden bereits von der umhüllenden Kontur des Kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets für den Flughafen München gem. Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 und der Isophone L_{dn} = 58 dB(A) betroffen (vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil G, Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung gemäß LEP Bayern 2006“, Anlage 4.3.09 in Ordner 41 der Antragsunterlagen, Karte SAL_G_02; Schalltechnische Untersuchung Teil A, Karten SAL_A_E3-2 und SAL_A_E3-3, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 07.12.2010).

3.14.2.2.1.2 § 5 Abs. 1 FluglärmG

§ 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG sieht ein Bauverbot für die Errichtung von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone sowie für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen vor. Davon kann die nach Landesrecht zuständige Behörde Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist (§ 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG). Diese Ausnahme ermöglicht den Gemeinden, bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen weiterhin besonders schutzbedürftige Einrichtungen im vorgenannten Sinne errichten zu dürfen.

§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG

Von den aus § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG folgenden Bauverboten in den Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone werden im Planungsfall 2025 im Wesentlichen die Siedlungs(teil)flächen der Gebiete der Gemeinden Berglern (Ortsteile Berglern, Glaslern, Mitterlern, Niederlern), Eching (Ortsteil Günzenhausen), Eitting (Ortsteile Eitting, Eittingermoos, Grünschwaige, Reisen), der Stadt Erding (Ortsteil Eichenkofen), der Gemeinden Fahrenzhausen (Ortsteil Großeisenbach), Fraunberg (Ortsteile Angelsbruck, Hatting, Lohkirchen, Pillkofen, Reichenkirchen, Riding, Singlding, Tittenkofen), der Großen Kreisstadt Freising (Ortsteile Achering, Attaching, Dürneck, Eggertshofen, Haxthausen, Kammermüllerhof, Pallhausen, Pförrerhof, Pulling), der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteile Birkeneck, Brandstadel, Erching, Fischerhof, Hallbergmoos, Mariabrunn, Zwillingshof), Ismaning (Lage Gut Peterhof), Kirchberg (Ortsteil Baustarring), Kranzberg (Ortsteil Sickenhausen), Neufahrn b. Freising (Ortsteile Fürholzen, Giggenhausen, Massenhausen, Moosmühle, Schaidenhausen), Oberding (Ortsteile Schwaig, Schwaigermoos, Lagen Franzheim, Loh und Schweigerloh) und des Marktes Wartenberg (Ortsteile Auerbach, Manhartsdorf, Pesenlern) betroffen, vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 22.10.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karten SAL_A_E1-1 und SAL_A_E1-2.

Im Prognosenullfall 2025 berühren die Tag-Schutzzonen und die Nacht-Schutzzone nach den Grenzwerten des § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG im Wesentlichen Teile der Siedlungs(teil-)bereiche der Gemeinden Berglern (Ortsteil

Glaslern), Eitting (Ortsteil Eitting), der Stadt Erding (Ortsteil Eichenkofen), der Gemeinden Fraunberg (Ortsteile Lohkirchen), der Großen Kreisstadt Freising (Ortsteile Achering, Attaching, Eggertshofen, Kammermüllerhof, Pulling), der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteile Brandstadel, Erching, Hallbergmoos, Mariabrunn), Neufahrn b. Freising (Ortsteile Fürholzen, Moosmühle) und Oberding (Ortsteil Schwaig, Lage Schweigerloh), vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Prognosenullfall 2025“ vom 15.11.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E2-5.

§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG

Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG werden von den Tag-Schutzzonen im Planungsfall 2025 im Wesentlichen Siedlungs(teil-)flächen der Gebiete der Gemeinden Berglern (Ortsteile Berglern, Mitterlern, Niederlern), Eching (Ortsteil Günzenhausen), Eitting (Ortsteile Eitting, Eittingermoos, Grünschwaige, Reisen), der Stadt Erding (Ortsteil Eichenkofen), der Gemeinden Fahrenzhausen (Ortsteil Großeisenbach), Fraunberg (Ortsteile Angelsbruck, Hatting, Lohkirchen, Pillkofen, Reichenkirchen, Singlding, Tittenkofen), der Großen Kreisstadt Freising (Ortsteile Achering, Attaching, Dürneck, Eggertshofen, Haxthausen, Kammermüllerhof, Pallhausen, Pförrerhof, Pulling), der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteile Brandstadel, Erching, Fischerhof, Hallbergmoos, Mariabrunn, Zwillingshof), Ismaning (Gut Peterhof), Kirchberg (Ortsteil Baustarring), Kranzberg (Ortsteil Sickenhausen), Neufahrn b. Freising (Ortsteile Fürholzen, Giggenhausen, Massenhausen, Moosmühle, Schaidenhausen), Oberding (Ortsteile Schwaig, Schwaigermoos) und des Marktes Wartenberg (Ortsteile Auerbach, Manhartsdorf, Pesenlern) berührt, vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 22.10.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E1-1.

Die Konturen der Tag-Schutzzonen des Prognosenullfalls 2025 nach den Grenzwerten des § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG werden Bauverbote nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG im Wesentlichen bei Teilen der Siedlungs(teil-)flächen der Gemeinden Berglern (Ortsteil Glaslern), Eitting (Ortsteil Eitting), der Großen Kreisstadt Freising (Ortsteile Attaching, Eggertshofen, Kammermüllerhof, Pulling), der Gemeinden Hallbergmoos (Ortsteile Brandstadel, Hallbergmoos, Mariabrunn) und Oberding (Ortsteile Schwaig, Schwaigermoos) auslösen (vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur

Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Prognosenullfall 2025“ vom 15.11.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E2-1).

Das Luftamt hat die in § 5 FluglärmG verankerten Bauverbote eingehend geprüft und stellt im Ergebnis fest, dass die genannten Gemeinden nicht unzumutbar in ihrer kommunalen Planungshoheit beschränkt werden.

Dies gilt auch im Hinblick auf den Ortsteil Attaching der Großen Kreisstadt Freising, der aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Verkehrsflughafen München und dem planfestgestellten Vorhaben gänzlich von den Schutzzonen des Lärmschutzbereichs berührt wird. Für Teile Attachings wurde ein Übernahmeanspruch verfügt. Dennoch liegt wegen der Regelung des § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG keine unzumutbare, wenn auch signifikante, Einschränkung der kommunalen Planungshoheit vor. Im Übrigen ist die Große Kreisstadt Freising selbst kaum von den Schutzzonen des Lärmschutzbereichs betroffen, lediglich südliche Teile werden in geringfügigem Umfang von der Kontur der Tag-Schutzzone 2 im Planungsfall 2025 bedeckt. Eine Siedlungssteuerung der Großen Kreisstadt Freising insgesamt bleibt daher erhalten.

Die Gemeinde Berglern wird mit den Ortsteilen Berglern, Mitterlern und Niederlern nahezu vollständig von den Konturen der Tag-Schutzzonen nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG im Planungsfall 2025 – anders als im Prognosenullfall 2025 – überlagert. Die Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG erstreckt sich im Planungsfall 2025 nur auf Teile Berglerns und Glaslerns. Somit wird das gesamte Siedlungsgebiet von den Bauverboten nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG betroffen und die Siedlungsentwicklung nicht unerheblich eingeschränkt. Gleichwohl kann durch die Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG sichergestellt werden, dass die Gemeinde bei entsprechendem Bedarf und bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen errichten darf.

Einwendungen, die insoweit (sinngemäß) vorgetragen wurden, werden zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 74 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 90, 91 f.; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 7.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 68 f.).

3.14.2.2.2 Bauverbote nach Landes- und Regionalplanung

Das Luftamt hat neben den Bauverboten nach § 5 FluglärmG auch künftige Beschränkungen der Planungsmöglichkeiten der Gemeinden aus den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung umfassend gewürdigt (§ 13 Abs. 2 FluglärmG).

Das LEP Bayern 2006 schreibt in der Zielbestimmung B V 6.4.1 für Verkehrsflughäfen fest, dass – unbeschadet der Anforderungen nach dem FluglärmG – in den Regionalplänen Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung ausgewiesen werden sollen. Die Lärmschutzbereiche unterteilen sich danach in die Zonen A, B, C, welchen entsprechende Grenzwerte und Nutzungskriterien zugeordnet sind. Zone C wird zusätzlich in eine innere Teilzone C_i und eine äußere Teilzone C_a untergliedert, wobei in Teilzone C_a das Kombinierte Tag-/Nachtschutzgebiet für den Flughafen München gem. Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 einbezogen wird, sofern dessen Umgriff über die Isophone mit 58 dB(A) hinausgeht. Zur Steuerung der Siedlungstätigkeit legt das LEP zielförmig fest, dass innerhalb eines Lärmschutzbereichs – unter Beachtung der Ziele zur Entwicklung der Region – folgende Nutzungen im Rahmen der Bauleitplanung zulässig sein sollen: In Zone A – mit einer fluglärmbedingten Belastung von mehr als 65 dB(A) – sollen gewerbliche Flächen für solche Betriebe oder öffentliche Einrichtungen, die mit dem Betrieb des Flughafens in unmittelbarem Zusammenhang stehen oder die selbst erhebliche Lärmemissionen aufweisen, in Zone B – mit einer fluglärmbedingten Belastung von 62 bis 65 dB(A) – zusätzlich uneingeschränkte gewerbliche und industrielle Nutzung und in Zone C – mit einer fluglärmbedingten Belastung von 58 bis 62 dB(A) – zusätzlich die Darstellung von Bauflächen mit Wohnnutzung in Flächennutzungsplänen und die Ausweisung von Bauflächen mit Wohnnutzung in Bebauungsplänen zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung zulässig sein. In der Teilzone C_i – 60 bis 62 dB(A) – soll die Abrundung nur zur Schließung von Baulücken dienen. Besonders schutzbedürftige Einrichtungen sollen außerhalb der Lärmschutzbereiche angesiedelt werden.

Der Regionalplan München bestimmt in B II 6.2 die Ausweisung der Zone A für den Verkehrsflughafen München mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 72 dB(A), der Zone B von mehr als 67 bis 72 dB(A) und der Zone C von mehr als 62 dB(A) bis 67 dB(A). Teilzone C_i umfasst den Bereich von 64 dB(A) bis 67 dB(A), Teilzone C_a den Bereich von 62 dB(A) bis 64 dB(A). Die Grenzwerte im Regionalplan München wurden noch nicht mit dem Inhalt der Zielbestimmung B V 6.4.1 LEP Bayern 2006 in Einklang gebracht (Art. 18 Abs. 1 BayLplG).

Abweichungen von den Nutzungsbeschränkungen sind im Einzelfall zulässig, wenn mit hinreichender Sicherheit festgestellt werden kann, dass die in B II 6.1 des Regionalplans München vorausgesetzte Lärmbelästigung nicht mehr eintreten und der Lärmschutzzweck nicht mehr beeinträchtigt wird. B II 6.3.4 legt dabei fest, welche Ausnahmen von den Nutzungsbeschränkungen für die weitere Siedlungsentwicklung in den Gemeindebereichen ermöglicht werden; bei den dort genannten Gebieten ist eine Ausnahmeregelung im Rahmen der Bauleitplanung zulässig.

Aufgrund der vorgenannten Entwicklungspflicht nach Art. 18 Abs. 1 Satz 1 BayLplG hat die FMG die Grenzwerte in Ziel B V 6.4.1 des LEP – die derzeit geltende Fassung des Regionalplans einschließlich des Kartenmaterials bildet dagegen noch Konturen mit anderen Grenzwerten ab – herangezogen, um die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens im Prognosehorizont abzuschätzen.

Die Ermittlung der Lärmschutzbereiche nach Raumordnungs- und Landesplanungsrecht erfolgt nach anderen methodischen Vorgaben als nach FluglärmG; die Berechnung erfolgt auf Grundlage eines 24-Stunden-Beurteilungspegels L_{dn}. Des Weiteren ist ein langjähriger Mittelwert der Betriebsrichtungsverteilung im Rahmen der Berechnung anzusetzen. Anders als im FluglärmG kommt auf Ebene der Raumordnung und Landesplanung die Sigma-Regelung nach § 2 Abs. 3 der 1. FlugLSV nicht zur Anwendung (vgl. „Schalltechnische Untersuchung Teil G, Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung gemäß LEP Bayern 2006“, S. 5 f., Anlage 4.3.09 in Ordner 41 der Antragsunterlagen). Die vorgelegten Unterlagen sind nach Auffassung des Luftamtes methodisch schlüssig und im Ergebnis plausibel; sie erweisen sich mithin als einleuchtend und überzeugend. Die gutachtlichen Ausführungen sind auch auf den Ausblick des Prognosejahres 2025 übertragbar, da andere Berechnungsparameter als im FluglärmG gelten (insbesondere kommt der Sigma-Zuschlag nicht in Ansatz, sondern eine langjährige Betriebsrichtungsverteilung). Die Berechnungen, die aufgrund der LVP 2007 mit dem Prognosehorizont 2020 erfolgt sind, können daher auch für das Prognosejahr 2025 herangezogen werden, da aufgrund der höheren, für das Jahr 2020 prognostizierten Flugbewegungszahlen im Wesentlichen von einer Überschätzung bei der Berechnung („worst case“) auszugehen ist.

Die Darstellung der Lärmschutzbereiche nach den Vorgaben des Ziels B V 6.4.1 LEP Bayern 2006 für den Prognosenullfall 2020 zeigt die Isophonen L_{dn} = 65 dB(A) – Zone A, L_{dn} = 62 dB(A) – Zone B und L_{dn} = 60 dB(A) – Zone C_i. Die Isophone der Zone C_a, einer Verschneidung von L_{dn} = 58 dB(A) mit der Kontur des Kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets für den Flughafen München gem. Änderungsgenehmigung der

Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001, wird in der Größe maßgeblich von letzterer bestimmt; ein Schnittpunkt zeigt sich lediglich im Ortsteil Erching der Gemeinde Hallbergmoos (vgl. Karte SAL_G_01, Anlage 4.3.09 in Ordner 41 der Antragsunterlagen).

Beim Vergleich der Fluglärmkonturen des Prognosenullfalls 2020 und des Planungsfalls 2020 ist die Lärmbelastung ausgehend von der Südbahn weitestgehend deckungsgleich; im Planungsfall 2020 vergrößern sich die Zonen A, B und C_i etwas. Zone C_i erfasst im Planungsfall 2020 auch zusätzliche Flächen der Ortsteils Moosmühle der Gemeinde Neufahrn b. Freising und der Ortsteile Attaching und Pulling der Großen Kreisstadt Freising sowie der Gemeinde Berglern. Im Hinblick auf die Beurteilung der Zone C_a ist erkennbar, dass auch im Planungsfall 2020 die Kontur L_{dn} = 58 dB(A) ganz überwiegend im Kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet für den Flughafen München gem. Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 liegt (vgl. Karte SAL_G_02, Anlage 4.3.09 in Ordner 41 der Antragsunterlagen). Lediglich im Bereich nördlich und östlich der 3. Start- und Landebahn ragt die Isophone L_{dn} = 58 dB(A) über die Kontur des Kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet für den Flughafen München gem. Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 hinaus. Betroffen sind insoweit Teile der Großen Kreisstadt Freising (Attaching), der Gemeinde Eitting (Eittingermoos) und der Gemeinde Berglern (Mitterlern, Berglern, Pesenlern).

Zusammenfassend zeigt sich daher kein signifikanter Unterschied zwischen dem Prognosenullfall und dem Planungsfall 2020. Gebiete mit Siedlungsbeschränkungen werden sich mithin nur in Teilbereichen und lokal begrenzt durch das planfestgestellte Vorhaben vergrößern.

Gemeinde Berglern

Die Gemeinde Berglern wird im Planungsfall 2020 von der Zone B im westlichen Ortsteil von Berglern, von der Zone C_i nahezu im gesamten Ortsteil Berglern und von der Zone C_a in den Ortsteilen Berglern, Glaslern vollständig, in Niederlern im westlichen Teil und in Mitterlern im nördlichen Bereich überlagert. Im Prognosenullfall 2020 stellt sich die Belastungssituation in der Gemeinde Berglern geringer dar. Der südliche Ortsteil von Glaslern liegt in der Zone C_i, der nördliche Bereich von Glaslern, nahezu die gesamte Fläche des Ortsteils Berglern und westliche Teile von Niederlern und Mitterlern liegen in der Zone C_a. Im Prognosenullfall 2020 liegt die Gemeinde Berglern nicht in Zone B.

Gemeinde Eching

Siedlungsgebiete der Gemeinde Eching werden im Planungsfall 2020 mit der Kontur der Zone C_a im Ortsteil Günzenhausen und im nördlichen Ortsteil Ottenburg betroffen. Das gleiche würde im Prognosenullfall 2020 gelten.

Gemeinde Eitting

Zone C_a berührt im Planungsfall 2020 den vollständigen Ortsteil Eitting, Reisen und Bereiche des Ortsteils Eittingermoos der Gemeinde Eitting. Zone C_i verläuft im Planungsfall 2020 am südlichen Rand der Siedlungsfläche des Ortsteils Eitting und im Ortsteil Eittingermoos. Im Prognosenullfall 2020 bildet sich die Zone C_a in gleichen Ausmaßen wie im Planungsfall 2020 ab, vergleichbare Konturen finden sich ebenso bei der Zone C_i.

Stadt Erding

Der gesamte Ortsteil Eichenkofen und ein kleiner Bereich des nördlichen Ortsteils von Altham der Stadt Erding werden im Planungsfall 2020 und im Prognosenullfall 2020 von der Zone C_a tangiert. Eichenkofen und Altham liegen sowohl im Planungsfall 2020 als auch im Prognosenullfall 2020 außerhalb der Zone C_i.

Gemeinde Fraunberg

Im Planungsfall und Prognosenullfall 2020 sind in der Gemeinde Fraunberg die Ortsteile Hatting, Lohkirchen, Pillkofen, Riding, Tittenkofen, Flächen der Ortsteile Angelsbruck, Felben, Reichenkirchen und Singlding von der Zone C_a erfasst.

Gemeinde Fahrenzhausen

Die Ortsteile Großeisenbach, Hörenzhausen und Kleinöbach der Gemeinde Fahrenzhausen werden im Planungsfall und Prognosenullfall 2020 von der Kontur der Zone C_a überlagert.

Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising befindet sich nahezu mit den vollständigen Ortsteilen Attaching, Eggertshausen, Haxthausen, Kleinbachern, Pallhausen, Pellhausen, Pförrerhof, Sickenhausen und Sünzhausen sowie mit dem nördlichen Ortsteil von Achering im Planungsfall 2020 innerhalb der Zone C_a. Im Prognosenullfall 2020 ergibt sich

insoweit eine vergleichbare Belastung, Abweichungen ergeben sich durch die Überlagerung der 58 dB(A)-Kurve mit der Kontur des Kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets für den Flughafen München gem. Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 im Bereich von Attaching. Der südliche Ortsteil von Achering und der Ortsteil Pulling liegen im Planungsfall 2020 innerhalb der Zone C_i. Im Prognosenullfall zeigt sich hinsichtlich der Zone C_i ein ähnliches Bild, lediglich der Ortsteil Pulling ist nur im Süden und der Ortsteil Attaching in geringerem Maße erfasst. In Zone A sind im Planungsfall 2020 der südliche Ortsteil von Attaching, kleine Flächen im Süden von Pulling und der Ortsteil Kammermüllerhof erfasst. Im Prognosenullfall 2020 liegen nur der Ortsteil Kammermüllerhof und einer kleiner Bereich im Süden von Pulling in Zone A. Zone B überdeckt im Planungsfall 2020 den Süden von Achering, Eggertshofen und Pulling, den Ortsteil Dürneck, Pförrerhof sowie den mittleren Bereich des Ortsteils Attaching. Eine geringere Belastung ergibt sich im Prognosenullfall bei Zone B, da die Ortsteile Dürneck und Pförrerhof nicht, die Ortsteile Achering und Pulling weniger tangiert werden.

Gemeinde Hallbergmoos

Die Ortsteile Birkeneck, Brandstadel, Erching, Hallbergmoos, Bereiche des Ortsteils Goldach der Gemeinde Hallbergmoos werden im Prognosenullfall und im Planungsfall 2020 von der Isophone der Zone C_a betroffen. Die Zone C_i überdeckt im Planungsfall 2020 kleine Flächen des nördlichen Teils von Hallbergmoos und den Ortsteil Birkeneck. Im Prognosenullfall 2020 verhält sich die Belastung in ähnlicher Weise. Ein nördlicher Bereich des Ortsteils Mariabrunn liegt im Planungsfall und Prognosenull 2020 in Zone A, Teile der Lage Dichtl, Brandau liegen im Planungsfall und Prognosenullfall 2020 in Zone B.

Gemeinde Kranzberg

Die Gemeinde Kranzberg wird im Planungsfall und Prognosenullfall 2020 mit dem Ortsteil Viehhausen von der Zone C_a erfasst.

Gemeinde Neufahrn b. Freising

Im Prognosenullfall und Planungsfall 2020 befinden sich die Ortsteile Fürholzen, Giggenhausen, Hetzenhausen, Massenhausen, Mintraching (Grüneck), Schaidenhausen der Gemeinde Neufahrn b. Freising in der Isophone der Zone C_a. Der Ortsteil Moosmühle liegt im Planungsfall 2020 in Zone C_i, im Prognosenullfall in der Zone C_i.

Gemeinde Oberding

Zone C_a erfasst im Prognosenullfall und Planungsfall 2020 bei der Gemeinde Oberding den Ortsteil Schwaig annähernd vollständig. Kleine nördliche Siedlungsflächen des Ortsteils Schwaig liegen im Prognosenullfall und Planungsfall 2020 in ähnlicher Weise in Zone C_i.

Markt Wartenberg

Der Ortsteil Manhartsdorf und der südliche Ortsteil von Pesenlern im Markt Wartenberg werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2020 von der Kontur der Zone C_a überlagert.

Weitere Gemeinden

Die Gemeinde Marzling trägt vor, dass gemeindliche Bauleitplanungen bei der Ausweisung des Vorranggebiets für Flughafenentwicklungsflächen nicht berücksichtigt wurden (vgl. Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 32 ff.). Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen. Die Beeinträchtigung kommunaler Bauleitplanung durch die Festsetzung eines Vorranggebiets für Flughafenentwicklungsflächen ist nicht Prüfungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens und war bereits bei der Festsetzung des Ziels justitiabel (vgl. BayVGH, Urteil vom 25.04.2006, Az. 8 N 05.542; BayVGH, Urteil vom 17.11.2004, Az. 20 N 04.217).

Die Gemeinde Eitting äußert, keine hinreichenden Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde mit dem Ausbau des Verkehrsflughafens München zu haben (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, Anlage 1, S. 97 ff.). Die Gemeinde Eitting ist jedoch nicht in sämtlichen Ortsteilen von Bauverboten – für welche überdies unter Einhaltung der Voraussetzungen evtl. eine Ausnahme erteilt werden kann – betroffen.

Zusammenfassende Würdigung

Auch hier kann festgestellt werden, dass die kommunale Planungshoheit – entgegen den Einwendungen – im Ergebnis nicht in unzumutbarer Weise, wenn auch im Einzelfall nicht unerheblich, eingeschränkt wird. Ungeachtet der künftigen Planungsbeschränkungen bleibt jedoch noch ausreichend Raum für die Eigenentwicklung der Gemeinden. Besondere Einschränkungen erfährt die Gemeinde Berglern, welche – schon gegenwärtig, aber auch künftig – zu großen Teilen innerhalb der prognostischen Abschätzung der Lärmschutzbereiche nach den Anforderungen der Zielbestimmung LEP Ziel B V 6.4.1 liegt

bzw. liegen wird und deren Siedlungsentwicklung nicht in vollem Umfang gewährleistet ist bzw. werden kann (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 22 ff.). Es darf in diesem Zusammenhang aber nicht außer Acht gelassen werden, dass auch im Bereich des Vollzugs der Lärmschutzbereiche nach dem LEP und den Regionalplänen die Erteilung von Ausnahmen möglich ist und dies in der vergangenen Praxis nicht restriktiv gehandhabt wurde. Des Weiteren ist zu beachten, dass solche Kommunen aufgrund ihrer geographischen Lage einer gewissen Situationsgebundenheit unterliegen und bei denen Eingriffe, die an dieses Merkmal anknüpfen, eher zumutbar sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.05.2003, Az. 4 CN 9.01, juris RdNr. 14).

3.14.3 Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen

Eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen ist – sofern und soweit diese in den Einwendungen von Gemeinden geltend gemacht wurden und vom rechtlichen Schutzumfang erfasst sind – nicht erkennbar.

Eine Gemeinde kann sich nicht auf Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG berufen, da dieser nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982, Az. 2 BvR 1187.80, juris RdNr. 66 ff.; BVerfG, Beschluss vom 23.07.2002, Az. 2 BvR 403.02, juris RdNr. 11). Das Eigentum der Gemeinden ist daher nur im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV) geschützt, also insoweit, als es Gegenstand und Grundlage kommunaler Betätigung ist. Fehlt dieser Bezug, unterfällt es lediglich der zivilrechtlichen Eigentümerstellung und ist mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung einzubeziehen (siehe C.III.3.14.4.1). Die zivilrechtliche Eigentümerstellung (§ 903 Satz 1 BGB) ist durch die Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 Satz 2, 83 Abs. 1 BV aufgeladen, wenn kommunale Einrichtungen von der Gemeinde auf eigenem Grund und Boden betrieben werden. Eine Gemeinde kann eine Beeinträchtigung rügen, wenn diese so erheblich ist, dass die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen in Mitleidenschaft gezogen wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Schutz vor unzumutbaren Immissionen nicht gewährleistet wird. Dem steht die Rechtsprechung zur fehlenden Grundrechtsfähigkeit kommunaler Gebietskörperschaften in Bezug auf Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht entgegen, weil dadurch ein weitergehender Schutz auf einfachrechtlicher Ebene (§ 9 Abs. 2 LuftVG) nicht ausgeschlossen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, Az. 7 C 18.91, juris Leitsatz 1 und RdNr. 20; BVerwG, Urteil vom 07.03.2001, Az. 4 CN 1.01, juris RdNr. 10; BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, Az. 4 C 51.89, juris

Leitsatz 20 und RdNr. 445; BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, juris RdNr. 33; Stühler, JuS 1999, 234, 238).

Darüber hinaus ist klarzustellen, dass die allgemeinen, gesetzlichen Anforderungen an den Immissionsschutz nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde zugeordnet sind. Vielmehr dienen diese dem öffentlichen Interesse und können der Gemeinde keine wehrfähigen Rechte verleihen, wenn der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen ein Schaden droht. Diese sind verpflichtet, ihre Ansprüche selbst geltend zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.1989, Az. 4 C 36.84, juris RdNr. 27; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az. 4 C 14.95, juris RdNr. 15). Insoweit handelt es sich im Zusammenhang mit der Betrachtung der kommunalen Belange um keine abwägungserheblichen Belange.

Das Luftamt betrachtet besonders schutzbedürftige Nutzungen, unabhängig von ihrer Trägerschaft und vom Vortrag der Gemeinden, bereits eingehend unter C.III.3.6. Zu diesen besonders schutzbedürftigen Nutzungen zählen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche, in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) sowie Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen (§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG).

Die im Rahmen des Vollzugs des FluglärmG zu gewährenden passiven (baulichen) Schallschutzmaßnahmen wirken unzumutbarem, außerhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 FluglärmG liegendem Lärm entgegen. Durch passiven Schallschutz bei Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone ist eine besonders immissionsempfindliche Nutzung in gesunder Weise möglich (§ 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG).

Da für ein Grundstück mit besonders schutzbedürftiger Nutzung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 2 kein Aufwendungsersatz für bauliche Schallschutzmaßnahmen gewährt wird, geht der Gesetzgeber davon aus, dass die dort vorhandenen Lärmimmissionen zumutbar sind und die Funktionsfähigkeit dieser besonders schutzbedürftigen Nutzung gewährleistet werden kann. Dies stößt auf keine Bedenken, da die fluglärmbedingte Belastung in der Tag-Schutzzone 2 unterhalb des verfassungsrechtlich gebotenen Schutzniveaus liegt und der Schutzumfang insoweit der gesetzgeberischen Prärogative obliegt (vgl. Reidt/Schiller in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 9 RdNr. 10).

Die zu § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG zählenden besonders schutzbedürftigen Einrichtungen der Gemeinden sind im Übrigen regelmäßig zugleich kommunale Einrichtungen, die vom Schutz des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden erfasst sind, sofern die

Einrichtungen dazu bestimmt sind, den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft i. S. d. Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG, 11 Abs. 2 Satz 2 BV, 7 Abs. 1, 57 Abs. 1, 2 GO, 83 Abs. 1 BV zu dienen. Dies betrifft insbesondere Obdachlosenunterbringungen, Kinderspielplätze, Sportplätze und Feuerwehren.

Eine mögliche vorhabens- und fluglärmbedingte Beeinträchtigung des Grundeigentums bei den kommunalen Einrichtungen wird im Zusammenhang mit der mittelbaren Grundeigentumsbetroffenheit dargestellt (vgl. C.III.3.14.4.2.2.1).

Die FMG hat die „Stellungnahme zur Lärmbetroffenheit von schutzbedürftigen Einrichtungen unter Berücksichtigung der 3. Start- und Landebahn“ vom 31.03.2010, im Folgenden: Stellungnahme vom 31.03.2010, vorgelegt. Diese bezieht sich auf den Prognosehorizont 2020 und basiert auf der LVP 2007 (Anlage 4.1.01 in Ordner 39 der Antragsunterlagen). Im Wege einer Ergänzung und eines Ausblicks auf den Prognosehorizont 2025 hat die FMG die „Stellungnahme zur Lärmbetroffenheit von schutzbedürftigen Einrichtungen unter Berücksichtigung der 3. Start- und Landebahn, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 28.10.2010, im Folgenden: Stellungnahme vom 28.10.2010, und für den Prognosenullfall 2025 vom 12.11.2010, im Folgenden: Stellungnahme vom 12.11.2010, aktualisiert (vgl. Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 10.08.2010, beantwortet mit Schreiben der FMG vom 29.10.2010 und 12.11.2010).

Die bereits ausführlich unter C.III.3.6 dargestellten Methoden zur Berechnung des Fluglärms ergeben auch hinsichtlich der Betroffenheiten besonders schutzbedürftiger kommunaler Einrichtungen keine wesentlichen Unterschiede, die sich in relevanter Weise auf die Abwägungsentscheidung auswirkten. Alleine der Gemeindekindergarten Sternschnuppe der Gemeinde Fahrenzhausen, der nach der vom Luftamt bevorzugten sog. „Methode I“ im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) berührt ist, liegt nach der sog. „Methode II“ im Planungsfall 2025 innerhalb der Kontur ≥ 52 dB(A) (vgl. Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 10.08.2010, beantwortet mit Schreiben der FMG vom 17.12.2010, „Stellungnahme zu den Auswirkungen unterschiedlicher Berechnungsmethoden auf bestehende schutzbedürftige Einrichtungen und die kommunale Bauleitplanung, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ der FMG vom 16.12.2010, S. 5 ff.).

Die im Rahmen dieser Stellungnahmen ermittelten Immissionswerte für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige

Einrichtungen (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) sowie Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen (§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG) sind nach Auffassung des Luftamtes methodengerecht gewonnen worden. Die Lärmbetroffenheiten der betrachteten Nutzungen wurden, insbesondere in den Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, sachgerecht ermittelt; im Übrigen wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter C.III.3.6 verwiesen. Insbesondere hinsichtlich der umfassenden Darstellung der in den Anlagen der Stellungnahmen genannten wesentlichen Sachverhalte erweisen sich die Stellungnahmen mithin für das Luftamt als überzeugend.

Soweit die Gemeinden besonders schutzbedürftige Nutzungen in den Einwendungen genannt haben, die – aufgrund ihrer Entfernung zum Verkehrsflughafen München – über die Ermittlungen in den Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010 der FMG hinausgehen, hat das Luftamt die prognostizierte Lärmbelastung eigenständig aufgrund der vorhandenen Kartenmaterialien bestimmt („Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Planungsfall Basisszenario 2025“ vom 22.10.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karten SAL_A_E1-1 und SAL_A_E1-2; „Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München' für den Prognosenullfall 2025“ vom 15.11.2010 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, Karte SAL_A_E2-1; Karte SAL_A_E2-5, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 14.12.2010).

Hinsichtlich der zugrunde gelegten Eingangsdaten und der Methodik der Lärmberechnung wird auf C.III.3.6 Bezug genommen. Es zeigen sich bei den betroffenen besonders schutzbedürftigen Einrichtungen keine Auswirkungen hinsichtlich des Ergebnisses zwischen den unterschiedlichen Berechnungsmethoden im relevanten Bereich eines $L_{Aeq\ Tag} \geq 55$ dB(A) (vgl. Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 10.08.2010, beantwortet mit Schreiben der FMG vom 17.12.2010, „Stellungnahme zu den Auswirkungen unterschiedlicher Berechnungsmethoden auf bestehende schutzbedürftige Einrichtungen und die kommunale Bauleitplanung“ vom 16.12.2010, S. 5 ff.).

Besonders schutzbedürftige Nutzungen, die im Prognosehorizont 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche gelegen sind, bedürfen nicht der Verfügung von Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm; sie wurden im Wesentlichen gleichwohl arrondierend in die Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010 der FMG einbezogen. Das Luftamt verkennt nicht, dass zahlreiche besonders schutzbedürftige Einrichtungen einer Fluglärmbelastung mit einem $L_{Aeq\ Tag} \geq 52$ dB(A) ausgesetzt sind. Gleichwohl können sämtliche Einrichtungen

weiterhin benutzt werden. Nach der gesetzgeberischen Wertung in § 9 Abs. 1 bis 4 FluglärmG sind in diesem Zusammenhang auftretende Belästigungen ohne die Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen hinzunehmen.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf den $L_{Aeq\ Tag}$ bei kommunalen Schulen, Kindergärten und ähnlichen, in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG, da diese nachts nicht betrieben werden. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche, in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG in kommunaler Trägerschaft liegen nach Überprüfung des Luftamtes nicht innerhalb der Kontur der Nacht-Schutzzone. Der $L_{Aeq\ Nacht}$ kann daher insoweit bei der nachfolgenden Betrachtung außer Betracht bleiben.

Die fluglärmbedingten Auswirkungen wurden abgestuft in den Werten $L_{Aeq\ Tag} \geq 52$ dB(A), ≥ 55 dB(A), ≥ 60 dB(A), ≥ 65 dB(A) und ≥ 70 dB(A) untersucht. Für den Lärmschutzbereich des Planungsfalls 2025 gelten die Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, für die Schutzzonen des Prognosenullfalls 2025 die Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

3.14.3.1 Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen von Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Das Luftamt hat den jeweiligen Vortrag der Gemeinden, die innerhalb des Auslegungsumgriffs belegen sind, gewürdigt und festgestellt, dass keine besonders schutzbedürftigen Nutzungen oder (sonstigen) kommunalen Einrichtungen durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn erheblich in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden.

Gemeinde Allershausen

Die Gemeinde Allershausen äußert sich ablehnend gegenüber der zu erwartenden Lärmbelastung für die gemeindeeigenen sozialen und pädagogischen Einrichtungen wie Grund- und Hauptschule (Schulverband Allershausen mit den Mitgliedsgemeinden Kranzberg, Kirchdorf, Hohenkammer und Allershausen), Kindergärten, Kinderkrippe, Kinderhort und Kindertagesstätten (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 24 f.).

Die Kinderkrippen „Fridoline“, der Katholische Pfarrkindergarten St. Josef, der Johanniter-Kinderhort und das Kinderhaus Pusteblume e. V. unterstehen keiner kommunalen Trä-

gerschaft und sind daher für die Abwägung der kommunalen Belange nicht von Bedeutung.

Eine fluglärmbedingte Beeinträchtigung, welche die Funktionsfähigkeit des Gemeindekindergartens „Spatzennest“ im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 erheblich in Mitleidenschaft zöge, ist ausgeschlossen. Die Lärmbelastung liegt im Prognosehorizont 2025 deutlich unter einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 52 dB(A) (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K1).

Das gleiche gilt für die Volksschule Allershausen (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S1). Die Gemeinde Allershausen befindet sich im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 bzw. 2 FluglärmG.

Gemeinde Berglern

Die Gemeinde Berglern rügt die fluglärmbedingten Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit ihrer Kindergärten (insbesondere der gemeindlichen Kindergärten „Zwergerlhaus“ und „Kleine Strolche“) sowie der Grundschule (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 24 f., 26, 74).

Der Gemeindekindergarten Berglern I „Zwergerlhaus“ und die Gemeindekinderkrippe „Die Bärchen“ werden im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ < 52 dB(A), der Gemeindekindergarten (mit Kinderhort) Berglern II „Die kleinen Strolche“ mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 52 dB(A) fluglärmbedingt betroffen. Im Planungsfall 2025 werden die Gemeindekindergärten Berglern I „Zwergerlhaus“ und Berglern II „Die kleinen Strolche“ sowie die Gemeindekinderkrippe „Die Bärchen“ mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 60 dB(A) beeinträchtigt (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K7-K9).

Die Grundschule Berglern liegt im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Konturen der Schutzzonen des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Prognosenullfall 2025 ist eine vorhabensbedingte Belastung eines $L_{Aeq\,Tag}$ < 52 dB(A) und im Planungsfall eines $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 60 dB(A) prognostiziert (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S4).

Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar ein Verlust der Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen der Gemeinde Berglern ist mithin nicht zu befürchten, da der Bestand besonders schutzbedürftiger Nutzungen von der Regelung des § 5 FluglärmG unberührt bleibt. Durch die Gewährung passiven Schallschutzes sind die genannten

besonders immissionsempfindlichen Nutzungen in gesunder Weise möglich (§ 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG).

Die Gemeinde Berglern äußert ferner, die Errichtung eines weiteren gemeindlichen Kindergartens im Ortszentrum zu planen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 25). Inwiefern jedoch die Erweiterung des Verkehrsflughafens München Auswirkungen auf die verfolgte Planung haben könnte, an welchem Standort der Kindergarten konkret geplant ist und wie weit der Planungs- und Genehmigungsstatus fortgeschritten ist, hat die Gemeinde nicht dargetan. Solange es sich um keine hinreichend konkrete und verfestigte Planung einer kommunalen Einrichtung handelt, zu deren Darlegung die Gemeinde verpflichtet ist, wird das Selbstverwaltungsrecht nicht verletzt. Dies gilt umso mehr, als die Gemeinde Berglern im Prognosenullfall 2025 weitgehend außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegt. Auch im Planungsfall 2025 besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Erteilung einer Ausnahme nach § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG, sofern die gesetzlichen Anforderungen eingehalten werden.

Gemeinde Eching

Die Gemeinde Eching wendet ein, die Schule an der Danzigerstraße und an der Unteren Hauptstraße, der Hort an der Unteren Hauptstraße und der Kindergarten an der Goethestraße seien von dem zunehmenden landseitigen Verkehrsaufkommen negativ betroffen. Fluglärmbedingte Belastungen werden insoweit nicht geltend gemacht. Gerügt wird jedoch eine Beeinträchtigung des Kindergartens in Günzenhausen an der Bergstraße durch den zunehmenden Luftverkehr (vgl. Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 20).

Der Gemeindekindergarten Günzenhausen „Sonnenblume“ wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A), der Gemeindekindergarten Dietersheim „Löwenzahn“ mit einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) berührt (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage Index K16, K17).

Die Gemeinde Eching ist nicht Trägerin der Evangelisch-Lutherischen Kindertagesstätte „Regenbogen“, Goethestraße 73, Eching, des integrativen Kindergartens „Bunte Arche“ der Lebenshilfe e. V., des Katholischen Kindergartens mit Hort St. Andreas und des Tagesmütterprojekts der Nachbarschaftshilfe Eching e. V. Diese Einrichtungen sind somit für die Prüfung der kommunalen Belange nicht relevant.

Der zentrale Ortsteil Eching befindet sich im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche. Daher ist auch keine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Gemeindekindergartens „Sternschnuppe“, des Gemeindehorts Heidestraße, des Horts an der Schule, Untere Hauptstraße 10, sowie des Hauses des Kindes „Sonnenschein“ zu befürchten, welche allesamt im zentralen Ortsteil Eching angesiedelt sind.

Das gleiche gilt für die Schulen der Gemeinde im zentralen Ortsteil Eching, namentlich für die Grund- und Hauptschule an der Danziger Straße, sofern diese in kommunaler Trägerschaft stehen.

Soweit sich die Gemeinde Eching auf den Straßenverkehrslärm bzw. die äußere verkehrliche Erschließung bezieht, wird auf C.III.3.6 und C.III.3.17 verwiesen.

Gemeinde Eitting

Die Gemeinde Eitting macht in ihrer Einwendung einen vorhabensbedingten Lärmzuwachs beim Kindergarten und der Grundschule, Hofmarkstraße 4, sowie bei weiteren gemeindlichen Einrichtungen, insbesondere des gemeindlichen Freizeitzentrums, der Sportstätten, Ortschaftsräume, des Festplatzes, des Jugend- und Schützenheims und der Feuerwehrhäuser, geltend (vgl. Schreiben vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 20, 25 ff.).

Der Katholische Pfarrkindergarten St. Georg Eitting steht nicht in kommunaler, sondern in kirchlicher Trägerschaft und besitzt daher im Rahmen der Betrachtung kommunaler Belange keine Relevanz.

Die Grund- und Teilhauptschule I Eitting, Hofmarkstraße 4, wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 55$ dB(A) beeinträchtigt (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S12). Diese Schule befindet sich im Prognosenullfall außerhalb der Tag-Schutzzonen nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG und im Planungsfall 2025 innerhalb der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Da der Bestand besonders schutzbedürftiger Einrichtungen nach § 5 FluglärmG nicht tangiert wird, bleibt die Funktionsfähigkeit der Schule erhalten.

Das gemeindliche Freizeitzentrum, die Sportstätten, Ortschaftsräume, der Festplatz, das Jugend- und Schützenheim und die Feuerwehrhäuser etc. sind keine besonders schutzbedürftigen Nutzungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG. Die Gemeinde Eitting liegt im Prognosenullfall 2025 weitgehend außerhalb der Tag-Schutzzonen nach § 4

Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG, im Planungsfall 2025 überwiegend in der Tag-Schutzzone 2. Auch wenn diese (sonstigen) kommunalen Einrichtungen im Planungsfall 2025 in der Tag-Schutzzone 2 liegen, folgt allein daraus keine derart erhebliche Beeinträchtigung, dass die Funktionsfähigkeit nicht erhalten bliebe. Vielmehr wird aus dem Umkehrschluss der § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2, § 5 Abs. 2 FluglärmG erkennbar, dass der Gesetzgeber gerade nur den dort aufgezählten Nutzungen einen besonderen Schutz zugedacht hat. Die übrigen Nutzungsarten sind daher auch in der Lärmsituation der gesetzlich festgelegten Grenzwerte in zumutbarer Weise durchführbar, zumal solche regelmäßig lediglich temporär stattfinden. Ein Verlust der Funktionsfähigkeit ist somit auch bei den sonstigen kommunalen Einrichtungen nicht ersichtlich (siehe auch C.III.3.14.4.2.2.1).

Gemeinde Fahrenzhausen

Des Weiteren trägt die Gemeinde Fahrenzhausen die Lärmbetroffenheit der besonders schutzbedürftigen Einrichtungen „Zwergerlgruppe“ in Weng, des Kindergartens „Sternschnuppe“ in Bergfeld, des Kindergartens St. Christophorus in Fahrenzhausen, der Grundschule Fahrenzhausen mit Kinderhort sowie des Kindergartens mit Kinderkrippe „Sonnenschein“ in Kammerberg vor (vgl. Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 23 f.).

Der Katholische Pfarrkindergarten St. Christophorus ist als kirchliche Einrichtung bei der Prüfung der kommunalen Belange nicht abwägungserheblich. Der Gemeindekindergarten „Sternschnuppe“ in Bergfeld wird im Prognosenullfall 2025 von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) und im Planungsfall 2025 von einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) fluglärmbedingt belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K20).

Bei der Grundschule Fahrenzhausen ist im Prognosenullfall 2025 mit einer fluglärmbedingten Beeinträchtigung von einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) und im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) zu rechnen (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S14).

Die besonders schutzbedürftigen Einrichtungen „Zwergerlgruppe“ in Weng, die Kindertageseinrichtung „Sonnenschein“ in Kammerberg und der Kinderhort, Schulstraße 1, Fahrenzhausen, liegen im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche. Die vorgetragenen kommunalen Einrichtungen können sonach weiterhin die von der Gemeinde zugedachten Funktionen ausüben.

Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising rügt in ihrer Einwendung eine Nutzungsbeeinträchtigung bei der städtischen Schule Lerchenfeld mit Kindergarten und Hort auf Grundstück Fl.Nr. 2001/5 und 2214/1 der Gemarkung Freising, dem städtischen Kindergarten auf Grundstück Fl.Nr. 1828/10 der Gemarkung Freising, dem städtischen Kindergarten „Seilerbrückl“, Auenstraße 23, Freising und der städtischen Schule mit städtischem Kindergarten Grundstück Fl.Nr. 717/51 der Gemarkung Pulling aufgrund von flugbetriebsbedingten Lärmauswirkungen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 36 f.).

Aus Anlage 1 der Einwendung ist zudem eine mögliche Beeinträchtigung von Kindergärten auf Grundstück Fl.Nr. 84/2, 695/151 der Gemarkung Attaching und Fl.Nr. 1848/30 der Gemarkung Freising ermittelbar (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050).

Das Luftamt hat die Lärmbetroffenheit dieser besonders schutzbedürftigen Nutzungen untersucht. Der Kindergarten und Kinderhort auf dem Grundstück Fl.Nr. 2214/1 der Gemarkung Freising, die Evangelisch-Lutherische Kindertagesstätte mit Krippe in der Katharina-Mair-Straße 17, Freising, unterliegt nicht der Trägerschaft der Großen Kreisstadt Freising. Das gleiche gilt für die Katholische Kindertagesstätte St. Georg mit Kinderhort, Kinderkrippe und Kindergarten in Freising (vgl. Stenografisches Protokoll zum Erörterungstermin vom 15.12.2008, S. 2339).

Bei Betrachtung der vorhabensbedingten Fluglärmbeeinträchtigungen des städtischen Kindergartens auf Grundstück Fl.Nr. 1828/10 der Gemarkung Freising hat das Luftamt festgestellt, dass der städtische Kindergarten mit Kinderkrippe und Kinderhort Haus des Kindes „Isarauenpark“, Auenstraße 307, Freising, im Prognosenullfall 2025 eine Belastung von einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) und im Planungsfall 2025 eine Lärmbetroffenheit von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 55$ dB(A) aufweisen wird (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K27).

Der städtische Kindergarten „Seilerbrückl“, Auenstraße 23, Freising (Grundstück Fl.Nr. 1848/30 der Gemarkung Freising) wird im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) und im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K43).

Beim städtischen Kindergarten „Regenbogen“, Am Schulweg 12, Pulling und der Grundschule Pulling – u. a. auf Grundstück Fl.Nr. 717/51 der Gemarkung Pulling gelegen – ist im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 55$ dB(A) und im Planungsfall 2025 mit

einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 60 dB(A) zu rechnen (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K26).

Der städtische Kindergarten auf Grundstück Fl.Nr. 695/151 der Gemarkung Attaching (Kindergarten „Im Sonnenhof“, Katharina-Geisler-Straße 9a, Freising) wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 52 dB(A) belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K33).

Das Grundstück Fl.Nr. 84/2 der Gemarkung Attaching, auf dem der Integrationskindergarten „Veitshof“, St.-Erhard-Straße 15, Freising, liegt, steht nicht in kommunaler, sondern in freier Trägerschaft (Lebenshilfe Freising e. V.).

Die Hauptschule Lerchenfeld, Moosstraße 46, Freising – zu deren Komplex u. a. das Grundstück Fl.Nr. 2001/5 der Gemarkung Freising zählt – wird weder im Prognosenullfall noch im Planungsfall 2025 von einer flugbetriebsbedingten Lärmbelastung eines $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 52 dB(A) belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S19; Bebauungsplan Nr. 120 „Schulneubau – Lerchenfeld/Moosstraße“ der Großen Kreisstadt Freising).

Krankenhäuser sowie Alten- und Pflegeheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) mit Trägerschaft der Großen Kreisstadt Freising liegen im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht im Bereich eines $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 52 dB(A) und wurden von der Großen Kreisstadt Freising auch nicht vorgetragen (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, S. 7).

Diese besonders schutzbedürftigen Einrichtungen können trotz einer Lage in den Tag-Schutzzonen im Planungsfall 2025 weiterhin betrieben werden, da der Bestand besonders schutzbedürftiger Nutzungen von den Regelungen des FluglärmG unberührt bleibt. Durch die Gewährung passiven Schallschutzes sind besonders immissionsempfindliche Nutzungen in gesunder Weise möglich (§ 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG).

Insbesondere die Kinderspielplätze (Grundstücke Fl.Nr. 1729, 1844, 2364/79, 3176/54 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 533 der Gemarkung Vötting), das Sportgelände (Grundstück Fl.Nr. 198, 199, 604 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 80/1 der Gemarkung Pulling), der städtische Friedhof (Grundstück Fl.Nr. 158 der Gemarkung Attaching), die Stadtgärtnerei (Grundstück Fl.Nr. 2529/1, 2530/1 der Gemarkung Freising), das Feuerlöschgerätehaus (Grundstück Fl.Nr. 018/12 der Gemarkung Pulling), das Feuerwehrhaus (Grundstück Fl.Nr. 72 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 963 der Gemarkung Hohenbachern) und das Feuerwehrgerätehaus (Grundstück Fl.Nr. 1348/8 der Gemarkung Pulling) werden nicht vom Schutzumfang des § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2, Abs. 2 FluglärmG erfasst (vgl. Schreiben

der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1). Aus dem Umkehrschluss der § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 und § 5 Abs. 2 FluglärmG ergibt sich, dass der Gesetzgeber andere als die dort aufgezählten Nutzungen innerhalb der jeweiligen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs nicht für besonders schutzwürdig hält. Es ist deshalb auch keine erhebliche fluglärmbedingte Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit dieser (sonstigen) kommunalen Einrichtungen erkennbar.

Das städtische Obdachlosenasyl „Villa Kunterbunt“ (Grundstück Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching) stellt wegen der fehlenden auf Dauer angelegten Häuslichkeit keine besonders schutzbedürftige Nutzung i. S. d. § 5 Abs. 2 FluglärmG, sondern eine (sonstige) kommunale Einrichtung i. S. d. Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG, 11 Abs. 2 Satz 2 BV, 7 Abs. 1, 57 Abs. 1 Satz 1 HS. 1 GO (öffentliche Sicherheit und Ordnung) dar (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Band III, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 38). Da bei dieser kommunalen Einrichtung mit einer Fluglärmbelastung eines $L_{Aeq\ Tag}$ = 70 dB(A)/$L_{Aeq\ Nacht}$ = 60 dB(A) zu rechnen ist, hat das Luftamt einen Übernahmeanspruch für das Grundstück Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching verfügt (siehe Anlage 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Erhebliche vorhabensbedingte Nutzungseinschränkungen ergeben sich ebenso für das Sportgelände Attaching, wie bereits bei den Ausführungen zum Bebauungsplan „Freizeitzentrum mit Sportanlagen“ unter C.III.3.14.1.3.2.1.2 dargestellt wurde. Auch auf diese Grundstücke erstreckt sich ein Übernahmeanspruch.

Im Übrigen geht das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München dem Interesse der Großen Kreisstadt Freising am Erhalt einzelner kommunaler Einrichtungen vor.

Gemeinde Haag a. d. Amper

Die Gemeinde Haag a. d. Amper erhebt die Einwendung, die vorhabensbedingte Fluglärmbelastung beeinträchtige die Grundschule und den Kindergarten in der Ortschaft (vgl. Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 22).

Für den Gemeindekindergarten Haag wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 ein $L_{Aeq\ Tag}$ < 52 dB(A) prognostiziert (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K45).

Ebenso wird die Maria-Thudichum-Grundschule im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) tangiert (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S23).

Die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen der Gemeinde Haag a. d. Amper ist demnach gewahrt.

Gemeinde Hallbergmoos

Die Gemeinde Hallbergmoos wendet ein, der Kindergarten „Wolkenschlösschen", der Kindergarten „Regenbogen" und die Kinderkrippe „Spatzennest" seien durch die zusätzlichen Lärmbelastungen erheblich beeinträchtigt (vgl. Schreiben der Gemeinde Hallbergmoos vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000043, S. 6).

Die von der Gemeinde Hallbergmoos genannten Einrichtungen stehen nicht in kommunaler Trägerschaft und sind deshalb im Rahmen der kommunalen Belange nicht abwägungserheblich. Träger des Kindergartens „Wolkenschlösschen" und der Kinderkrippe „Spatzennest" ist der BRK (Bayerisches Rotes Kreuz) Kreisverband Freising K. d. ö. R., Träger des Kindergartens „Wolkenschlösschen" der AWO (Arbeiterwohlfahrt) Bezirksverband Oberbayern e. V.

Gemeinde Hohenpolding

Ferner wird von der Gemeinde Hohenpolding eine Fluglärmbetroffenheit des Kindergartens, des Schulhauses und des Seniorenwohnheims Christianum geltend gemacht (vgl. Schreiben der Gemeinde Hohenpolding vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000085, S. 20).

Der Katholische Pfarrkindergarten Mariä Heimsuchung Hohenpolding steht nicht in kommunaler Trägerschaft, sondern ist eine kirchliche Einrichtung.

Da die Gemeinde Hohenpolding im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegt, werden die anderen besonders schutzbedürftigen Nutzungen – die im Vortrag der Gemeinde genannte Grundschule und das Christianum (Pflegehaus im Gasthaus Winkler) – nicht in relevanter Weise in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt.

Gemeinde Inning a. Holz

Die Gemeinde Inning a. Holz erhebt den Einwand, die Schule und der Kindergarten würden durch neue Flugrouten mehr belastet als bisher (vgl. Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 20).

Der Gemeindekindergarten und die Grundschule von Inning a. Holz werden aber im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) berührt (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K56, S26). Es droht somit keine erhebliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der genannten kommunalen Einrichtungen.

Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper

Die Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper rügt die fluglärmbedingte Betroffenheit des Kindergartens und der Grundschule (vgl. Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 30 f.).

Der Gemeindekindergarten „Ampernest“ und die Grundschule Kirchdorf werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K57, S28). Die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen bleibt daher gewahrt.

Gemeinde Kranzberg

Auch die Gemeinde Kranzberg beanstandet die Fluglärmbelastung gemeindeeigener sozialer und pädagogischer Einrichtungen wie Schule und Kindergarten (vgl. Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 23).

Der Kindergarten St. Pantaleon steht in der Trägerschaft der Katholischen Kirchenstiftung Kranzberg. Für den Gemeindekindergarten „Kranichberg“ und die Grundschule Kranzberg wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 keine Betroffenheit mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) erwartet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K58, S29). Eine erhebliche Beeinträchtigung der kommunalen Einrichtungen, welche deren Funktionsfähigkeit in Mitleidenschaft zieht, ist somit auszuschließen.

Gemeinde Langenbach

Die Gemeinde Langenbach befürchtet eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung der drei Kindergärten, der Schule sowie des Alten- und Pflegeheims (vgl. Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 3 f.).

Die Gemeindekindergärten „Mooshäusl“ und „Hummelnest“ werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K60-K61).

Der Katholische Pfarrkindergarten „Arche Noah“ untersteht kirchlicher Trägerschaft der Katholischen Kirchenstiftung St. Nikolaus von Flüe Langenbach und ist somit innerhalb der kommunalen Belange nicht abwägungserheblich.

Auch die Grund- und Teilhauptschule I Volksschule Langenbach befindet sich im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht in einem Bereich eines $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S30).

Die Gemeinde Langenbach ist nicht Trägerin des Alten- und Pflegeheims Langenbach.

Die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen wird sonach gewährleistet.

Gemeinde Langenpreising

Die Gemeinde Langenpreising wendet sich gegen die Lärmauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die gemeindlichen Einrichtungen, insbesondere die Kindertagesstätten, die Grundschule und die Naherholungsgebiete/Badeweiher (vgl. Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 21).

Der Katholische Pfarrkindergarten St. Martin Langenpreising steht in kirchlicher und nicht in kommunaler Trägerschaft. Beim Gemeindekindergarten „Villa Regenbogen“ Langenpreising und der Grundschule Langenpreising ist im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) zu rechnen (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K63, S31).

Ebenso werden die Naherholungsgebiete und Badeweiher der Gemeinde Langenpreising als (sonstige) kommunale Einrichtungen nicht in ihrer Funktionsfähigkeit tangiert.

Stadt Moosburg a. d. Isar

Die Stadt Moosburg a. d. Isar macht geltend, durch den Ausbau des Verkehrsflughafens München insbesondere im Hinblick auf die Kinderbetreuungseinrichtungen berührt zu werden (vgl. Schreiben der Stadt Moosburg a. d. Isar vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000029, S. 22 f.).

Der städtische Kindergarten „Drei Rosen“, der städtische Kinderhort „Sonnenschein“, der städtische Kindergarten Aich und der städtische Kindergarten St. Elisabeth werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht mit einem $L_{Aeq\ Tag} \geq 52$ dB(A) fluglärmbedingt beeinträchtigt (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K65, K66, K69, K72).

Der Evangelisch-Lutherische Kindergarten „Villa Kunterbunt“, der Katholische Kindergarten St. Pius und der Katholische Kindergarten St. Kastulus sind kirchliche Einrichtungen. Die Kinderkrippe „Moosburger Sonnenkäfer“ befindet sich in privater Trägerschaft. Ebenso unterstehen die heilpädagogische Kindertagesstätte (Hand in Hand e. V.), der integrative Kindergarten INKIMO (Lebenshilfe Freising e. V.) und das KIMM! Familienzentrum Moosburg e. V. nicht kommunaler Trägerschaft.

Im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 werden im Übrigen auch die Schulen in der Stadt Moosburg – unabhängig von deren Trägerschaft – nicht mit einem $L_{Aeq\ Tag} \geq 52$ dB(A) belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S32-S36).

Die vorgetragenen kommunalen Einrichtungen der Stadt Moosburg a. d. Isar werden daher nicht derart erheblich beeinträchtigt, dass deren Funktionsfähigkeit gefährdet wäre.

Gemeinde Oberding

Die Gemeinde Oberding hält die erwarteten Lärmbelastungen für den im Ortsteil Schwaig gelegenen Kindergarten St. Korbinian im Ausbaufall für nicht hinnehmbar (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 23 f.).

Der Katholische Kindergarten und Kinderkrippe St. Korbinian Schwaig, der Katholische Kindergarten St. Martin Oberding und der Katholische Kindergarten St. Johann Baptist Aufkirchen stehen in kirchlicher Trägerschaft und sind unter dem Gesichtspunkt der kommunalen Belange nicht abwägungsrelevant.

Da der Ortsteil Notzing der Gemeinde Oberding im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegt, droht dem gemeindlichen Kindergarten St. Nikolaus Notzing kein Verlust der Funktionsfähigkeit. Das gleiche gilt für die Grund- und Hauptschule Oberding.

Das von der Gemeinde Oberding genannte Grundstück mit gemeindlichem Wohn- und Feuerwehrhaus, Schulstraße 3, Schwaig (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 24) enthält hinsichtlich der Feuerwehr keine besonders schutzbedürftige und lärmempfindliche Nutzung. Das Feuerwehrhaus kann auch im Planungsfall 2025 betrieben werden. Gesunde Wohnverhältnisse bleiben für die vermieteten Wohnungen ggf. durch die Gewährung passiven Schallschutzes aufgrund der Rechtsverordnung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG gewahrt.

Gemeinde Röhrmoos

Die Gemeinde Röhrmoos trägt fluglärmbedingte Betroffenheiten der Einrichtungen in der Behindertenhilfe (Franziskuswerk Schönbrunn gGmbH) vor (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Röhrmoos vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000038, S. 18 f.).

Das Franziskuswerk Schönbrunn gGmbH der Franziskanerinnen Schönbrunn untersteht nicht kommunaler Trägerschaft und ist daher im Rahmen der Abwägung der kommunalen Belange nicht einzubeziehen. Zudem liegt Röhrmoos im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Markt Wartenberg

In der Einwendung des Marktes Wartenberg wird vorgetragen, durch das Ausbauvorhaben in Einrichtungen wie Pfarrkindergarten, Gemeindekindergarten mit Kinderkrippe, Gemeindekinderhort, Volksschule (Grund- und Hauptschule), private Volksschule (Heimschule mit Schülerhort), Seniorenzentrum, soziotherapeutisches Zentrum und Klinikum erheblich beeinträchtigt zu werden (vgl. Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 21 ff.).

Der Gemeindekindergarten und die Gemeindekinderkrippe Wartenberg sowie der Kinderhort der Gemeinde Wartenberg „Die Zauberkiste“ werden im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) und im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A)

fluglärmbedingt belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K82-K84).

Der Katholische Pfarrkindergarten Wartenberg steht in kirchlicher Trägerschaft und ist insoweit bei der Prüfung kommunaler Belange nicht abwägungserheblich.

Die Grund- und Hauptschule Wartenberg wird im Prognosenullfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ < 52 dB(A) und im Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 52 dB(A) fluglärmbedingt belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S42).

Die private Volksschule Wartenberg untersteht nicht kommunaler Trägerschaft und bleibt bei den kommunalen Belangen außer Betracht.

Der Markt Wartenberg ist nicht Träger des Senioren-Zentrums Wartenberg, des sozio-therapeutischen Zentrums Wartenberg und des Klinikums Wartenberg.

Vorgetragene kommunale Einrichtungen des Marktes Wartenberg werden danach nicht erheblich beeinträchtigt und in ihrer Funktionsfähigkeit tangiert.

Weitere Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Die Gemeinde Bockhorn, die Stadt Erding, die Gemeinden Finsing, Fraunberg, Haimhausen, Hebertshausen, Ismaning, Kirchberg, Marzling, Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Pliening, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) äußerten sich hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen nicht.

Zusammenfassende Würdigung zur möglichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen

Die Betrachtung zur möglichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen führt danach im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass einige der vorgetragenen besonders schutzbedürftigen Nutzungen der Gemeinden Berglern, der Gemeinde Eitting und der Großen Kreisstadt Freising im Planungsfall 2025 von den Tag-Schutzzonen – $L_{Aeq\,Tag}$ = 60 dB(A) und $L_{Aeq\,Tag}$ = 55 dB(A) – nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG betroffen werden. Im Prognosenullfall 2025 werden besonders schutzbedürftige Nutzungen der Gemeinde Eitting und der Großen Kreisstadt Freising von einem $L_{Aeq\,Tag}$ ≥ 55 dB(A) tangiert. Im Prognosenullfall 2025 – bewertet anhand der Grenzwerte eines Bestandsflughafens nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2

Nr. 2 FluglärmG – werden keine besonders schutzbedürftigen Einrichtungen von den Tag-Schutzzonen erfasst.

Aufgrund erheblicher Nutzungseinschränkungen bei den kommunalen Einrichtungen des Obdachlosenasyls „Villa Kunterbunt“ der Großen Kreisstadt Freising und des Sportgeländes Attaching hat das Luftamt für die genannten Grundstücke einen Übernahmeanspruch verfügt. Darüber hinaus überwiegt das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das Interesse der Großen Kreisstadt Freising am Erhalt der kommunalen Einrichtungen.

Abschließend kann jedenfalls festgehalten werden, dass die Funktionsfähigkeit besonders schutzbedürftiger Einrichtungen der Gemeinden, soweit diese vorgetragen wurden, gesichert ist. Trotz der teilweise nicht unwesentlichen fluglärmbedingten Auswirkungen des Ausbauvorhabens können die Gemeinden ihre kommunalen Einrichtungen weiterhin betreiben. Der Bestand an baulichen Anlagen mit besonders schutzbedürftigen Nutzungen bleibt von den Regelungen des FluglärmG unberührt.

Soweit Gemeinden (freiwillig) für die Gewährleistung des passiven Schallschutzes einer besonders schutzbedürftigen Einrichtung in der Tag-Schutzzone 2 infolge der Erweiterung des Verkehrsflughafens München Kosten entstünden – wofür keine Anhaltspunkte aus dem Vortrag der Gemeinden erkennbar sind –, belasteten diese die gemeindliche Finanzhoheit nicht in einem derartigen (rechtlich erheblichen) Ausmaß, dass es die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und den bewältigbaren Finanzspielraum der Gemeinden schlechthin überstiege. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Finanzhoheit unter C.III.3.14.4.4 verwiesen.

3.14.3.2 Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen von Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Das Luftamt hat ferner den Vortrag der Gemeinden, die außerhalb des Auslegungsumgriffs liegen, in seine Prüfung einbezogen. Dabei gelangt das Luftamt zum Ergebnis, dass auch dort keine kommunalen Einrichtungen erheblich in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden.

Gemeinde Attenkirchen

Die Gemeinde Attenkirchen trägt eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung des Kindergartens und der Grundschule vor (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 22).

Weder der Gemeindekindergarten „Sausewind“ noch die Grundschule Attenkirchen werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) fluglärmbedingt belastet (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index K6, S2).

Gemeinde Karlsfeld

Die Gemeinde Karlsfeld rügt eine Verletzung ihres Selbstverwaltungsrechts, da sie bei der Schaffung von kommunalen Einrichtungen keine Vorgaben hinsichtlich der Lärmbelastungen habe (vgl. Schreiben der Gemeinde Karlsfeld vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000511, S. 2).

Soweit diese Äußerung als Einwand gegen eine mögliche Beeinträchtigung kommunaler besonders schutzbedürftiger Nutzungen ausgelegt wird, ist festzustellen, dass diese aufgrund ihrer Entfernung zum Verkehrsflughafen München nicht mit einer unzumutbaren Fluglärmbelastung tangiert werden. Die Gemeinde Karlsfeld befindet sich sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Gemeinde Weichs

Die Gemeinde Weichs macht in ihrer Einwendung eine Beeinträchtigung einer Alten- und Behinderteneinrichtung geltend (vgl. Schreiben der Gemeinde Weichs vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000515, S. 19).

Besonders schutzbedürftige Einrichtungen der Gemeinde – sofern diese auch in kommunaler Trägerschaft stehen – werden nicht in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, da die Gemeinde Weichs sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegt.

Gemeinde Wolfersdorf

Die Gemeinde Wolfersdorf wendet eine fluglärmbedingte Belastung des Kindergartens und der Grundschule ein (vgl. Schreiben der Gemeinde Wolfersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000503, S. 22).

Da die Gemeinde im Planungsfall und Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegt, können besonders schutzbedürftige gemeindliche Einrichtungen, insbesondere der Kindergarten „Kleine Wölfe“, weiterhin ihre Funktion ausüben.

Die Grundschule Wolfersdorf wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht mit einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) vorhabensbedingt betroffen (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage, Index S3; in der Stellungnahme vom 28.10.2010, Anlage, Index S3, schreibfehlerhaft mit dem Ort Attenkirchen bezeichnet).

Gemeinde Zolling

Die Gemeinde Zolling trägt in ihrer Einwendung eine Betroffenheit der Kinderbetreuungseinrichtungen (Kinderkrippe, Kindergärten, Hort, Grund- und Hauptschule) vor (vgl. Schreiben der Gemeinde Zolling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000502, S. 21 f.).

Der Pfarrkindergarten St. Johannes und der Kinderhort „Kinderstüberl Zolling e. V.“ stehen nicht in kommunaler Trägerschaft. Der Kindergarten mit Kinderkrippe „Kleine Strolche“ wird im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 nicht von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) mit vorhabensbedingten Fluglärmauswirkungen beeinträchtigt (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage K89).

Das gleiche gilt für die Volksschule Zolling (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage S44). Das Seniorenzentrum Zolling befindet sich im Übrigen nicht in kommunaler, sondern in privater Trägerschaft.

Weitere Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Die Gemeinden Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinde Gröbenzell, die Märkte Au i. d. Hallertau, Markt Indersdorf, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen und Wörth, welche außerhalb des Auslegungsumgriffs liegen, haben insoweit keine Ausführungen zu einer möglichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen gemacht.

3.14.3.3 Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen von Landkreisen

Auch eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen von Landkreisen liegt – soweit eine solche vorgetragen wurde – nicht vor.

Einem Landkreis steht als Gemeindeverband nach Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG, 10 Abs. 1, 2 BV i. V. m. Art. 1 Satz 1, 4 LKrO ein Recht auf Selbstverwaltung im Rahmen seines gesetzlichen Aufgabenbereichs nach Maßgabe der Gesetze zu. Anders als bei Gemeinden, denen gemäß Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG die Erfüllung aller Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft zugewiesen ist, beschreibt die Verfassung die Aufgaben der Kreise nicht selbst, sondern verweist in Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG, 10 Abs. 2 BV insoweit auf den Gesetzgeber (vgl. BVerfG, Urteil vom 20.12.2007, Az. 2 BvR 2433.04, 2 BvR 2434.04, juris RdNr. 116). Die verfassungsrechtliche Stellung erweist sich damit gegenüber der Position der Gemeinden als eingeschränkt; den Landkreisen steht die Selbstverwaltungsgarantie daher in geringerem Maße zu als den Gemeinden. Die Aufgaben im eigenen Wirkungskreis eines Landkreises ergeben sich aus Art. 10 Abs. 2 BV, 5 Abs. 1, 51 LKrO. Die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit einer von ihm zur Erfüllung seiner Aufgaben betriebenen Einrichtung kann ein Landkreis danach ebenso wie eine Gemeinde einwenden.

Der Landkreis Freising hat beim Förderschulzentrum Freising-Pulling erheblichen Lärmzuwachs eingewandt (vgl. Schreiben des Landkreises Freising vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000049, S. 23).

Das sonderpädagogische Förderzentrum Freising-Pulling unterliegt im Prognosenullfall 2025 einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 55$ dB(A) und im Planungsfall 2025 einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 60$ dB(A) (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage S21). Diese kommunale Einrichtung wird im Prognosenullfall 2025 außerhalb des Lärmschutzbereichs nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegen. Im Planungsfall 2025 befindet es sich dagegen innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 1 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Das Luftamt verkennt nicht, dass die vorhabensbedingten Fluglärmauswirkungen zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 durchaus signifikant ansteigen. Dennoch wird der Fortbestand des sonderpädagogischen Förderzentrums Freising-Pulling nicht vom Ausbauvorhaben gefährdet. Der Bestand besonders schutzbedürftiger Nutzungen wird insbesondere von den Bauverboten des FluglärmG nicht berührt (vgl. auch § 5 Abs. 4 FluglärmG). Durch die Gewährung passiven Schallschutzes aufgrund der Rechtsverordnung nach § 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG ist eine besonders immissionsempfindliche Nutzung auch im Planungsfall 2025 möglich.

Der Landkreis Freising hat ferner eine Lärm- und Schadstoffbelastung sowie eine erhebliche Wertminderung der Grundstücke bei den kreiseigenen Einrichtungen des Camerloher-Gymnasiums in Freising, der Imma-Mack-Realschule in Eching, des Karl-Ritter-von-Frisch-Gymnasiums und der Kastulus-Realschule in Moosburg a. d. Isar, des Oskar-Maria-Graf-Gymnasiums in Neufahrn b. Freising, der staatlichen Berufs- und Berufsfachschule, der staatlichen Fachoberschule und Berufsoberschule, der staatlichen Wirtschaftsschule Freising sowie des Landratsamtes Freising mit Wohnungen und Geschäften, des Gesundheitsamtes Freising, des Bauhofs in Zolling, der Atemschutzübungsanlage in Zolling, des Klinikums Freising, des Anwesens ehemaliges Krankenhaus in Moosburg, der Wohnanlagen in Moosburg und Freising sowie des Jugendzeltplatz in Haag a. d. Amper durch vorhabensbedingte Auswirkungen vorgetragen (vgl. Schreiben des Landkreises Freising vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000049, S. 23 f.).

Die genannten kommunalen Einrichtungen Kastulus-Realschule und Karl-Ritter-von-Frisch-Gymnasium Moosburg a. d. Isar werden im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 von einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A), das Oskar-Maria-Graf-Gymnasium Neufahrn b. Freising im Prognosenullfall 2025 von einem $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) und im Planungsfall 2025 von einem $L_{Aeq\,Tag} \geq 52$ dB(A) betroffen und verlieren daher nicht in ihre Funktionsfähigkeit (vgl. Stellungnahmen vom 28.10.2010 und 12.11.2010, Anlage S35, S36, S41).

Die Funktionsfähigkeit des Camerloher-Gymnasiums Freising, im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 von fluglärmbedingten Auswirkungen eines $L_{Aeq\,Tag} < 52$ dB(A) belastet, wird nicht nachhaltig beeinträchtigt. Das gleiche gilt für die staatliche Berufsschule und die staatliche Berufsfachschule für Kinderpflege Freising, die Berufsfachschule für Krankenpflege der Klinikum Freising GmbH (deren Gesellschafter der Landkreis Freising ist), der staatlichen Wirtschaftsschule Freising und der staatlichen Fachober- und Berufsoberschule.

Ebenso kann ein Verlust der Funktionsfähigkeit der Imma-Mack-Realschule in Eching ausgeschlossen werden, da Eching sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG liegt.

Die Klinikum Freising GmbH – unabhängig von deren Trägerschaft – liegt sowohl im Planungsfall als auch im Prognosenullfall 2025 außerhalb der Lärmschutzbereiche nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Eine immissionsbedingte Funktionslosigkeit dieser Einrichtung kann somit nicht eintreten.

Das Landratsamt Freising mit Wohnungen und Geschäften, das Gesundheitsamt Freising, der Landkreis Bauhof Zolling, die Atemschutzübungsanlage Zolling, das Anwesen ehemaliges Krankenhaus in Moosburg a. d. Isar und der Jugendzeltplatz in Haag a. d. Amper sind keine baulichen Anlagen mit besonders schutzbedürftigen Nutzungen i. S. d. § 5 Abs. Satz 1 und 2 FluglärmG. Für einen solchen Schutz fehlt es insbesondere am Nutzungszweck und an der Nutzungsdauer. Der Bestand an Wohnungen wird von § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht berührt. Die den vorgetragenen Einrichtungen zukommende Funktion kann weiterhin ausgeübt werden, da es sich dabei – im Vergleich zu den in § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG genannten Einrichtungen – nicht um besonders lärmempfindliche Nutzungen handelt.

Die Funktionsfähigkeit besonders schutzbedürftiger Einrichtungen des Landkreises wird jedenfalls – ungeachtet der Eigenschaft des Landkreises als Aufwandsträger (Schulaufwand) der einzelnen Einrichtungen – nicht nachhaltig beeinträchtigt. Die Einrichtungen können trotz der teilweise nicht unerheblichen fluglärmbedingten Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens weiter betrieben werden; dies gilt insbesondere für das sonderpädagogische Förderzentrum Freising-Pulling. Das Interesse des Landkreises Freising an einer von jeglichen Lärmauswirkungen verschonten Nutzung der besonders schutzbedürftigen Einrichtungen tritt im Übrigen hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München zurück.

Nutzungseinschränkungen oder vorhabensbedingte Nachteile, die zu einem Funktionsverlust bei besonders schutzbedürftigen Nutzungen des Landkreises führten, resultieren auch nicht aus Luftschadstoffen. Wie unter C.III.3.7 und C.III.3.14.4.2.2.2 ausführlich dargestellt, ist das planfestgestellte Vorhaben mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar, insbesondere drohen mit Realisierung des Vorhabens keine Gefahren für die menschliche Gesundheit durch Schadstoffbelastungen.

Der Aspekt einer erheblichen Wertminderung der genannten Grundstücke wird unter C.III.3.14.4.2.3 betrachtet. Die Einwendung des Landkreises Freising wird daher zurückgewiesen.

Entgegen der Einwendung des Landkreises Dachau sieht das Luftamt aufgrund der räumlichen Entfernung des Landkreises zum Verkehrsflughafen München auch keine Beeinträchtigung des Selbstverwaltungsrechts des Landkreises hinsichtlich der Errichtung und des Betriebs seiner öffentlichen Einrichtungen. Im Übrigen legt der Landkreis Dachau eine solche auch nicht substantiiert dar (vgl. Schreiben des Landkreises Dachau vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000068, S. 1 f.).

3.14.4 Weitere kommunale Belange

Schließlich hat das Luftamt eine Beeinträchtigung der Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV durch unmittelbare und mittelbare Eigentumsbetroffenheiten geprüft (C.III.3.14.4.1 bis C.III.3.14.4.2). Andere von den Gemeinden in den Einwendungen vorgetragene Belange wurden themenspezifisch untersucht und in der Abwägung berücksichtigt (C.III.3.14.4.3 bis C.III.3.14.4.9).

3.14.4.1 Unmittelbare Betroffenheiten von kommunalem Grundeigentum

Grundeigentum der Gemeinden kann infolge der Planfeststellung des Ausbauvorhabens entweder unmittelbar überplant werden (C.III.3.14.4.1.2) oder mittelbar von nachteiligen Auswirkungen betroffen sein (C.III.3.14.4.2).

3.14.4.1.1 Grundrechtssubjektivität der Gemeinden

Das Grundeigentum stellt grundsätzlich eine wehrfähige Rechtsposition einer Gemeinde dar. Eine Gemeinde kann sich aber gegenüber der enteignungsrechtlichen Vorwirkung einer Planfeststellung (§ 28 Abs. 2 LuftVG) nicht auf Art. 14 GG berufen, da dieser nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982, Az. 2 BvR 1187.80, juris RdNr. 66 ff.; BVerfG, Beschluss vom 23.07.2002, Az. 2 BvR 403.02, juris RdNr. 11). Andernfalls könnten die Gemeinden sich über die Anrufung der Verwaltungsgerichte zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufschwingen, wenn sie mehr oder minder zufällig als Grundstückseigentümer von einem hoheitlichen Akt mit enteignender Vorwirkung betroffen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, juris RdNr. 26).

Verfassungsrechtlich wird das kommunale Eigentum nur im Rahmen der Gewährleistung des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 BV geschützt, also insoweit, als das Eigentum einer Gemeinde Gegenstand und Grundlage ihrer kommunalen Betätigung ist. Die Eigentümerstellung muss die Verwirklichung der kommunalen Aufgabe erst ermöglichen bzw. erleichtern. Außerhalb des Bereichs der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben steht einer Gemeinde das Grundrecht aus Art. 14 GG nicht zu.

Fehlt dem Eigentum jeder Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben, genießt es lediglich den Schutz des einfachen Rechts (§ 903 Satz 1 BGB). Für fachplanerische Entscheidungen bedeutet dies, dass die planungsbedingte Beeinträchtigung derartigen Eigentums, sei es unmittelbar durch Inanspruchnahme oder mittelbar durch die Auswirkungen des

Vorhabens, als abwägungserheblicher Belang nach Maßgabe der allgemeinen Grundsätze in die Abwägung einzubeziehen ist. Auch nicht verfassungsrechtlich geschützte Interessen gehören zum notwendigen Abwägungsmaterial, wenn sie nicht objektiv geringwertig oder nicht schutzwürdig sind. Dabei ist das Gewicht einer weder durch Art. 14 GG noch durch Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 BV aufgewerteten zivilrechtlichen Eigentumsposition eher gering und im Rahmen der Abwägung leichter zu überwinden (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.11.1994, Az. 7 C 25.93, juris RdNr. 27; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1001.04, juris RdNr. 228; BVerwG, Beschluss vom 13.03.1995, Az. 11 VR 2.95, juris RdNr. 23).

Im Übrigen gebietet das Verhältnismäßigkeitsprinzip, bei einem fachplanerischen Vorhaben Grundstücke der öffentlichen Hand vorrangig in Anspruch zu nehmen, wenn diese im Vergleich zu den Grundstücken Privater gleich geeignet erscheinen. Die Ungleichgewichtung von Privateigentum und Eigentum der öffentlichen Hand verpflichtet zu der primären Inanspruchnahme des Grundeigentums einer Gemeinde, um ein fachplanerisches Vorhaben realisieren zu können (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.06.2002, Az. 4 CN 6.01, juris RdNr. 13).

Die Rechtsprechung des BVerfG (vgl. insbesondere Beschluss vom 08.07.1982, Az. 2 BvR 1187.80) zur Frage der Grundrechtsfähigkeit von Gemeinden bezieht sich auf Bundesverfassungsrecht. Aufgrund der Trennung der Verfassungsräume von Bund und Ländern sowie der Ausgestaltung der Grundrechte des GG im Sinne eines Mindeststandards beurteilte der BayVerfGH die Anerkennung des Grundrechtsschutzes nach Art. 103 BV weitergehender als das BVerfG. Der BayVerfGH judiziert, dass den Gemeinden wegen ihrer besonderen Stellung, die ihnen die Bayerische Verfassung in Art. 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 verleiht, eine eigene Rechtsstellung mit originären Befugnissen eingeräumt wird. Auch wenn bei den Grundrechten der Schutz der privaten natürlichen Person gegen Hoheitsakte im Vordergrund steht, erschöpft sich die Schutzwirkung darin nicht. Vielmehr ist auch das Eigentum der öffentlichen Hand privatrechtlich, also als Privateigentum ausgestaltet. In der Hand einer Gemeinde kann das Eigentum die gleiche Funktion erfüllen wie bei Privaten (vgl. BayVerfGH, Beschluss vom 13.07.1984, Az. Vf. 29-VI-82, BayVBl. 1984, 655, 656 f.). Die Grundrechtssubjektivität der Gemeinde wird danach im Rahmen des Art. 103 BV vom BayVerfGH anerkannt, soweit die Gemeinde das Eigentum fiskalisch nutzt.

Diese rechtliche Differenzierung im Schutzumfang des kommunalen Eigentums nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 BV und § 903 Satz 1 BGB einerseits und Art. 103 BV andererseits führt in der Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG jedoch zu keinem un-

terschiedlichen Ergebnis. Auch im Falle der Beeinträchtigung abwägungsrelevanter Belange bei Annahme einer Grundrechtssubjektivität der Gemeinden überwiegt das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das Interesse der Gemeinden am Erhalt ihres Grundeigentums.

Aus den gleichen Gründen kann auch der in der Literatur diskutierte Ansatz offen bleiben, ob der Eigentumsschutz der Gemeinden dadurch erweitert wird, dass der Vollüberprüfungsanspruch von enteignungsrechtlich vorwirkend Betroffenen neben Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG aufgrund einer einheitlichen Bewertung des Sachverhalts als Belastung auch aus dem einfachen Recht ableitbar ist (vgl. Paetow, Die Klagebefugnis des von einer Planung mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung Betroffenen, 509, 518 ff. in: Dolde (Hrsg.), Verfassung – Umwelt – Wirtschaft, Festschrift für Dieter Sellner, 2010).

3.14.4.1.2 Beeinträchtigung von kommunalem Grundeigentum

Nach Würdigung des Vortrags der Gemeinden und anderen kommunalen Gebietskörperschaften stellt das Luftamt fest, dass diese nicht erheblich in ihrer kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV aufgrund einer unmittelbaren Beeinträchtigung ihres kommunalen Grundeigentums durch die Planfeststellung des Ausbauvorhabens beeinträchtigt werden. Im Übrigen genießt im Rahmen der Abwägung das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München gegenüber den individuellen Belangen der Gemeinden und sonstigen kommunalen Gebietskörperschaften am ungeschmälerten Erhalt bzw. Nutzung ihres Grundeigentums Vorrang.

Eine mögliche Beeinträchtigung der Bauleitplanung durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme wurde bereits unter C.III.3.14.1.1 dargestellt. Hinsichtlich der allgemeinen Ausführungen zum Grundeigentum wird auf C.III.3.20 verwiesen.

Auf eine unmittelbare Beeinträchtigung kommunalen Grundeigentums durch Inanspruchnahme oder anderweitige dingliche Belastung weist im Wesentlichen nur die Große Kreisstadt Freising in den Einwendungen hin. Ein über das Eigentum hinausgehender Bezug von Grundstücken zur Wahrnehmung von Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung ist letztlich von keiner Kommune geltend gemacht worden.

Für die Realisierung des Vorhabens werden nicht im Eigentum der FMG stehende Grundstücke in dem aus dem planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis ersichtlichen Umfang in Anspruch genommen (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt –, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011). Die

Inanspruchnahme der dort genannten Grundstücke kann sich vom Vollerwerb der Flächen, der zum vollständigen und dauerhaften Eigentumsentzug bei den bisherigen Eigentümern führt, bis zur Berechtigung der FMG zur Vornahme bestimmter Grundstücksnutzungen (dingliche Sicherungen) erstrecken. Vorgesehen ist zudem eine temporäre Inanspruchnahme von Grundstücken während der Bauphase. Solche Grundstücke, die zur Herstellung der Hindernisfreiheit voraussichtlich von Fällungs- und Einkürzungsmaßnahmen betroffen sein werden (vgl. Beschreibung der bestehenden Luftfahrthindernisse vom 15.12.2009 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen), sind im oben genannten Grunderwerbsverzeichnis nicht einbezogen, da sich nach Festlegung des Ausbauplans gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der Umgriff des Bauschutzbereichs i. S. d. § 12 Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und 3 LuftVG unmittelbar aus dem Gesetz ergibt. Daraus evtl. folgende Duldungspflichten nach § 16 i. V. m. §§ 12, 15 LuftVG bleiben einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren vorbehalten.

Gemeinde Berglern

Die Gemeinde Berglern trägt vor, als Eigentümerin von Grundstücken in abwägungsrelevanten Belangen, insbesondere durch den Wertverlust, betroffen zu werden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 26). Welche Grundstücke konkret auf welche Art und Weise vorhabensbedingt beeinträchtigt werden könnten, macht die Gemeinde jedoch nicht substantiiert geltend.

Die Ermittlungen des Luftamtes haben ergeben, dass die Gemeinde Berglern nach dem aktualisierten Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt –, Stand 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011, mit keinem eigenem Grundstück unmittelbar betroffen ist. Im Hinblick auf den Aspekt des Wertverlusts wird auf die Ausführungen unter C.III.3.14.4.2.3 verwiesen, da es sich hierbei um eine mittelbare Beeinträchtigung handelt.

Gemeinde Eitting

Die Gemeinde Eitting teilt in ihrer Einwendung keine unmittelbare Beeinträchtigung des kommunalen Grundeigentums mit.

Das Luftamt hat bei seiner Untersuchung festgestellt, dass die gemeindlichen Grundstücke Fl.Nr. 2142/30 (Weg), 2142/37 (Grünland), 2145 (Ackerland/Grünland), 2147 (Weg) und 2449 (Wasserfläche) der Gemarkung Eitting unmittelbar beeinträchtigt werden

(vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Eitting, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Bei der Nutzung der Grundstücke als Grünland und Wasserfläche handelt es sich jedoch um kein für die Wahrnehmung kommunaler Aufgaben grundsätzlich zwingend erforderlich funktionales Eigentum, das in der Abwägung mit besonderem, von Art. 28 Abs. 2 GG, 11 Abs. 2 BV aufgeladenem, Gewicht einzustellen wäre. Eine ggf. zugedachte Funktion des Grünlands und der Wasserflächen zu Zwecken der Erholung oder Freizeitgestaltung kann weiterhin verfolgt werden, da der Standort dieser Flächen verlagerbar ist.

Vorstellbar ist die Wahrnehmung einer kommunalen Aufgabe bei einer Grundstücksnutzung als Weg, sofern und soweit der Weg als Gemeindestraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3, 46 BayStrWG bzw. als sonstige öffentliche Straße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 3, 53 BayStrWG zu qualifizieren ist. Einrichtungen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zählen nach Art. 57 Abs. 1 Satz 1 HS. 1 GO zu den Pflichtaufgaben des eigenen Wirkungskreises (vgl. auch Art. 83 Abs. 1 HS. 2 BV, örtlicher Verkehr nebst Straßen- und Wegebau); die Gemeinden sind Straßenbaulastträger (Art. 47 Abs. 1 BayStrWG) und Straßenbaubehörde der Gemeindestraßen und der sonstigen öffentlichen Straßen (Art. 58 Abs. 2 Nr. 3 BayStrWG). Gleichwohl kann aus einer aktuellen Nutzung der Grundstücke als Weg bzw. Straße kein besonderes Gewicht der kommunalen Eigentumsbelange aus dem Funktionszusammenhang hergeleitet werden, welches nicht im Wege der Abwägung überwindbar wäre bzw. die Standortentscheidung in Frage stellen würde. Die vom planfestgestellten Vorhaben betroffenen Straßen und Wege werden entweder infolge entsprechender baulicher Maßnahmen erhalten oder entfallen ohnehin, da sie nur eine untergeordnete Verkehrsfunktion aufweisen und sie durch neue Verkehrsbeziehungen anderer Straßen sichergestellt werden können (siehe eingehend C.III.3.17). Darüber hinaus würde selbst im Falle einer Betroffenheit das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das individuelle Interesse der Gemeinde Eitting am Grundeigentum überwiegen.

Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising macht eine unmittelbare Inanspruchnahme des im städtischen Eigentum stehenden Grundstücks Fl.Nr. 1160 der Gemarkung Sünzhausen im Grunderwerbsverzeichnis geltend (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 36; Anlage 1). Dieses Grundstück steht jedoch nicht mehr im Eigentum der Großen Kreisstadt Freising, sondern befindet sich inzwischen im Eigentum der FMG (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt –, C2-002, Gemarkung Sünzhausen, Stand 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben

der FMG vom 05.05.2011). Es handelt sich daher nicht mehr um kommunales Grundeigentum.

Weitere Grundeigentumsbetroffenheiten bei anderen Grundstücken der Kommune werden nicht vorgetragen. Die in Anlage 1 des Schreibens der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, aufgeführten Bemerkungen zur Beeinträchtigung der jeweiligen Grundstücke rügen lediglich mittelbare Betroffenheiten (siehe C.III.3.14.4.2), nicht aber eine unmittelbare Inanspruchnahme.

Daran anknüpfende eigenständige Ermittlungen des Luftamtes haben gezeigt, dass die Große Kreisstadt Freising Eigentümerin der betroffenen Grundstücke Fl.Nr. 436 (Straße), 442/2 (Weg), 447 (Gebäudefläche Wohnen/Grünland), 490 (Weg), 523 (Weg) der Gemarkung Attaching (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-0002, Gemarkung Attaching, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011), der Grundstücke Fl.Nr. 3113/7 (Wasserfläche), 3123/4 (Wasserfläche) der Gemarkung Freising (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Freising, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011) und der Grundstücke Fl.Nr. 1053 (Grünland) und 1054 (Grünland) der Gemarkung Giggenhausen (vgl. Grunderwerbsverzeichnis Gesamt – C2-002 – Gemarkung Giggenhausen, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011) ist.

Für Grundstück das Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching besteht ein Übernahmeanspruch (vgl. Anlage 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses). Hinsichtlich der Einstufung der Nutzungen der Grundstücke als Grünland, Wasserflächen, Straße oder Wege kann grundsätzlich kein über das Eigentum hinausgehender Bezug zur kommunalen Betätigung hergestellt werden. Soweit dennoch damit eine freiwillige kommunale Aufgabe oder im Zusammenhang mit den Nutzungen als Straßen oder Wege eine Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises nach Art. 57 Abs. 1 Satz 1 HS. 1 GO, Art. 83 Abs. 1 HS. 2 BV erfüllt wird, gewichtet das Luftamt das öffentliche Interesse am Ausbau des Vorhabens im Rahmen der Abwägung stärker als das gemeindliche Interesse am Erhalt des Grundeigentums.

Entgegen der Einwendungen der Großen Kreisstadt Freising ist auch keine Beeinträchtigung der kommunalen Einrichtung Grundschule Pulling und keine Belastung des Grundeigentums durch eine Installierung von Voreinflugzeichen möglich (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 41). Die Voreinflugzeichen sind Teil der ILS-Anlage (instrument landing system) und werden bei der 3. Start- und Landebahn durch DME-Punkte

(distance measuring equipment), welche anders als die Voreinflugzeichensender keine Installation außerhalb des Flughafengeländes erfordern (vgl. Erläuterungsbericht Technische Planung Luftseite der Dorsch Consult Airports GmbH vom 20.08.2007 in Ordner 2 der Antragsunterlagen, S. 89; siehe auch C.III.3.2), ersetzt.

Gemeinde Langenpreising

Die Gemeinde Langenpreising äußert sich hinsichtlich einer potentiellen unmittelbaren Betroffenheit von kommunalem Grundeigentum nicht.

Das Luftamt stellte im Rahmen seiner Prüfung fest, dass das gemeindliche Grundstück Fl.Nr. 3806 (Grünland/Laubwald) der Gemarkung Langenpreising unmittelbar beeinträchtigt ist (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Langenpreising, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Auch die Nutzung als Grünland/Laubwald weist keinen grundsätzlich zwingenden Bezug zur Wahrnehmung einer kommunalen freiwilligen Aufgabe auf. Selbst im Falle der Funktion als Flächen für die Erholung der Bürger ist der konkrete Standort nicht entscheidend. Darüber hinaus überwiegt das öffentliche Interesse am Ausbau des planfestgestellten Vorhabens das Interesse der Gemeinde Langenpreising am Erhalt ihres Grundeigentums.

Gemeinde Marzling

Ebenso nimmt die Gemeinde Marzling keine Stellung zum Gesichtspunkt einer unmittelbaren Beeinträchtigung von kommunalem Grundeigentum.

Ermittlungen des Luftamtes haben die Betroffenheit der Grundstücke Fl.Nr. 915 (Wasserfläche), 1016 (Wasserfläche), 1019 (Weg), 1039/2 (Weg mit Zugehörungen), 1078 (Weg), 1078/4 (Straße) und 1125/2 (Weg) der Gemarkung Marzling ergeben (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Marzling, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Hinsichtlich der Bewertung dieser Grundstücke als Funktionseigentum können auch hier die Grundstücksnutzungen als Wasserfläche oder Weg grundsätzlich nicht als zwingend an diesem Standort zur Wahrnehmung einer kommunalen freiwilligen Aufgabe oder Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises nach Art. 57 Abs. 1 Satz 1 HS. 1 GO, Art. 83 Abs. 1 HS. 2 BV erforderlich eingestuft werden. Über die Tatsache des Eigentumsentzugs hinaus ist das Eigentum in der Abwägung nicht mit besonderem Gewicht versehen. Im

Übrigen übersteigt das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das Interesse der Gemeinde Marzling an ihrem Grundeigentum.

Gemeinde Neufahrn b. Freising

Die Gemeinde Neufahrn b. Freising stellt in ihren Einwendungen keine unmittelbare Beeinträchtigung ihres kommunalen Grundeigentums dar.

Das Luftamt hat gleichwohl eine mögliche Betroffenheit untersucht und dabei festgestellt, dass eine unmittelbare Beeinträchtigung kommunalen Grundeigentums bei den Grundstücken Fl.Nr. 802 (Wasserfläche), 902 (Straße), 1025 (Moor), 1050 (Wasserfläche), 1051 (Weg), 1058 (Grünland) und 1116 (Wasserfläche) der Gemarkung Giggenhausen vorliegt (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Giggenhausen, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Auch das Grundeigentum der Gemeinde Neufahrn b. Freising ist indes nicht zwingend Gegenstand und Grundlage ihrer kommunalen Betätigung, soweit Grünland, Moor und Wasserflächen betroffen werden. Wird damit gleichwohl eine freiwillige kommunale Aufgabe oder bei den Grundstücksnutzungen als Straßen und Wege eine Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises nach Art. 57 Abs. 1 Satz 1 HS. 1 GO, Art. 83 Abs. 1 HS. 2 BV wahrgenommen, erreicht der Schutz der konkreten Eigentümerposition keine abwägungserhebliche Verstärkung. Darüber hinaus treten die individuellen Belange der Gemeinde jedenfalls hinter dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens zurück.

Gemeinde Oberding

Ermittlungen des Luftamtes hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung des unmittelbaren Grundeigentums der Gemeinde Oberding – die sich in den Einwendungen insoweit nicht äußerte – haben eine Betroffenheit der Grundstücke Fl.Nr. 4116/14 (Weg), 5325/5 (Straße), 5325/17 (Straße), 5325/19 (Straße), 5642 (Weg), 5647 (Weg), 5701/1 (Grünland), 5707/3 (Grünland) und 6240 (Weg) der Gemarkung Oberding ergeben (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Oberding, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Auch hier handelt es sich bei Grünland nicht um Grundstücksnutzungen, die grundsätzlich zwingend an diesem Standort zur Wahrnehmung einer kommunalen freiwilligen Aufgabe notwendig wären. Auch bei den Grundstücksnutzungen als Straßen und Wege, wo die Erfüllung der Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises nach Art. 57 Abs. 1 Satz 1

HS. 1 GO, 83 Abs. 1 HS. 2 BV im Raum steht, ist nicht vom Vorliegen eines Funktionseigentums auszugehen. Die verkehrliche Erschließung des planfestgestellten Vorhabens ist gesichert. Im Übrigen überwiegt im Rahmen der Abwägung das öffentliche Interesse am Ausbau des planfestgestellten Vorhabens das Interesse der Gemeinde Oberding am Erhalt des Grundeigentums.

Weitere Gemeinden

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Bockhorn, Eching, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufraunhofen, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg – welche innerhalb des Auslegungsumgriffs belegen sind – äußerten sich insoweit nicht.

Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs bringen den Gesichtspunkt der unmittelbaren Inanspruchnahme von gemeindlichem Grundeigentum nicht zur Sprache.

Die Anlage der Einwendung der Gemeinde Oberschleißheim benennt eine Inanspruchnahme eines gemeindlichen Grundstücks (vgl. Schreiben der Gemeinde Oberschleißheim vom 29.11.2007, erfasst als Nr. 000518, S. 3 mit dem Verweis auf die Anlage, dort S. 76). In der Anlage des vorgenannten Schreibens nimmt die Gemeinde Oberschleißheim jedoch auf das (allerdings bereits beendete) Planfeststellungsverfahren der Magnetschwebebahn Stellung und nicht zum hier antragsgegenständlichen Ausbauvorhaben.

Das planfestgestellte Vorhaben tangiert daher das kommunale Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden durch eine unmittelbare Beeinträchtigung des Grundeigentums – sofern und soweit in Einwendungen vorgetragen – nicht.

Weitere kommunale Gebietskörperschaften

Das Luftamt stellt hinsichtlich der unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken fest, dass der Landkreis Erding mit den Grundstücken Fl.Nr. 5659/14 (Straße), 5704/3 (Straße) und 5736 (Grünland) der Gemarkung Oberding unmittelbar im Grundeigentum betroffen wird (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Oberding, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Bei der Nutzung dieser Grundstücke als Grünland handelt es sich jedoch um kein für die Wahrnehmung kommunaler Aufgaben zwingend erforderliches Funktionseigentum, das – über den Eigentumsentzug als solchen hinaus – in der Abwägung mit besonderem Gewicht einzustellen wäre. Selbst wenn dieses Gebiet der Schaffung von Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten der Bürger diente und somit möglicherweise dem Bereich der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgaben im eigenen Wirkungskreis (Art. 5 Abs. 1, 51 LKrO, 10 Abs. 2 BV) zugeordnet wäre, wäre dieser Standort nicht zwingend. Diese Funktion kann weiterhin – infolge einer (ggf. im Rahmen eines nachgelagerten Enteignungsverfahrens im Einzelnen zu prüfenden) Verlagerung auf andere Flächen – wahrgenommen und verfolgt werden. Das gleiche gilt für die Grundstücke mit Straßennutzung. Wird damit gleichwohl eine Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises nach Art. 51 Abs. 2 LKrO, 10 Abs. 2 BV, 3 Abs. 1 Nr. 2, 41 Satz 1 Nr. 2, 58 Abs. 2 Nr. 2 BayStrWG wahrgenommen, erreicht der Schutz der konkreten Eigentümerposition keine abwägungserhebliche Verstärkung. Darüber hinaus treten die Belange des Landkreises jedenfalls hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München zurück.

Der Landkreis Freising macht keine unmittelbare Inanspruchnahme seines Grundeigentums geltend (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten des Landkreises Freising vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000049; Schreiben der Bevollmächtigten des Landkreises Freising vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 100049; Schreiben des Landkreises Freising vom 06.12.2010, erfasst als Nr. 160015; Schreiben der Heimatpfleger des Landkreises und der Großen Kreisstadt Freising vom 10.12.2007, erfasst als Nr. 020034).

Gleichwohl hat das Luftamt ermittelt, dass der Landkreis Freising bei dem Grundstück Fl.Nr. 1047 (Moor) der Gemarkung Giggenhausen unmittelbar betroffen wird (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Giggenhausen, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011).

Aus den gleichen Gründen wie eben dargelegt, ist diese Grundstücksnutzung nicht grundsätzlich zwingend an diesem Standort zur Wahrnehmung einer kommunalen Aufgabe notwendig.

Dies gilt auch für die Grundstücke Fl.Nr. 841 (Wald), 850 (Wald), 1016 (Grünland), 1020 (Moor), 1027 (Grünland), 1028 (Grünland), 1029 (Grünland), 1036 (Grünland/Moor), 1046 (Moor), 1048 (Moor) und 1064/1 (Grünland) der Gemarkung Giggenhausen (vgl. Grunderwerbsverzeichnis – Gesamt – C2-002, Gemarkung Giggenhausen, Stand vom 01.04.2011/02.05.2011, vorgelegt mit Schreiben der FMG vom 05.05.2011), die im Eigentum des Landkreises Freising und der Gemeinde Neufahrn b. Freising stehen und unmittelbar in Anspruch genommen werden.

3.14.4.2 Mittelbare Betroffenheiten

Weiterhin hat das Luftamt eine mittelbare Inanspruchnahme von kommunalem Grundeigentum beleuchtet. Das planfestgestellte Vorhaben kann Grundeigentum der Gemeinden als Nachbargrundstück mit nachteiligen Auswirkungen belasten und abwägungsrelevante Betroffenheiten auslösen. Die vom Vorhaben ausgehenden Wirkungen auf die Nutzung der Grundstücke wurden schon unter dem Gesichtspunkt der jeweiligen Auswirkungsfaktoren zum Gegenstand ausführlicher Abwägung und Konfliktbewältigung gemacht. Die grundstücksbezogenen Konsequenzen dieser Auswirkungen sind daher im Planfeststellungsbeschluss ausreichend berücksichtigt, soweit ihnen rechtlicher Schutz zukommt. Ergänzend werden im Nachstehenden die bereits abgewogenen Belange im Hinblick auf die spezifischen Belastungen der Gemeinden aufgegriffen und dargestellt.

3.14.4.2.1 Erweiterung des Bauschutzbereichs und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen

Mittelbare Beeinträchtigungen des kommunalen Grundeigentums sind aufgrund der Erweiterung des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen denkbar.

3.14.4.2.1.1 Erweiterung des Bauschutzbereichs

Die Erweiterung des Bauschutzbereichs führt zu keiner abwägungserheblichen (mittelbaren) Beeinträchtigung des kommunalen Grundeigentums; jedenfalls genießt das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München gegenüber dem individuellen Interesse der Gemeinden an der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums Vorrang.

Die Regelungen des § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG sind – wie bereits im Zusammenhang mit der kommunalen Planungshoheit dargestellt – mit keiner konkreten und absoluten Beschränkung der Bauhöhe verbunden (vgl. dazu bereits C.III.3.14.1.2). Vielmehr wird damit lediglich ein formeller Zustimmungsvorbehalt der Luftfahrtbehörden normiert. Die Entscheidung, ob ein Gebäude errichtet werden darf, wird in das Baugenehmigungsverfahren verlagert. Die Durchstoßung des Bauschutzbereichs ist daher nicht eo ipso unzulässig, sondern unterliegt einem im Einzelfall zu entscheidenden Zustimmungsvorbehalt. Sind keinerlei nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs erkennbar, sind Durchstoßungen des Bauschutzbereichs grundsätzlich zulassungsfähig (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 1248 f.). Nutzungseinschränkungen, die aus Baubeschränkungen des künftig festzusetzenden Bauschutzbereichs resultieren, sind als gering einzustufen und treten jedenfalls hinter das

öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens zurück. Vor dem Hintergrund der rechtlichen Einordnung der Maßnahmen zum Erhalt der Hindernisfreiheit nach §§ 12 ff. LuftVG als abstrakt-generelle Inhalts- und Schrankenbestimmungen, und gerade nicht als finale, zweckgerichtete und konkret-individuelle enteignende Eingriffe, liegt keine Rechtsbeeinträchtigung vor, wenn eine bauplanungsrechtlich zulässige Bebauung aufgrund dieser Vorschriften nicht vollständig ausgeschöpft werden kann (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 1249).

Zahlreiche Bauwerke und Masten in Attaching durchdringen den Bauschutzbereich (vgl. Lageplan mit Darstellungen der Hindernisse gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6b, 7b LuftVZO, LU 1300, Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Gleichwohl sind nicht sämtliche Durchstoßungen von Bauwerken und Masten in Attaching als Luftfahrthindernisse zu betrachten, weil sie ganz überwiegend die Hindernisfreiflächen nicht tangieren. Dies wurde auch von der Deutschen Flugsicherung GmbH im Schreiben vom 03.08.2010 (§ 31 Abs. 3 LuftVG) bestätigt.

Dies gilt ebenfalls für das in der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising benannte Grundstück Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching („Villa Kunterbunt“, Luftfahrthindernisse Nr. 573 und Nr. 575, Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung gem. § 6 Abs. 4 LuftVG, Technische Beschreibung gem. § 40 Abs. 1 Nr. 5, 6 und 7 LuftVZO, Bestehende Luftfahrthindernisse im Sinne von § 12 LuftVG (zu den Plänen Nr. LU 1300, LU 1301, LU 1302) in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching liegt innerhalb der nach § 12 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 LuftVG festzulegenden Sicherheitsflächen und durchstößt den Bauschutzbereich, jedoch nicht die Hindernisfreiflächen.

Die Luftfahrthindernisse Nr. 48, 50, 52, 54-59, 61-63, 65-67, 70-72, 74, 76, 80, 81, 84-86, 90, 92, 97, 99, 101, 103, 106, 109, 11-114, 116, 118, 119, 121, 123, 124, 128, 132, 133, 136, 142, 1028, 1033, 1034, 1037, 1038, 1014, 1041, 1044-1048, 1050-1053, 1055 und 1056 (vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung gem. § 6 Abs. 4 LuftVG, Technische Beschreibung gem. § 40 Abs. 1 Nr. 5, 6 und 7 LuftVZO, Bestehende Luftfahrthindernisse im Sinne von § 12 LuftVG (zu den Plänen Nr. LU 1300, LU 1301, LU 1302), Ordner 47.1 der Antragsunterlagen) auf Grundstück Fl.Nr. 604 („Sportanlagen“) der Gemarkung Attaching durchdringen den Bauschutzbereich, jedoch – mit Ausnahme von Luftfahrthindernis Nr. 66 (Baum) – nicht die Hindernisfreiflächen.

Zudem liegen die Grundstücke Fl.Nr. 447 und 604 der Gemarkung Attaching innerhalb des vom Planfeststellungsbeschluss verfügten Entschädigungsgebiets für Übernahmeansprüche (vgl. Anlage 1 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Auf den in Anlage 1 der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising aufgeführten und im städtischen Eigentum stehenden Grundstücken Fl.Nr. 002/3, 002/8, 49, 66, 80, 84/2, 88/2, 98, 103/10, 103/13, 103/14, 103/15, 103/16, 103/17, 103/18, 103/20, 103/21, 103/22, 103/33, 103/52, 105/4, 105/5, 112, 112/0, 112/3, 113, 113/1, 113/3, 117/2, 123, 125, 134/1, 136, 137, 140, 141/1, 144/3, 158, 160/3, 160/4, 173, 193, 199, 252/1, 260, 268, 288/4, 289/11, 289/13, 652, 652/6 655/5, 655/6, 655/8, 691, 695/2, 695/3, 695/11, 695/30, 695/31, 695/151, 695/273, 699, 700, 701 der Gemarkung Attaching befinden sich keine Luftfahrthindernisse (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050).

Grundstück Fl.Nr. 72 der Gemarkung Attaching weist zwei Hindernisse Nr. 204 und 224 auf, die aber nicht die Hindernisfreiflächen durchstoßen und daher weder eine Beeinträchtigung des Eigentums noch der kommunalen Planungshoheit auslösen (vgl. Anlage 1 zum Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung gem. § 6 Abs. 4 LuftVG, Technische Beschreibung gem. § 40 Abs. 1 Nr. 5, 6 und 7 LuftVZO, Bestehende Luftfahrthindernisse im Sinne von § 12 LuftVG (zu den Plänen Nr. LU 1300, LU 1301, LU 1302) in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Ebenso verhält es sich beim Grundstück Fl.Nr. 82/1 der Gemarkung Attaching mit den Hindernissen Nr. 212, 217, 220, 250, beim Grundstück Fl.Nr. 192 der Gemarkung Attaching mit dem Hindernis Nr. 83, dem Grundstück Fl.Nr. 198 der Gemarkung Attaching mit den Hindernissen Nr. 41-46, 49, dem Grundstück Fl.Nr. 103/23 der Gemarkung Attaching mit den Hindernissen Nr. 392, 400, dem Grundstück Fl.Nr. 288/5 der Gemarkung Attaching mit den Hindernissen Nr. 38, 47, 1019, 1022-1025, 1027, 1029, 1032 sowie dem Grundstück Fl.Nr. 652 der Gemarkung Pulling mit den Hindernissen Nr. 1149, 1150. Auf letzt genannter Fl.Nr. 652 der Gemarkung Pulling durchstoßen jedoch die Hindernisse Nr. 1151, 538 (Bäume) die Hindernisfreiflächen.

Sofern und soweit im Übrigen eine konkrete Planung von Bauwerken oder anderen Luftfahrthindernissen von den Bauhöhenbeschränkungen des Bauschutzbereichs erfasst wird und einem Bauverbot unterliegt, führt dies ggf. zu einer Entschädigungspflicht nach § 19 LuftVG. Da die Festlegung des Ausbauplans nach § 12 Abs. 1 LuftVG selbst noch kein entschädigungspflichtiges Bauverbot darstellt, löst erst die jeweilige Maßnahme nach den § 16 i. V. m. §§ 12, 15 LuftVG – nicht aber der (künftige) Bauschutzbereich an sich – eine Entschädigungspflicht aus.

Weitere Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Die Gemeinde Kirchberg trägt vor, durch die Ausweitung des Anflugbereichs in den Hauptsiedlungsorten Baustarring, Itzling, Kirchberg, Kirchberg-Einfeld, Ziegelberg,

Halberstätt und Schröding direkt betroffen zu sein (vgl. Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 21). Soweit dies als Rüge hinsichtlich der Erweiterung des künftigen Bauschutzbereichs oder der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen und einer möglichen mittelbaren Beeinträchtigung kommunalen Grundeigentums ausgelegt wird, scheidet jedoch eine Beeinträchtigung der Gemeinde Kirchberg aus, da diese aufgrund ihrer Belegenheit nicht in den Bereich der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs oder der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen fällt.

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg bringen diese Gesichtspunkte in den Einwendungen nicht zur Sprache.

Teilweise wird die Thematik des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen allgemein im Zusammenhang mit der Alternativenprüfung angesprochen (vgl. z. B. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 57; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 55; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 48; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 58; Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 58; Schreiben der Gemeinde Finsing, erfasst als Nr. 000017, S. 54; Schreiben der Gemeinde Fraunberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000076, S. 52; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 53; Schreiben der Gemeinde Haimhausen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000034, S. 53; Schreiben der Gemeinde Hohenpolding vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000085, S. 50; Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 51; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 51; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 56; Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 50; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 68; Schreiben der Stadt Moosburg a. d. Isar vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000029, S. 54; Schreiben der Gemeinde Moosinning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000072, S. 54; Schreiben der Gemeinde Neufahrn b. Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000078, S. 54; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 56; Schreiben der Gemeinde Pliening vom 14.12.2007, erfasst als

Nr. 000033, S. 58; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Röhrmoos vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000038, S. 50; Schreiben der Gemeinde Steinkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000088, S. 51; Schreiben des Markts Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 52). Sofern die Gemeinden damit lediglich öffentliche Belange rügen – ohne einen Bezug zu eigenen Rechtsverletzungen substantiiert darzulegen – und soweit die Gemeinden mit einem eigenen Grundstück nicht im Bereich der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs oder der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen liegen, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Im Übrigen führen – wie bereits ausgeführt – die Festlegung des Ausbauplans nach § 12 Abs. 1 LuftVG im Zuge der späteren Genehmigung nach § 6 LuftVG und die damit zwangsläufig verbundene Erweiterung des Bauschutzbereichs nach § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG sowie die zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs erforderlichen Hindernisbegrenzungsmaßnahmen zu keiner mittelbaren Beeinträchtigung des kommunalen Grundeigentums.

Weitere Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs liegen nicht im Bereich der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs und der Hindernisbegrenzungsmaßnahmen. Soweit von diesen Gemeinden Einwendungen im Hinblick auf diese Gesichtspunkte erhoben wurden, werden diese zurückgewiesen.

3.14.4.2.1.2 Hindernisbegrenzungsmaßnahmen

Auch die Hindernisbegrenzungsmaßnahmen führen zu keinen abwägungserheblichen (mittelbaren) Beeinträchtigungen des kommunalen Grundeigentums, jedenfalls überwiegt auch hier das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das Interesse der Gemeinden an der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums.

Die Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (jetzt: Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) vom 02.11.2001 (NfL I 328/01) sind für die Beurteilung der Hindernisfreiheit maßstäblich. Hindernisbegrenzungsflächen und Hindernisfreiheit richten sich nach Nr. 2 und 3 der Richtlinien.

Wie bereits dargestellt, liegen abwägungsrelevante Beeinträchtigungen der kommunalen Planungshoheit bei diesem Sachverhalt nicht vor. Eine Duldungspflicht nach § 16 Abs. 1 LuftVG beinhaltet eine geringere Eingriffsintensität; die Nutzung der betroffenen Grundstücke wird dadurch – im Gegensatz zur möglichen Enteignung von Grundstücken

nach § 28 LuftVG – nicht wesentlich eingeschränkt. Die hier notwendigen Abtragungen oder Beseitigungen von Bäumen und Baugruppen sowie von zwei Betonmasten schließen nicht jegliche weitere Nutzung der Grundstücke aus. Deswegen ist ein Erwerb oder eine dingliche Belastung dieser Grundstücke zugunsten der FMG nicht erforderlich. Nur bei einer völligen Entwertung läge ein Entzug des Eigentumsvollrechts vor; davon nicht erfasste Fälle sind zur flugbetrieblichen Sicherheit unabdingbar und gemäß § 16 Abs. 1 LuftVG zu dulden. Vermögensnachteile, die dem Eigentümer oder anderen Berechtigten aus einer solchen Maßnahme entstehen, werden grundsätzlich nach § 19 LuftVG entschädigt.

3.14.4.2.2 Immissionsbelastungen

Die Gemeinden haben eingewandt, mittelbar, insbesondere aufgrund von Immissionsbelastungen, Lärm und Luftschadstoffen, in ihrem Eigentum durch die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens nachteilig berührt zu werden.

3.14.4.2.2.1 Fluglärm

Für Wohnnutzungen und besonders schutzbedürftige Nutzungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG stellen primär die Regelungen des FluglärmG sicher, dass unzumutbare Fluglärmbelastungen ausgeschlossen und verbleibende Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Das Luftamt behält sich vor, nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche für den Verkehrsflughafen München zu prüfen, ob Lärm, der nicht vom Anwendungsbereich des FluglärmG umfasst ist, Anlass zu weiteren Maßnahmen gibt (vgl. Nebenbestimmungen unter A.VIII.3.1.3. Das Luftamt hat im Übrigen, sofern und soweit aufgrund besonders hoher Lärmbelastungen zu befürchten ist, dass die weitere Nutzung von Grundstücken ungeachtet der Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen unzumutbar ist, ergänzend auf der Grundlage von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe des Verkehrswerts des Grundstücks gegen Übereignung des Grundstücks verfügt. Auch die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigen die lärmbezogenen Immissionsbelastungen auf die Nutzbarkeit der betroffenen Grundstücke. Die Grundstücke sind trotz der vorliegenden Lärmimmissionen und –auswirkungen weiter nutzbar; die Grundstücksnutzbarkeit wird nicht in unzumutbarer Weise eingeschränkt.

Mit den gesetzlichen Schutzbestimmungen bzw. den ergänzenden Festlegungen des Luftamtes im Lärmschutzkonzept wird den Belangen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern hinsichtlich des Schutzes des Grundeigentums vor unzumutba-

ren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen angemessen Rechnung getragen. Darüber hinausgehend sind sämtliche, sich unterhalb der im Lärmschutzkonzept festgelegten Umstände bewegende, lärmbedingte Beeinträchtigungen des Eigentums nicht auszugleichen. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG verleiht keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, die ein Planvorhaben mit sich bringt. Verbleibende Nachteile sind entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, juris RdNr. 21; BVerwG, Urteil vom 25.09.2002, Az. 9 A 5.02, juris RdNr. 44). Abgesehen davon, dass der Gemeinde als Körperschaft des öffentlichen Rechts der Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 GG ohnehin nicht zu Gute kommt, kann sie sich nur auf ihr einfachgesetzlich geschütztes Eigentum nach § 903 Satz 1 BGB berufen. Eine erhebliche Beeinträchtigung in der Substanz, also beispielsweise in der Nutzbarkeit der Grundstücke, ist aufgrund der vorherigen Ausführungen allerdings nicht zu befürchten.

Die geäußerte Kritik an der Ermittlung der Lärmbelastung wurde vom Luftamt unter C.III.3.6 ausführlich geprüft und bewertet. Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Einwände zur erschwerten Vermietung von Immobilien und des allgemeinen Wertverlusts der gemeindlichen Grundstücke siehe C.III.3.14.4.2.3, hinsichtlich der Grundstücke, bei denen besonders schutzbedürftige kommunale Nutzungen betroffen sind, siehe C.III.3.14.3.

Gemeinde Eitting

Die Gemeinde Eitting sieht sich in ihrem Eigentum an Grundstücken und Einrichtungen aufgrund der fluglärmbedingten Auswirkungen des Ausbauvorhabens gefährdet, speziell hinsichtlich der Grundstücke Fl.Nr. 167, 338, 349 der Gemarkung Eitting (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 23 ff., insbesondere 25 f.).

Die gesetzlichen Regelungen, das FluglärmG, und die ergänzenden Festlegungen des Luftamtes gewährleisten die Belange der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern hinsichtlich des Schutzes des Grundeigentums vor unzumutbaren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen in angemessener Weise. Ein Anspruch auf Ausgleich weitergehender Lärmbeeinträchtigungen existiert nicht. Eine wesentliche Einschränkung der Nutzbarkeit der Grundstücke scheidet damit gleichsam aus.

Soweit die Einwendungen der Gemeinde Eitting auf kommunale Einrichtungen Bezug nehmen, wird auf C.III.3.14.3.1 verwiesen.

Große Kreisstadt Freising

Die Große Kreisstadt Freising rügt eine lärmbedingte Beeinträchtigung der in der Einwendung aufgeführten Grundstücke (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1).

Die dort in der sog. „Pufferzone“ (200 m von der 50 dB(A)-Linie entfernt) gelegenen Grundstücke werden nicht in einer abwägungsrelevanten Weise vom Fluglärm belastet (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1). Wie bereits dargestellt, sichern die gesetzlichen Regelungen, das FluglärmG, und die ergänzenden Festlegungen des Luftamtes die Belange der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksnutzern hinsichtlich des Schutzes des Grundeigentums vor unzumutbaren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen angemessen. Ein Anspruch auf einen Ausgleich darüber hinausgehender sämtlicher Lärmbeeinträchtigungen besteht nicht; diese sind vielmehr hinzunehmen.

Hinsichtlich des städtischen Grundstücks Fl.Nr. 447 der Gemarkung Attaching („Villa Kunterbunt“) wurde ein Übernahmeanspruch verfügt.

Soweit in der Anlage 1 des Schreibens der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007 (erfasst als Nr. 000050) lediglich pauschal eine „Verschmutzung“ oder eine „Beeinträchtigung“ vorgetragen wird, werden diese Einwendungen bereits aufgrund des unsubstantiierten Vortrags zurückgewiesen. Bezüglich der Grundstücke Fl.Nr. 198 und 199 der Gemarkung Sünzhausen, Fl.Nr. 604 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 717/51 und 717/64 der Gemarkung Pulling macht die Große Kreisstadt Freising eine enorme Lärmbeeinträchtigung geltend. Den Betroffenheiten wird jedoch – soweit sie nicht ohnehin im Zusammenhang mit anderen Belangen bereits diskutiert wurden – ausreichend Rechnung getragen bzw. sind aufgrund der gesetzgeberischen Wertung hinzunehmen.

Weitere Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Äußerungen der Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs im Hinblick auf eine Lärmbeeinträchtigung werden dementsprechend zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 23 ff.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 22 ff., 74 f.; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 23; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 19 f.; Schreiben der Stadt Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000023,

S. 4; Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 22 ff.; Schreiben der Gemeinde Finsing, erfasst als Nr. 000017, S. 23; Schreiben der Gemeinde Fraunberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000076, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 21; Schreiben der Gemeinde Haimhausen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000034, S. 2; Schreiben der Gemeinde Hallbergmoos vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000043, S. 6; Schreiben der Gemeinde Hebertshausen vom 05.12.2007, erfasst als Nr. 000011, S. 1; Schreiben der Gemeinde Hohenpolding vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000085, S. 20; Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 20 f.; Schreiben der Gemeinde Ismaning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000080, S. 1; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 21; Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 29 ff.; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 13 ff.; Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 21; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 30 ff.; Schreiben der Stadt Moosburg a. d. Isar vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000029, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Moosinning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000072, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Neufraunhofen vom 06.11.2007, erfasst als Nr. 000004, S. 1 ; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 22 ff.; Schreiben der Gemeinde Pliening vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000033, S. 26 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Röhrmoos vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000038, S. 18; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 20 ff., 68 f.).

Die Gemeinden Aschheim, Neufahrn b. Freising, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) erhoben insoweit keine Einwendungen.

Weitere Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Auch Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs wenden eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung ein. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen, weil die insoweit auftretenden Nachteile hinzunehmen sind (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 21 f.; Schreiben der Gemeinde Bruckberg vom 07.12.2007, erfasst als Nr. 000505, S. 4 f.; Schreiben der Stadt Dorfen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000512, S. 1, Anlagen; Schreiben der Gemeinde Gröbenzell vom 17.01.2008, erfasst als Nr. 000520, Anlage; Schreiben der Gemeinde Karlsfeld vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000511, S. 1 ff.; Schreiben des Marktes Au i. d. Hallertau vom

13.12.2007, erfasst als Nr. 000507, Anlage; Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 4 f.; Schreiben der Gemeinde Oberschleißheim vom 29.11.2007, erfasst als Nr. 000518, S. 3; Schreiben der Gemeinde Odelzhausen vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000506, Anlage; Schreiben der Gemeinde Petershausen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000508, S. 138 f.; Schreiben der Stadt Unterschleißheim vom 12.12.2007, erfasst als Nr. 000500, Anlage, S. 2; Schreiben der Gemeinde Walpertskirchen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000513, S. 21; Schreiben der Gemeinde Weichs vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000515, S. 19; Schreiben der Gemeinde Wolfersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000503, S. 21; Schreiben der Gemeinde Wörth vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000514, S. 23; Schreiben der Gemeinde Zolling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000502, S. 21 f.).

Die Gemeinden Buch a. Erlbach, Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Landeshauptstadt München und die Gemeinde Olching erheben insoweit keine Einwände.

Abschließend wird nochmals klargestellt, dass die gesetzlichen Anforderungen des Immissionsschutzes nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind, sondern vielmehr dem allgemeinen öffentlichen Interesse dienen. Der Gemeinde stehen daher keine wehrfähigen Rechte zu, soweit der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen, insbesondere den Gemeindebürgern, ein Schaden droht. Diese sind verpflichtet, ihre Rechte selbst geltend zu machen. Die Gemeinden haben insofern nicht die Befugnis, als Sachwalter der Gemeindebürger aufzutreten (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.1989, Az. 4 C 36.84, juris RdNr. 27; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az. 4 C 14.95, juris RdNr. 15; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1001.04, juris RdNr. 193). Die insoweit vielfach von den Gemeinden vorgetragenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Sofern Belastungen durch den Straßenverkehrslärm, insbesondere durch den Bau oder die Änderung öffentlicher Straßen oder durch den Landverkehrslärm bemängelt werden, wird auf die spezifische Darstellung und Abwägung dieser Aspekte unter C.III.3.6 verwiesen. Das Ausbauvorhaben verursacht keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Im Übrigen ergab die planerische Abwägung, dass das öffentliche Interesse an der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens den Interessen der Gemeinden vorgeht.

3.14.4.2.2.2 Lufthygiene

Nutzungseinschränkungen des Grundeigentums resultieren auch nicht aus dem Gesichtspunkt der vom Ausbauvorhaben ausgehenden Luftschadstoffe.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar, insbesondere drohen mit Realisierung des Vorhabens keine Gefahren für die menschliche Gesundheit durch Schadstoffbelastungen. Hinsichtlich der Einzelheiten der lufthygienisch relevanten Belange wird auf die eingehende Prüfung in C.III.3.7 Bezug genommen. Mit der Abwägung dieser vorhabensbedingten Auswirkungen ist zugleich sichergestellt, dass sich rechtlich relevante Einschränkungen der Nutzbarkeit von Grundstücken aus Gründen der Lufthygiene nicht ergeben. Die bloße Lagegunst eines Grundstücks wird zudem nicht vom Schutz des § 903 Satz 1 BGB erfasst.

Ferner sind allgemeine gesetzliche Anforderungen des Immissionsschutzes nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet. Den Gemeinden stehen keine subjektiven Rechte zu, soweit der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen, insbesondere den Gemeindebürgern, ein Schaden droht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.1989, Az. 4 C 36.84, juris RdNr. 27; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az. 4 C 14.95, juris RdNr. 15; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1001.04, juris RdNr. 193).

Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Einwendungen der Gemeinden, die eine Beeinträchtigung des Grundeigentums infolge der lufthygienischen Veränderung vorbringen, werden daher zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 25, 119; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 20; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 20; Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 24, 26; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 19, Anlage 1 (Grundstücke Fl.Nr. 1861, 1863, 1863/2, 2356/2, 2529/1, 3176/54 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 717/51, 717/64, 1187/1, 1337, 1347/3, 1384, 1386, 1390 der Gemarkung Pulling, Fl.Nr. 1546 der Gemarkung Hohenbachern, Fl.Nr. 3141 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 198, 199, 604 der Gemarkung Attaching); Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 21; Schreiben der Gemeinde Haimhausen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000034, S. 2; Schreiben der Gemeinde Hallbergmoos vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000043, S. 6; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 21 f.; Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 25, 33 ff.; Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 21; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 20;

Schreiben der Gemeinde Pliening vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000033, S. 26; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 22).

Die Gemeinde Aschheim trägt insoweit nichts gegen das planfestgestellte Vorhaben vor.

Die Gemeinden Allershausen, Bockhorn, die Stadt Erding, die Gemeinden Finsing, Fraunberg, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kranzberg, Langenbach, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Röhrmoos, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) äußern sich hinsichtlich einer lufthygienischen Betroffenheit des Grundeigentums nicht.

Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Aus den gleichen Gründen werden auch die Einwendungen der Gemeinden, die außerhalb des Auslegungsumgriffs liegen, zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 21; Schreiben der Gemeinde Bruckberg vom 07.12.2007, erfasst als Nr. 000505, S. 2, 5; Schreiben der Gemeinde Buch a. Erlbach vom 28.11.2007, erfasst als Nr. 000516, S. 2; Schreiben der Stadt Dorfen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000512, S. 2, Anlagen; Schreiben des Marktes Markt Au i. d. Hallertau vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000507, Anlage; Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 3, 5; Schreiben der Gemeinde Oberschleißheim vom 29.11.2007, erfasst als Nr. 000518, S. 3; Schreiben der Gemeinde Petershausen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000508, S. 19, 138 f.; Schreiben der Gemeinde Wolfersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000503, S. 21; Schreiben der Gemeinde Zolling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000502, S. 21).

Die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, die Landeshauptstadt München, die Gemeinde Odelzhausen, die Gemeinde Olching, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen, Weichs und Wörth haben insoweit keine Stellung genommen.

3.14.4.2.3 Wertminderung

Die Gemeinden beanstanden in ihren Einwendungen vielfach, der Wert ihrer Grundstücke und Immobilien würde alleine durch die Nähe zum Verkehrsflughafen München in ihrer Attraktivität und in ihrem Wert – insbesondere ausgelöst durch Immissionsbelastungen – gemindert. Infolge des planfestgestellten Vorhabens würden bereits ausgewiesene und erschlossene Bebauungspläne mit Wohnbebauung nicht mehr angenommen und die

Vermarktung der Baugebiete gefährdet. Zudem werde die Vermietbarkeit der Immobilien erschwert; Rückgänge der Mieterträge seien zu erwarten.

Soweit die befürchteten Veränderungen der Grundstückswerte auf der bloß faktischen Veränderung der Grundstücksumgebung – vor allem auf der geänderten Immissionsbelastung – beruhen, ist das Interesse der Grundstückseigentümer, von unzumutbaren Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens verschont zu bleiben, bereits durch die eingehende Abwägung der jeweiligen Auswirkungsfaktoren und die in diesem Rahmen erforderlichenfalls vom Luftamt angeordneten Nebenbestimmungen in ausreichender Weise berücksichtigt worden. Das Luftamt hat wirkungsvolle und zur Konfliktbewältigung ausreichende Maßnahmen verfügt, um unzumutbare Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebung des Verkehrsflughafens München auszuschließen. Auch die Interessen der kommunalen Grundeigentümer wurden damit ausreichend berücksichtigt. Ein Anspruch auf Ausgleich sämtlicher Vermögensnachteile existiert nicht (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand September 2009, § 9 RdNr. 96).

Das Luftamt hat im Übrigen ein Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche, insbesondere für Wohngebäude, die neben sämtlichen Immissionen auch von besonders tiefen Überflügen belastet sind, begründet und damit Beeinträchtigungen, die möglicherweise über die Sozialpflichtigkeit des Eigentums hinausgehen, nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG angemessen ausgeglichen.

Auch der Argumentation, die Grundstücke in der Nähe eines Flughafens würden, ohne dass es auf die Veränderung der vielfältigen tatsächlichen Auswirkungen ankomme, bereits alleine wegen ihrer örtlichen Belegenheit im Ausbaufall eines Flughafens erheblich in ihrem Wert gemindert (sog. „Flughafenmalus“), kann nicht gefolgt werden. Insbesondere im Hinblick auf die bisherige Entwicklung der Grundstückspreise und der dafür wesentlich mitursächlichen Bevölkerungsentwicklung im Umland des Flughafens ist nichts Entsprechendes erkennbar. Für die Befürchtung, dass die Flughafenanrainerkommunen ausschließlich wegen ihrer Flughafennähe und unabhängig von den negativen Auswirkungen des Verkehrsflughafens grundsätzlich von Wohnungssuchenden gemieden werden und dort lozierte Immobilien wegen eines dadurch zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs bzw. „sozialen Niedergangs“ einen Wertverlust erleiden, bestehen keine tatsächlichen Anhaltspunkte. Der Ausbau des Verkehrsflughafens München bringt ein erhebliches Angebot an Arbeitsplätzen in unmittelbarer Nähe mit sich, wodurch auch die Anrainerkommunen an Attraktivität als arbeitsplatznahe Wohnorte gewinnen. Daneben begründet nicht jede Wertreduzierung eines Grundstücks infolge der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich, insbesondere ist die Lage eines

Grundstücks eine Chance; es besteht kein Recht auf eine bestmögliche Nutzung des Eigentums.

Nach den nachvollziehbaren und plausiblen Ergebnissen der Immobilienpreisanalyse kommt das Luftamt zum Ergebnis, dass eine Wertminderung, welche die nutzbringende Verwertung faktisch völlig entleert, nicht vorliegt. Das Eigentum wird in seinem Wert nicht soweit reduziert, dass die Möglichkeit, es nutzbringend zu verwerten, praktisch nicht mehr zu verwirklichen wäre und lediglich eine leere Rechtshülle übrig bliebe (vgl. Untersuchungsbericht zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München, S. 104 ff. in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen). Im Rahmen der Abwägung treten daher die Wertminderungen hinter dem öffentlichen Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München zurück.

Nach alledem greift der Beschluss insoweit auch nicht in die durch Art. 28 Abs. 2 Satz 3 GG gewährleistete kommunale Finanzhoheit ein. Die Garantie der kommunalen Finanzhoheit umfasst eine aufgabenadäquate Finanzausstattung der Gemeinden, die voraussetzt, dass die gemeindlichen Finanzmittel ausreichen, um den Gemeinden die Erfüllung aller zugewiesenen und im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung auch die Erfüllung selbst gewählter Aufgaben zu ermöglichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5.07, juris RdNr. 10). Hier geht es jedoch gerade nicht um die Einengung finanzieller Handlungsspielräume infolge mangelnder Finanzausstattung. Vielmehr sollen potenzielle Fehlinvestitionen, die die Kommunen der Planung zuschreiben, Gegenstand der Abwägung werden. Eine durch kommunale Finanzplanung ggf. verursachte Einengung finanzieller Handlungsspielräume ist jedoch ebenso wenig von der verfassungsrechtlich gewährleisteten Finanzhoheit umfasst wie in der Zukunft liegende Chancen, die sich in Wertsteigerungen von Grundstücken ausdrücken können. Unabhängig davon ist die Entwicklung des Verkehrswertes eines Grundstücks als solche – wie bereits ausgeführt – kein Belang, den das Luftamt in die Abwägung einstellen musste. Diese Entwicklung hängt von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können und müssen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5.07, juris RdNr. 11).

Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs

Einwendungen der Gemeinden hinsichtlich einer Wertminderung werden daher zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 25 f., 119; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 20; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom

17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 22; Schreiben der Gemeinde Hallbergmoos vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000043, S. 6; Schreiben der Gemeinde Hohenpolding vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000085, S. 20; Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 20; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 21; Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 24; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 23; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 7; Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 21; Schreiben der Gemeinde Moosinning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000072, S. 23; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 23).

Die Große Kreisstadt Freising rügt für die Grundstücke Fl.Nr. 695/2, 695/3 der Gemarkung Attaching, 695/143, 1715/11, 1837, 2214/29, 2229, 2238, 2258, 2259, 2260/1, 2261/2, 2263, 2263/2, 2263/7, 2263/9, 2263/11, 2272, 2272/6, 2273, 2274, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2298, 2299, 2301, 2309, 2311, 2312, 2314, 2315, 2316, 2317, 2319, 2320, 2320/3, 2321, 2323, 2324, 2330, 2356/1, 2357/3, 2391, 2392, 2393, 2395, 2396, 2479, 2481, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2519, 2522, 2528, 2529, 2530, 2531 der Gemarkung Freising, 698, 698/1, 698/2, 698/5, 698/6, 698/7, 698/8, 698/11, 698/12, 698/13, 698/14, 698/16, 699/4 der Gemarkung Pulling einen Wertverlust von ca. 20-30 %, für das Grundstück Fl.Nr. 1691 der Gemarkung Freising einen Wertverlust von ca. 50 %, für die Grundstücke Fl.Nr. 1682/18, 1682/19, 1682/20, 1682/35, 1682/38, 1682/58, 1682/59, 1828/2, 1828/3, 1828/4, 1828/6, 1843/1, 1861/2, 1861/3, 1861/4, 1861/5, 1861/6, 1861/7, 2214/28, 2214/29, 2229/5, 2330, 2331/3, 2344, 2344/1, 2345, 2345/3, 2345/4, 2354, 2364/1, 2364/3, 2364/6, 2364/9, 2364/12, 2364/44, 2364/54, 2364/55, 2364/56, 2364/57, 2364/58, 2385, 2386, 2388/4, 2390/2, 2393/1, 2395/2, 2485/1, 2525/1, 2526/1, 2526/13, 2526/23, 2527/4, 2528/4, 2528/8, 2529/10 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 697 der Gemarkung Pulling und Fl.Nr. 002/3, 141/1 der Gemarkung Attaching allgemein einen Wertverlust, für Grundstücke Fl.Nr. 2214/1, 2529/1, 3176/54, 2354, 2356/3 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 002/3, 82/1, 84/2, 604, 695/151 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 294 der Gemarkung Sünzhausen, Fl.Nr. 466, 488, 894, 895 der Gemarkung Pulling Miet- und Pachtverluste und für Grundstück Fl.Nr. 717/64 der Gemarkung Pulling einen geringen Verkaufserlös (vgl. Schreiben vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 35 f.; Anlage 1). Aus den oben ausgeführten Gründen wird daher auch die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising zurückgewiesen.

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Bockhorn, Eitting, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haimhausen, Hebertshausen, Ismaning,

Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) tragen insoweit keine Einwendungen vor.

Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs

Auch die Einwendungen der Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs werden zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 22; Schreiben der Gemeinde Bruckberg vom 07.12.2007, erfasst als Nr. 000505, S. 1 f.; Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 4; Schreiben der Gemeinde Petershausen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000508, S. 19, 139; Schreiben der Gemeinde Weichs vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000515, S. 19; Schreiben der Gemeinde Wolfersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000503, S. 21; Schreiben der Gemeinde Zolling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000502, S. 21).

Die Gemeinde Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, des Marktes Au i. d. Hallertau, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen und Wörth haben diesen Belang in ihren Einwendungen nicht thematisiert.

Weitere kommunale Gebietskörperschaften

Aus den genannten Gründen wird auch die Einwendung des Landkreises Freising hinsichtlich einer befürchteten Wertminderung verschiedener Gebäude bzw. Grundstücke zurückgewiesen (vgl. Schreiben des Landkreises Freising vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000049, S. 23 f.).

3.14.4.2.4 Landwirtschaft, Landwirtschaftliche Betriebe und Gewerbebetriebe

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens und der für das Vorhaben benötigte Flächenbedarf für die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nehmen bislang größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch. Die Belange der Landwirtschaft wurden vom Luftamt bereits eingehend innerhalb der spezifischen Abwägung geprüft (vgl. C.III.3.20). Dabei kam das Luftamt zum Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist.

Die Gemeinden können landwirtschaftliche Belange lediglich im Zusammenhang mit ihrer Grundeigentumsbetroffenheit rügen, da die landwirtschaftlichen Belange nicht speziell dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind, sondern vielmehr dem öffentlichen Interesse dienen. Auch soweit vorhabensbedingt in eingerichtete und ausgeübte Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe eingegriffen wird, kommen diese nur im Rahmen der kommunalen Eigentumsbetroffenheiten zum Tragen. Die Gemeinden haben jedoch keine Eigentumsbeeinträchtigungen kommunaler Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe geltend gemacht.

Allgemeine gesetzliche Anforderungen sind grundsätzlich nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet. Den Gemeinden stehen insoweit keine subjektiven Rechte zu, soweit der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen, insbesondere den Gemeindebürgern, ein Schaden droht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.1989, Az. 4 C 36.84, juris RdNr. 27; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az. 4 C 14.95, juris RdNr. 15; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1001.04, juris RdNr. 193). Dies gilt insbesondere für den Einwand der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher (privater) Betriebe.

Die Große Kreisstadt Freising erwähnt in Anlage 1 ihrer Einwendung (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050) als Bemerkung zu Grundstück Fl.Nr. 894 der Gemarkung Pulling eine Verpachtung eines Stalls mit Geflügelhaltung, rügt aber außer der Befürchtung reduzierter Pachteinnahmen hinsichtlich dieses Grundstücks keine Rechtsverletzung, insbesondere nicht im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Belangen oder als Eigentümerin eines landwirtschaftlichen Betriebes (zur Frage der Wertminderung siehe C.III.3.20). Im Übrigen wären Eingriffe in eingerichtete und ausgeübte Landwirtschafts- und Gewerbebetriebe im Interesse der mit Realisierung des Ausbaus des Verkehrsflughafens München verfolgten Ziele hinzunehmen. Neben dem Erlass von Nebenbestimmungen zum Schutz der betroffenen Grundeigentümer hat das Luftamt zudem ein weitreichendes Übernahmegebiet für Entschädigungsansprüche, das auch gemischt und gewerblich genutzte bauliche Anlage sowie Hofstellen landwirtschaftlicher Betriebe erfasst. Ein angemessener Ausgleich nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, der hinsichtlich der Rechtsträgerschaft des Anspruchsinhabers nicht differenziert (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, Az. 4 C 51.89, juris RdNr. 445 f.), steht insoweit auch den Gemeinden zu, falls diese betroffen sind.

Nutzungseinschränkungen des Grundeigentums, insbesondere hinsichtlich der landwirtschaftlichen Nutzung, resultieren auch nicht aus dem Belang der vom Ausbauvorhaben ausgehenden Luftschadstoffe. Die Große Kreisstadt Freising hat eingewendet, die durch den zusätzlichen Flugverkehr zu erwartende Schadstoffanreicherung in den

Böden habe enorme Auswirkungen auf die Landwirtschaft (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1, insbesondere Grundstücke Fl.Nr. 1861, 1863, 1863/2, 2354, 2356/2, 2529/1 der Gemarkung Freising).

Wie bereits unter C.III.3.7 erläutert, ist das Ausbauvorhaben mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar. Entgegen der Einwendung der Großen Kreisstadt Freising, wonach die zu erwartende Schadstoffanreicherung in den Böden auf den Grundstücken enorme Auswirkungen auf die Landwirtschaft hätte und zu nahezu „unverkäuflichen" Produkten aus ökologischem Anbau führe, ist der landwirtschaftliche Anbau im Flughafenumland nach Ansicht des Luftamtes nach den Ausführungen zum Belang Landwirtschaft nicht als empfindliche Vegetation anzusehen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1). Insbesondere die Grundstücke Fl.Nr. 105/4, 112, 112/0, 112/3, 113, 113/1, 113/3, 117/2, 123, 125, 136, 144/3, 173, 260, 268, 691, 695/30, 695/31, 695/11, 695/31, 695/273 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 267, 1730, 1759, 1759/2, 2165, 2176, 2185, 2388/5, 2388/6, 2397, 2478, 2489, 2490, 2502, 2559, 2560/3, 2565, 2589, 2591, 2595/3, 2600/3, 3146 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 1113, 1117, 1467, 1468, 1489, 1507, 1508, 1514, 1515, 1516, 1517, 1521, 1543, 1544, 1545, 1551, 1553, 1569, 1575, 1576, 1578, 1579, 1580, 1583, 1584, 1585, 1593, 1606, 1625, 1627, 1636, 1768, 1773, 1786, 1809, 1814, 1815, 1520/2, 1553/2, 1584/1, 1584/2 der Gemarkung Hohenbachern, Fl.Nr. 367/1, 386, 387, 388, 389, 452, 455, 474, 480, 490, 507, 532, 534, 564, 564/2, 637, 647, 652, 676, 678, 679, 685, 699, 699/1, 787/81, 1159 der Gemarkung Pulling, Fl.Nr. 522/1, 522/2, 523, 530/1, 531/1, 532/1, 537, 577, 605, 619, 625, 628, 637, 644, 649, 823, 1160 (Fl.Nr. 1160 steht jedoch nicht mehr im Eigentum der Großen Kreisstadt Freising, sondern der FMG), 1162, 1169, 1171, 1175 der Gemarkung Sünzhausen, Fl.Nr. 331/3, 331/4, 359, 371, 375, 376, 378, 379, 380, 385, 388, 403, 408, 414, 415, 416, 417, 419, 420, 422, 423, 424, 425, 483, 487, 520, 658/1 der Gemarkung Vötting und Fl.Nr. 1861, 1863, 1863/2, 2354 der Gemarkung Freising (Gartenland) weisen keine empfindliche Vegetation auf. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den bisherigen erheblichen Bestand an Verkehrsinfrastruktur am Standort Verkehrsflughafen München und der daraus sich ergebenden Vorbelastung. Der Wirkungspfad Luft-Boden-Pflanze wird ausweislich der Erkenntnisse des Bio-Monitorings nicht in relevanter Weise nachteilig belastet. Diese Ergebnisse werden auch durch das seit 2008 durchgeführte Honig-Monitoring gestützt, wonach der Stoffgehalt der Proben aus dem Flughafenumland sich nicht in relevanter Weise zu Referenzproben anderer Regionen unterscheidet. Die Einwendung, die Land- und Forstwirtschaft könne aufgrund der

lufthygienischen Situation im Flughafenumland nicht mehr ordnungsgemäß ausgeübt werden, wird daher zurückgewiesen (vgl. dazu auch eingehend C.III.3.7 und C.III.3.20).

Auch die Auffassung, ökologische Landwirtschaft könne wegen Belangen der Lufthygiene nicht mehr betrieben werden, wird vom Luftamt nicht geteilt. Die bloße Lagegunst zum Betrieb der ökologischen Landwirtschaft begründet keine von § 903 BGB geschützte Rechtsposition. Des Weiteren sind keine Vorschriften normiert, die den Betrieb einer ökologischen Landwirtschaft in der Nähe bestimmter Anlagen, wie z. B. Flugplätzen, nicht zulassen.

Hinsichtlich der Einwendungen bezüglich der Grundstücke, bei denen nur allgemein eine „Verschmutzung“ gerügt wird, nicht hingegen wodurch diese konkret zu befürchten ist, werden zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1, insbesondere Grundstücke Fl.Nr. 002/8, 88/2, 66, 72, 80, 98, 103/10, 103/13, 103/14, 103/15, 103/16, 103/17, 103/18, 103/20, 103/21, 103/22, 103/23, 103/33, 103/52, 137, 158, 160/3, 160/4, 198, 199, 288/4, 288/5, 604, 652, 652/6, 655/5, 655/6, 655/8 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 695/143, 1625/25, 1670/75, 1677/9, 1677/20, 1677/27, 1682, 1686/23, 1692/1, 1693/2, 1693/12, 1693/14, 1696/25, 1709/2, 1710/2, 1715/11, 1764/3, 1807/9, 1816/3, 1816/4, 1828, 1828/16, 1838/5, 1840/2, 1848/27, 1852/1, 1901/16, 2001/5, 2214/1, 2230/4, 2255, 2256, 2230/6, 2252/3, 2255/2, 2263/13, 2263/15, 2263/16, 2264, 2264/3, 2272/3, 2273/1, 2273/2, 2288/1, 2312/1, 2319/1, 2320/2, 2321/1, 2330, 2356/1, 2359/2, 2361/8, 2364/60, 2364/68, 2389/9, 2391/1, 2391/5, 2396/1, 2397/1, 2397/2, 2519/1, 2520, 2526, 2526/21, 2526/22, 2528/1, 2531/7, 2532/118, 2532/138, 2532/152, 2532/153, 2532/64, 2533/8, 2546/2, 3143, 3144, 3176/54, 3178/53 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 1704/2, 1833/1 der Gemarkung Hohenbachern, Fl.Nr. 35/3, 39/1, 39/4, 80/1, 81, 256/1, 256/2, 564/2, 571, 652/4, 652/5, 698/24, 717/51, 717/64, 729/2, 729/3, 758/2, 873/11, 873/12, 895, 1186, 1187, 1348/7, 1348/9, 1348/10 der Gemarkung Pulling, Fl.Nr. 023/8, 023/19, 23/20, 23/21, 23/25, 59, 119/1, 127, 292/3, 292/4, 303, 308/2, 308/12, 308/15, 308/19, 1036/1, 1183 der Gemarkung Sünzhausen, Fl.Nr. 351/1, 444, 464, 487, 531, 532, 537, 559, 562, 563, 611, 616, 623, 624, 632, 635, 642, 650, 658, 660, 668, 677, 702, 732/1, 732/10, 732/11, 732/12, 732/13, 732/15, 732/2, 732/3, 732/4, 732/5, 732/6, 732/7, 732/8, 732/9 der Gemarkung Vötting).

Insbesondere bei den Grundstücken Fl.Nr. 3176/54, 3141 der Gemarkung Freising, Fl.Nr. 1546 der Gemarkung Hohenbachern, Fl.Nr. 1187/1, 1337, 1384, 1386, 1389, 1390 der Gemarkung Pulling wird „Luftverschmutzung“ als Beeinträchtigung genannt (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007,

erfasst als Nr. 000050, Anlage 1). Da die lufthygienischen Folgen der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens abgewogen sind, ist damit auch sichergestellt, dass rechtlich relevante Nutzungseinschränkungen von kommunalen Grundstücken unter diesem Aspekt ausgeschlossen werden können.

Ferner ist nicht von einer Gefährdung der vor einigen Jahren abgeschlossenen Flurbereinigung – wie von der Gemeinde Eitting befürchtet – auszugehen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 21). Das Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern äußert keine Bedenken hinsichtlich dieses landwirtschaftlichen Belangs (vgl. Schreiben des Amtes für Ländliche Entwicklung Oberbayern vom 10.12.2007, erfasst als Nr. 000025).

Im Hinblick auf Einflüsse des planfestgestellten Vorhabens auf Klima und Witterung sieht das Luftamt keinen Handlungsbedarf. Das Vorhaben wird keine relevante Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse mit sich bringen, vgl. „Klimatologische Erheblichkeitsabschätzung (Klimagutachten)“ des Deutschen Wetterdienstes vom 31.05.2006, Anlage 4.4.11 in Ordner 42 der Antragsunterlagen. Beeinträchtigungen der landwirtschaftlich genutzten Flächen aufgrund klimatischer Parameter sind im Umfeld des Verkehrsflughafens München nur in unerheblichem Umfang gegeben. Auswirkungen auf die Landwirtschaft bzw. die landwirtschaftlichen Erträge zeigen sich daher nicht.

Einwendungen der Gemeinden werden nach alledem im Hinblick auf landwirtschaftliche Belange zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 25, 119; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 24; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 20; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 20; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 22; Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 34 f.; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 24; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 2).

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Langenpreising, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und des Marktes Wartenberg (innerhalb des Auslegungsumgriffs) machen diesbezüglich keine Einwendungen geltend.

Die Gemeinden Attenkirchen, Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, der Markt Au i. d. Hallertau, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, Unterschleißheim, Walpertskirchen, Weichs, Wolfersdorf, Wörth und Zolling – außerhalb des Auslegungsumgriffs belegen – äußern sich ebenfalls insoweit nicht. Die Einwendung des Marktes Markt Indersdorf wird zurückgewiesen (vgl. Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 4).

3.14.4.2.5 Externes Risiko und Wirbelschleppen

Die Belange externes Risiko und Wirbelschleppen lösen keine mittelbaren Beeinträchtigungen – insbesondere im Hinblick auf die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen – aus. Kommunales Grundeigentum wird durch das vorhabensbedingte externe Risiko sowie durch Wirbelschleppen in seiner bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit nicht in relevanter Weise beeinträchtigt.

Die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung von (kommunalen) Gebäuden durch eine Wirbelschleppe ist als sehr gering einzustufen. Dennoch hat das Luftamt vorsorglich Nebenbestimmungen verfügt, um im unwahrscheinlichen Fall eines Schadenseintritts dessen problemlose Regulierung sicherzustellen. Auch im Bereich der Risikoexposition hat das Luftamt unter Würdigung fachgutachtlich hergeleiteter Akzeptanzrisiken keine über das sozial adäquate und daher hinzunehmende allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Betroffenheit festgestellt. Eine Einschränkung der Nutzbarkeit kommunalen Grundeigentums im Umfeld des Verkehrsflughafens München ist somit nicht erkennbar. Ferner hat das Luftamt als Schutzmaßnahme zugunsten der Eigentümer und Erbbauberechtigten einen Übernahmeanspruch für solche Gebäude, die – neben anderen nachteiligen Einwirkungen – von solchen Vorkommnissen potentiell besonders berührt sein könnten, zugesprochen.

Die Gemeinden Allershausen und Kranzberg werden nicht von Wirbelschleppen betroffen; die Einwendungen dieser Gemeinden werden daher zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 25; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 24).

Die Gemeinden Aschheim, Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Langenbach, Langenpreising, Marzling, Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden

Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg, innerhalb des Auslegungsumgriffs belegen, haben insoweit keine Bedenken geäußert.

Die Gemeinden Attenkirchen, Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, die Märkte Au i. d. Hallertau, Markt Indersdorf, die Landeshauptstadt München, Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen, Weichs, Wolfersdorf, Wörth und Zolling, außerhalb des Auslegungsumgriffs belegen, tragen hinsichtlich des externen Risikos und Wirbelschleppen nichts vor.

3.14.4.3 Selbstgestaltungsrecht

Wie bereits eingehend dargelegt, kommt einer Gemeinde eine wehrfähige Rechtsposition in der Abwägung gegen fremde Fachplanungen zu, wenn ein großräumiges Vorhaben der Fachplanung wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzieht (vgl. BVerwG, Gerichtsbescheid vom 27.02.1998, Az. 11 A 10.98, juris RdNr. 18). Diese Belange sowie der Aspekt der Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen, welche der kommunalen Planungshoheit zuzuordnen sind, wurden bereits unter C.III.3.14.2 gewürdigt.

Neben dem Gesichtspunkt einer Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit hat das Luftamt auch geprüft, ob die Gemeinden oder Teile davon nachhaltig von dem Vorhaben betroffen werden und die kommunale Entwicklung entscheidend beeinflusst wird. Das sog. Selbstgestaltungsrecht ist ein von besonderen Vorschriften oder besonderen Planungen unabhängiges Recht der Gemeinden, das Gepräge und die Struktur des Ortes selbst zu bestimmen. Insoweit ist auch das Ortsbild vom Schutz des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 BV erfasst. Da allerdings das Selbstgestaltungsrecht nur in seinem Kernbereich geschützt wird, sind hierauf gestützte Einwendungen nur dann abwägungsrelevant, wenn es gilt, grundlegende Veränderungen des örtlichen Gepräges oder der örtlichen Strukturen abzuwehren (vgl. BayVGH, Urteil vom 19.12.1983, Az. 8 B 81 A.2459, BayVBl. 1984, 303; BVerwG, Beschluss vom 29.12.1997, Az. 7 VR 12.94, juris RdNr. 21; BVerwG vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, 4 A 45.98, juris RdNr. 9). Darüber hinaus ist nach der Rechtsprechung auch nicht jedes Ortsbild schützenswert, nur weil es durch eine gewisse Einheitlichkeit oder Gleichartigkeit der Bebauung oder einzelner Elemente der Bebauung geprägt ist. Vielmehr muss das Ortsbild eine gewisse Wertigkeit für die Allgemeinheit haben, d. h. einen besonderen Charakter

oder eine gewisse Eigenheit, die dem Ort oder dem Ortsteil eine aus dem Üblichen herausragende Prägung verleiht (vgl. BayVGH, Urteil vom 06.03.2009, Az. 22 A 07.40036, juris RdNr. 26).

Das Landschaftsbild kann dagegen nicht ausschließlich dem Selbstverwaltungsrecht zugeordnet werden und erfährt daher nicht den gleichen Schutzumfang (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.02.1996, Az. 11 VR 45.95, juris RdNr. 22; BVerwG, Beschluss vom 08.01.1997, Az. 11 VR 30.95, juris RdNr. 51). Auch eine mögliche Beeinträchtigung landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe führt noch nicht zu einem gemeindlichen Abwehrrecht, wenn infolgedessen auf irgendeine Weise eine Verschlechterung der Wirtschaftsstruktur der Gemeinde eintritt. Die Wirtschaftsstruktur wird von vielfältigen Faktoren beeinflusst, die nicht sämtlich dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde zugeordnet sind. Das bloß allgemeine Interesse, vor Fachplanungen verschont zu bleiben, die der Attraktivität des Ortsbilds oder der Förderung von Wirtschaft und Gewerbe in irgendeiner Weise abträglich sein können (wobei Wirtschaft und Gewerbe allgemein durch das Ausbauvorhaben auch gefördert werden), ist in der Abwägung regelmäßig überwindbar, solange keine massive und nachhaltige Verschlechterung der gemeindlichen Situation eintritt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az. 4 C 14.95, juris RdNr. 15; BVerwG, Urteil vom 26.02.1999, Az. 4 A 47.96, juris RdNr. 39 ff.).

Die Große Kreisstadt Freising befürchtet eine Gefährdung ihrer traditionsreichen Identität bzw. unwiederbringliche Schädigung als Zentrum der Kultur- und Wissenschaftspflege (Domberg) durch übermäßige Technisierung des Umlands (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 11 f.).

Der Ausbau des Verkehrsflughafens München beeinträchtigt jedoch das Selbstgestaltungsrecht der Großen Kreisstadt Freising nicht in relevanter Weise. Abwehransprüche erwachsen daraus lediglich dann, wenn eine Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen/verändern und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Es ist jedoch zweifelhaft, ob die Erweiterung des Verkehrsflughafens München diese Merkmale erfüllt. Vielmehr spricht vieles dafür, dass die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Auswirkungen nicht die Erheblichkeitsschwelle erreichen, welche die Rechtsprechung voraussetzt, um im Hinblick auf das gemeindliche Selbstgestaltungsrecht eine abwägungserhebliche Rechtsposition zu vermitteln. Es ist nicht zu verkennen, dass sich das planfestgestellte Vorhaben auch nachteilig auf die Große Kreisstadt Freising auswirkt. Die Kommune hat im Einzelnen jedoch nicht dargelegt, inwiefern das Selbstgestaltungsrecht beeinträchtigt

sein soll bzw. weshalb das Vorhaben das Ortsbild entscheidend verändert und nachhaltig einwirken soll, sondern trägt nur Bedenken hinsichtlich ihrer (allgemeinen) zukünftigen Entwicklungsfähigkeit und -möglichkeit vor. Denkbar ist hier gleichwohl beispielsweise eine Beeinträchtigung des Ortsbilds durch sichtbare An- und Abflüge auf den Verkehrsflughafen München. Allerdings wird dabei die vorhandene städtebauliche Struktur nicht von Grund auf verändert. Die Realisierung des Ausbauvorhabens verleiht dem Ort im Vergleich mit dem bisherigen Zustand kein neuartiges Gepräge; das Erscheinungsbild, insbesondere der Standort Domberg und andere Einzelbaudenkmäler der Umgebung, werden nicht essentiell beeinträchtigt. Gewisse ästhetische Einbußen für das Ortsbild sowie anderweitige Beschränkungen sind insoweit hinzunehmen; die Qualität einer darüber hinausgehenden, den Kernbereich des Selbstverwaltungsrechts tangierenden Veränderung, erreichen diese jedoch angesichts der Vorbelastung und Situationsgebundenheit nicht. Im Übrigen zeigte sich auch im Rahmen der Alternativenprüfung, dass die planfestgestellte Bahnlage 5b hinsichtlich der kommunalen Betroffenheiten allgemein im Vergleich zu den geringsten Eingriffen führt (vgl. C.III.3.1.3.2.3.1.4 und C.III.3.1.3.3.3.2).

Hinsichtlich möglicher schwerwiegender Beeinträchtigungen des Ortsteils Attaching – dessen Oberdorf (Attaching-Süd) weitgehend vom Übernahmeanspruch erfasst ist – wurde insoweit nichts vorgetragen (in anderem Zusammenhang: vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 52, 70). (Private) Einwender haben vielfach geltend gemacht, dass die seit Jahrzehnten intakte und harmonische Dorfgemeinschaft durch das planfestgestellte Vorhaben und die ggf. bevorstehende Absiedlung zerstört werde. Soweit nach diesem Vortrag über das Eigentum hinaus ein Bezug zu Heimat und Boden im Sinne eines Affektions- und Identitätsinteresses im Raume steht, kann mit Mitteln des Planfeststellungsbeschlusses ohne die hierbei notwendige und unabdingbare Mitwirkung des Trägers der Bauleitplanung jedoch keine Lösungsmöglichkeit eröffnet werden. Eine evtl. Absiedlung des (gesamten) Ortsteils Attaching setzt den Willen des kommunalen Planungsträgers zur Abstimmung und Koordination mit der Fachplanung voraus. Ein solcher ist bei der Großen Kreisstadt Freising derzeit nicht vorhanden (vgl. Schreiben des Luftamtes vom 15.09.2009, beantwortet mit Schreiben der Großen Kreisstadt Freising vom 12.01.2010).

Selbst wenn man unterstellte, dass ein Interesse an der Erhaltung der jetzigen Verhältnisse als Teil des Selbstgestaltungsrechts der Großen Kreisstadt Freising bestünde und abwägungserheblich wäre, setzte sich der Belang in der Abwägung nicht durch. Es entsprach billigem Planungsermessen, das Selbstgestaltungsrecht der Gemeinden hinter die gegenläufigen öffentlichen Interessen am Ausbau des planfestgestellten Vorhabens zurücktreten zu lassen.

Neben der Großen Kreisstadt Freising trägt insbesondere die Gemeinde Berglern eine Betroffenheit des kommunalen Selbstgestaltungsrechts aufgrund von Überflügen und des Verlusts bäuerlicher Strukturen vor (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 21 ff., 26). Ein unüberwindbarer Abwehranspruch erwächst aus diesem Vortrag jedoch nicht. Das Ortsbild wird nicht durch Maßnahmen betroffen, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken. Auch wenn nachteilige Auswirkungen nicht auszuschließen sind, wird die Erheblichkeitsschwelle nicht erreicht. Es findet kein Eingriff in die vorhandene städtebauliche Struktur statt. Der Ausbau des Flughafens verleiht dem Ort im Vergleich zum bisherigen Zustand kein neuartiges Gepräge. Dies gilt umso mehr, als das Erscheinungsbild des Orts nicht von besonders unverwechselbaren Einzelbaudenkmälern gekennzeichnet ist. Gewisse ästhetische Einbußen sind auch bei einer reizvollen Lage insoweit hinzunehmen, da der Kernbereich des Selbstverwaltungsrechts durch das Vorhaben im Blickwinkel der Vorbelastung und der Situationsgebundenheit nicht berührt wird.

Die Gemeinde Oberding wendet sich gegen die Inanspruchnahme bzw. Absiedlung des Ortsteils Schwaigermoos (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 20). Das planfestgestellte Vorhaben ist zwar mit erheblicher Grundinanspruchnahme verbunden, jedoch werden nicht im Eigentum der FMG stehende Wohngebäude vom Vorhaben nicht unmittelbar erfasst; sämtliche Wohngebäude des Ortsteils Schwaigermoos befinden sich im Eigentum der FMG. Auch wenn signifikante nachteilige Auswirkungen und Eingriffe in die vorhandene städtebauliche Struktur des Ortsteils Schwaigermoos an sich durch die Absiedlung nicht abzusprechen sind, überwiegt im Ergebnis jedenfalls das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München das individuelle Interesse der Gemeinde Oberding am Erhalt des Ortsteils Schwaigermoos.

Da das Vorhaben mit den landwirtschaftlichen Belangen vereinbar ist, sieht das Luftamt auch nicht die Gefahr eines (vorhabensbedingten) Verlusts der bäuerlichen Strukturen. Die Rüge einer allgemeinen Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität wegen Lärmauswirkungen in der Gemeinde, einer Behinderung kirchlicher, kultureller oder künstlerischer Veranstaltungen unter freiem Himmel sowie der Verlust des dörflichen Charakters der Gemeinden infolge weiteren Sterbens landwirtschaftlicher Betriebe, ist nicht zielführend, da das Ausbauvorhaben mit sämtlichen relevanten Belangen – auch wenn diese im Einzelfall möglicherweise beeinträchtigt werden – vereinbar ist. Im Einzelnen wird auf die spezifische Abwägung der Belange, insbesondere Lärm und Landwirtschaft/Existenzgefährdung, verwiesen (vgl. C.III.3.6, C.III.3.20).

Es ist nicht zu leugnen, dass das planfestgestellte Vorhaben in seiner Dimension Auswirkungen auf die inneren Strukturen der umliegenden Gemeinden haben wird. Dies betrifft nicht nur die bauliche Entwicklung, sondern auch die, insbesondere durch den Zuzug von Neubürgern ausgelösten Veränderungen in der dörflichen Gemeinschaft. Unter rein wirtschaftlichen Aspekten betrachtet, haben sich andererseits den Gemeindebürgern neue, zum Teil intensiv genutzte (unternehmerische) Chancen eröffnet. Diese Veränderungen sind im Flughafenumland zwar in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum abgelaufen, stellen als solche jedoch keinen Einzelfall dar. Sie sind vielmehr ein Phänomen, das in vielen Gemeinden in der Region um München zu beobachten ist – lediglich mit einer längeren zeitlichen Streckung. Die optische Veränderung der Dörfer durch Ausweisung von Gewerbegebieten oder die Errichtung neuer Wohnsiedlungen gibt den Gemeinden zwar ein neues Gesicht; dies ist aber nicht zwangsläufig mit dem befürchteten und behaupteten Verlust der dörflichen Identität verbunden, insbesondere im Hinblick auf den Umstand, dass der Prozess und das Ausmaß der Veränderung nicht zuletzt der Steuerung der Gemeinde selbst unterliegt. Die Durchführung kultureller, kirchlicher oder künstlerischer Veranstaltungen unter freiem Himmel wird zwar teilweise erschwert. Dieser Gesichtspunkt ist jedoch nicht von so zentraler Bedeutung, dass sich daraus eine Beschränkung der gemeindlichen Selbstgestaltungsmöglichkeiten in einem rechtlich relevanten Ausmaß ableiten ließe. Soweit im Übrigen mit den eingewandten Argumenten auf den potentiellen Verlust der Lebensqualität der Gemeindebürger Bezug genommen wird, kann sich die Gemeinde nicht darauf berufen.

Das Ausbauvorhaben verstößt auch nicht in sachlich schlechthin nicht mehr zumutbarer Weise gegen die Belange nach Art. 141 Abs. 2 HS. 1 BV. Danach haben der Staat, die Gemeinden und Körperschaften des öffentlichen Rechts die Aufgabe, die Denkmäler der Kunst, der Geschichte und der Natur sowie die Landschaft zu schützen und zu pflegen. Diese Norm ist nicht ein bloßer Programmsatz, sondern enthält als Staatszielbestimmung bindendes objektives Verfassungsrecht und ist an alle Träger staatlicher Gewalt gerichtet. Das Luftamt hat die Belange des Art. 141 BV nicht übersehen, da sie sämtliche maßgeblichen Belange, insbesondere des Orts- und Landschaftsbildes und Denkmalschutzes, in ihre Abwägung einbezogen und ihnen das nötige Gewicht beigemessen hat. Im Wege der planerischen Abwägung können die von Art. 141 BV geschützten Belange jedoch aufgrund des öffentlichen Interesses an der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens als besonders gewichtige entgegenstehende Belange überwunden werden.

Einwendungen werden daher insoweit zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 24; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 21; Schreiben

der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 20; Schreiben der Heimatpfleger des Landkreises und der Großen Kreisstadt Freising vom 10.12.2007, erfasst als Nr. 020034, S. 1 ff.; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 23).

Aus diesen Gründen werden die inhaltlich vergleichbaren Einwendung der Gemeinden Bockhorn, Eitting, Kirchberg, Oberding und des Marktes Wartenberg zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 23; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S.19 ff.; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 21 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 19 ff.; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 21).

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Eching, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen und Taukirchen (Vils), welche innerhalb des Auslegungsumgriffs liegen, äußern sich insoweit nicht.

Die Gemeinden Attenkirchen, Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, die Märkte Au i. d. Hallertau, Markt Indersdorf, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, Walpertskirchen, Weichs, Wolfersdorf, Wörth und Zolling, nicht vom Auslegungsumgriff erfasst, bringen solche Gesichtspunkte nicht zur Sprache.

3.14.4.4 Finanzhoheit

Die Finanzhoheit ist als Befugnis der Gemeinden zu einer eigenverantwortlichen Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft im Rahmen eines gesetzlich geordneten Haushaltswesen Teil der Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 und 3 GG, 11 Abs. 2 Satz 2, 83 Abs. 1 HS. 1 BV. Der Belang der Finanzhoheit ist jedoch lediglich dann abwägungsbeachtlich, wenn die finanziellen Folgen aufgrund des planfestgestellten Vorhabens die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinde übersteigen. Die Gemeinde wird nur vor einer nicht mehr zu bewältigenden Einengung ihrer Finanzspielräume geschützt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.08.1997, Az. 11 A 18.96, juris RdNr. 39; BVerwG, Urteil vom

18.06.1997, Az. 11 A 65.95, juris RdNr. 31; BVerfG, Urteil vom 15.10.1985, Az. 2 BvR 1808.82, juris RdNr. 37).

Die Große Kreisstadt Freising beanstandet, das Vorhaben würde infolge erheblicher Straßenumbau- und Ausbaumaßnahmen zur Sicherung der Erschließung und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses im Stadtgebiet Kosten verursachen. Des Weiteren entstünden durch den vorhabensbedingten Bevölkerungszuzug Kosten aufgrund von neuen Infrastrukturmaßnahmen und der Errichtung kommunaler Einrichtungen. Die erforderliche Anpassung zahlreicher Bebauungspläne bringe nicht unerhebliche Planungskosten mit sich. Bereits ausgewiesenes Bauland könne nicht mehr zu den bisherigen Konditionen realisiert werden. Für eine Vielzahl von Flächen und Grundstücken sei ein allgemeiner Wertverlust zu erwarten, der den gemeindlichen Haushalt negativ beeinflusse. Sollten die verkehrlichen Probleme von Freising nicht behoben werden, sei eine hauptamtliche Feuerwehr vorzuhalten, welche insbesondere hohe Personalkosten hervorrufe (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 37 ff.). Ferner erwiesen sich getätigte Investitionen in Infrastukturmaßnahmen aufgrund ihrer örtlichen Lage mit Realisierung des Ausbauvorhabens als Fehlinvestitionen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 22).

Kosten für eine evtl. erforderliche Anpassung der Bebauungspläne belasten die Finanzhoheit der Großen Kreisstadt Freising nicht, da die FMG nach § 38 Satz 3, § 37 Abs. 3 Satz 2 BauGB verpflichtet wäre, diese Kosten zu tragen. Die Stadt hat des Weiteren den Nachweis einer nachhaltigen Einengung des Finanzspielraums nicht geführt. Bund und Länder regeln in einer Vielzahl von Vorschriften Förder- und Ausgleichsregelungen für (finanzschwache) Gemeinden. Daher ist nicht von einer nicht mehr zu bewältigenden Einengung des gemeindlichen Finanzspielraums auszugehen. Falls eine Gemeinde gleichwohl finanziell überfordert sein sollte, könnte dies lediglich dafür sprechen, dass die entsprechenden Steuerverteilungsregelungen verändert werden müssen, um der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie Genüge zu tun. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Trotz der nicht gänzlich unerheblichen Belastung und Investitionsverpflichtung, die teilweise auch in kausalem Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben steht, ist eine nicht mehr zu bewältigende Beeinträchtigung des finanziellen Spielraums der Stadt nicht erkennbar. Mögliche Investitionen in kommunale (Infrastruktur-)Maßnahmen, welche infolge des planfestgestellten Vorhabens als fehlgehend eingeschätzt werden und den kommunalen Haushalt zusätzlich belasten, werden nicht von der Finanzhoheit geschützt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5.07, juris RdNr. 10). Es ist nicht ersichtlich, dass dadurch die gemeindlichen

Finanzmittel nicht mehr zur Erfüllung der kommunalen Aufgaben ausreichen bzw. keinerlei finanzieller Handlungsspielraum mehr bestehe.

Hinsichtlich des allgemein befürchteten Wertverlusts bei Grundstücken und Immobilien wird auf die Ausführungen in C.III.3.14.4.2.3 verwiesen. Der Schutz der Finanzhoheit umfasst zudem nicht in der Zukunft liegende Chancen, die sich beispielsweise in Wertsteigerungen von Grundstücken ausdrücken können (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5.07, juris RdNr. 11).

Einwendungen der Gemeinden innerhalb des Auslegungsumgriffs hinsichtlich einer Verletzung der Finanzhoheit werden damit zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 23; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 25; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 19, 23; Schreiben der Stadt Erding vom 17.05.2010, erfasst als Nr. 100023, S. 4; Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 25; Schreiben der Gemeinde Fraunberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000076, S. 22; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 20 f.; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 2; Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 21; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 19, 22; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 24).

Die Gemeinden Aschheim, Bockhorn, Eching, die Stadt Erding, die Gemeinden Finsing, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) – vom Auslegungsumgriff erfasst – thematisieren diese Belange nicht.

Ebenso werden die Einwendungen der Gemeinden, welche außerhalb des Auslegungsumgriffs belegen sind, zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 23).

Die Gemeinden Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, die Märkte Au i. d. Hallertau, Markt Indersdorf, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, die

Gemeinden Walpertskirchen, Weichs, Wolfersdorf, Wörth und Zolling tragen insoweit keine relevanten Umstände vor.

3.14.4.5 Äußere verkehrliche Erschließung

Die kommunale Selbstverwaltungsgarantie ist auch nicht durch die Art und Weise der äußeren verkehrlichen Erschließung in relevanter Weise tangiert. Die Belange des landseitigen Verkehrs stehen dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen und wurden bereits unter C.III.3.17 eingehend geprüft und bewertet. Das Luftamt gelangt dabei zum Ergebnis, dass die Realisierung des Vorhabens zwar zu einem gewissen Mehrverkehr (insbesondere auf den Hauptzubringerstraßen) führt, der Verkehrsflughafen München aber gut an die öffentliche Verkehrsinfrastruktur angebunden ist. Ein vorhabensbedingter Verkehrsinfarkt ist nicht zu befürchten. Eventuelle Beschränkungen oder Erschwernisse sowie generell die Zunahme des Straßenverkehrs müssen die Kommunen aufgrund der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens und der temporären Dauer von Engpässen hinnehmen, soweit eine flughafenbedingte Verkehrsmehrung stattfindet.

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Umfeld des Verkehrsflughafens München ist gegeben. Durch dessen Ausbau wird in den umliegenden Gemeinden kein verkehrlicher Kompensationsbedarf ausgelöst. Rückverlagerungen auf Leistungsfähigkeitsengpässe in das nachgeordnete Straßennetz sind insoweit nicht zu befürchten.

Da nur solche Radwege innerhalb der Antragsunterlagen abgebildet wurden, die durch das Vorhaben betroffen werden, wird die Einwendung der Großen Kreisstadt Freising, es seien nicht alle im Stadtgebiet verlaufenden Radwege ermittelt worden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 41), zurückgewiesen. Soweit im Übrigen Wegebeziehungen im Rad- und Wanderwegenetz von dem planfestgestellten Vorhaben betroffen werden (siehe insbesondere Karte LA 130 „Radwege der Landkreise“ in Ordner 31 der Antragsunterlagen), werden diese im Rahmen der Realisierung des Vorhabens wiederhergestellt. Außerdem stellt eine Nebenbestimmung sicher, dass die Kosten für erforderlich werdende Anpassungen der Radverkehrs- und Wanderwegweisung (Rad- und Wanderrouten) von der FMG als Veranlasserin zu tragen sind (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.13.3.2).

Über Einwendungen, welche fordern, im Planfeststellungsbeschluss auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu treffen, musste das Luftamt nicht entscheiden, da diese nicht Regelungsgegenstand eines Planfeststellungsbeschlusses sind.

Entgegen der Ansichten in einigen Einwendungen wird der Verkehrsflughafen München auch nach Realisierung des Vorhabens im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr angemessen angebunden (vgl. Ausführungen unter C.III.3.17).

Von einer abwägungserheblichen Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur der Gemeinden ist ebenso nicht auszugehen. Keine Gemeinden oder Teile von Gemeinden sind durch das Ausbauvorhaben in ihrer verkehrlichen Infrastruktur unmittelbar nachhaltig betroffen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.09.1999, Az. 4 VR 11.98, juris RdNr. 15, 18 f.).

Einwendungen und Stellungnahmen, welche die äußere verkehrliche Erschließung – teilweise umfänglich – bemängeln, werden daher zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Aschheim vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000024, S. 1; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 19 ff.; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 23; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 19 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 21 f.; Schreiben der Stadt Erding vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000023, S. 1 ff.; Schreiben der Stadt Erding vom 17.05.2010, erfasst als Nr. 100023, S. 1 ff.; Schreiben der Gemeinde Fahrenzhausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000045, S. 25 ff.; Schreiben der Gemeinde Finsing, erfasst als Nr. 000017, S. 22 f.; Schreiben der Gemeinde Fraunberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000076, S. 23; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 22; Schreiben der Gemeinde Haimhausen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000034, S. 2; Schreiben der Gemeinde Hebertshausen vom 05.12.2007, erfasst als Nr. 000011, S. 1; Schreiben der Gemeinde Hebertshausen vom 29.04.2010, erfasst als Nr. 100011, S. 2; Schreiben der Gemeinde Inning a. Holz vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000086, S. 21; Schreiben der Gemeinde Ismaning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000080, S. 1; Schreiben der Gemeinde Kirchberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000087, S. 22; Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 25 ff.; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 23; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, Anlage S. 5 ff.; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 28 ff.; Schreiben der Gemeinde Moosinning vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000072, S. 23; Schreiben der Gemeinde Moosinning vom 14.06.2010, erfasst als Nr. 100072, S. 1; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 21 f.; Schreiben der Gemeinde Pliening vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000033, S. 22 ff.; Schreiben der Gemeinde Taufkirchen (Vils) vom 06.12.2007, erfasst

als Nr. 000014, Anlage; Schreiben der Gemeinde Taufkirchen (Vils) vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 100014, S. 1; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 24).

Die Gemeinden Hallbergmoos, Hohenpolding, Langenpreising, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Röhrmoos und Steinkirchen benennen insoweit keine Einwände.

Wegen der genannten Gründe kann auch den Argumenten der Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs nicht gefolgt werden (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 22; Schreiben der Gemeinde Bruckberg vom 07.12.2007, erfasst als Nr. 000505, S. 4; Schreiben der Gemeinde Buch a. Erlbach vom 28.11.2007, erfasst als Nr. 000516, S. 1 f.; Schreiben der Stadt Dorfen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000512, S. 1 f.; Schreiben der Stadt Garching b. München vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000510, S. 1, 3 f.; Schreiben des Marktes Au i. d. Hallertau vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000507, Anlage; Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 2 f.; Schreiben der Landeshauptstadt München vom 21.01.2008, erfasst als Nr. 000097, S. 3, Anlage S. 9; Schreiben der Gemeinde Oberschleißheim vom 29.11.2007, erfasst als Nr. 000518, S. 1 ff.; Schreiben der Stadt Unterschleißheim vom 12.12.2007, erfasst als Nr. 000500, Anlage, S. 3 f.; Schreiben der Gemeinde Walpertskirchen vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000513, S. 21 f.; Schreiben der Gemeinde Wolfersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000503, S. 22; Schreiben der Gemeinde Wörth vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000514, S. 23 f.).

Die Gemeinden Erdweg, Gröbenzell, Karlsfeld, Odelzhausen, Olching, Petershausen, Weichs und Zolling, nicht vom Auslegungsumgriff erfasst, nehmen insoweit keine Stellung.

Aus den gleichen Gründen wie vorgenannt werden auch die Einwendungen der Landkreise Erding, Freising und Landshut zurückgewiesen (vgl. Schreiben des Landkreises Erding vom 03.12.2007, erfasst als Nr. 000003, S. 2; Schreiben des Landkreises Freising vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000049, S. 24 f.; Schreiben des Landkreises Landshut vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000028, S. 1 f.).

Auf Belastungen aufgrund von Straßenverkehrslärm, insbesondere durch den Bau oder die Änderung öffentlicher Straßen oder durch den Landverkehrslärm wird detailliert unter C.III.3.6 eingegangen.

3.14.4.6 Natur- und Landschaftsschutz

Die Gemeinden können im Sinne einer eigenen Rechtsbetroffenheit keine Einwendungen unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Landschaftsschutzes vorbringen. Die gesetzlichen Anforderungen des Schutzes von Natur und Umwelt sind nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden zugeordnet. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind grundsätzlich keine Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises der Gemeinden. Vielmehr handelt es sich um allgemeine öffentliche Interessen, die zu den staatlichen Aufgaben (Art. 44 Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG, Art. 37 Abs. 1 Satz 2 LKrO) zählen (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 07.12.1995, Az. 5 S 152.95, juris RdNr. 29, 46; VGH Mannheim, Beschluss vom 24.05.1995, Az. 10 S 240.95, juris RdNr. 12; BVerwG, Beschluss vom 03.03.1995, Az. 11 VR 2.95, juris RdNr. 32, 36). Es wird daher auf die spezifische Abwägung unter C.III.3.9 verwiesen.

Da das Vorhaben im Übrigen mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar ist, vermag auch der Umstand, dass den Gemeinden einzelne Aufgaben nach Art. 51 Abs. 1 Nr. 5, 33 Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG – die sie nur mit bzw. neben den staatlichen Behörden wahrzunehmen haben – und nach Art. 57 Abs. 1 Satz 1 HS. 2 GO – als umweltpolitische Verantwortung auf den Staatszielbestimmungen nach Art. 3 Abs. 2, 141 BV beruhend – zugewiesen sind, nicht durchzugreifen.

Einwendungen im Hinblick auf diese Belange werden daher zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1, insbesondere Grundstücke Fl.Nr. 49, 105/5, 140, 144/3, 252/1, 289/11, 289/13, 604, 699, 700, 701, der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 60/1, 522/4, 530/2, 532/2, 865/2, 1063 der Gemarkung Sünzhausen, Fl.Nr. 307 der Gemarkung Vötting, Fl.Nr. 448, 466, 472, 488, 494, 673, 684, 785 der Gemarkung Pulling, Fl.Nr. 1764, 1764/1, 2231/17, 2243/9, 2249/5, 2259/10, 2340, 2340/1, 2381/2, 2567, 3093, 3102/5, 3106, 3106/4, 3106/5, 3113/7 der Gemarkung Freising, auf welchen eine Wasserverschmutzung mit Auswirkungen auf Flora und Fauna gerügt wird; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 5; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 31).

Die Gemeinden Allershausen, Aschheim, Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenpreising, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding,

Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg – innerhalb des Auslegungsumgriffs belegen – äußern sich diesbezüglich nicht.

Aus den oben genannten Gründen werden auch die Einwendungen der nicht vom Auslegungsumgriff erfassten Gemeinden zurückgewiesen (vgl. Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 4 f.; Schreiben der Gemeinde Odelzhausen vom 11.12.2007, erfasst als Nr. 000506, S. 1; Schreiben der Gemeinde Petershausen vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000508, S. 19, 138; Schreiben der Gemeinde Weichs vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000515, S. 19 f.).

Die Gemeinden Attenkirchen, Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, der Markt Au i. d. Hallertau, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberscheißheim, Odelzhausen, Olching, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen, Wolfersdorf, Wörth und Zolling – nicht vom Auslegungsumgriff eingeschlossen – tragen insoweit keine Einwendungen vor.

3.14.4.7 Wasserversorgung

Die in Einwendungen geäußerte Kritik zu Gesichtspunkten der Entsorgung des Niederschlags- und des Schmutzwassers, des Schutzes des Grundwassers und der Oberflächengewässer, der Grundwasserhaltung während der Bauzeit, der Inanspruchnahme von Wasserschutzgebieten, des Hochwasserschutzes und hinsichtlich sonstiger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt ist nicht begründet. Nachteilige Auswirkungen auf die öffentliche Wasserversorgung der Gemeinden sind nicht zu erwarten (vgl. eingehend C.III.3.10, C.III.3.20).

Zudem ist die lediglich abstrakte, potentielle Möglichkeit, von Auswirkungen des Vorhabens in Selbstverwaltungsaufgaben betroffen zu sein, nicht geeignet, eine Rechtsverletzung darzutun. Auch wenn die Versorgung der Bevölkerung mit Wasser nach Art. 83 Abs. 1 HS. 3 BV bzw. die Trinkwasserversorgung (Art. 57 Abs. 1 Satz 1 S. 1, Abs. 2 Satz 1 GO „Gesundheit“) grundsätzlich zum Rechtskreis des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden zählt und durch diese gesetzlichen Regelungen ein besonderes Gewicht verliehen wird, ergeben sich aktuelle Rechte für eine Gemeinde daraus erst, wenn und soweit sie diese Aufgabe ins Werk gesetzt hat, z. B. als Unternehmerin der Trinkwasserversorgung. Hierzu wurde jedoch von den Gemeinden nichts dargelegt.

Es ist auch nicht zu befürchten, das Trinkwasser könnte möglicherweise dauerhaft wegen des Absturzrisikos zu einer Kontaminierung des Bodens und infolge dessen zu einer

Verunreinigung des Trinkwassers führen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 25). Dem steht bereits entgegen, dass der Ausbau des Flughafens das Absturzrisiko nicht in unvertretbarer Weise erhöhen wird.

Nach alledem werden die hierauf gerichteten Einwendungen der Gemeinden zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 25; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 24; Schreiben der Gemeinde Eching vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000035, S. 20; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 22 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 39; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 21; Schreiben der Gemeinde Kirchdorf a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000070, S. 34 f.; Schreiben der Gemeinde Kranzberg vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000071, S. 24; Schreiben der Gemeinde Marzling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000040, S. 31 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Oberding vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000047, S. 22).

Die vom Auslegungsumgriff erfassten Gemeinden Aschheim, Berglern, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haimhausen, Hallbergmoos, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Langenbach, Langenpreising, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen, Taufkirchen (Vils) und der Markt Wartenberg äußern sich insoweit nicht.

Aus den gleichen Gründen werden die Einwendungen der Gemeinden, die nicht vom Auslegungsumgriff erfasst sind, zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Attenkirchen vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000501, S. 22; Schreiben des Marktes Markt Indersdorf vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000521, S. 4; Schreiben der Gemeinde Wolfersdorf vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000503, S. 21; Schreiben der Gemeinde Zolling vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000502, S. 21).

Die Gemeinden Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, der Markt Au i. d. Hallertau, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen, Weichs und Wörth legen hierzu keine Einwendungen dar.

3.14.4.8 Naherholung

Wie bereits unter C.III.3.16 gewürdigt, ruft das planfestgestellte Vorhaben eine weitere Beeinträchtigung der landschaftsgebundenen Erholung im Umfeld des Verkehrsflughafens München hervor; insbesondere geht durch die Inanspruchnahme von Flächen und zusätzliche Verlärmung potentieller Erholungsraum vorhabensbedingt verloren oder wird teilweise schwerwiegend in seiner Qualität gemindert. Gleichwohl hat das Luftamt festgestellt, dass insbesondere die Lärmimmissionen nicht zu einer völligen Erholungsuntauglichkeit von Räumen führen, da teilweise bereits jetzt eine nicht unerhebliche Vorbelastung gegeben ist und zudem noch ausreichend unbelastete Erholungsgebiete in den Landkreisen Erding und Freising existieren. Auch Einrichtungen des Verkehrsflughafens München selbst (z. B. Aussichtshügel, Besucherpark) werden von Erholungssuchenden in starkem Maß als Freizeiteinrichtung besucht und genutzt.

Im Übrigen wird dem öffentlichen Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München gegenüber dem Interesse an Naherholung, soweit er überhaupt abwägungserheblich betroffen ist, der Vorrang in der Abwägung eingeräumt.

Dahingehende Einwendungen werden daher zurückgewiesen (vgl. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 24; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Berglern vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000046, S. 25, 119 f.; Schreiben der Bevollmächtigten der Gemeinde Eitting vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000048, S. 20; Schreiben der Gemeinde Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, Anlage 1, insbesondere Grundstücke Fl.Nr. 199, 604 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 533 der Gemarkung Vötting, Fl.Nr. 2533/8 der Gemarkung Freising; Schreiben der Gemeinde Haag a. d. Amper vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000082, S. 22; Schreiben der Gemeinde Hallbergmoos vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000043, S. 6; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 5; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 22).

Die Gemeinden Aschheim, Bockhorn, Eching, die Stadt Erding, die Gemeinden Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haimhausen, Hebertshausen, Hohenpolding, Inning a. Holz, Ismaning, Kirchberg, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenpreising, Marzling, die Stadt Moosburg a. d. Isar, die Gemeinden Moosinning, Neufahrn b. Freising, Neufraunhofen, Oberding, Pliening, Röhrmoos, Steinkirchen und Taufkirchen (Vils) – vom Auslegungsumgriff erfasst – nehmen hierzu keine Stellung.

Einwendungen der Gemeinden außerhalb des Auslegungsumgriffs werden hierzu nicht mitgeteilt; die Gemeinden Attenkirchen, Bruckberg, Buch a. Erlbach, die Stadt Dorfen, die

Gemeinde Erdweg, die Stadt Garching b. München, die Gemeinden Gröbenzell, Karlsfeld, die Märkte Au i. d. Hallertau, Markt Indersdorf, die Landeshauptstadt München, die Gemeinden Oberschleißheim, Odelzhausen, Olching, Petershausen, die Stadt Unterschleißheim, die Gemeinden Walpertskirchen, Weichs, Wolfersdorf, Wörth und Zolling äußern sich insoweit nicht.

3.14.4.9 Sonstige Belange

Einige Einwendungen der Gemeinden zielen auf eine Verpflichtung des Luftamtes, im Planfeststellungsbeschluss Vorgaben für die Festlegung von Flugverfahren anzuordnen, um die Lärmbelastung der jeweiligen Gemeinde bereits vorweg möglichst günstig zu gestalten. Die auf Flugverfahren nach § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO abzielenden Einwendungen und Anträge sind jedoch zurückzuweisen, da dem Luftamt die Zuständigkeit für den Erlass derartiger Anordnungen fehlt (vgl. z. B. Schreiben der Gemeinde Allershausen vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000077, S. 26; Schreiben der Gemeinde Bockhorn vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000069, S. 23; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 1000501, S. 38; Schreiben der Gemeinde Karlsfeld vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000511, S. 2; Schreiben der Gemeinde Langenbach vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000041, S. 14 f.). Die Flugverfahren nach § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) in dem hierfür vorgeschriebenen Verfahren festgelegt. Die Stadt Garching b. München verlangt aus Sicherheitsgründen ein Überflugverbot für das Hochschul- und Forschungsgelände sowie aus Lärmschutzgründen ein Überflugverbot einiger ihrer Wohngebiete (vgl. Schreiben der Stadt Garching b. München vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000510, S. 1, 3). Aufgrund der fehlenden Zuständigkeit für die Festlegung der Flugverfahren hat das Luftamt hierauf keinen Einfluss. Soweit hinsichtlich des Forschungsreaktors FRM II in Garching eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 Alt. 1. und Abs. 6 und § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG) vorgetragen wird, wird auf die Ausführungen unter C.III.3.3 Bezug genommen. Eine Sondersituation war jedenfalls im Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben nicht erkennbar.

Die häufig grundsätzlich geforderte Einhaltung der Flugverfahren durch Luftfahrzeuge ist eine Frage des Vollzugs und kann der Planfeststellung nicht entgegengehalten werden.

Teilweise wird von den kommunalen Gebietskörperschaften der Ausschluss des Nachtflugbetriebs gefordert (vgl. Schreiben der Gemeinde Bruckberg vom 07.12.2007, erfasst als Nr. 000505, S. 2; Schreiben der Gemeinde Gröbenzell vom 17.01.2008, erfasst als Nr. 000520, Anlage, S. 1; Schreiben der Gemeinde Karlsfeld vom 17.12.2007, erfasst als

Nr. 000511, S. 3; Schreiben der Gemeinde Hebertshausen vom 29.04.2010, erfasst als Nr. 100011, S. 1; Schreiben des Landkreises Dachau vom 14.12.2007, erfasst als Nr. 000068, S. 4). Der Antrag der FMG enthält jedoch weder eine Änderung der mit Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 bestandskräftig geänderten Nachtflugregelung, noch wirft die Planfeststellung des Vorhabens in relevanter Weise neue Sachverhalte im Zusammenhang mit dem Nachtflugverkehr auf, die – unbeschadet der Beachtlichkeit der Schwellenwerte gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1(b) FluglärmG – eine Neubewertung von Abwägungs- und Zumutbarkeitsschwellen nach sich zögen. Wie eingehend unter C.III.3.6 dargestellt, bewegen sich die Lärmauswirkungen des Nachtflugs zudem innerhalb der abschließend abgewogenen Nachtflugregelung aus 2001.

Ferner wird zum Teil geltend gemacht, dass das planfestgestellte Vorhaben gegen anderweitige Zielbestimmungen im LEP Bayern, z. B. A I 8, verstoße (vgl. beispielsweise Schreiben der Gemeinde Langenpreising vom 13.12.2007, erfasst als Nr. 000031, S. 21; Schreiben des Marktes Wartenberg vom 17.12.2007, erfasst als Nr. 000032, S. 24). Ziele der Raumordnung sind vom Luftamt auch im vorliegenden Verfahren zwingend nach § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG zu beachten. Die Zielbindung erschöpft sich dabei zunächst in der Pflicht des Luftamtes, die Zielbestimmungen als solche hinzunehmen. Unbenommen der Bewertung des rechtlichen Gehalts der einzelnen Bestimmungen des LEP als Ziel oder Grundsatz, können gegenläufige raumordnerische Belange im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG gewichtet und eine Entscheidung zugunsten des höher gewichteten getroffen werden. So können Zielbestimmungen in der Planfeststellung aus spezifisch fachplanerischen Erwägungen „überwunden“ werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, juris RdNr. 78 f.). Das hier verfolgte Ziel, den Verkehrsflughafen München bedarfsgerecht und leistungsfähig, insbesondere im Hinblick auf die Sicherung und Stärkung der Drehkreuzfunktion, zu ertüchtigen, überwiegt in der planerischen Abwägung andere Vorgaben im LEP. Überdies stehen hier lediglich örtlich begrenzte Konflikte mit anderen Bestimmungen im LEP im Raum. Die Erweiterung des Verkehrsflughafens München bezieht sich auf einen konkreten Standort, der Schutz anderweitiger Interessen hingegen auf den gesamten Geltungsbereich des LEP; dort ist eine Verwirklichung der jeweiligen Bestimmung regelmäßig weiterhin möglich.

Es ist auch kein Eingriff in die Fischerei bzw. Fischereirechte der Großen Kreisstadt Freising ersichtlich. Die Große Kreisstadt Freising hat eingewandt, durch die Wasserverschmutzung mit Auswirkungen auf Flora und Fauna evtl. in der Fischerei beeinträchtigt zu werden (vgl. Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 146, Anlage 1, Grundstücke Fl.Nr. 49, 105/5,

140, 144/3, 604, 699, 700, 701 der Gemarkung Attaching, Fl.Nr. 1764 der Gemarkung Freising und Fl.Nr. 466, 488 der Gemarkung Pulling). Eine nachteilige Beeinflussung der Fischerei durch eine Wasserverschmutzung infolge des Ausbaus des Verkehrsflughafens München ist nicht feststellbar (siehe C.III.3.7). Insbesondere beruht der (mögliche) Einwand einer Beeinträchtigung der Fischerei(rechte) durch fluglärmbedingte Auswirkungen – die oben bezeichneten Grundstücke wurden von der Großen Kreisstadt Freising im Zusammenhang mit Lärmbetroffenheiten aufgeführt – in tatsächlicher Hinsicht auf Mutmaßungen. Darüber hinaus wäre nicht jeder Eingriff in das Fischereirecht – sofern die Kommune bei den betreffenden Grundstücken die Fischereirechte inne hätte (Art. 1 Abs. 1, Art. 3, 8 Abs. 1 BayFiG) – vom Schutzumfang des § 903 Satz 1 BGB erfasst; vielmehr muss es sich um wesentliche Beeinträchtigungen handeln. Das Fischereirecht erstreckt sich regelmäßig auf das, was der jeweilige Zustand des Gewässers an fischereilicher Nutzung ermöglicht, da das Fischereirecht vorwiegend ein Aneignungsrecht an herrenlosen beweglichen Sachen beinhaltet (§§ 958 Abs. 2, 90a Satz 3 BGB). Ein rechtserheblicher Eingriff, der aufgrund seiner Auswirkungen, Tragweite oder Beschaffenheit das Fischereirecht ganz oder zu einem nicht unbeträchtlichen Teil aufhebt oder entwertet, also das Fischereirecht in seiner Substanz betrifft, ist vorliegend jedoch nicht ersichtlich (vgl. BayVGH, Urteil vom 17.03.1998, Az. 8 A 97.400031, juris RdNr. 21; siehe auch C.III.3.10, C.III.3.20).

Da ein schlüssiges und nachvollziehbares Baulogistikkonzept besteht, werden auch dahingehende Einwendungen, welche Schäden durch die Anlieferung von Rohstoffen auf kommunalen Straßen befürchten, zurückgewiesen. Die FMG hat ggf. beschädigte Straßen wiederherzustellen (vgl. Nebenbestimmung zu den kommunalen Straßen A.VIII.13.3.1 und ausführlich C.III.3.12; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 18.12.2007, erfasst als Nr. 000050, S. 40; Schreiben der Bevollmächtigten der Großen Kreisstadt Freising vom 25.05.2010, erfasst als Nr. 100050, S. 38).

Soweit sich die Gemeinden über die eigenen Betroffenheiten hinaus auf eine Beeinträchtigung anderweitiger öffentlicher Belange berufen – was insbesondere bei den Äußerungen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung der Fall war –, wird auf die jeweiligen Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Dies betrifft vor allem Einwände hinsichtlich des Verfahrens, der Umweltverträglichkeitsprüfung, der Planrechtfertigung, der abwägungserheblichen Belange der Alternativenprüfung, der Eignung, Dimensionierung und Funktionalität, der Luftverkehrssicherheit und öffentlichen Sicherheit, der Beeinträchtigung öffentlicher Interessen, der Regionalökonomie, des Klimaschutzes und sonstiger Immissionen, des Waldes, des Natur- und Artenschutzes, der Wasserwirtschaft,

des Bodenschutzes und der Altlasten, der Baulogistik und der Bauphase, der Raumordnung und Landesplanung, des Denkmalschutzes, der Hochbauten und der sonstigen baulichen Anlagen und der inneren verkehrlichen Erschließung, des Straßenbaus und -rechts, der Leitungen und der sonstigen Ver- und Entsorgung, der sonstigen Belange sowie des privaten Grundeigentums, der Land- und Forstwirtschaft und der sonstigen Gewerbebetriebe.

Die Gemeinden können sich nicht auf die den allgemeinen öffentlichen Interessen dienenden Belange berufen, welche grundsätzlich nicht zu ihrem gemeindlichen Aufgabenkreis gehören. Ein Vollüberprüfungsanspruch von enteignungsrechtlich vorwirkend Betroffenen kann nach Auffassung des Luftamtes aus dem einfachen Recht (§ 903 Satz 1 BGB) nicht hergeleitet werden.

3.14.5 Gesamtabwägung der kommunalen Belange

Abschließend kommt das Luftamt im Rahmen seiner planerischen Abwägung zum Ergebnis, dass auch im Einzelfall vorliegende Beeinträchtigungen oder durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöste Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV durch höherrangige öffentliche Interessen an der Erweiterung des Verkehrsflughafens München gerechtfertigt sind. Das nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV garantierte Recht auf kommunale Selbstverwaltung besteht nämlich – wie bereits festgestellt – nicht uneingeschränkt, sondern kann zugunsten der öffentlichen Interessen, die mit der Realisierung des Vorhabens verfolgt werden, überwunden werden. Das Luftamt verkennt dabei nicht, dass Städte, Märkte und Gemeinden sowie andere kommunale Gebietskörperschaften aufgrund der Auswirkungen des Ausbauvorhabens in der Zukunft teilweise stärkeren Einschränkungen unterliegen werden. Unter diesem Blickwinkel ist aber andererseits in der Abwägung auch nicht der Umstand zu übersehen, dass die Gebiete der meisten Kommunen von der Nachbarschaft zu dem seit 1992 bestehenden Flughafen geprägt sind und daraus eine Vorbelastung resultiert. Je stärker eine Gemeinde dieser speziellen Situationsgebundenheit unterliegt, desto eher sind ihr auch Eingriffe, die an dieses Merkmal anknüpfen, zumutbar. Eine solche Situationsgebundenheit liegt im Umfeld des internationalen Verkehrsflughafens München vor und ist dementsprechend in die planerische Abwägungsentscheidung des Luftamtes eingeflossen. Im Übrigen führt das planfestgestellte Vorhaben zwar zu mittelbaren Auswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens, greift aber überwiegend nicht in rechtlich erheblicher Weise in Rechte der Kommunen ein. So bleibt die Möglichkeit zukünftiger gemeindeeigener Planungen und kommunaler Weiterentwicklung erhalten.

Vorgetragene besonders schutzbedürftige bzw. sonstige kommunale Einrichtungen werden – soweit nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss ein Übernahmeanspruch verfügt wird – nicht wesentlich in ihrer Funktionsfähigkeit betroffen. Wie bereits die Alternativenprüfung zeigte, werden die städtebaulichen Planungsmöglichkeiten und die sonstigen gesetzlichen Einschränkungen aus dem FluglärmG und der Regionalplanung bei der planfestgestellten Alternative 5b am wenigsten beeinträchtigt.

Daher müssen nach umfassender Abwägung die Interessen der Kommunen, von den Auswirkungen des Ausbauvorhabens verschont zu bleiben, hinter den für das planfestgestellte Vorhaben sprechenden öffentlichen Belangen zurücktreten. Die Bedeutung der kommunalen Belange ist von nicht so hohem Gewicht wie das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München.

3.15 Denkmalschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege vereinbar (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG i. V. m. Art. 1, 3 DSchG).

Durch das Vorhaben werden keine Bodendenkmäler (Art. 1 Abs. 1 und 4 i. V. m. Art. 3 sowie Art. 7 bis 9 DSchG) beeinträchtigt.

Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege erhebt in seiner Stellungnahme vom 28.11.2007 von Seiten der Bodendenkmalpflege keinen Einwand gegen das Vorhaben, sondern weist ausschließlich auf die Verpflichtungen hin, die sich beim Auffinden von Bodendenkmälern aus Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG ergeben. Vorab hatten in Abstimmung mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege im November 2006 und Mai 2007 durchgeführte Grabungen ergeben, dass weder für das vermutete Bodendenkmal „Weg unbekannter Zeitstellung, ca. 2.800 bis 4.800 m nördlich von Schwaig, Gemeinde Oberding, Fundstellen-Nr. 7637-0347“ noch für sonstige archäologische Befunde im Bereich der vom Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen Anzeichen bestehen (vgl. UVS Nr. 15.4.1.2 in Ordner 22 der Antragsunterlagen mit Verweis auf das Ergebnis der archäologischen Voruntersuchung auf dem geplanten Vorhabengelände, Archbau 2007). Die Tatbestandsvoraussetzungen, die die Erlaubnispflichtigkeit für Erdarbeiten nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG (alternativ) begründen würden, liegen folglich sämtlich nicht vor.

Um verlässlich sicherzustellen, dass etwaige zufällige Bodenfunde während der Bauphase fachgerecht behandelt werden, wird die FMG, der vorgenannten Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Denkmalpflege folgend, verpflichtet, das Auffinden von Bodendenkmälern unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen sowie die aufgefundenen Gegenstände und den Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige bei den genannten Behörden unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde oder das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege die Gegenstände vorher ausdrücklich freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten ausdrücklich gestattet. Das Luftamt hat eine entsprechende Nebenbestimmung in Gestalt einer Auflage verfügt. Schließlich wird die FMG durch weitere Auflage verpflichtet, die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung etwaiger Bodenfunde sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung ggf. vorhandener Bodendenkmäler zu dulden. Endlich wird die FMG durch entsprechende Auflage verpflichtet, aufgefundene bewegliche Bodendenkmäler dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege befristet und kostenfrei zur wissenschaftlichen Auswertung und Dokumentation zu überlassen sowie diese an der jeweiligen Fundstelle

auf ihre Kosten gegen die Gefahr des Abhandenkommens und Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen.

Nach Prüfung durch das Luftamt bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass durch Anlage und Betrieb des antragsgegenständlichen Vorhabens Baudenkmäler i. S. d. Art. 1 Abs. 1 bis 3 i. V. m. Art. 3 sowie Art. 4 bis 6 DSchG beeinträchtigt werden.

Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege hat keine Veranlassung gesehen, gesondert und über das Vorstehende hinaus auch zu Baudenkmälern Stellung zu nehmen. Auch ist eine Beeinträchtigung der Bausubstanz von Baudenkmälern im Übrigen nicht zu befürchten. Eine Betroffenheit der Baudenkmäler Kath. Filialkirche Hl. Bruder Konrad und Kapelle in Eittingermoos und des Baudenkmals Kath. Filialkirche St. Erhard in Attaching i. S. d. Art. 6 Abs. 1 Satz 2 DSchG durch Erschütterungen sowohl während der Bauphase als auch während des Betriebs der Anlage ist nicht zu gewärtigen.

Aus den überzeugenden Ausführungen in Nr. 15.4.1.1 der UVS (Ordner 22 der Antragsunterlagen) sowie aus der Stellungnahme der Planungsgesellschaft OBERMAYER Planen + Beraten GmbH vom 15.03.2010 ergibt sich, dass die Entfernung der Baustellen mit erschütterungserzeugender Bauweise zu den genannten Baudenkmälern mindestens 500 m beträgt und somit in allen Fällen als ausreichend bemessen zu bewerten ist, um Auswirkungen durch Erschütterungen auszuschließen. Mit Überschreitungen der Beurteilungskriterien der insoweit maßgeblichen Erschütterungs-Leitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) i. V. m. DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 3 zur Beurteilung von Einwirkungen auf Gebäude (Gebäudeschäden) ist daher nicht zu rechnen. Aus dem Baulogistikkonzept der FMG ergibt sich im Übrigen insbesondere (vgl. Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen, Konzept vom 31.07.2007, S. 21 ff.), dass zur Vermeidung unnötiger Immissionen die Anlieferungen von Baustoffen während der Arbeiten zur Realisierung des planfestgestellten Vorhabens soweit wie möglich über die Bundesautobahn A 92 und die Staatsstraße St 2580 (sog. Flughafentangente Ost/FTO) erfolgen sollen und mithin eine Erschließung ganz überwiegend von Osten her geplant ist. Eine (zusätzliche) Beeinträchtigung der im Norden und Westen des Vorhabens belegenen Denkmäler durch Ziel- und Quellverkehr mit LKW – und somit auch durch von diesem ggf. ausgehende Erschütterungen – ist sonach nicht zu befürchten. Entsprechende Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Aus den überzeugenden Ausführungen in der Stellungnahme der Planungsgesellschaft OBERMAYER Planen + Beraten GmbH vom 15.03.2010 ergibt sich des Weiteren, dass Gefährdungen der Bausubstanz von Gebäuden durch Erschütterungen, die von startenden und landenden Luftfahrzeugen sowie von deren Schalldruck ausgelöst werden

können, beim Betrieb des Verkehrsflughafens München im Ausbaustand ausgeschlossen sind (vgl. C.III.3.7.4).

Ebenfalls nicht zu befürchten ist eine (negative) Auswirkung des Vorhabens auf das Erscheinungsbild der vorgenannten Denkmäler i. S. d. Art. 6 Abs. 1 Satz 2 DSchG. Für die Annahme einer solchen Auswirkung reicht nicht schon jeder Eingriff in die (nähere) Umgebungsbebauung oder die umgebende Natur und Landschaft aus. Vielmehr muss anzunehmen sein, dass die von der Veränderung ausgehende Wirkung für das betroffene Denkmal jedenfalls spürbar ist. Dies ist vorliegend indes nicht der Fall. Die betroffenen Baudenkmäler in Eittingermoos wie auch das Denkmal in Attaching treten nicht in dominanter, ihren Eigenwert besonders unterstreichender Weise im Landschaftsbild hervor, sondern sind in die bestehende Bebauung und somit in die vorherrschenden Ortsbilder im nördlichen Erdinger Moos integriert. Besondere Blickbeziehungen nach Süden und Südosten, auf die eine spürbare negative Wirkung des Vorhabens zu konstatieren wäre, sind nicht ersichtlich und werden auch in Einwendungen nicht vorgebracht.

Es ist gerade mit Blick auf den die Landschaft bereits nicht unerheblich prägenden Bestand des Verkehrsflughafens München im Erdinger Moos nicht davon auszugehen, dass sich das antragsgegenständliche Ausbauvorhaben zusätzlich i. S. d. Art. 6 Abs. 1 Satz 2 DSchG störend oder banalisierend auf die in einer Entfernung von mindestens 500 m zur Grenze des neuen Flughafengeländes befindlichen o. g. Baudenkmäler optisch auswirkt und dadurch das überlieferte Erscheinungsbild und die künstlerische Wirkung beeinträchtigen würde. Vor diesem Hintergrund ist erst Recht nicht davon auszugehen, dass sich solche Auswirkungen auf weitere, in deutlich größerer Distanz zum Vorhaben belegene Baudenkmäler (und Ensemble; vgl. Art. 1 Abs. 1 bis 3 DSchG), insbesondere im Gebiet der Großen Kreisstadt Freising, ergeben. Soweit das Vorhaben zusätzliche Flächen in Anspruch nimmt und sich dabei vor allem nach Norden hin ausdehnt, gehen davon voraussichtlich auch keine spürbaren Auswirkungen aus, die über die Qualität des bereits durch den Bestand des Verkehrsflughafens München bedingten Eingriffs in die Kulturlandschaft, vor allem geprägt durch den Freisinger Domberg mit vorgelagertem Erdinger Moos, hinaus gehen. Zum einen werden nämlich, wie auch bisher schon, intensive und umfangreiche Ein- und Begrünungsmaßnahmen eine möglichst hochwertige Einbindung des Vorhabens in die Landschaft und ggf. auch eine Abschirmwirkung gewährleisten. Zum anderen ist sowohl das Erdinger Moos als auch der Blick auf dieses vom Freisinger Domberg aus schon durch den Bestand des Verkehrsflughafens München nicht unerheblich vorgeprägt. Es ist nach Auffassung des Luftamtes mithin nichts dafür ersichtlich, dass vorliegend die im Umland des Flughafens vorhandenen kulturhistorischen Ressourcen, die anerkanntermaßen unverzichtbarer Bestandteil der

Lebensqualität sind und ein notwendiges Korrektiv zur Dynamik der zivilisatorischen Prozesse darstellen, durch das Vorhaben mehr als nur unerheblich in ihrer Wirkkraft auf die sie umgebende Kulturlandschaft beeinträchtigt werden.

Auch ist die in Einwendungen geltend gemachte Beeinträchtigung von Baudenkmälern durch betriebs- oder baubedingte Immissionen (Lärm, Licht, Geruch und Wirbelschleppen) nicht zu befürchten. Soweit auf Grund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm Schallschutzmaßnahmen und Maßnahmen zum Schutz vor Gefahren, die von Wirbelschleppen ausgehen können, an Baudenkmälern erforderlich werden, dürfen diese nur mit der nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 DSchG ggf. erforderlichen Erlaubnis der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Art. 11 DSchG) durchgeführt werden. Ggf. entstehende (erhöhte) Kosten für solche Maßnahmen, die sich aus der Denkmaleigenschaft ergeben, hat die FMG zu tragen. Eine entsprechende Nebenbestimmung in Gestalt einer Auflage hat das Luftamt verfügt. Auch ist schließlich nichts dafür ersichtlich, dass Baudenkmäler einer besonderen Exposition durch Licht- und/oder Geruchsimmissionen, die vom planfestgestellten Vorhaben ausgehen, ausgesetzt sind.

Endlich sind relevante bau-, anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen der Gewässerneuordnung auf Baudenkmäler nicht ersichtlich.

Nachdem das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben folglich allen fachlichen und rechtlichen Vorgaben der Denkmalpflege, wie sie einfach-gesetzlich im DSchG näher konkretisiert zum Ausdruck kommen, genügt, wird damit ebenfalls dem objektiv-verfassungsrechtlichen Auftrag gem. Art. 3 Abs. 2, 141 Abs. 2 BV entsprochen.

3.16 Naherholung

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die landschaftsgebundene Erholung im Umfeld des Flughafens München beeinträchtigt. Dabei tritt insbesondere durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von Flächen ein Verlust von potentiellen Erholungsräumen ein. Ferner führt die Zunahme der Lärmbelastungen dazu, dass die landschaftsgebundene Erholung je nach Lagebeziehung zum Flughafen nicht mehr in allen bisher dafür zur Verfügung stehenden Räumen uneingeschränkt wahr genommen werden kann.

Im Ergebnis setzt sich jedoch das öffentliche Interesse am Ausbau gegen die zu erwartenden Einschränkungen im Bereich der wohnortnahen Erholung durch.

3.16.1 Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 und Regionalplan München (Region 14)

Die raumordnerischen Festlegungen für den Erholungsraum ergeben sich zunächst aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006. Für die einzelnen Regionen – hier die Planungsregion München (Region 14) – werden darüber hinaus Ziele und Grundsätze der Raumordnung in den Regionalplänen aufgestellt und fortgeschrieben (vgl. dazu bereits C.III.3.13).

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 bestimmt als Ziel der Raumordnung, dass Freiflächen für die wohnortnahe Erholung beim Infrastrukturausbau erhalten und ihre Zerschneidung vermieden werden sollen (vgl. A I 4.3.2). Darüber hinaus ist bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen anzustreben, dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung zu tragen (Grundsatz B III 1.1).

Der Regionalplan für die Region 14 bestimmt als allgemeinen Grundsatz zu Freizeit und Erholung, dass das vorhandene Freizeit- und Erholungsangebot sowie die attraktive Erholungslandschaft der Region München nachhaltig gesichert und weiterentwickelt werden sollen (vgl. B III 1.1). Der Erholungsvorsorge sollen dabei regionale Grünzüge dienen, die durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden sollen (Ziel B II 4.2.2). In Räumen mit ökologisch-landschaftsgestalterisch wertvollen Strukturelementen sind darüber hinaus landschaftliche Vorbehaltsgebiete auszuweisen, um u. a. die Erholungseignung der Landschaft zu erhalten (B I 1.2.1.1 und 1.2.1.2).

Durch das planfestgestellte Ausbauvorhaben werden die gesamtplanerisch geschützten Bereiche des Regionalen Grüngürtels „Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München Nordost“ sowie des landschaftlichen Vorbehaltsgebiets

„Landschaftsraum Erdinger Moos und Viehlaßmoos“ unmittelbar berührt. Ausgewiesene Erholungsflächen sind durch die Flächeninanspruchnahme des Vorhabens allerdings nicht betroffen.

3.16.2 Untersuchungsraum und Bestandsbeschreibung des gegenwärtigen Erholungswertes

Den Kern der Betrachtung bildet der räumliche Umgriff der UVS. Zwar wird im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ein Schutzgut „Erholung“ nicht gesondert erwähnt, dennoch ist die Erholungsfunktion sowohl mittel- als auch unmittelbar an die gemäß § 2 Abs. 1 UVPG zu untersuchenden Schutzgüter Landschaft und Mensch gekoppelt. Es ist daher nach Überzeugung des Luftamtes sinnvoll und vertretbar, innerhalb dieses Flächenumgriffs eine umfassende Betrachtung hinsichtlich der Erholungsfunktion anzustellen.

Innerhalb des Untersuchungsumgriffs der UVS wurden durch die Vorhabensträgerin 15 Landschaftsbildeinheiten (LBE) gebildet. Diese Raumeinheiten definieren sich jeweils über weitgehend homogene natürliche Bedingungen oder entsprechend einheitliche anthropogene Überformung (vgl. Karte UVS 14-2 in Teilbericht UVS 14; Anlage 1.2). Innerhalb der 15 LBE bildet einen Kernbereich der Untersuchung die LBE 4 als die von Flächenverlust am massivsten betroffene Einheit. Im Bereich der Einflugschneisen bilden einen erweiterten Kern der Betrachtungen die LBE 1, 2, 8, 9 und 14.

Um den bestehenden Erholungswert einer Landschaftsbildeinheit zu ermitteln, wurde in einem ersten Schritt zunächst eine Bestandsaufnahme hinsichtlich der grundsätzlichen Erholungseignung und der tatsächlichen Erholungsnutzung durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Erholungskategorien (z. B. siedlungsnahe Erholung, Wochenenderholung) und erholungsrelevante Infrastrukturen (z. B. Radwanderwege, Attraktionspunkte, Sport- und Grünanlagen) berücksichtigt. In einem zweiten Schritt wurde die Erholungsqualität der jeweiligen LBE anhand einer fünfstufigen Skala unter Berücksichtigung der Kriterien Naturgenuss, Zugangsmöglichkeit zur freien Natur und Landschaftsbildqualität bewertet, wobei die Wertstufe 1 für eine sehr hohe Vorbelastung des Erholungsraumes, die Wertstufe 5 für eine allenfalls geringe Vorbelastung steht. Die Projektion dieser Erholungsqualität auf die Erholungseignung einer LBE ergibt sodann den gegenwärtigen Erholungswert einer LBE.

Von den 15 definierten LBE im Flächenumgriff der UVS werden hinsichtlich ihres bestehenden Erholungswertes im Ergebnis 6 als hoch, 3 als mittel und 5 als gering bewertet. Der Erholungswert der LBE 15 (Flughafen) wird nicht bewertet. Einen sehr hohen Erholungswert weist keine der LBE auf.

Diese Bestandsbeschreibung des gegenwärtigen Erholungswertes im Flächenumgriff der UVS ist plausibel. Die Vorbelastungen im untersuchten Bereich sind nicht unerheblich, so dass schon heute die Geeignetheit bestimmter Orte für Erholungssuchende zumindest zweifelhaft ist, da der bestehende Flughafen und die Lärmbelastung aus dem Flugbetrieb die Erholungseignung wesentlich bestimmen. Gegenwärtig ist das Untersuchungsgebiet der UVS stark anthropogen-technisch geprägt. Die Landschaft ist gekennzeichnet durch intensive Landwirtschaft, nur wenige Rest-Moorgebiete sind erhalten.

Als wichtiges landschaftsgebundenes Naherholungsgebiet sind die Auwälder der Isar im Norden und Westen des Flughafens mit ihrer prägenden Grünkulisse zu bezeichnen.

Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin außerhalb des Flächenumgriffs der UVS befindliche Erholungsräume bzw. -punkte in die Betrachtung eingestellt, bei denen Auswirkungen auf die Erholungseignung aufgrund zusätzlicher Lärmimmissionen möglich erscheinen. Bei den Auswirkungen von Fluglärm speziell auf Erholungsräume und deren Erholungseignung stellt die FMG grob orientierend auf die von Griefahn u. a. im Jahre 2002 ermittelten und nachfolgend dargestellten Schallpegel ab [Griefahn/ Jansen/Scheuch/Spreng, Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen / Flugplätzen, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2002 S. 171 ff.]:

Kritischer Toleranzwert: $L_{eq, 16h}$ = 64 dB(A) außen

Präventiver Richtwert: $L_{eq, 16h}$ = 57 dB(A) außen

Schwellenwert: $L_{eq, 16h}$ = 50 dB(A) außen.

Diese Werte werden von der Planfeststellungsbehörde als geeignet angesehen, lärmbedingte Beeinträchtigungen des Erholungswertes von Räumen und damit die Auswirkungen auf die Erholungseignung für die Menschen abzubilden. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm keine Regelungen hinsichtlich lärmbedingter Einschränkungen der Naherholung enthält, wobei insbesondere die Regelungen des § 9 FluglärmG, die u. a. die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs festlegen, nicht einschlägig sind.

Die Vorhabensträgerin berücksichtigt jedoch bei ihren Betrachtungen, dass bereits ab einem Dauerschallpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ = 55 dB(A) Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch im Allgemeinen bewertungsrelevant werden und überträgt diesen Wert auf die Betrachtung der Erholungseignung von Räumen außerhalb des Untersuchungsumgriffs der UVS. Diese Vorgehensweise ist nicht zu beanstanden, insbesondere da der für die

Bewertung einzig maßgebliche präventive Richtwert hinsichtlich Rekreation bei den angestellten Betrachtungen somit sogar unterschritten wird.

Kritikpunkte an dieser höchst vorsorglichen Vorgehensweise der FMG sind dem Luftamt weder angetragen worden noch ersichtlich.

Gemessen an der bisherigen Lärmbelastung sind bereits heute Erholungsräume sowohl innerhalb als auch außerhalb des Untersuchungsumgriffs der UVS mit Dauerschallpegeln von $L_{Aeq\ Tag}$ >= 55 dB(A) vorbelastet und insofern nur bedingt erholungsgeeignet. Das Naherholungsgebiet „Pullinger Weiher“, der Badeweiher bei Eitting, der Thenner See bei Wartenberg sowie das Wasserschloss in Erching sind ebenso durch die bestehende Lagebeziehung zum Flughafen mit Lärm vorbelastet wie verschiedene Sportplätze (z. B. Pulling und Eitting) sowie diverse Rad-, Reit- und Wanderwege (vgl. UVS 6.2 Tabelle 6.2-3; Anlage1.1).

3.16.3 Künftige Entwicklung der Naherholungsräume

Der Erholungswert der Landschaft und bestehender Erholungseinrichtungen wird künftig durch anlagenbedingte und betriebsbedingte Auswirkungen weiter beeinträchtigt. Insbesondere der unmittelbare Flächenverbrauch durch das planfestgestellte Vorhaben und die zusätzliche Verlärmung von Erholungsräumen beeinflussen den künftigen Erholungswert.

3.16.3.1 Entwicklung innerhalb des Untersuchungsgebiets der UVS

Baubedingte Auswirkungen auf den Erholungswert der Landschaft oder Erholungseinrichtungen sind im Untersuchungsgebiet der UVS nicht zu erwarten, da die bauzeitlichen Wirkungen von Lärm, Licht und Staub nur vorübergehender Natur sind. Während der Bauphase stehen Erholungsräume mit entsprechender Erholungseignung weiterhin in ausreichender Zahl zur Verfügung, Erholungssuchende sind nicht auf den Bereich der unmittelbaren Baustellentätigkeiten angewiesen.

Anlagenbedingte Auswirkungen entstehen durch den unmittelbaren Flächenbedarf für den Bau der 3. Start- und Landebahn nebst dazugehörigen Erweiterungsmaßnahmen. Der hierbei eintretende Flächenverlust in Form von Versiegelung und Einzäunung des Flughafengeländes bzw. der Flughafenbetriebsflächen führen zu einem Totalverlust dieser Flächen für die Erholung. Von einem solchen Totalverlust für die Erholungsfunktion betroffen sind dabei Flächen mittlerer (LBE 4) und geringer Bedeutung (LBE 5 und 6) für den Erholungswert in einem Umfang von rund 280 ha. Die betroffenen Flächen waren

bereits bisher stark durch ihre unmittelbare Nähe zum bestehenden Flughafengelände geprägt und wenig erholungsgeeignet.

Neben einem Totalverlust von Flächen für die Erholung ist die Funktionsbeeinträchtigung von Erholungsräumen eine weitere Folge der planfestgestellten Ausbaumaßnahmen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass derartig beeinträchtigte Erholungsflächen nicht gänzlich ihrer Erholungsfunktion beraubt werden, sondern je nach Art der Funktionsbeeinträchtigung weiterhin als Erholungsraum genutzt werden können.

Von einer solchen Funktionsbeeinträchtigung offener Landschaft für die Erholungsnutzung ist die LBE 4 bei mittlerer Bedeutung des Erholungswertes deutlich betroffen. Flächeninanspruchnahmen (Flughafenwiesen), Einzäunung, Straßenbegleitgrün und – seitenstreifen mindern hier die Erholungseignung auf rund 290 ha Fläche erheblich.

Geringe Funktionsminderungen auf einer Fläche von insgesamt rund 90 ha sind darüber hinaus bei den LBE 5 und 6, die bereits bisher einen lediglich geringen Erholungswert aufweisen, zu erwarten.

Der Erholungswert wird ferner durch lokale bzw. weiträumige Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen gemindert. Bei der Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen handelt es sich dabei um Auswirkungen ohne konkrete Eingriffsfläche. Die Sichtbeziehungen werden durch optische Beeinträchtigungen und Barriereeffekte der Flughafenanlagen selbst bewirkt und schränken die Erholungsqualität in visueller Hinsicht ein.

Zu Funktionsminderungen des Erholungswertes aufgrund veränderter Sichtbeziehungen kommt es dabei in Bereichen der LBE 4, 5, 6, 9, 11 und 13. Diese Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen durch das Bestehen der Flughafenanlagen als solche sind jedoch hinzunehmen, insbesondere da die Erholungsräume auch bei veränderten Sichtbeziehungen weiterhin grundsätzlich der Erholungsnutzung zur Verfügung stehen und die ausschließlich visuelle Beeinträchtigung eine qualitativ nur geringfügige Beeinträchtigung der Erholungseignung darstellt.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Erholung sind insbesondere durch flugbetriebsbedingte Lärmimmissionen sowie optische Wirkungen im Bereich der An- und Abflugkorridore durch Flugbewegungen gegeben. Der Erholungswert der Landschaft wird dabei durch die geringe Überflughöhe von Flugzeugen visuell gestört. Dies ist insbesondere in den LBE 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 13 und 14 der Fall. Die Erholungseignung der Landschaft ist jedoch trotz visueller Beeinträchtigungen vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung

grundsätzlich weiter gegeben. Bereits heute bestimmen an- und abfliegende Flugzeuge im weiteren Umfeld des Flughafens die Sichtbeziehungen.

Eine Beeinträchtigung des Erholungswertes durch Fluglärm ergibt sich in allen LBE zumindest in Teilbereichen, wobei auch hier die bereits vorhandene teilweise erhebliche (Lärm-) Vorbelastung zu berücksichtigen ist. Ein lärmbedingter Totalverlust der Erholungseignung durch das Ausbauvorhaben ist in Teilen in der hochwertigen LBE 13 gegeben. Hier ist künftig ein Lärmpegel von $L_{Aeq\ Tag}$ >= 65 dB(A) zu erwarten, so dass der kritische Toleranzwert für die Erholungseignung eines Raumes überschritten ist. Derart verlärmte Landschaftseinheiten sind selbst für lärmunempfindliche Menschen nicht mehr zur Erholung geeignet. Erheblich wirken sich die zusätzlichen Lärmimmissionen darüber hinaus in Teilbereichen der LBE 1, 4, 12, 13, 7 und 8 aus. Hieraus ergeben sich zumindest Funktionsverluste für den Erholungswert der Landschaft. Insbesondere das in der LBE 4 befindliche Erholungsgebiet „Stoibermühle“ wird in seiner künftigen Erholungseignung durch zusätzliche Lärmimmissionen stark beeinträchtigt. Zumindest im südlichen Bereich des Erholungsgebietes sind künftig Pegelwerte von $L_{Aeq\ Tag}$ >= 55 dB(A) zu erwarten. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass der Autobahnlärm der unmittelbar an das Erholungsgebiet angrenzenden A 92 gegenwärtig bereits prägend ist und das Erholungsgebiet „Stoibermühle“ erheblich durch Lärm vorbelastet ist. Darüber hinaus ist auch zu beachten, dass während der Sommermonate aufgrund der bestehenden intensiven Erholungsnutzung (Badesee) mit zahlreichen Besuchern und der damit einhergehenden erholungsinduzierten Geräuschkulisse das Gebiet der Stoibermühle für Ruhesuchende bereits bisher nur eingeschränkt geeignet ist. Die zusätzliche Verlärmung führt künftig nicht zu einer völligen Entwertung der Erholungseignung der „Stoibermühle“, insbesondere kann der „Stoibermühlsee“ auch in der Zukunft als Badesee genutzt werden.

Ferner sind Auswirkungen mittlerer Güte durch lärmbedingte Funktionsminderungen künftig in den LBE 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 gegeben. Insgesamt ist festzuhalten, dass es zu einer spürbaren zusätzlichen Verlärmung im Gebiet des Untersuchungsumgriffs der UVS kommen wird und dies den Erholungswert der vorhandenen Erholungsräume weiter mindern wird.

Insbesondere Fluglärmimmissionen sind künftig verstärkt auch in den Bereichen öffentlicher Grünflächen bzw. Friedhöfe in Attaching, Schwaig, Hallbergmoos und Hallbergmoos-Birkeneck sowie auf Sport- und Freizeitanlagen in Attaching und in Eittingermoos zu erwarten. Diese führen jedoch in keinem der Fälle zu gravierenden Funktionsverlusten. Insbesondere für das gemeindliche Sport- und Freizeitgelände in Attaching ist selbst für den Fall, dass es durch (Lärm-) Immissionen zu

Beeinträchtigungen bei der Ausübung einzelner Sport- und Freizeitaktivitäten kommt, durch den für das Gelände umfänglich gewährten Übernahmeanspruch eine umfassende Konfliktbewältigung in diesem Planfeststellungsbeschluss angelegt.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes der UVS befinden sich Teile des Regionalen Grüngürtels „Flughafen München / Erdinger Moos / Aschheimer Speichersee / Grüngürtel München-Nordost (11)“. Dieser erfüllt insbesondere im Bereich der westlich und nördlich des Flughafens gelegenen Isarauen die Funktion eines wichtigen Erholungsraumes. Zwar führt das planfestgestellte Vorhaben zu Flächenverlusten, jedoch beträgt die unmittelbare Flächeninanspruchnahme und somit der Verlust an Erholungsraum nur rund 1,4 % der Fläche dieses Regionalen Grüngürtels (vgl. Anlage 1.1, UVS 5, dort Nr. 5.3.2.2), so dass der Regionale Grünzug in seiner Gesamtheit weiterhin der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen zur Verfügung steht. Insbesondere wird der Regionale Grüngürtel durch das planfestgestellte Vorhaben nicht unterbrochen und neben den Zwecken der Erholungsvorsorge auch nicht seiner weiteren Funktionen zur Verbesserung des Bioklimas, der Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches (vgl. hierzu „Klimaschutz allgemein“) und der Gliederung der Siedlungsräume beraubt. Das Ausbauvorhaben beeinträchtigt mithin die Funktionen des Regionalen Grüngürtels nicht und entspricht damit auch der raumplanerisch zu beachtenden Zielvorgabe B II 4.2.2 des Regionalplans München. Es kann folglich auch keine Rede davon sein, dass der Regionale Grünzug künftig „völlig entwertet und seiner Funktion beraubt“ werde, wie verschiedentlich in Einwendungen vorgebracht wurde (vgl. hierzu beispielhaft Einwendung der Gemeinde Oberding, S. 22).

Durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme (15 ha) wird auch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Viehlaßmoos und Eittinger Moos“ berührt. Dieser betroffene Teilbereich ist jedoch bereits bisher aufgrund der dort intensiv betriebenen Landwirtschaft als nicht besonders erholungsrelevant einzustufen, so dass es insofern auch nicht zu Verlusten bei Erholungsräumen kommt und die Erholungseignung der Landschaft nicht verschlechtert wird (vgl. RP 14, B I 1.2.1.2).

Der hingegen als besonders erholungsrelevant einzustufende geschützte Landschaftsbestandteil „Lohwald Schwaigerloh“ verliert durch Flächeninanspruchnahme eine Teilfläche von 0,27 ha. Hier konnte durch die Vorhabensträgerin im Rahmen der ersten Antragsänderung die ursprüngliche Flächeninanspruchnahme von ursprünglich rund 0,52 ha zum Zwecke der naturschutzfachlichen Eingriffsminimierung um nunmehr rund 0,25 ha reduziert werden (vgl. Ordner 1/2 der Antragsunterlagen, Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterung, S. 7). Somit steht der weit überwiegende Teil des

„Lohwaldes Schwaigerloh“, verteilt auf fünf Teilflächen mit insgesamt rund 8,32 ha, Erholungssuchenden weiterhin in vollem Umfang als Erholungsraum zur Verfügung.

Das planfestgestellte Vorhaben unterbricht bestehende Fuß- und Radwege. Diese werden durch die Vorhabensträgerin jedoch funktionsgleich wieder hergestellt, so dass auch weiterhin Fuß- und Radwege als Freizeiteinrichtungen für die Erholungsnutzung zur Verfügung stehen. Der Maßgabe A II 2.3 der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 ist damit Rechnung getragen.

3.16.3.2 Entwicklung außerhalb des Untersuchungsgebietes der UVS

Außerhalb des Untersuchungsgebietes der UVS beeinflussen vorhabensbedingte Lärmbelastungen und vermehrte Überflüge den Erholungswert von Freizeit- und Erholungseinrichtungen.

Die deutlich erhöhte Anzahl an Überflügen wirkt sich stark auf den Erholungswert im Bereich der Erholungsgebiete „Pullinger Weiher“, „Haager Weiher“, „Neufahrner Mühlseen“ und „Badesee Unterbruck“ bei Fahrenzhausen aus. Hier ist mit deutlichen Nutzungseinschränkungen aufgrund vermehrter visueller Beeinträchtigungen durch überfliegende Flugzeuge zu rechnen. Ähnliche Nutzungseinschränkungen durch Überflüge, wenngleich qualitativ abgeschwächt, ergeben sich insbesondere für die Erholungsräume „Thenner See“, „Acheringer Weiher“ und die Badeweiher „Hacklweiher I und II“. Die visuelle Beeinträchtigung für sich genommen stellt jedoch für diese Erholungsgebiete noch keine Einschränkung der Erholungseignung dahingehend dar, dass sie zu einer vollständigen Entwertung dieser Erholungsräume hinsichtlich Rekreation führen. Insbesondere jedoch in Kombination mit Funktionsverlusten durch flugbetriebsbedingte Lärmbelastungen führen diese zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Solche Funktionsverluste durch flugbetriebsbedingte Lärmbelastungen betreffen insbesondere die Erholungsgebiete „Pullinger Weiher“, „Neufahrner Mühlseen“, Badeweiher bei Berglern, „Acheringer Weiher“, „Eittinger Weiher“ und das Wasserschloss in Erching. Diese Bereiche sind künftig Dauerschallpegeln von $L_{Aeq\ Tag}$ >= 60 dB(A) ausgesetzt, so dass der präventive Richtwert hinsichtlich Erholungseignung deutlich überschritten sein wird. Zumindest für Erholungssuchende mit einem gewissen Ruhebedürfnis werden diese Erholungsräume künftig keine Alternative mehr darstellen. Eine Erholungseignung ist aufgrund der hohen Lärmbelastung nur noch bedingt gegeben. Allerdings muss auch hier berücksichtigt werden, dass die Vorbelastungen durch Lärm erheblich und bereits heute den bezeichneten Erholungsgebieten nicht wesensfremd sind.

Zu Nutzungseinschränkungen durch Lärmimmissionen kommt es darüber hinaus an zahlreichen sonstigen Sport- und Freizeiteinrichtungen, Aussichtspunkten, Parkanlagen, öffentlichen Grünflächen, Friedhöfen, Schlössern sowie Rad- Reit- und Wanderwegen (vgl. Teilbericht UVS 6.2, Nr. 6.2.4.1.4; Anlage 1.1).

3.16.3.3 Weitere Naherholungsräume

In zahlreichen Einwendungen wurden Naherholungsräume benannt, die künftig nicht mehr zu Erholungszwecken zur Verfügung stehen würden. Neben Erholungsgebieten, die auch von der Vorhabensträgerin in ihren Untersuchungen berücksichtigt wurden (s. o.), haben Einwender und Träger öffentlicher Belange weitere Naherholungsgebiete angegeben. So wurde vorgetragen, dass beispielsweise am Vöttinger Weiher, dem Freibad Freising, dem Marzlinger Weiher, dem Kranzberger See und dem Echinger Badesee künftig eine Erholung, wenn überhaupt, nur noch stark eingeschränkt möglich sei. Träger öffentlicher Belange führen darüber hinaus Beeinträchtigungen gemeindlicher Freizeiteinrichtungen auf, beispielhaft sei das „Freizeitgelände im 3-Tagwerk-Bereich“ der Gemeinde Eitting genannt.

Den Einwendungen, die von der Vorhabensträgerin nicht untersuchte Erholungsräume und Freizeiteinrichtungen betreffen, folgt das Luftamt jedoch nicht. Für keines der angesprochenen Erholungsgebiete ist eine Beeinträchtigung des Erholungswertes ersichtlich noch plausibel dargelegt worden. In allen Fällen ist weder ein Totalverlust durch Flächeinanspruchnahmen, ein (Erholungs-) Funktionsverlust oder eine lokale bzw. weiträumige Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen zu befürchten. Die Belastung mit Lärm- bzw. Schadstoffimmissionen führt in keinem der benannten Erholungsgebiete zu Minderungen des Erholungswertes, da dort die Erholungseignung insbesondere nicht durch flugbetriebsbedingte Lärmimmissionen eingeschränkt wird.

3.16.4 Fazit

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die Erholungseignung der im Umfeld des Flughafens München befindlichen Erholungsräume weiter eingeschränkt. Je nach Lagebeziehung zum Flughafen kommt es dabei sogar zu Totalverlusten von Erholungsräumen. Den Schwerpunkt der Beeinträchtigungen bildet jedoch die zusätzliche Verlärmung vieler Erholungsgebiete. Dies führt zu den dargestellten teils massiven Minderungen des Erholungswertes.

Eine Minderung des Erholungswertes durch Lärmimmissionen führt jedoch nicht zwangsläufig zu völliger Erholungsuntauglichkeit der Räume. Insbesondere ist zu

berücksichtigen, dass die meisten der beschriebenen Erholungsgebiete bereits heute als fluglärmbelastet anzusehen sind und deren Erholungseignung teilweise schon bisher fraglich war. Erholungssuchende Personen, die sich bereits den bisherigen Lärmimmissionen ausgesetzt haben, werden dies daher möglicherweise auch künftig tun. Ruhesuchenden stehen darüber hinaus auch weiterhin abseits des Flughafens in den Landkreisen Erding und Freising ausreichend Erholungsgebiete zur Verfügung.

Im Übrigen darf nicht übersehen werden, dass Einrichtungen des Flughafens selbst, etwa Aussichtshügel oder der bestehende Besucherpark, eine Freizeiteinrichtung darstellen können, die von Personen (z. B. sog. plane spotter) im Rahmen ihrer für Erholung zur Verfügung stehenden Zeit aufgesucht werden.

Die weitere vorhabensbedingte Beeinträchtigung von Erholungsräumen verstößt dabei auch nicht gegen raumordnerische Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006. Das Landesentwicklungsprogramm bestimmt zwar als Ziel, dass Erholungseinrichtungen von schädlichen und störenden Immissionen freigehalten werden sollen (Ziel B -II 1.2.1). In zahlreichen Einwendungen wird auf diese raumordnerische Zielvorgabe auch hingewiesen. Gleichzeitig ist jedoch als Ziel im Rahmen der Bereitstellung nachhaltiger technischer Infrastruktur der leistungsfähige und bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang bestimmt (vgl. Ziel B V 1.6.1 Satz 2).

Ziele der Raumordnung sind vom Luftamt auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren zwingend zu beachten. Die Beachtenspflicht nach § 4 Abs. 1 ROG erschöpft sich dabei zunächst in der Pflicht der Planfeststellungsbehörde, die Zielaussagen als solche hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, RdNr. 78 – juris –). Unabhängig von der Frage, ob die Vorgabe in B III 1.2.1 auch tatsächlich die Qualität eines (abschließend abgewogenen und somit im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG rechtsverbindlichen) Ziels besitzt, können gegenläufige raumordnerische Belange im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG gewichtet und dabei eine Entscheidung zu Gunsten des höher gewichteten solchen getroffen werden (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, a. a. O., RdNr. 79). Diese Überwindung einer gegenläufigen raumordnerischen Zielvorgabe hat dabei durch spezifisch fachplanerische Erwägungen zu erfolgen. Das konkret-vorhabensbezogene Ziel, nämlich die Ertüchtigung des Verkehrsflughafens München zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage, insbesondere mit Blick auf die Sicherung und Stärkung seiner Drehkreuz- und Knotenpunktsfunktion (System „Hub-and-Spokes“), vermag dabei im Rahmen der hier anzustellenden Abwägungsentscheidung die gegenläufige Vorgabe der

Freihaltung von Erholungseinrichtungen von schädlichen und störenden (Lärm-)Immissionen zu überwinden. Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere, dass es sich ausschließlich um eine „lokale“ Kollision der beiden Zielvorgaben handelt. Der bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsflughafens München ist nur konkret-standortbezogen im den landesplanerisch hierfür festgelegten Vorranggebiet (vgl. B V 1.6.3 Satz 1 i. V. m. Anhang 7) vorgesehen, der Schutz der Erholungseinrichtungen vor schädlichen und störenden Immissionen hingegen bezieht sich auf alle Erholungseinrichtungen, die landesweit hierfür zur Verfügung stehen. Wenn es also durch das planfestgestellte Vorhaben zu Beeinträchtigungen durch Immissionen im Umfeld des Verkehrsflughafens München kommt, kann zumindest nicht davon gesprochen werden, der landesplanerisch vorgesehene Schutz von Erholungseinrichtungen sei in seiner gesamten räumlichen, also bayernweiten, Dimension überwunden und damit hinfällig. Mithin vermag sich im Rahmen der hier anzustellenden fachplanerischen Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG die konkrete landesplanerische Standortaussage zugunsten des Ausbaus des Verkehrsflughafens München, die – wie oben bereits ausgeführt – gerade auch von einer entsprechenden Planrechtfertigung getragen wird, gegen das gegenläufige Ziel des Schutzes von Erholungseinrichtungen durchzusetzen.

3.17 Äußere verkehrliche Erschließung, Straßenbau und Straßenrecht

3.17.1 Äußere verkehrliche Erschließung (landseitiger Verkehr)

Die infolge des Änderungsvorhabens prognostizierten Zunahmen des landseitigen Verkehrs stehen der Planfeststellung nicht entgegen.

Der weitere Ausbau des Verkehrsflughafens München führt zwar zu (flughafenbedingtem) Mehrverkehr, insbesondere zusätzlichem Kfz-Verkehr auf den Hauptzubringerstraßen; indes macht dieser flughafenbezogene Verkehr auf vielen Straßen in der Umgebung des Flughafens nur einen (kleineren) Anteil des Gesamtverkehrs aus. Der Verkehrsflughafen München ist grundsätzlich gut an die öffentliche Straßenverkehrsinfrastruktur angebunden; zugleich ist die kontinuierliche Verbesserung der Anbindung eine verkehrspolitische Aufgabe, zu welcher sich insbesondere die Bayerische Staatsregierung auch mit vorrangiger Priorität bekennt. Selbst wenn einzelne Infrastrukturprojekte – entgegen der getroffenen und aus aktueller Sicht gerechtfertigten Annahmen – aus planungsrechtlichen oder sonstigen Gründen zum Zeitpunkt des Prognosehorizonts nicht oder nicht in solchem Umfang fertig gestellt sein sollten, wie dies zu unterstellen war, wäre damit die zuverlässige Erreichbarkeit des Flughafens nicht gefährdet. Insbesondere würde dies auch flughafen(ausbau)bedingt nicht zu dem von vielen Kommunen befürchteten „Verkehrsinfarkt“ auf bestimmten Straßen führen. Eventuelle Erschwernisse sowie generell die Zunahme des Straßenverkehrs infolge des Ausbaus des Flughafens – wie auch bezogen auf die allgemeine Verkehrszunahme – müssen Kommunen und Verkehrsteilnehmer angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens und der temporären Dauer von Engpässen hinnehmen.

Die Situation verbessert sich zusätzlich unter Berücksichtigung des aktualisierten Planungshorizonts 2025 und der im Vergleich zu 2020 zu erwartenden besseren Infrastruktur im Bereich Straße und Schiene.

3.17.1.1 Bestand

3.17.1.1.1 Individualverkehr

Der Verkehrsflughafen München ist durch seine Lage unmittelbar an der BAB A 92 mit mehreren Anschlussstellen (AS) gut an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Insgesamt drei Anschlussstellen an der A 92 erschließen den Flughafen. Aus Richtung Westen

kann über das Autobahndreieck Flughafen München Franz-Josef-Strauß von der A 92 in den Flughafenbereich eingefahren werden. Im weiteren Verlauf erschließt die sogenannte Zentralallee nicht nur die Terminalbereiche 1 und 2, sondern bindet auch den im Südwesten des Flughafens gelegenen Fracht- und Wartungsbereich sowie den Verwaltungs- und Technikbereich im nordwestlichen Bereich direkt an die A 92 in bzw. aus Richtung Westen an.

Aus Richtung Osten ist der Flughafen im Bundesfernstraßennetz über die Anschlussstellen Erding und Freising Mitte von der A 92 aus zu erreichen. Hierbei ist der AS Erding der Terminalbereich des Flughafens zugeordnet, der über die sogenannte Flughafentangente Ost (FTO, = Staatsstraße St 2580) und die Erdinger Allee (St 2584) angefahren wird. Über die AS Freising-Mitte und im weiteren Verlauf die Kreisstraße FS 44 ist der Westbereich des Flughafens mit den Verwaltungs-, Technik-, Wartungs- und Frachteinrichtungen zu erreichen.

Die Große Kreisstadt Freising und der Raum nördlich von Freising bzw. südlich von Hallbergmoos/ Ismaning sind ebenfalls über die Kreisstraße FS 44 an den Flughafen angebunden. Diese verläuft im westlichen Flughafenbereich in Nord-Süd-Richtung. Über die AS Hallbergmoos bzw. die Freisinger Allee kann von der FS 44 auf die Zentralallee in Richtung Terminal bzw. in den Fracht- und Wartungsbereich gefahren werden.

Im Osten des Flughafens bindet die ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufende FTO die Regionen Erding, Taufkirchen (Vils) und Dorfen an. Diese ist mit dem östlichen Flughafenzubringer - der Erdinger Allee (St 2584) - direkt verknüpft. Eine weitere Zufahrtsmöglichkeit im Osten des Flughafens besteht über die Kreisstraße ED 5. Diese verläuft westlich der FTO und bindet den Raum Oberding/Moosinning über eine Anschlussstelle mit der Erdinger Allee an.

Die bereits vorhandene Erschließung reicht – obgleich der grundsätzlich dauerhaften Aufgabe der Schaffung von Verbesserungsmöglichkeiten und unter Einbeziehung der mit diesem Änderungsvorhaben zugelassenen Straßenausbaumaßnahmen – insoweit aus und ist qualitativ angemessen (vgl. Reidt in: Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand September 2009, § 6 RdNr. 432). Die Funktionalität der Flughafenanlage im Sinne einer ausreichenden Erschließung ist daher gegeben.

Die dargestellte Erschließungssituation kann der Karte 1 der „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ der TRANSVER GmbH vom 31.07.2007 (Anlage 4.2.08 in Ordner 40 der Antragsunterlagen) entnommen werden.

3.17.1.1.2 Öffentlicher Verkehr

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Flughafen sowohl auf dem Schienenweg als auch mit Buslinien zu erreichen. Die Schienenanbindung ist derzeit einseitig auf den Westen ausgelegt und auf die S-Bahn (Nahverkehr) beschränkt. Die beiden S-Bahnlinien S1 und S8, die jeweils außerhalb der Nacht-Kernzeiten im 20-Minuten-Takt verkehren, verbinden den Flughafen mit der Münchner Innenstadt und dem Hauptbahnhof, aber auch mit ausgeprägten Gewerbestandorten in Gemeinden wie z. B. Hallbergmoos oder Unterföhring. Hierbei verkehrt die S1 auf dem Westkorridor u. a. über Unterschleißheim, Oberschleißheim und Feldmoching. Die S8 wird über den Ostkorridor mit Halt u. a. am Ostbahnhof, Unterföhring und Ismaning geführt. Umsteigemöglichkeiten auf den Schienenpersonenfernverkehr bestehen am Ostbahnhof, Hauptbahnhof und in München-Pasing.

Regelmäßige Busverbindungen bestehen mit den Regionalbuslinien des Münchner Verkehr- und Tarifverbunds (MVV) in Richtung Freising (Linie 635) und Erding (Linie 512). Darüber hinaus gibt es aktuell regelmäßige Busverbindungen nach Augsburg, Ingolstadt, Markt Schwaben und zum Münchner Hauptbahnhof. Weitere Busverbindungen werden bedarfsorientiert eingerichtet.

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs (Ist-Situation) sind im Kapitel 2.2.2 des Gutachtens „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ der TRANSVER GmbH vom 31.07.2007 und der Karte 2 hierzu (Anlage 4.2.08 in Ordner 40 der Antragsunterlagen) beschrieben und dargestellt.

3.17.1.2 Verkehrsgutachten

Der Flughafen München wird auch nach seiner Erweiterung weiterhin landseitig ausreichend leistungsfähig erschlossen sein.

Es kann verlässlich davon ausgegangen werden, dass auch nach dem Ausbau die Funktionsfähigkeit des anbindenden und umgebenden Verkehrsnetzes unter Berücksichtigung der straßenseitigen Folgemaßnahmen dieses Verfahrens gegeben sein wird. Die zukünftige Nachfrage im Schienenpersonenverkehr kann ohne zusätzliche, d. h. über die geplanten Projekte hinausgehenden Infrastrukturmaßnahmen bewältigt werden. Zudem werden infolge des Flughafenausbaus in den umliegenden Kommunen keine verkehrlichen Folgemaßnahmen ausgelöst.

Diese Beurteilung stützt sich auf folgende Gutachten:

– „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ der TRANSVER GmbH in der Fassung vom 31.07.2007 (Anlage 4.2.08 in Ordner 40 der Antragsunterlagen), im Folgenden bezeichnet als „Gutachten vom 31.07.2007“;

– „Ergänzende Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 - Entfall der Magnetschnellbahn -“ in der Fassung vom 11.03.2010 (Gutachten Nr. 08 in Ordner 1/5 der Antragsunterlagen), im Folgenden bezeichnet als „ergänzende Stellungnahme vom 11.03.2010“;

– „Ergänzende Stellungnahme vom 07.02.2011“ (korrigierte Fassung der gleichnamigen Untersuchung vom 15.12.2010), im Folgenden bezeichnet als „ergänzende Stellungnahme vom 07.02.2011“. Dort berücksichtigte die TRANSVER GmbH die Anpassung des Planungshorizonts an 2025. Die TRANSVER GmbH bezog dabei nicht nur die weiteren Daten der LVP 2010 sowie die aktualisierte Prognose der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland (2007) – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025“ der Ernst Basler + Partner GmbH vom 23.08.2010 und die „Prognose der Beschäftigten auf dem Flughafengelände, Überprüfung der Basis der 'Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose' sowie der Arbeitsstättenerhebung 2009“ der Intraplan Consult GmbH vom 16.08.2010 ein, sondern legte auch den aktuellen Stand der Realisierung der landseitigen Infrastruktur für die Bereiche Straße und Schiene bis zum Prognosehorizont 2025 zu Grunde (s. S. 7 f. der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011).

Das Gutachten und die ergänzenden Stellungnahmen stellen in nachvollziehbarer Weise die Auswirkungen dar, die sich auf Grund der durchgeführten Verkehrsmodellrechnungen aus dem Ausbau des Verkehrsflughafens München im landseitigen Verkehr auf sein Umland ergeben. Die interne Verkehrserschließung des Flughafens unmittelbar im Terminalbereich selbst ist nicht Gegenstand des Gutachtens und der ergänzenden Stellungnahme, sondern die Funktionalität des Änderungsvorhabens einschließlich der (verkehrs-) technischen Belange.

Der Einwand, die Gutachten berücksichtigten unzureichend die weitläufigen verkehrlichen Auswirkungen des Flughafens und seines Ausbaus, wird zurückgewiesen. Der Gutachter hat das Untersuchungsgebiet so dimensioniert, dass die wesentlichen verkehrlichen Nah-, aber auch die ferneren Wirkungen ausreichend erfasst und damit bewertet werden können.

Das Untersuchungsgebiet wird auf S. 9 des Gutachtens vom 31.07.2007 beschrieben und in den ergänzenden Stellungnahmen vom 11.03.2010 (dort S. 7) und 07.02.2011 (dort S. 9) unverändert übernommen. Es umfasst die Landkreise Erding und Freising, den nördlichen Landkreis München, vier Gemeinden im nordwestlichen Landkreis Ebersberg sowie angrenzende Gemeinden im Landkreis Landshut einschließlich der Stadt Landshut (71 Städte, Märkte und Gemeinden). Die Bemessung dieses Gebiets wird auf den S. 10 f. des Gutachtens vom 31.07.2007 schlüssig begründet.

3.17.1.2.1 Prognosegrundlagen des landseitigen Verkehrsaufkommens

Das Gutachten vom 31.07.2007 zeigt in Verbindung mit der ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 und der weiteren Stellungnahme vom 07.02.2011 die zu erwartende Entwicklung des landseitigen Verkehrsaufkommens für das Prognosejahr 2025 im Planungsfall und Prognosenullfall auf (ebenso wie die Entwicklung für 2020 gem. LVP 2007). Dies geschieht in methodisch fachgerechter Weise auf der Grundlage von Analysen zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrsentwicklung.

Folgende maßgebliche Verkehrssegmente sind berücksichtigt (s. Abschnitt 2.1 des Gutachtens vom 31.07.2007):

- Originärpassagiere
- Beschäftigte
- Besucher und Kunden
- Wirtschafts- und Frachtverkehr

Die gewählten Segmente geben die an einem Flughafen dieser Größenordnung auftretenden Nutzergruppen und Fahrzeugarten wieder. Bei den Eingangsdaten für diese Verkehrssegmente, insbesondere bezogen auf das Passagieraufkommen, stützt sich die Untersuchung vor allem auf die „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ (2007) der Intraplan Consult GmbH (Anlage 4.1.01 in Ordner 39 der Antragsunterlagen), die „Prognose der Beschäftigten auf dem Flughafengelände“ (2006) der Intraplan Consult GmbH (Anlage 4.2.07 in Ordner 39 der Antragsunterlagen) und das Gutachten „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“ (2007) der Ernst Basler + Partner AG/BulwienGesa AG (Anlage 4.2.06 in Ordner 40 der Antragsunterlagen), s. Literaturverzeichnis der Untersuchung).

Zusätzlich wurden im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme auch die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München“ (Gutachten 01 in Ordner 1/5 der Antragsunterlagen) in die Betrachtung des landseitigen Verkehrskommens einbezogen. Die für die Stellungnahme 2025 des landseitigen Verkehrs relevanten Daten (maßgeblich war das HWWI-Basisszenario) wurden den Ausgangswerten 2020 gegenübergestellt.

In der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011 wurden die aktualisierten Prognosen der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung der Ernst Basler + Partner AG und der Beschäftigten der Intraplan Consult GmbH vom August 2010 sowie der aktuelle Stand der Realisierung der landseitigen Infrastruktur für die Bereiche Straße und Schiene bis zum Prognosehorizont 2025 integriert (vgl. oben).

Die Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens ist nach Auffassung des Luftamtes in methodisch fachgerechter Weise erarbeitet. Die zu Grunde gelegten Annahmen und Eingangsparameter sind plausibel, vollständig und korrekt.

Der Gutachter hat beim Schienen- und Straßennetz die maßgeblichen staatlichen Planungen einbezogen (s. S. 28 ff. des Gutachtens vom 31.07.2007, S. 9 der ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 und – auf 2025 aktualisiert - S. 7 ff. der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011). Das ist insbesondere in Bezug auf den vordringlichen Bedarf (für diesen besteht nach den Ausbaugesetzen ein uneingeschränkter Planungsauftrag) gemäß der Bundesverkehrswegeplanung (Bundesverkehrswegeplan des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen vom 02.07.2003, Bedarfsplan als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15.11.1993 (BGBl. I S.1874), zuletzt geändert durch Art. 309 der Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407), sowie zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I S. 201), zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833)) erfolgt. Diese Planung betrifft den Zeitraum bis 2015, so dass die entsprechenden Maßnahmen im Jahr 2025 (voraussichtlich auch 2020) insoweit grundsätzlich als realisiert unterstellt werden können.

Zudem sind die Maßnahmen im Bundesfern- und Staatsstraßennetz mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern abgestimmt sowie im Kreisstraßennetz bei den zuständigen Landkreisen abgefragt (s. hierzu insbesondere Schreiben des StMI vom 25.11.2010). Hinsichtlich der Anbindung im öffentlichen Schienenpersonenverkehr wurde das StMWIVT beteiligt (s. hierzu Schreiben des StMWIVT vom 26.11.2010). Dabei sind die im Projektstand „offen“ aufgeführten

Maßnahmen so zu verstehen, dass sie zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht als (temporär) aufgegeben zu betrachten sind, sondern dass eine Projektrealisierung erst nach 2025 erfolgen werde (zeitliche Verschiebung). Die geplanten Infrastrukturmaßnahmen aus dem Bereich Straße und Schiene sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens, auch werden sie mit diesem Beschluss weder fachplanungsrechtlich zugelassen noch entfaltet er präjudizielle Wirkung für ihre rechtliche Zulässigkeit. Hierfür sind durch die jeweils zuständigen Behörden separate und eigenständige Planfeststellungsverfahren nach den jeweiligen Fachgesetzen vorgesehen. Im Übrigen wird im Rahmen der Prüfung der verkehrlichen Belange hilfsweise auch die Verkehrssituation bei prognosewidriger Entwicklung der Infrastruktur aus rechtlichen, fiskalischen oder sonstigen Gründen betrachtet und damit – wie in vielen Einwendungen gefordert - das Risiko in die Abwägung einbezogen, dass wesentliche Annahmen nicht eintreffen sollten (worst-case-Betrachtung, s. C. III. 3.17.1.3 in diesem Abschnitt).

Aus nachfolgender Tabelle sind die wesentlichen Prognoseleitdaten als Grundlage für die Berechnung des landseitigen Verkehrsaufkommens ersichtlich.

Verkehrssegment	Planungsfall 2025	Prognosenullfall 2025	Differenz	
			absolut	relativ
Fluggäste Originäraufkommen/Jahr	30,8 Mio.	28,9 Mio.	1,9 Mio.	6,6 %
Fracht inkl. Trucking (ohne Transit)	1.281.000 t	836.000 t	445.000	53,2 %
Beschäftigtenfahrten	38.900 Kfz/Tag	31.050 Kfz/Tag	7.850 Kfz/Tag	25,3 %
Besucher-/Kundenfahrten	6.900 Kfz/Tag	6.900 Kfz/Tag	--	--
Fahrten Wirtschafts- und Frachtverkehr	7.050 Kfz/Tag	5.500 Kfz/Tag	1.550 Kfz/Tag	28.2 %

Prognoseleitdaten zum flughafenbezogenen Verkehrsaufkommen (ohne Magnetschnellbahn, mit Flughafen-Express), s. Untersuchung vom 07.02.2011, S. 10

Der Vergleich der Ergebnisse für den Planungsfall und den Prognosenullfall zeigt die Auswirkungen, die ausschließlich auf das Ausbauvorhaben des Flughafens zurückzuführen sind. Wie in der Tabelle dargestellt, beträgt im Prognosejahr 2025 die Differenz der für das landseitige Verkehrsaufkommen relevanten Originärpassagiere im Vergleich Planungsfall 2025 gegenüber Prognosenullfall 2025 absolut (ca.) 1,9 Mio. Originärpassagiere. Dies entspricht einem Anstieg von 6,6 %.

In vielen Einwendungen, insbesondere seitens der Städte Freising und Erding oder der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e. V. sowie anderer

Gemeinden im Umland des Flughafens, z. B. Finsing, Berglern, Marzling und Hallbergmoos, wird bemängelt, dass der von der FMG unterstellte Netzausbauzustand 2020/2025 für den Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr - als Grundlage für die Beurteilung der vorhabensbedingten landseitigen verkehrlichen Auswirkungen – auf Grund der vermuteten fehlenden Umsetzung der landseitigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen unzutreffend sei.

Hierzu stellt das Luftamt fest, dass im Nachgang zur Anhörung der Netzzustand 2020 und der Netzzustand 2025 nochmals mit den zuständigen öffentlichen Stellen abgestimmt wurden. Als Ergebnis ist festzustellen, dass von einer im Planungsfall ausreichenden Verkehrserschließung ausgegangen werden kann.

Weiterhin ist berücksichtigt, dass für den öffentlichen Verkehr mit den im November 2009 veröffentlichten Ergebnissen des „Gutachtens zur Flughafenanbindung – Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ des StMWIVT ein Zielkonzept für die Schienenanbindung des Flughafens München als Alternative zur Magnetschnellbahn vorliegt.

Für die im Gutachten vom 31.07.2007 in der Fassung der ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 und der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011 als bis zum Jahr 2025 als realisiert unterstellten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Umfeld des Flughafens München ergibt sich für den Bereich Straße und Schiene der nachfolgend dargestellte Sachstand:

3.17.1.2.1.1 Bereich Straße

Maßnahme	Sachstand
B 388a - Neubau zwischen B 388 und FS 44	Baubeginn in III/09 erfolgt, Fertigstellung voraussichtlich 2012
St 2580 (FTO) - durchgehende Fertigstellung bis zur A 94	Fertigstellung 2010
A 92 - 6-streifiger Ausbau im Abschnitt AK Neufahrn – AD Feldmoching	seitens BMVBS als unvorhergesehener Verkehrsbedarf anerkannt, bis 2025 realisiert
Verbesserung der Anbindung der Landkreise Erding und Freising an den Flughafen durch	
B 301 Umfahrung Au i. d. Hallertau	im Bau
B 301 Umfahrung Freising	Planfeststellungsverfahren eingeleitet, bis 2025 realisiert
FS 44 (Westtangente Freising)	positiver bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss liegt vor bis 2025 realisiert
Nordumfahrung Erding	Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Linienfindung liegen seit März 2010 vor, bis 2025 realisiert
A 99 - 8-streifiger Ausbau im Abschnitt AK München-Nord – AK München-Süd	Vorentwurf für Abschnitt AK München Nord bis AS Haar liegt vor (Seitenstreifenfreigabe erfolgt)
A 8 – 6-streifiger Ausbau zwischen Augsburg und AS Fürstenfeldbruck	überwiegend realisiert
A 94 – Fertigstellung bis Passau (A 3)	Abschnitt Forstinning – Pastetten im Bau für Abschnitt Pastetten – Dorfen liegt Planfeststellungsbeschluss vor, bis 2025 realisiert Abschnitt Dorfen - Heldenstein Planfeststellungsverfahren anhängig, bis 2025 realisiert Abschnitt Heldenstein – Ampfing im Bau
B 15neu – Neubau im Abschnitt A 93 – A 92	Abschnitt Saalhaupt (A 93) – Ergoldsbach im Bau Abschnitt Ergoldsbach – Essenbach (A 92) Tektur, bis 2025 realisiert

Übersicht Sachstand Straßenprojekte Netzzustand 2025
(Zusammenstellung von StMI (Schr. v. 25.11.2010) bestätigt)

3.17.1.2.1.2 Bereich Schiene

3.17.1.2.1.2.1 Allgemeines

Im Bereich der Anbindung des Flughafens München im öffentlichen Schienenverkehr scheiterte die im Gutachten vom 31.07.2007 noch unterstellte Umsetzung der Magnetschnellbahn im Frühjahr 2008. Insoweit müssen die (projektgebundenen) Forderungen der DB Magnetbahn GmbH in ihrer Stellungnahme vom 18.12.2007 nicht mehr gewürdigt werden.

Zwischenzeitlich liegt hierzu das vom StMWIVT beauftragte Gutachten zur Flughafenanbindung „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ vom 29.01.2010 hinsichtlich alternativer Möglichkeiten zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens vor. Die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens wurden bereits im November 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt. Das in diesem Gutachten vorgeschlagene Zielkonzept berücksichtigt neben Direktzugverbindungen aus Richtung Ulm/Augsburg und Salzburg auch eine verbesserte Anbindung Nord- und Ostbayerns über die Neufahrner Kurve sowie auf der Verbindung Flughafen - Innenstadt einen Flughafenexpress über die 2. S-Bahn-Stammstrecke und den Ostast der S-Bahnlinie S8. Diesem in dem Gutachten dargestellten Konzept haben das Bayerische Kabinett und der Bayerische Landtag in ihren Beschlüssen vom 23.03.2010 und 14.04.2010 (LT-Drucksachen 16/4498 und 16/4497) zugestimmt, ebenso der Münchner Stadtrat am 24.03.2010 (Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 03945). Nach den bezeichneten Landtagsbeschlüssen wird die Staatsregierung aufgefordert, den Ausbau des Bahnknotens München ohne jegliche zeitliche Verzögerung umzusetzen. Sie wurde ferner aufgefordert, die notwendigen Landesmittel bereit zu stellen und intensiv beim Bund darauf hinzuwirken, dass die einzelnen Maßnahmen des Gesamtkonzepts möglichst rasch realisiert und mit der bestmöglichen Finanzierung durch den Bund ermöglicht werden können. In dem Beschluss wird dabei ausdrücklich auf den zweiten S-Bahn-Tunnel, die Flughafenanbindung über den Ostkorridor als Hauptprojekte wie auch den Ringschluss Erding und den Ausbau der Bahnstrecke München - Mühldorf - Freilassing sowie die Neufahrner Kurve und die Walpertskirchner Spange Bezug genommen.

Diese Beschlüsse ersetzen nicht die für die jeweiligen Maßnahmen notwendigen rechtlichen Fachplanungsverfahren (s. Tabelle unten), es handelt sich bei ihnen jedoch nicht allein um exekutive Willensäußerungen, sondern sogar solche eines Legislativorgans, die insoweit mit einem größeren Durchsetzungspotenzial verbunden sind.

Für die Anbindung des Flughafens München im Schienenverkehr für das Prognosejahr 2025 ergibt sich jetzt folgender Sachverhalt:

Maßnahme	Sachstand
Flughafen-Express Innenstadt München – Flughafen München auf Trasse der S-Bahnlinie S8	Der hierfür erforderliche 4-gleisige Ausbau des Streckenabschnitts Daglfing – Johanneskirchen ist Bestandteil des Bedarfsplans vom November 2010 für die Bundesschienenwege, im Übrigen bis 2025 realisiert.
Erdinger Ringschluss	Vorplanung liegt vor, im Übrigen bis 2025 realisiert
Neufahrner Kurve	DB AG als Vorhabensträgerin hat beim Eisenbahnbundesamt (EBA) Antrag auf Planfeststellungsverfahren gestellt, im Übrigen bis 2025 realisiert.

Übersicht Sachstand Schienenprojekte Netzzustand 2020
(Zusammenstellung von StMWIVT (Schr. v. 26.11.2010) gebilligt)

Für die angeführten wesentlichen Straßen- als auch Schienen-Infrastrukturprojekte gehen die zuständigen Vorhabensträger davon aus, dass die Maßnahmen teilweise bis 2020, jedenfalls bis 2025 realisiert sein werden. In der Folge sind die Maßnahmen sowohl bei der Ermittlung der Prognoseleitdaten als auch im Gutachten vom 31.07.2007 und den ergänzenden Stellungnahmen vom 11.03.2010 und 07.02.2011 fachlich korrekt berücksichtigt. So kommt die TRANSVER GmbH in der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011 zu dem plausiblen Ergebnis, dass die Anpassung des Prognosehorizonts 2025 (und damit die zeitliche Verschiebung der ursprünglich für 2020 zu erwartenden Verkehrsentwicklung) die ausreichende landseitige Erschließung des Flughafens München insoweit besser gewährleistet (s. S. 17 dieser Untersuchung).

Auch wird ersichtlich, dass die gerade von den Gemeinden im Osten des Flughafens – u. a. der Gemeinden Oberding und Eitting - in den Einwendungen vorgebrachte Forderung nach Verbesserung der verkehrlichen Ostanbindung des Flughafens mit Fertigstellung der St 2580 (FTO) noch in 2010 sowie der abgeschlossenen Vorplanung für den Erdinger Ringschluss seitens der zuständigen Vorhabensträger nachgekommen wird.

Entsprechend werden die Einwände hinsichtlich der fehlenden Umsetzung der unterstellten landseitigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bis zum Prognosehorizont 2025 zurückgewiesen. Dies gilt auch mit Blick auf den ursprünglichen Prognosehorizont 2020.

Die bauliche Verlängerung des S-Bahn- und des Fernbahntunnels (im Bereich des Flughafengeländes) wird im Abschnitt Technische Planung behandelt.

3.17.1.2.1.2.2 Marzlinger Spange

Dem Änderungsvorhaben steht auch der bereits raumgeordnete Ausbau einer leistungsfähigen Anbindung an das bestehende Schienennetz nicht entgegen. Hierbei handelt es sich insbesondere um die sog. Marzlinger Spange, einer geplanten eingleisigen DB-Verbindung zwischen der Strecke Regensburg – München (nahe Marzling) und dem Ringschluss Erding, die der Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen dient. Bezüglich dieser Schienenanbindung liegt eine landesplanerische Beurteilung des (vormaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 17.07.2003 vor. Nach ihrem Gesamtergebnis entspricht die nach den im Raumordnungsverfahren vorgelegten Projektunterlagen der DB Netz AG geplante Schienenanbindung Nord- und Ostbayerns an den Flughafen München in der Variante „Marzlinger Spange“ mit bestimmten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

Die Änderungsplanung der FMG berührt zwar den Verlauf der West- und Osttrasse gemäß Raumordnung 2003, die geplante 3. Start- und Landebahn steht der Realisierung der Marzlinger Spange jedoch nicht entgegen. Damit sprechen auch diese Belange nicht gegen die Änderungsplanung der FMG.

Auch die Maßgabe im Abschnitt II.1.4 der landesplanerischen Beurteilung für eine 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München der Regierung von Oberbayern (s. Ordner 1 der Antragsunterlagen), wonach bei den weiteren vorhabensbezogenen Planungen anzustreben sei, dass eine Realisierung der Marzlinger Spange zur leistungsfähigen Schienenanbindung des ostbayerischen Raums technisch möglich bleibe, wird eingehalten.

Die FMG hat hierzu die „Machbarkeitsuntersuchung zur Realisierung der Marzlinger Spange bei Berücksichtigung einer 3. Start- und Landebahn“ vom 25.07.2007 (Anlage 4.2.08 2. Abschnitt in Ordner 40 der Antragsunterlagen), im Folgenden bezeichnet als Machbarkeitsuntersuchung, vorgelegt, die zu dem schlüssigen Ergebnis kommt, dass der Bau einer 3. Start- und Landebahn der Realisierung der Marzlinger Spange nicht entgegenstehe (s. S. 12 dieser Machbarkeitsuntersuchung).

Im Verfahren war daneben auch die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH vom 14.12.2007 zu würdigen. Im Übrigen stellt die landesplanerische Beurteilung ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung i. S. v. § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG dar. Solche sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind bei den Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des

Privatrechts, die – wie hier – der Planfeststellung bedürfen, im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG).

Die Marzlinger Spange erlaubt die Führung der Züge in der Zielrichtung München – Landshut – Regensburg/Passau ohne Fahrtrichtungswechsel über den Flughafen und somit eine umsteigefreie Anbindung des Flughafens für Fluggäste und Beschäftigte aus Richtung Ostbayern. Hierbei ist eine eingleisige Strecke vorgesehen, die an die bestehende Strecke München – Landshut – Regensburg/Passau und an den Ringschluss Erding angebunden werden soll.

Die 3. Start- und Landebahn erstreckt sich über den raumgeordneten Trassenbereich der West- und Osttrasse der Marzlinger Spange, so dass bei Beibehaltung dieser Trassenführung der Bereich, der für die zukünftigen Flugbetriebsflächen vorgesehen ist, untertunnelt werden müsste, ohne dass sich die nördlich der 3. Start- und Landebahn verlaufende Trassenführung verändern würde. Insoweit bleibt die Realisierung der Marzlinger Spange bereits deshalb weiterhin möglich, wäre jedoch durch die teilweise notwendige Untertunnelung mit erheblichen Mehrkosten und Eingriffen auf die örtlichen Grundwasserverhältnisse verbunden (s. S. 8 der Machbarkeitsuntersuchung).

Methodisch korrekt betrachtet die Untersuchung daher aus wirtschaftlichen Gründen und zwecks Verminderung der Eingriffe auf die örtlichen Grundwasserverhältnisse auch eine Trasse mit einem nur geringen oder keinem zusätzlichen Tunnelanteil, die weiter nach Osten zu verschwenken sei. Für eine solche Trassenführung bestünden keine Ausschlusskriterien (s. insbesondere S. 10 der Machbarkeitsuntersuchung). Die durch die Verschwenkung vergrößerte Gesamtstreckenlänge könnte ggf. durch eine geänderte Querung der Isar wieder reduziert werden. Insgesamt kommt der Gutachter dabei zum Ergebnis, dass die Funktionalität der Marzlinger Spange auch bei der Realisierung der 3. Start- und Landebahn, insbesondere mit den vorgeschlagenen Alternativtrassen, grundsätzlich weiter gewahrt bliebe.

Gegen diese Untersuchung wurden keine substantiellen Einwendungen vorgebracht. Weitere Begutachtungen waren daher nicht veranlasst. Die Erkenntnisse dieser Untersuchung konnten im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden.

Hierzu ist festzustellen, dass das Luftamt die Realisierbarkeit der Marzlinger Spange als abwägungserheblichen Belang einstellt und zu dem Ergebnis kommt, dass trotz Realisierung der 3. Start- und Landebahn diese Anbindung des Flughafens mit der Schiene Richtung Osten möglich bleibt und damit sowohl die landesplanerische Beurteilung einschließlich der Maßgaben dazu ausreichend berücksichtigt werden. Damit

sind Befürchtungen, insbesondere des Landkreises Landshut in seiner Stellungnahme vom 11.12.2007, die Marzlinger Spange könne vorhabensbedingt nicht realisiert werden, unbegründet. Im Übrigen ist festzustellen, dass bei kollidierenden (Fach-)Planungen nach dem Prioritätsgrundsatz diejenige durchsetzbar ist, die als erste hinreichend verfestigt ist. Nachdem sowohl für die Marzlinger Spange als auch die 3. Start- und Landebahn raumordnerische Entscheidungen vorliegen, kommt es auf die (öffentliche) Auslegung des konkreten Planfeststellungsantrags an. Dies war im Jahre 2007 derjenige der FMG auf Bau und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn. Ergänzend gilt, dass durch die mit dieser Planfeststellung verbundene Kapazitätserweiterung des Flughafens und den damit einhergehenden zusätzlichen Anstieg von Passagieren (über den Prognosenullfall hinaus) sich letztlich auch die Realisierungschancen einer Marzlinger Spange verbessern, die – vergleichbar der unternehmerischen Entscheidung der FMG für den Flughafenausbau – einer Kosten-Nutzen-Analyse des zuständigen Verkehrsträgers bedarf.

Schlussendlich ist jedoch klarzustellen, dass mit diesen Betrachtungen weder die planungsrechtliche Zulässigkeit der Marzlinger Spange vorweggenommen wird, noch präjudiziell dieser Planung einer Anbindung Nord-/Nordostbayerns an den Flughafen München der Vorzug gegeben wird. In dem bezeichneten vom StMWIVT beauftragten Gutachten zur Flughafenanbindung „Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München“ Phasen II und III werden im Abschnitt D.1.1 mehrere Planfallvarianten untersucht und auch bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnissen bewertet. Ob also insoweit die Marzlinger Spange die Vorzugsvariante zur entsprechenden weiteren schienenmäßigen Anbindung des Flughafens ist, wird mit diesem Beschluss nicht entschieden. Jedenfalls wird durch die Änderungsplanung der FMG die Realisierungsmöglichkeit der Marzlinger nicht unmöglich gemacht. Schließlich wurde die o. g. Maßgabe A. II. 1.4 der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 erfüllt.

3.17.1.2.1.2.3 Entfall der Magnetschwebebahn

Das Gutachten vom 31.07.2007 berücksichtigt für die Anbindung des Flughafens München im öffentlichen Verkehr für den Prognosehorizont 2020 die Magnetschwebebahn (vgl. S. 33 des Gutachtens vom 31.07.2007). Dieses Vorhaben scheiterte jedoch im Frühjahr 2008.

Entsprechend dem nunmehr vorgelegten und politisch verabschiedeten Zielkonzept der Bayerischen Staatsregierung für die Schienenanbindung des Flughafens München ist jetzt jedenfalls für den Prognosehorizont 2025 die Realisierung eines Flughafen-Express Innenstadt München – Flughafen München auf Trasse der S-Bahnlinie S8 vorgesehen. Die

verkehrlichen Auswirkungen auf den Straßenverkehr in 2020 (die ergänzende Stellungnahme vom 11.03.2010 geht vom Prognosejahr 2020 aus, die Einschätzung ändert sich aber auch bei Abstellen auf 2025 nicht, vgl. S. 17 der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011) sind für den Planungsfall und den Prognosenullfall in der ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 dargestellt (s. dort insbesondere S. 7 ff.). Das Untersuchungsgebiet und die Untersuchungsmethodik sind gegenüber dem Gutachten vom 31.07.2007 unverändert geblieben.

In der ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 werden die verkehrlichen Auswirkungen (jeweils für Prognosenull- und Planungsfall 2020) betrachtet, die sich infolge des Ersatzes der Magnetschnellbahn durch den Flughafen-Express auf dem Ostkorridor ergeben. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass der Wegfall der Magnetschnellbahn durch die Express-Lösung zu 1,1 % zusätzlichen täglichen Kfz-Fahrten (97.350 statt 96.300) im Prognosenullfall und zu 1,9 % zusätzlichen täglichen Kfz-Fahrten (111.650 statt 109.600) im Planungsfall führe. Dies bedeutet nur einen unwesentlichen Anstieg solcher Fahrten. Dies zeigt insbesondere streckenbezogen die nachfolgende Berechnung, die sich aus der genannten ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 der TRANSVER GmbH (dort Anlagen 3 und 6) ergibt.

Streckenabschnitt	**Differenz Verkehrsbelastungen „Flughafen-Express“ – „Magnetschnellbahn“ im**	
	Planungsfall 2020	**Prognosenullfall 2020**
A 92, zwischen AS Unterschleißheim und AK Neufahrn	+200 Kfz/Tag	-600 Kfz/Tag
A 92, zwischen AS Eching-Ost und AS Freising Süd	+300 Kfz/Tag	keine Änderung
A 9, zwischen AS Garching-Nord und AS Eching	+700 Kfz/Tag	+300 Kfz/Tag
A 9, zwischen AS Allershausen und AK Neufahrn	-200 Kfz/Tag	-300 Kfz/Tag
St 2580 (FTO), zwischen AS Erding und ED 19	+400 Kfz/Tag	+400 Kfz/Tag
St 2580 (FTO), zwischen ED 9 und St 2584	+200 Kfz/Tag	+200 Kfz/Tag
FS 44, zwischen Hallbergmoos und St 2584	+200 Kfz/Tag	-200 Kfz/Tag
FS 44, AS Freising-Mitte und Abzweig GV Attaching	+300 Kfz/Tag	+500 Kfz/Tag

Differenz Verkehrsbelastung (Kfz/Tag) ausgewählter Streckenabschnitte
„Anbindung Flughafen-Express minus Anbindung Magnetschnellbahn“ für Planungsfall 2020 und Prognosenullfall 2020

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Erschließung des Flughafens München im öffentlichen Verkehr mit einen Flughafen-Express an Stelle der Magnetschnellbahn zu unter Berücksichtigung der sonstigen Bewegungszahlen der betroffenen Straßen unwesentlichen Änderungen in der Straßenverkehrsbelastung führt. Entsprechend dieser ergänzenden Stellungnahme ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei der Verkehrsmittelwahl in beiden Erschließungskonzepten sowohl bei den Originärpassagieren als auch bei den Flughafenbeschäftigten im Wesentlichen gleich. Beide Gruppen bedingen rund 90 % des flughafenbedingten Ziel- und Quellverkehrs. Diese Aussagen können auch mit Blick auf die Aktualisierung des Prognosehorizonts durch die ergänzende Stellungnahme vom 15.12.2010 (s. insbesondere S. 17 der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011) aufrecht erhalten bleiben. Eine gesonderte Differenzbetrachtung der Verkehrsbelastungen Flughafen-Express – Magnetschnellbahn Planungsfall 2025 zu Prognosenullfall 2025 war bei dieser Datenlage nicht mehr geboten.

3.17.1.2.2 Methodik

3.17.1.2.2.1 Allgemeines

Nach Prüfung des Luftamtes ist die im Gutachten zum landseitigen Verkehr und den ergänzenden Stellungnahme angewandte Methodik nicht zu beanstanden. Diese Unterlagen wurden in fachgerechter Weise erarbeitet und ermöglichen eine ausreichende verkehrliche Bewertung des Straßennetzes im Umfeld des Flughafens und seiner verkehrlichen Änderungen infolge des Ausbaus.

In den Untersuchungen sind insgesamt aufbauend auf dem Ist-Zustand im Jahr 2006 die verkehrlichen Randbedingungen im Straßen- und öffentlichen Verkehr für den Prognosenullfall 2025 und den Planungsfall 2025 im Untersuchungsraum dargestellt (s. S. 8 ff. des Gutachtens vom 31.07.2007). Die Datenbasis des Verkehrsmodells berücksichtigt – methodisch geeignet - im nicht flughafenbezogenen Verkehr sowohl Pendlerverflechtungsdaten der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und Bundesverkehrswegematrizen als auch die Ergebnisse der amtlichen bundesweiten Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005), s. S. 9 des Gutachtens vom 31.07.2007. Für den flughafenbezogenen Verkehr bilden insbesondere die Ergebnisse der kontinuierlichen Fluggastbefragung 2006 und der jeweils aktuellen Arbeitsstätten des Flughafens München die Grundlage. Die ergänzende Stellungnahme vom 11.03.2010 berücksichtigt schließlich die zwischenzeitlich für den Prognosehorizont 2020 geänderte Erschließung des Flughafens Münchens im öffentlichen Schienenverkehr zuzüglich einer Stellungnahme zum Basisszenario 2025. In der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011

wurden die Ausrichtung auf das Prognosejahr 2025 dann nochmals vertieft betrachtet und schlüssig festgestellt, dass die Aussagen in dem Gutachten vom 31.07.2007 und der ergänzenden Stellungnahme vom 11.03.2010 weiterhin Bestand haben (s. S. 17 der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011).

3.17.1.2.2.2 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum des Gutachtens „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ berücksichtigt das aus Sicht des Luftamtes korrekt gewählte Gebiet, in dem im landseitigen Verkehr vorhabensbedingte Auswirkungen auftreten können. Es umfasst die Landkreise Erding und Freising sowie Teile des Landkreises Landshut einschließlich der Stadt Landshut und wesentliche, nordöstliche Teile des Landkreises München (s. S. 10 f. des Gutachtens vom 31.07.2007). Der gewählte Umgriff des Untersuchungsgebiets stellt sicher, dass alle landseitigen Verkehrsachsen im regionalen und überregionalen Straßennetz sowie im öffentlichen Verkehr erfasst sind.

3.17.1.2.2.3 Verkehrsmodell Straße

3.17.1.2.2.3.1 Grundlagen des Netzmodells

Das im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen verwendete Netzmodell ist aus Sicht des Luftamtes vollständig und korrekt. Die zu Grunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen sind konsistent zur Bundes- und Landesplanung. Im Nahbereich des Flughafens ist das Modell hinsichtlich der erforderlichen Strecken und Verkehrszellen dahingehend verfeinert, dass alle regional relevanten Verkehrsauswirkungen des Vorhabens dargestellt werden können. Dem Ansatz einer regionalen Verkehrsuntersuchung entsprechend werden die Verkehrsbeziehungen auf Gemeinde- und Gemeindeteilgröße abgestellt. Eine detaillierte weitergehende Betrachtung und Darstellung von Innerortsstraßen und des Innerortsverkehrs einzelner Kommunen ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Dies ist für den Nachweis der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auch nicht erforderlich. Denn in diesem sogenannten nachgeordneten Straßennetz sind **vorhabensbedingt** nur unbedeutende Unterschiede in den Verkehrsbelastungen zu erwarten.

3.17.1.2.2.3.2 Maßgebliches Verkehrsangebot

Das bis zum Prognosejahr 2025 als realisiert unterstellte Verkehrsangebot im Bereich Straße, z. B. sechsstreifiger Ausbau der BAB A 92 im Abschnitt AK Neufahrn – AD

Feldmoching, die Westtangente Freising, die Nordumfahrung Erding oder der Neubau der B388a zwischen der B 388 und der FS 44, sind berücksichtigt. Hinsichtlich des zu erwartenden Realisierungszeitraums erfolgte im Verfahren eine nochmalige gesonderte Überprüfung – auch unter dem Gesichtspunkt des aktualisierten Prognosehorizonts 2025. Es ist deshalb davon auszugehen, dass alle zum Zeitpunkt der Bearbeitung der Untersuchung relevanten Infrastrukturprojekte hinsichtlich ihres Umsetzungsstatus für das Prognosejahr 2025 bewertet und entsprechend berücksichtigt wurden.

Das Netzmodell gibt die derzeitige Situation (bezogen auf das Jahr 2006) sowie den derzeitigen Planungsstand für den Prognosehorizont wieder. Soweit im Zeitraum nach der Erarbeitung des Gutachtens Entwicklungen eingetreten sind, die die Realisierung bestimmter Straßeninfrastrukturmaßnahmen aus u. a. planungstechnischen oder anderen Gründen nicht in der ursprünglich angenommenen Form als realistisch erscheinen lassen, sind nach Auffassung des Luftamtes signifikante Auswirkungen auf die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens nicht zu erwarten.

Für die verkehrsmittelspezifische Umlegung der Verkehrsnachfrage auf das Netz des motorisierten Individualverkehrs für den flughafenbezogenen und den nichtflughafenbezogenen Verkehr hat die TRANSVER GmbH das Programmsystem VISUM der Firma PTV AG verwendet. Damit erfolgt aus Sicht des Luftamtes in methodisch einwandfreier Weise die Umlegung der Nachfragedaten auf das Straßennetz mit Hilfe eines in der Verkehrswissenschaft anerkannten Planungstools.

3.17.1.2.2.3.3 Aktualisierung Straßeninfrastruktur 2025

Im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011 wurden auch im Wege von Abstimmungsgesprächen mit dem StMI die für den Bereich Straße sich ergebenden wesentlichen Änderungen im Vergleich zu den vormaligen Untersuchungen einbezogen, insbesondere der mögliche (bezogen auf den Zeitpunkt 2025) Entfall der Ortsumgehung Allershausen (St 2084), die voraussichtlich bis 2025 realisierte Nordumfahrung Langenpreising (St 2085), die geänderte Trassenführung der Nordumfahrung Erding (ED 99), die Anpassung der Westtangente Freising (FS 44) ohne Anschluss an der Giggenhauser Straße, der vierstreifige Ausbau der FS 44/B 301 bei Hallbergmoos sowie der vierstreifige Ausbau der St 2580 (FTO) im Abschnitt St 2584 Erdinger Allee/ED 9 bis 2025 (s. ergänzende Stellungnahme vom 07.02.2011, S. 7 f.).

3.17.1.2.2.3.4 Einwendungen

Insbesondere von der Stadt Freising und der Schutzgemeinschaft Erding-Nord, Freising und Umgebung e. V. wird kritisiert, dass das Gutachten „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ vom 31.07.2007 bereits in Bezug auf den Ist-Zustand erhebliche Ermittlungsdefizite aufweise. Dies führe in der Folge zu einer fehlerhaften Prognose der Belastungen für den Planungsfall. Begründet wird dieser Sachverhalt anhand eines Vergleichs mit den Belastungszahlen der von der Stadt Freising in Auftrag gegebenen „Verkehrsuntersuchung Westtangente Freising“ von Prof. Dr. Ing. H. Kurzak vom 27.04.2007. Diese Verkehrsuntersuchung wurde im Planfeststellungsverfahren auf Grund des Antrags der Stadt Freising vom 07.04.2006 für den Neubau der FS 44 Westtangente Freising eingeführt und im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern zum Neubau der Kreisstraße FS 44 neu – Westtangente Freising vom 12.06.2008 (Az.: 32-4354.4-FS44-001) – dort S. 33 ff. – berücksichtigt.

Hierzu ist Folgendes festzustellen: Bezogen auf den Ist-Zustand der Verkehrsbelastung Freising stellen die Analysebelastungen der Verkehrsuntersuchung Westtangente Freising vorrangig das Jahr 2003 dar (s. insbesondere Anlagen 2, 1a, 1b, 2b und 2c der Untersuchung von Prof. Kurzak). Ein Vergleich zum Ist-Zustand 2006 der „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ vom 31.07.2007 führt in der Folge zu unterschiedlichen Ergebnissen bei den Kfz-Bewegungen, weil für den Ist-Zustand unterschiedliche Betrachtungszeiträume zu Grunde liegen (Gutachten Prof. Kurzak: 2003, „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“: 2006), an welche die Prognose anknüpft.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass beide Gutachten neben unterschiedlichen Eingangsdaten auch unterschiedliche Untersuchungsgegenstände haben:

Gutachten Westtangente Freising: Entlastungswirkung auf das Stadtgebiet Freising, entsprechend eng begrenztes Untersuchungsgebiet mit hohem Detaillierungsgrad im städtischen Netz

Gutachten 3. Start- und Landebahn Flughafen München: Auswirkungen des Vorhabens auf das Straßennetz des Flughafenumlands, entsprechend großräumiges Untersuchungsgebiet, in den städtischen Bereichen nur Darstellung des Hauptstraßennetzes

Insofern kann eine absolute Übereinstimmung beider Untersuchungen schon vom Untersuchungsinhalt her nicht erwartet werden.

Zudem ist es in der Verkehrswissenschaft fachlich unbestritten, dass im Rahmen von Prognoseberechnungen methodisch bedingt Bandbreiten auftreten. Unter

Berücksichtigung dieser Bandbreiten zeigt der Vergleich der Verkehrsbelastungen für den Bereich der Westtangente Freising, dass beide Gutachten neben – allerdings nicht als erheblich einzustufenden - einzelnen Abweichungen aber auch einen beachtlichen Grad an Übereinstimmung aufweisen (z. B. Münchner Straße vor Abzweig zur FS 44 jeweils 24.200 Kfz-Bewegungen gem. Anlage 2 Kurzak und Karte 4 TRANSVER Juli 2007 im Istfall; 23.700 Kfz-Bewegungen im Planungsfall Karte 8 TRANSVER 2007 und 21.400 Kfz-Bewegungen nach Prognose 2020/25 Kurzak Anlage 4; o. g. Abzweig FS 44: 30.400 Bewegungen nach Kurzak 2020/25 Anlage 4 und 30.000 Bewegungen nach Planungsfall Karte 8 TRANSVER 2007).

Im Übrigen weist auch Prof. Kurzak in der o. g. Untersuchung darauf hin, dass neben Verkehrszunahmen in Richtung Flughafen vor allem auch die starke innerstädtische Entwicklung sowie ihr starker Bezug zum Hinterland und zur Landeshauptstadt München die verkehrliche Entwicklung prägen (s. S. 2 der Untersuchung von Prof. Kurzak). Auch die letztlich kontinuierliche Steigerung der Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik Deutschland mit unterschiedlichen Zuwachs- und Stagnationsraten, aber im Vergleich 1960 – 2005 mit mehr als einer Verfünffachung der Gesamtfahrleistungen, spiegeln sich in der zunehmenden Verkehrsbelastung im Stadtgebiet Freising wieder - dies erst recht vor dem Hintergrund der bundesdeutsch deutlich überdurchschnittlich wirtschaftlichen Dynamik der Domstadt.

Dem Einwand der Stadt, das Gutachten der TRANSVER GmbH vom 31.07.2010 sei deshalb fehlerhaft, weil die TRANSVER GmbH für die GVS zwischen Pulling und der B 11 für den Ist-Zustand 400 – 500 Kfz/24 h annehme, während Prof. Dr.-Ing. Kurzak in seinem o. g. Gutachten für diese GVS eine durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung (DTV) von 3.200 Kfz/24 h ermittelt habe, ist nicht begründet. Das Luftamt hat diese Einwendung geprüft. Die Prüfung ergab, dass die TRANSVER GmbH für den Gesamtverkehr zwischen Pulling und der B 11 im Ist-Zustand 2006 insgesamt 3.400 Kfz/Tag ermittelte. Diese Zahl weicht nur unerheblich von den von Prof. Kurzak ausgewiesenen 3.200 Kfz/Tag ab.

Die Zahl 3.400 Kfz/Tag ergibt sich als Summe aus 2 Verkehrswegen von 2.900 und 500 Kfz/Tag für den Verkehr zwischen Pulling und der B 11 aus der Karte 4 (Ist-Zustand 2006) des Gutachtens vom 31.07.2007. Die Zahl 3.200 Kfz/Tag enthält die Anlage 2 (Verkehrsbelastung Freising Analysebelastung 2003) des o. g. Gutachten von Prof. Kurzak als Angabe für einen Verkehrsweg zwischen Pulling und der B 11. Insofern besteht inhaltlich kein relevanter Unterschied zwischen den Gutachten, lediglich die redaktionelle Darstellung der Straßennetze unterscheiden sich. Die Darstellung der TRANSVER GmbH ist insofern missverständlich, als die gut ausgebaute nördliche Straße zwischen Pulling und

der B 11 nicht mit 2.900 Kfz/Tag, sondern mit 500 Kfz/Tag belegt wurde. Die TRANSVER GmbH hat hierzu jedoch am 08.12.2010 schlüssig Stellung genommen, insbesondere darauf hingewiesen, dass auch die GVS nördlich Pulling, die einen verkehrlichen Bezug zur B 11 hat, bei der TRANSVER GmbH mit 2.500 Kfz/Tag und bei Prof. Kurzak mit 2.900 Kfz/Tag und damit unerheblich abweichend eingestuft wurde.

Nach Auffassung des Luftamtes bestehen insgesamt an den Ergebnissen der „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ vom 31.07.2007 keine methodischen und fachlichen Defizite. In Verbindung mit der „Ergänzenden Stellungnahme Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 - Entfall der Magnetschnellbahn -“ vom 11.03.2010 und der „Ergänzenden Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 und der Ergänzung vom 11.03.2010 – Prognosehorizont 2025 -“ vom 07.02.2011 liegen daher geeignete Grundlagen vor, die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens im Flughafenumland hinreichend verlässlich beurteilen zu können. Die gegen die Untersuchungen geltend gemachten Einwände, auch im Hinblick auf evtl. Abweichungen anderer Verkehrsuntersuchungen (Kfz-Bereich) zu anderen Verkehrsprojekten, vermögen die methodische Richtigkeit und die Plausibilität der vorgelegten Untersuchungen nicht zu erschüttern. Insoweit werden auch Forderungen zurückgewiesen, durch Beauftragung zusätzlicher Gutachten weitere Erkenntnisse zur verkehrlichen Entwicklung zu gewinnen.

3.17.1.2.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der im Rahmen der Gutachten „Untersuchung des landseitigen Verkehrs“ vom 31.07.2007, der „Ergänzenden Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 – Entfall der Magnetschnellbahn -“ vom 11.03.2010 sowie der „Ergänzende Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 und der Ergänzung vom 11.03.2010 – Prognosehorizont 2025 -“ vom 07.02.2011 sind nach Auffassung des Luftamtes schlüssig, nachvollziehbar und konsistent.

3.17.1.2.3.1 Eckwerte des landseitig täglichen Kfz-Verkehrs

Auf der Grundlage dieser Untersuchungen sind folgende Eckwerte des landseitigen täglichen Kfz-Verkehrs ermittelt worden:

Kfz-Verkehr

Nutzergruppen	Planungsfall 2025	Prognosenullfall 2025	Differenz	Ist-Zustand 2006
		in Kfz-Fahrten/Tag		
Passagiere (originär) inkl. Bring- und Holverkehr	49.650	46.350	3.300	38.300
Besucher/Kunden	6.900	6.900	--	6.000
Beschäftigte	40.700	32.500	8.200	28.400
Wirtschafts- und Frachtverkehr	7.050	5.500	1.550	4.000
Summen	102.500	89.800	12.700	76.700

Eckwerte flughafenbezogener Verkehr/Gesamtverkehr am Flughafen in Kfz-Fahrten/Tag – Prognosenull- und Planungsfall 2025

Demnach ist mit einem Anstieg des täglichen Gesamt-Kfz-Fahrtenaufkommens zum/vom Flughafen von 76.700 im Jahr 2006 auf 102.500 Kfz-Fahrten/Tag im Planungsfall 2025 zu rechnen. Ohne Ausbau (Prognosenullfall 2025) ergeben sich 89.800 Kfz-Fahrten/Tag. Berücksichtigt bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens sind sowohl die Leerfahrten der Taxis als auch der Bring- und Holverkehr bei den Passagieren.

Nachdem zum Prognosezeitpunkt 2025 die infrastrukturellen Erschließungsmaßnahmen, insbesondere bezogen auf den öffentlichen Verkehr, wesentlich gegenüber dem vormaligen Prognosehorizont 2020 verbessert sein werden, wird der Modal Split sich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verschieben. Auf das Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 13.01.2011 erläuterte die TRANSVER GmbH mit „Vertiefender Information zur „Ergänzenden Stellungnahme vom 15.12.2010“ – Prognosehorizont 2025 -“ vom 27.01.2011 ergänzend in plausibler Art und Weise das Erschließungskonzept im öffentlichen Verkehr zum Zeitpunkt 2025. Dieses wesentlich verbesserte Erschließungskonzept im öffentlichen Verkehr führt zu einer Erhöhung des Modal Split der Passagiere auf 44 %. Daher wird der flughafenbezogene Kfz-Verkehr - obgleich er im Vergleich Referenzjahr zu Planungs- und Prognosenullfall 2025 zunimmt – im Verhältnis zum Planungs- und Prognosenullfall 2020 nach der „Ergänzenden Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 – Entfall der Magnetschnellbahn -“ vom 11.03.2010 abnehmen (Prognosenullfall 2025: - 7.550 Fahrten/Tag,

Planungsfall 2025: - 9.150 Fahrten/Tag), s. S. 11 der ergänzenden Stellungnahme vom 07.02.2011.

Diese Entwicklung wirkt sich günstig auf die Belange des landseitigen Verkehrs aus.

3.17.1.2.3.2 Vorhabensbedingte Verkehrszuwächse

Der durch die Flughafenerweiterung induzierte landseitige Verkehrszuwachs (Prognose- zu Planungsfall) im Kfz-Verkehr beträgt 12.700 Kfz-Fahrten/Tag, was einer Zunahme von ca. 14 % entspricht. Hierbei bedingen die Beschäftigten mit 8.200 zusätzlichen Kfz-Fahrten/Tag den größten Teil des Zuwachses. Im Vergleich dazu steigen im Planungsfall 2025 die Kfz-Fahrten der Originärpassagiere gegenüber dem Prognosenullfall 2025 lediglich um 3.300 Kfz-Fahrten/Tag an. Die Hauptursache hierfür ist, dass die Originärpassagiere zwischen dem Prognosenullfall 2025 und dem Planungsfall 2025 nur um ca. 6,6 % differieren. Der Flughafenausbau wirkt, bezogen auf den Passagierverkehr, in hohem Maße auf den für die Landseite nicht relevanten Umsteigerverkehr.

Für einzelne Straßenabschnitte ergeben sich hieraus folgende vorhabensbedingten Verkehrszuwächse:

Streckenabschnitt	Prognosenullfall 2025	Planungsfall 2025	vorhabensbeingte Zunahme
A 92, zwischen AS Unterschleißheim und AK Neufahrn	92.200 Kfz/Tag	96.800 Kfz/Tag	+ 4.600 Kfz/Tag +5 %
A 92, zwischen AS Eching-Ost und AS Freising Süd	126.500 Kfz/Tag	133.500 Kfz/Tag	+ 7.000 Kfz/Tag +6 %
A 92, zwischen AS Moosburg-Süd und AS Erding	64.900 Kfz/Tag	68.000 Kfz/Tag	+ 3.100 Kfz/Tag +5 %
A 9, zwischen AS Garching-Nord und AS Eching	165.100 Kfz/Tag	168.900 Kfz/Tag	+ 3.800 Kfz/Tag +2 %
A 9, zwischen AS Allershausen und AK Neufahrn	126.100 Kfz/Tag	127.600 Kfz/Tag	+ 1.500 Kfz/Tag +1 %
St 2580 (FTO), zwischen AS Erding und ED 19	17.000 Kfz/Tag	20.100 Kfz/Tag	+ 3.100 Kfz/Tag +18 %
St 2580 (FTO), zwischen ED 9 und St 2584	26.400 Kfz/Tag	30.100 Kfz/Tag	+ 3.800 Kfz/Tag +14 %
FS 44, zwischen Hallbergmoos und St 2584	31.700 Kfz/Tag	33.300 Kfz/Tag	+ 1.700 Kfz/Tag +5 %
FS 44, AS Freising-Mitte und Abzweig GV Attaching	19.500 Kfz/Tag	21.200 Kfz/Tag	+ 1.700 Kfz/Tag +9 %

vorhabensbedingte Verkehrszunahmen für ausgewählte Streckenabschnitte in Kfz/Tag

Demnach liegen bei diesen ausgewählten Streckenabschnitten mit Ausnahme der Staatsstraße St 2580 (FTO) die von dem Änderungsvorhaben bedingten Verkehrszunahmen bei ≤ 9 %. Hierbei handelt es sich nicht um erhebliche Verkehrssteigerungen.

Bei der FTO sind dagegen erhebliche Verkehrszunahmen zu erwarten (insbesondere 18 % im Bereich zwischen der AS Erding und der ED 19, aber auch zwischen der St 2584 und der ED 9. Als Folge der Nordumfahrung Erding soll die FTO im Abschnitt ED 9 – St 2584 vierstreifig ausgebaut werden (Auslastungsgrad ca. 55 %).

Für den Bereich der FTO nördlich der St 2584 weist die TRANSVER GmbH plausibel nach, dass der unterstellte zweistreifige Ausbauzustand bei einem zu erwartenden Auslastungsgrad von unter 80 % ausreichend ist (s. ergänzende Stellungnahme vom 07.02.2011, S. 15).

Der Hinweis des Polizeipräsidiums Oberbayern in seiner Stellungnahme vom 10.12.2007, dass der Verkehr insgesamt auf der FTO stark zunehmen werde (maximale Verkehrsbelastung im Planungsfall ca. 25.000 werktägliche Kfz-Fahrten), ist zutreffend. Dies betrifft insbesondere – ausweislich obiger Tabelle – den Streckenabschnitt zwischen der AS Erding und der ED 19. Die Untersuchungen der TRANSVER GmbH berücksichtigt in diesem Zusammenhang auch die vorhabensbedingten Verkehrszunahmen auf der gut ausgebauten ED 19, deren täglicher Gesamtverkehr im Planungsfall jedoch deutlich unterhalb der Verkehrsmengen der FTO liegt. Bezüglich der Betrachtung der Einzelstundenbelastung ergibt sich naturgemäß ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden, allerdings ist der vorhabensbedingte Beitrag hierzu unterdurchschnittlich, da die Ausprägung der Spitzenstunden beim Flughafenverkehr (beim Passagierverkehr über den Tag verteilt mehrere Spitzen, beim Beschäftigtenverkehr hoher Anteil an Schichtarbeiten) geringer ist im Vergleich zum typischen Berufsverkehr.

In einigen Einwendungen, z. B. von Seiten der Gemeinden Kranzberg, Moosinning oder Haag a. d. Amper wird kritisiert, dass mit der Erweiterung des Flughafens ganz allgemein die Verkehrsbelastung auf den Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen ansteige. Hier zeigen jedoch die Ergebnisse der Untersuchungen der TRANSVER GmbH, dass der durch die Flughafenerweiterung induzierte Verkehr – wie oben bereits ausgeführt – besonders zu deutlichen Verkehrszunahmen nur auf den unmittelbaren Flughafenzubringern führt. Im umliegenden Straßennetz sind die Verkehrszunahmen dagegen überwiegend auf die nichtvorhabensbedingte Entwicklung des Flughafens sowie die auch weiterhin ansteigende allgemeine Verkehrsentwicklung zurückzuführen. Soweit auf einzelnen Straßenabschnitten von Kreis- oder Gemeindestraßen die prozentualen

Verkehrszunahmen im Vergleich Planungs- zu Prognosenullfall über der im Bereich der Staats- und Bundesstraßen als oberer Bereich ermittelten Steigerung von 6 % liegen, liegen die absoluten Verkehrszahlen ((sommer-) werktäglicher Gesamtverkehr Kfz/Tag) deutlich unterhalb der Kapazität einstreifiger Landverkehrsstraßen. Der sichere und leichte Verkehrsfluss auf diesen Straßen bleibt deshalb gewahrt. In Prüfung dieser Einwendungen hat das Luftamt das Bild „Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn Flughafen München Differenz der Belastungen 2025 der TRANSVER GmbH vom Februar 2011 (als Korrektur der gleichnamigen Karte vom Dezember 2010) angefordert. So finden beispielsweise auf der ED 19 zwischen den Abzweigen nach Berglern und Eichenkofen flughafenbedingt 45 % mehr Kfz-Bewegungen statt, in absoluten Zahlen bedeutet dies aber lediglich 390 tägliche Kfz-Fahrten bei einem Gesamtverkehr von 1.300 Kfz/Tag (Planungsfall 2025). Auf der Straße zwischen Oberding und Schwaig liegen die flughafenbedingten Zunahmen bei 23 %, absolut gesehen finden jedoch 4.300 Kfz-Fahrten/Tag statt. Soweit im nördlichen Stadtbereich Erding (St 2084 Anton-Bruckner-Straße) flughafenbedingte Verkehrszunahmen von 12 % bei 17.300 Kfz-Fahrten/Tag und 13 % bei 11.800 Kfz-Fahrten/Tag gegeben sind, bedeutet dies zwar eine starke Beanspruchung der Straße, allerdings bleibt eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewahrt (die bei Straßen solcher Art in der Regel erst oberhalb 20.000 täglichen Kfz-Fahrten beeinträchtigt sein kann).

Auch die Würdigung der Einwendung des Ostbündnisses zur Zunahme des Straßenverkehrs mit Schriftsatz vom 18.12.2007 steht dem hier getroffenen Abwägungsergebnis nicht entgegen. Die Wohnorte der Beschäftigten liegen ausweislich der Abbildung 2 des Gutachtens der TRANSVER GmbH vom 31.07.2007 (S. 15) deutlich über 50 % außerhalb der Gemeinden dieses Bündnisses. Auch die örtliche Herkunft der Flughafenpassagiere (Ziel-/Quellverkehr) liegt überwiegend außerhalb dieser Gemeinden. Zudem sind, insbesondere auch bezogen auf den Kfz-Verkehr, in diesen Gemeinden Planungen von Maßnahmen im Straßennetz vorgesehen, die zu einer infrastrukturellen Verbesserung in diesem Bereich führen.

Zusammenfassend ergibt sich daraus für die Bewertung, dass die Zunahme des Kfz-Verkehrs infolge des Flughafenausbaus für das gesamte Straßennetz - von einigen flughafennahen Straßen mit höheren Zunahmeanteilen abgesehen - nur einen verhältnismäßig geringen Anteil am Gesamt-Kfz-Aufkommen ausmacht und von den im unmittelbaren Flughafenumfeld zu ändernden und dem sonstigen Straßennetz bewältigt werden kann. Zu dieser Einschätzung gelangt auch das regierungsinterne Sachgebiet Straßenbau (Stellungnahme vom 26.05.2010).

3.17.1.2.4 Öffentlicher Verkehr

Mit Beauftragung des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens nach dem Scheitern der Magnetschnellbahn hat das StMWIVT weitere Grundlagen für die zukünftige zusätzliche Erschließung des Flughafens München im öffentlichen Verkehr gelegt. Das in diesem Gutachten thematisierte Konzept sieht vor, dass auf der Verbindung Flughafen – Innenstadt bis 2020 auf dem Ostast der S-Bahnlinie S8 ein Flughafenexpress als Ersatz für die nicht weiterverfolgte Magnetschnellbahn verkehren soll.

Diesem Konzept haben das Bayerische Kabinett und der Bayerische Landtag in ihren Beschlüssen vom 23.03. und 14.04.2010 zugestimmt, ebenso der Stadtrat der Landeshauptstadt München am 24.03.2010 (s. o.). Auch wenn dieses Konzept (nur) stufenweise umgesetzt werden wird, zeigt es jedoch deutlich, dass von den maßgeblichen politischen und fachlichen Gremien einschließlich dem StMWIVT als zuständige oberste Behörde dieses Ressorts die Notwendigkeit der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München anerkannt, weiter voran getrieben und konkretisiert wird.

Den Untersuchungen der TRANSVER GmbH liegt dieses Konzept zu Grunde (s. ergänzende Stellungnahme vom 07.02.2011). Es sieht bis zum Prognosehorizont 2025 – wie vom StMWIVT bestätigt - die Realisierung des Erdinger Ringschlusses mit Neufahrner Kurve sowie den Flughafenexpress vor. Aber auch der Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf - Freilassing wird abschnittsweise ausgebaut und durchgehend elektrifiziert.

Im Hinblick auf häufig vorgetragene Zweifel an der Realisierung dieser Maßnahmen wird darauf hingewiesen, dass für die Neufahrner Kurve die DB AG als Vorhabensträgerin beim Eisenbahnbundesamt (EBA) im Februar 2010 das Planfeststellungsverfahrens beantragt hat, beim Erdinger Ringschluss die Vorplanung abgeschlossen ist und das StMWIVT den viergleisigen Ausbau des Ostastes der heutigen S-Bahnline S8 im Bereich Johanneskirchen - Daglfing als Voraussetzung für den Flughafenexpress für den Bedarfsplan Schiene beim BMVBS angemeldet hat.

Aus Sicht des Luftamtes ist es daher konsistent, von einer Realisierung der angeführten und in den Gutachten der TRANVER GmbH unterstellten Infrastrukturmaßnahmen innerhalb des Planungshorizontes bis zum Jahr 2025 auszugehen.

Diese Bewertung berücksichtigt auch die Maßgaben A. II. 1., 1.1 und 1.3 der landesplanerischen Beurteilung, wonach die vorhabensbedingte Verlegung der überörtlichen Verkehrsverbindungen im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung technisch und verfahrensrechtlich zu projektieren ist, sicherzustellen ist, dass die Knotenpunkte und belasteten Straßenabschnitte leistungsfähig ausgebaut werden sowie die

rechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der erforderlichen Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen möglichst im zeitlichen Zusammenhang mit diesem Planfeststellungsverfahren zu schaffen sind. Bei diesen konkreten Maßgaben ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese sich nur ganz begrenzt an das Luftamt als luftrechtliche Planfeststellungsbehörde und die FMG als Betreiberin des Verkehrsflughafens München richten.

3.17.1.3 Landseitige Erschließung unter „worst-case-Bedingungen

Die Prüfung der landseitigen Erschließung ergibt, dass das infolge des Ausbaus des Verkehrsflughafens München zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen im Bereich des öffentlichen und des Individual-/Straßenverkehrs die ausreichende landseitige Erschließung des Verkehrsflughafens München nicht gefährdet und auch das vorhandene Schienen- und Straßenverkehrsnetz durch den flughafenbezogenen Verkehr in seiner Leistungsfähigkeit nicht in relevanter Weise beeinträchtigt wird. Einerseits sind – abgesehen von einzelnen (Haupt-) Zufahrtsstraßen- und -schienenwegen zum Flughafen – die flughafenbedingten Verkehrszunahmen verhältnismäßig gering, andererseits werden bis zum Prognosezeitraum 2025 sowohl im Bereich Straße als auch Schiene die vorhandenen Verkehrswege sukzessive ausgebaut und erweitert sowie neue verkehrliche Verbindungen geschaffen, so dass der flughafenausbaubedingte Mehrverkehr und die durch ihn verursachten Erhöhungen im Bereich Kraft- und Schienenfahrzeuge so aufgefangen werden können, dass die, insbesondere von Gemeinden, geäußerte Befürchtung, es drohe ein Verkehrsinfarkt oder die Verkehrssituation werde wesentlich verschlechtert, nicht begründet sind.

Allerdings fußt diese Einschätzung auf der – jedoch plausiblen - Annahme, dass die aufgezeigten und nach Abstimmung mit den zuständigen Ministerien bis 2025 voraussichtlich realisierten Infrastrukturvorhaben vorhanden sein werden.

Die Luftverkehrsprognose als auch die in diesem Abschnitt genannten Untersuchungen zum landseitigen Verkehr gehen von einem Erschließungskonzept im Straßen- und öffentlichen Verkehr aus, das für 2025 geplant ist. Allerdings könnte es evtl. aus Finanzierungs- oder sonstigen Gründen, die aktuell nicht ausgeschlossen werden können, zu planerischen oder baulichen Verzögerungen bei einzelnen Projekten kommen bzw. einzelne Projekte könnten erst nach dem Prognosehorizont der Luftverkehrsprognose fertiggestellt sein. Vor allem wurde in zahlreichen kommunalen Einwendungen thematisiert, dass die Erwartungen zum Ausbau der Infrastruktur unrealistisch seien und

für den Fall der Nichtrealisierung die erwarteten Maßnahmen der bereits befürchtete Verkehrsinfarkt erst recht drohe.

Um diesen (berechtigten) Einwand vertieft zu prüfen, hat das Luftamt, obwohl es prognostisch von der Realisierung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen ausgeht, ergänzend zu den bereits vorliegenden Untersuchungen die Betrachtung eines sog. „worst-case“ zur landseitigen Erschließung angefordert, in welcher – rein hypothetisch – angenommen wird, dass, abgesehen von den bereits im Bau befindlichen Maßnahmen, gegenüber dem Ist-Zustand keine weiteren Verbesserungen in der landseitigen Infrastruktur erfolgten.

Diese Prüfung unter worst-case-Annahmen ergibt, dass die Realisierung der von den zuständigen Ministerien geplanten/vorausgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der landseitigen Erschließung des Verkehrsflughafens München nicht zwingend erforderlich sind, um eine noch ausreichende landseitige Erschließung des Verkehrsflughafens München zu gewährleisten. Auch wenn der untersuchte „worst-case“ nicht erwartet wird, zeigt die Betrachtung jedenfalls, dass die geplanten Infrastrukturmaßnahmen keine Grundvoraussetzung zum Ausbau des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn sind.

3.17.1.3.1 Öffentlicher Verkehr

Zur Prüfung der worst-case-Annahmen für den öffentlichen Verkehr liegt die Untersuchung „Landseitige Erschließung im ÖV unter „Worst-Case-Bedingungen“ der Intraplan Consult GmbH vom 11.02.2011, im Folgenden bezeichnet als worst-case-Untersuchung ÖV, vor. Dieses Gutachten enthält unter gewissen Annahmen die Prüfung der Auslastung im öffentlichen Verkehr. Es geht dabei von den vom Luftamt geforderten Annahmen aus und stellt insoweit den richtigen Sachverhalt ein, ist methodisch nicht zu beanstanden und kommt zu plausiblen Ergebnissen.

Die Grundlagen der Untersuchung ergeben sich aus den Seiten 6 f. der worst-case-Untersuchung ÖV. Zur „Modellierung“ des worst-case wurde – im Gegensatz zur Luftverkehrsprognose 2010 - unterstellt, dass bis 2025 gegenüber dem jetzigen Zeitpunkt nur diejenigen Maßnahmen realisiert sein werden, die bis Ende 2010 in Bau sind/waren. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden damit insbesondere der Ausbau der S-Bahn-Teilstrecke Daglfing – Johanneskirchen für den sog. Flughafen-Express, die Walpertskirchner Spange, die Pasinger Kurve, der Ringschluss Erding und die Neufahrner Kurve sowie die 2. S-Bahn-Stammstrecke als nicht realisiert betrachtet und der vordringliche Bedarf für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm als nicht gegeben angesehen. Zugleich wurde für diesen worst-case die Veränderung des Modal Split untersucht.

Bei den Eckwerten des flughafenbezogenen Verkehrs (S. 8 f. der worst-case-Untersuchung ÖV) zeigt sich, dass bei der Verschlechterung der landseitigen Erschließung im Basisszenario Luftverkehrsprognose 2010 1,7 Mio. Passagiere weniger zu erwarten sind (entsprechend reduziert sich auch das Fahrtenaufkommen der Beschäftigten um ca. 0,6 Mio. Fahrten).

Hierdurch verringert sich insgesamt das Aufkommen an jährlichen Personenfahrten zum Flughafen von 54,07 Mio. auf 51,76 Mio. Fahrten, zugleich sinkt der Anteil der Fahrten im öffentlichen Verkehr von 34,1 % auf 25,4 %, davon bei den Passagieren von 44,5 % auf 33,2 %. Damit verringern sich die werktäglichen Personenfahrten des öffentlichen Verkehrs im worst-case-Fall gegenüber dem Basisszenario gemäß Luftverkehrsprognose 2010 von 51.837 Fahrten auf 36.954 Fahrten.

Auf ausgewählten Streckenabschnitten der S-Bahn-Linien 1 und 8 (höchste Belastungen betreffen die Teilstrecken zwischen Oberschleißheim und Feldmoching (S 1) sowie zwischen Daglfing und Leuchtenbergring (S 8)) ergeben sich 48.700 werktägliche Fahrgäste in der S1 und 48.400 werktägliche Fahrgäste in der S8.

Die Untersuchung stellt – methodisch korrekt – auf die Auslastung in der Spitzenstunde ab (s. S. 11 ff. der Untersuchung). Dabei wurde auch die Lastrichtung der Stecke berücksichtigt (morgens: normalwerktäglicher Verkehr stadteinwärts, flughafenbezogener Verkehr stadtauswärts; abends überlagern sich Pendler-Heimfahrten häufig mit (zum Flughafen) zurückreisenden Fluggästen). Im Fall ohne 2. S-Bahn-Stammstrecke werden in der morgendlichen Spitzenstunde insgesamt 3.630 Fahrgäste in Lastrichtung stadteinwärts angenommen, während für die abendliche Spitzenstunde stadtauswärts mit 3.190 Fahrgästen zu rechnen ist (S1). Für den Bereich der S8 ergeben sich 3.050 Fahrgäste morgens und 2.910 Fahrgäste abends.

Unter Berücksichtigung des Zugtyps und seiner Behängung (Langzug/Vollzug) einschließlich Verstärkerzügen, aber auch des höheren Platzbedarfs durch das Fluggastgepäck, werden die Sitz- und Stehplatzauslastungen gemäß der Schrift 4 6/2001 „Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Richtlinien) betrachtet. Die rechnerisch ermittelte Auslastung liegt bei 63 % bzw. 58 % (S1) und bei 67 % bzw. 68 % (S8) – morgens/abends - und damit unterhalb bzw. geringfügig oberhalb der Empfehlungen zum Platzangebot Nr. 5.2.1 (46) der VDV-Richtwerte (maximal 65 %-Auslastung in der Hauptverkehrszeit als Mittelwert über die Spitzenstunde). Diese Berechnungen beruhen rechnerisch allerdings auf der Luftverkehrsprognose 2007 und berücksichtigen auch keine Minderung der Anzahl der Fluggäste auf Grund einer verschlechterten Flughafenanbindung.

Reduzierte man das genannte Szenario um den Faktor 0,86 wegen Anpassung der Berechnungen an die Luftverkehrsprognose 2010 und die verschlechterte Flughafenanbindung (bei Berücksichtigung von Flughafen-Wahleffekten, unterschiedlichen Beschäftigtenzahlen und geändertem Modal Split ergeben sich nur 37.000 Personenfahrten pro Werktag), rechnet man andererseits einen 5 %-Zuwachs im normal täglichen Verkehr 2025 im Verhältnis zu 2020 mit ein, ergeben sich für die maßgeblichen Streckenabschnitte der S 1 eine Stehplatz-Auslastung von 65 % bzw. 59 % und der S 8 von 68 % bzw. 67 % - morgens/abends -.

Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass die Überlastungen (über den Empfehlungen des VDV) zum einen nicht gravierend seien, zum anderen nur auf kurzen Streckenabschnitten entstünden und auch nur bezogen auf die Annahme eines höheren Platzbedarfs bei Fluggästen. Dies führte zwar im Einzelfall zu nicht unerheblichen Komforteinbußen, andererseits entstünden die Überlastungen zu größeren Teilen durch den normal werktäglichen Verkehr und nicht durch den flughafenbezogenen Verkehr. Eine Beförderungsmöglichkeit bliebe in jedem Fall erhalten, die Einbußen beträfen ausschließlich den Komfort.

Wie bereits dargestellt, erwartet das Luftamt nicht das dargestellte Szenario, da mit einer Verbesserung der schienengebundenen Infrastruktur zum Prognosezeitpunkt 2025 gerechnet werden kann. Es handelt sich also – wie bereits beschrieben – um eine worst-case-Annahme. Vor diesem Hintergrund sind die geringfügigen und nur partiellen Überschreitungen der Empfehlungen in den VDV-Richtlinien sowie die damit verbundenen Komforteinbußen bei Bahnreisenden kein relevanter Gesichtspunkt, die landseitige Erschließung durch den öffentlichen Verkehr im Ausbaufall in Frage zu stellen.

3.17.1.3.2 Individualverkehr

Zur Prüfung der worst-case-Annahmen für den landseitigen Verkehr – als Reaktion auf entsprechende Einwendungen - liegt die „Ergänzende Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 und der Ergänzung vom 11.03.2010 – Worst Case 2025 –“ der TRANSVER GmbH vom 04.03.2011, im Folgenden bezeichnet als worst-case-Untersuchung Verkehr, vor. In dieser Untersuchung wird unter bestimmten Annahmen geprüft, ob der Verkehrsflughafen München im Fall der Realisierung der 3. Start- und Landebahn auch dann noch ausreichend erschlossen sein würde, wenn die zum Prognosezeitpunkt 2025 als vorhanden unterstellte Straßeninfrastrukturmaßnahmen nicht realisiert sein werden und welche Auswirkungen der vorhabensbedingte landseitige

Verkehr damit auf wesentliche Streckenabschnitte in der Umgebung des Verkehrsflughafens München haben würde.

Die Untersuchung geht von den vom Luftamt geforderten Annahmen aus und stellt insoweit den richtigen Sachverhalt ein, ist methodisch nicht zu beanstanden und kommt zu plausiblen Ergebnissen.

Die Grundlagen der worst-case-Untersuchung Verkehr ergeben sich aus ihren Seiten 7 - 11. Zur „Modellierung“ des worst-case wurde – im Gegensatz zur Luftverkehrsprognose 2010 – unterstellt, dass bis 2025 gegenüber dem jetzigen Zeitpunkt nur diejenigen straßenbaulichen Maßnahmen realisiert sein werden, die sich zum aktuellen Zeitpunkt bereits im Bau befinden. In der Tab. 1 der Untersuchung werden alle Straßeninfrastrukturmaßnahmen aufgeführt, die im worst-case-Szenario nicht als vorhanden berücksichtigt werden. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich dabei um eine Untersuchung auf hypothetischer Grundlage zur Eventualprüfung von der im Anhörungsverfahren insbesondere von kommunaler Seite häufig erhobenen Einwendung, im Bereich der Straßen würden die für den Prognosehorizont unterstellten Infrastrukturmaßnahmen nicht realisiert sein. Insoweit wurden vor allem der sechsstreifige Ausbau zwischen dem AK Neufahrn und dem AD Feldmoching der BAB A 92, die Umgestaltung der AS Freising-Süd (Verknüpfung B11) der BAB A 92, der achtstreifige Ausbau zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar der BAB A 99, die B 301 Ortsumfahrung Freising, die B 388 Ortsumfahrung Taufkirchen a. d. Vils, die St 2080 Ortsumfahrung Grafing, die ED 99 Nordumfahrung Erding, die St 2084 Umgehung Allershausen, die FS 44 Westtangente Freising und die LA 8 Umgehung Geisenhausen als entfallen unterstellt (siehe im Übrigen hierzu detaillierte Auflistung in Tab. 1 der worst-case-Untersuchung Verkehr).

Zu den Infrastrukturmaßnahmen mit verkehrlicher Bedeutung für den Flughafen zählen insbesondere der sechsstreifige Ausbau der BAB A 92 zwischen dem AK Neufahrn und dem AD München-Feldmoching, die B 15 zwischen Ergoldsbach und Essenbach (Anschluss an die BAB A 92), die Ortsumfahrung Freising im Zuge der B 301, der vierstreifige Ausbau der St 2580 (FTO) im Abschnitt zwischen der St 2584 (Erdinger Allee) und der ED 9 bzw. Anton-Bruckner-Straße Erding (St 2084), die Westtangente Freising, die Ortsumfahrung Allershausen im Zuge der St 2084 (im Zusammenhang mit der Westtangente Freising) und die Nordumfahrung Erding (siehe S. 10 der worst-case-Untersuchung Verkehr).

Im Übrigen bleiben das Untersuchungsgebiet und die Unsuchungsmethodik gegenüber den anderen Gutachten der TRANSVER GmbH zum landseitigen Verkehr unverändert

(siehe Abschnitt 1.4 – Untersuchungsgebiet und –methodik -, S. 10 der worst-case-Untersuchung Verkehr).

Die Untersuchung stellt zutreffend die Eingangsdaten und deren übergeordnete Wirkungen dar (s. S. 11 der worst-case-Untersuchung Verkehr).

Zum Einen ergeben sich im Vergleich zum Planungsfall 2025 gemäß Luftverkehrsprognose 2010 Rückgänge bei den Originärpassagieren von rd. 30,8 Mio. auf rd. 29,1 Mio. Passagiere und dadurch auch bei den prognostizierten Flughafen-Beschäftigten von rd. 40.700 auf rd. 39.500 Beschäftigte. Zum Anderen hat die Annahme eines worst-case-Szenarios eine Änderung des Modal Split zur Folge, so dass sich bei den Originärpassagieren gegenüber dem Planungsfall 2025 gemäß Luftverkehrsprognose 2010 der Anteil am öffentlichen Verkehr von rd. 45 % auf rd. 33 % und bei den Flughafen-Beschäftigten von rd. 21 % auf rd. 16 % reduziert.

Die Auswirkungen dieser beiden Effekte sind die Reduzierung der flughafenbezogenen Verkehrsnachfrage auf Straße und Schiene und durch die Abnahme des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split eine Zunahme des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am flughafenbezogenen Verkehr. Hierzu nimmt die TRANSVER GmbH im worst-case-Fall 111.000 Kfz.-Fahrten/Normalwerktag an (Planungsfall 2025 gemäß Luftverkehrsprognose 2010: 100.000 Kfz.-Fahrten/Normalwerktag).

In der Untersuchung „Ergänzende Stellungnahme zu der Untersuchung des landseitigen Verkehrs vom 31.07.2007 und der Ergänzung vom 11.03.2010 – Worst case 2025 -“ werden die Verkehrsbelastungen für den Planungsfall 2025 im worst-case-Szenario ermittelt und in der Anlage 1 „Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn Verkehrsflughafen München Planungsfall 2025 worst case werktäglicher Gesamtverkehr (Kfz/Tag, Sommerwerktag)“ - auf die einzelnen Straßen verteilt – dargestellt; auf den S. 12 ff. der Untersuchung werden die Erkenntnisse beschrieben. Wichtige Ergebnisse sind insbesondere, dass der fehlende sechsstreifige Ausbau der BAB A 92 zwischen dem AD München-Feldmoching und dem AK Neufahrn gegenüber den bisherigen Betrachtungen eine verminderte Leistungsfähigkeit hätte und damit tendenziell die parallelen Straßenachsen stärker belastet würden, auf dem Streckenabschnitt der BAB A 92 zwischen dem AK Neufahrn und der AS Hallbergmoss Verkehrsstärken bis zu 140.000 Kfz/Tag aufträten und damit die Verkehre auf den Autobahnen BAB A 9 und BAB A 92 gebündelt würden, in Erding auf der Anton-Bruckner-Straße Verkehrsbelastungen von knapp über 20.000 Kfz/Tag zu verzeichnen sein würden und die fehlenden Umfahrungen von Freising eine entsprechende Zunahme der Verkehrsbelastungen auf dem bestehenden Straßennetz zur Folge hätten.

In der Anlage 2 „Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn Verkehrsflughafen München Planungsfall 2025 worst case Auslastungsgrad“ der Untersuchung wird der Auslastungsgrad für den Bereich Straße im Planungsfall 2025 im worst-case-Szenario dargestellt und auf den S. 12 – 14 der worst-case-Untersuchung Verkehr beschrieben sowie in der Tabelle 2 für ausgewählte Streckenabschnitte aufgelistet.

Die Berechnungen zeigen, dass die Autobahnen zum Flughafen im Auslastungsgrad über 100 % liegen würden; dieser Auslastungsgrad oberhalb 100 % ist jedoch nicht als Dauerstau anzusehen, sondern als Hinweis darauf zu verstehen, dass insbesondere zu Verkehrsspitzen teilweise nicht unerhebliche Verkehrsbehinderungen auftreten könnten.

Relativ günstiger würde sich die Lage für die Flughafen-Zubringerstraßen unterhalb der Straßenklasse Autobahnen darstellen. Dies beträfe insbesondere die St 2580 (FTO) und die FS 44, bei denen die Auslastungsgrade mit zwischen 60 % und 80 % deutlich niedriger liegen und damit seltener erhebliche Verkehrsbehinderungen auftreten könnten. Im Abschnitt 3.1 (Auswirkungen hinsichtlich der Straßeninfrastruktur) – Seite 15 f. der worst-case-Untersuchung Verkehr – werden die Auswirkungen der einzelnen als nicht realisiert unterstellten Straßeninfrastrukturmaßnahmen dargestellt. Die hierbei gefundenen Ergebnisse sind plausibel.

Wie bereits ausgeführt, erwartet das Luftamt nicht das in diesem Abschnitt beschriebene Szenario, da mit einer Verbesserung der Straßeninfrastruktur zum Prognosezeitpunkt 2025 gerechnet werden kann. Es handelt sich also vielmehr um eine worst-case-Annahme. Die im Planungsfall 2025 als nicht realisiert unterstellten wesentlichen Infrastrukturmaßnahmen führten dazu, dass eine Verkehrsentlastung der Städte Freising und Erding nicht möglich sein und das überörtliche Straßennetz zusätzliche Belastungen erfahren würde, die auf den Bundesautobahnen höher als auf den Bundesstraßen wären.

Allerdings wäre der Verkehrsflughafen München 2025 trotz worst-case-Annahme straßenverkehrlich ausreichend leistungsfähig angebunden, weil er über mehrere höher klassifizierte leistungsfähige Straßen erschlossen ist. Defizite beträfen also nicht die Erreichbarkeit an sich, sondern hätten höhere Verkehrsbelastungen und damit längere Reisezeiten zur Folge. Die diesbezüglich erhobenen Einwendungen sind deshalb nicht geeignet, die ausreichende Erschließung des Verkehrsflughafens München auch bei unterstellter nicht erfolgter Herstellung der straßenbaulich geplanten Infrastruktur in Frage zu stellen.

3.17.2 Baustellenverkehr

Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist mit erheblichen Erdbewegungen verbunden. Dementsprechend werden hierfür zahlreiche Transport-Lkw-An- und -abfahrten (Baustellenverkehr) notwendig werden. Dieser Verkehr wird auch auf den öffentlichen Straßen in der Umgebung des Flughafens München stattfinden. Die Prüfung des Umfangs dieses Baustellenverkehrs hat ergeben, dass dafür (also sowohl für die Vorab- als auch die einzelnen Investmaßnahmen gem. Baulogistikkonzept) ein (zusätzlicher) Ausbau des Straßennetzes nicht erforderlich ist. Die FMG hat diese Frage geprüft und die Untersuchung „Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes im Flughafenbereich auf Grund zusätzlicher Belastungen durch den Baustellenverkehr“ der TRANSVER GmbH vom 31.07.2007 vorgelegt (Anlage 4.2.08 in Ordner 40 der Antragsunterlagen). Diese Untersuchung konnte bei der Ermittlung und Bewertung des Belangs Baustellenverkehr verwertet werden. Sie geht vom zutreffenden Sachverhalt aus, ist methodisch schlüssig und kommt zu plausiblen Ergebnissen.

Bereits im Rahmen der Prüfung der Baulogistik wurde dargestellt, dass die Anlieferungen überwiegend über die BAB A 92 und die St 2580 (FTO) und weiter über die – im Zuge der Baumaßnahmen in Teilbreichen selbst zu verlegenden – St 2084 und St 2584 (Erdinger Allee) sowie die Kreisstraße ED 5 bzw. deren Provisorien in den Baustellenbereich hinein und weiter über die als Baustraßen vorgesehenen Verkehrswege erfolgen sollen.

Zur Prüfung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wurden die - über den zehnstündigen Arbeitstag gemittelten - nach dem Baulogistikkonzept sich ergebenden durchschnittlichen stündlichen (Lkw-) Fahrten je Baumonat berücksichtigt. Spitzenstundenfaktoren waren wegen des zu erwartenden kontinuierlichen Baustellenbetriebs nicht einzustellen. Der überwiegende Baustellen-Lkw-Fahrbetrieb betrifft die FTO, die Erdinger Allee, die St 2084, die ED 5 und den zukünftigen Südring. Für die jeweiligen Strecken wurden auf der Grundlage der angenommenen Monate mit den maximalen Fahrten die entsprechenden täglichen Gesamt-Lkw-Fahrten ermittelt. Die Anzahl der Fahrten variiert abhängig von bestimmten Monaten, Straßen und Maßnahmen erheblich (s. S. 10 ff. der Untersuchung „Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes im Flughafenbereich auf Grund zusätzlicher Belastungen durch den Baustellenverkehr“).

Für den Nachweis der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Straßennetzes auf Grund zusätzlicher Belastungen durch den Baustellenverkehr wurden insbesondere die Knotenbelastungen während der entsprechenden Projektphasen aus der Grundbelastung der zuführenden Straßen und der maximalen Monatsbelastung aus der Baulogistik ermittelt. In der o. g. Untersuchung wird unter Einbeziehung der verkehrlichen Grundbelastungen

(Abschätzung für 2010 (Vorabmaßnahmen und 1. Investmaßnahme) und 2015 (2. und 3. Investmaßnahmen)) sowie der baulogistischen Anforderungen (zeitliche und räumliche Verteilung, Aufkommen des Baustellenverkehrs) geprüft und schlüssig dargestellt, wie hoch die maximal auftretende Verkehrsbelastung an den einzelnen Knotenpunkten, Streckenabschnitten und Baustellenein-/ausfahrten ist. Z. B. ist am Knoten D zwischen der FTO und der St 2084 im 7. Baumonat (Vorabmaßnahmen) mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung durch Baufahrzeuge von 166 Lkw-Fahrten pro Stunde oder im 33./34. Baumonat (1. Investmaßnahme) von 364 Lkw-Fahrten pro Stunde zu rechnen. Die Bewertung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erfolgte nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) 2001. Nach der Untersuchung sind weder während der Vorabmaßnahmen noch während der einzelnen Investmaßnahmen verkehrstechnische Maßnahmen für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit öffentlicher Straßen im Untersuchungsnetz erforderlich (s. S. 17 f. der Untersuchung). Selbst bei maximal anzunehmenden Verkehrsbelastungen wird die Kapazität an den einzelnen Knotenpunkten, Streckenabschnitten und Einfahrten nicht erreicht und der Verkehrsfluss wird stabil bleiben. Die Grenzen der Leistungsfähigkeit werden nicht erreicht.

Die Transportwege selbst sind im Baulogistikkonzept dargestellt und verlaufen so weit wie möglich außerhalb städtischer Bereiche, insbesondere auf der BAB A 92 (Anschlussstelle Erding) und der Staatsstraße St 2580 (FTO), ansonsten über das interne Baustraßennetz, siehe Anlage 4.6.17 in Ordner 44 der Antragsunterlagen (Baulogistikkonzept). Sollte es im Einzelfall erforderlich werden, Transportfahrzeuge zur Rohstoffanlieferung in relevanter Weise über die sich in kommunaler Straßenbaulast befindenden öffentlichen Straßen und Wege durchzuführen, wird die FMG mit diesem Bescheid verpflichtet, eine Beweissicherung im Bereich der betroffenen Straßenabschnitte durchzuführen, um nach Abschluss der einzelnen Baumaßnahme verursachte Schäden wieder auf ihre Kosten beseitigen zu lassen.

3.17.3 Straßenbau – landseitige Straßen und Wege

Die Anlage der 3. Start- und Landebahn und die Vorfelderweiterung nach Osten machen als Folgemaßnahmen eine Umplanung und Verlegung von bestehenden landseitigen Straßen im Vorhabensbereich sowie deren Neubau erforderlich. Künftig überbaute bzw. nicht mehr benötigte Straßen werden eingezogen und – soweit sie nicht mehr in sonstiger Weise benötigt werden – zurückgebaut.

Dieser Gliederungspunkt betrifft ausschließlich die außerhalb des Flughafengeländes liegenden Straßen und Wege. Sie werden in diesem Zusammenhang als landseitige Straßen und Wege bezeichnet. Diese grenzen sich somit einerseits von den nichtöffentlichen luftseitigen Betriebsstraßen und andererseits von den zur Aufnahme des öffentlichen Verkehrs bestimmten Privatstraßen der FMG auf dem Flughafengelände, die der inneren Erschließung dienen, ab. Letztere werden im Abschnitt zur technischen Eignung behandelt.

Die Planung der Verlegung von landseitigen Straßen baut auf folgender Ausgangssituation auf:

Bereits beim Neubau des Flughafens München mussten Straßen verlegt und umgebaut werden, um die durch das Flughafengelände unterbrochenen Straßenverbindungen zu ersetzen. Dabei handelt es sich im wesentlichen um folgende, im Rahmen des damals durchgeführten luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens als notwendige Folgemaßnahmen eingestufte und festgestellte Straßen:

- Staatsstraße St 2084 neu (St 2084)
  Die bestehende St 2084 verbindet im hier maßgeblichen Bereich – mit einem Anschluss an die Bundesautobahn A 92 (Anschlussstelle Freising Ost) sowie über die Staatsstraße St 2580 (Flughafentangente Ost oder FTO) – die Städte Freising und Erding. Mit ihrem Anschluss an die Staatsstraße St 2584 dient sie auch der Erschließung des Flughafengeländes von Norden.

- Staatsstraße St 2584 (St 2584 oder Flughafenzubringer Ost)
  Die St 2584 dient als Zufahrt zum Flughafengelände von Osten her und bindet den Flughafen über die Flughafentangente Ost höhengleich an das örtliche und überörtliche Straßennetz an, erschließt somit den Flughafen von Osten.

- Gemeindeverbindungsstraße Attaching – Schwaig (zwischenzeitlich umgestuft zur Kreisstraße ED 5)
  Die nunmehrige Kreisstraße ED 5 wurde als Ersatz für die durch das Flughafengelände unterbrochene Gemeindeverbindungsstraße Attaching – Schwaig geschaffen. Sie stellt – über die St 2084 – eine Verbindung des Ortsteils Schwaig der Gemeinde Oberding mit dem Ortsteil Attaching der Stadt Freising dar. Zugleich erfüllt sie Funktionen für den landwirtschaftlichen Verkehr, erschließt landwirtschaftliche Grundstücke und ist Zubringer zu den Nottoren am östlichen Flughafenzaun des nördlichen Start- und Landebahnsystems. Zusätzlich hat die Kreisstraße ED 5 einen Anschluss an die Staatsstraße St 2584.

Neben diesen durch das (Ur-) Planfeststellungsverfahren zum Bau des Flughafens München festgestellten Straßen ist die Staatsstraße St 2580 (Flughafentangente Ost oder FTO) für den Flughafen von besonderer Bedeutung: Die Flughafentangente Ost beginnt im Norden an der Anschlussstelle Erding der Bundesautobahn A 92, führt in ihrem Verlauf nach Süden östlich am Flughafen München und westlich an der Stadt Erding vorbei, durchquert den südwestlichen Landkreis Erding und hat letztendlich im Landkreis Ebersberg an der Anschlussstelle Markt Schwaben einen Anschluss an die Bundesautobahn A 94. Im Bereich des Flughafens München bestehen Verbindungen mit der Staatsstraße St 2084, die ein Stück mit ihr parallel geführt wird, und der Staatsstraße St 2584.

Von der Planung „landseitige Straßen“ sind im Rahmen des Ausbauvorhabens im Einzelnen folgende Straßen betroffen:

- Staatsstraße St 2084
- Staatsstraße St 2584 (Flughafenzubringer Ost)
- Kreisstraße ED 5
- Gemeindeverbindungsstraße Attaching (Dorfstraße)
- Öffentliche Feld- und Waldwege, insbesondere nördlich entlang des Flughafengeländes
- Privatstraße Südring der FMG
- private Wartungs- bzw. Radwege der FMG

Die FMG hat um Planfeststellung der entsprechenden Lage- und Höhenpläne und der Straßenquerschnitte sowie der Bauwerksverzeichnisse nachgesucht. Die Einzelheiten können dem “Erläuterungsbericht landseitige Straßen“ der Wagner Ingenieure GmbH, beratende Ingenieure im Bauwesen, dem „Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen“ und den entsprechenden Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Ordner 19 und 20 der Antragsunterlagen) entnommen werden. Die Planfeststellung und Widmung der neuen bzw. verlegten Straßen und Wege und die Einziehung der zurück zu bauenden bzw. nicht mehr benötigten Straßen und Wege wurde unter Ziffer A.IX.8. des Antrags vom 24.08.2007 beantragt. Mit der 1. Antragsänderung vom 01.02.2010 wurden als Folge des Beteiligungsverfahrens die lichten Durchfahrtshöhen im Bereich der Rollbrücken auf 4,70 m angehoben, der Straßenquerschnitt der Kreisstraße ED 5 von 9,5 m auf 10,5 m verbreitert und naturschutzfachlich begründete Modifikationen am Knoten Ost vorgenommen. Mit dem 2. Änderungsantrag vom 22.02.2010 wurde ein auf einer

naturschutzfachlichen Ausgleichsfläche zu verlegender öffentlicher Feld- und Waldweg gänzlich der Einziehung unterworfen. Ergänzend hat die FMG mit Schreiben vom 12.01.2011 einen Widmungsplan im Maßstab 1:25.000 vorgelegt, der die straßenbaulichen Folgemaßnahmen und deren straßenrechtliche Widmung gesamthaft und übersichtlich darstellt.

Zur Überzeugung des Luftamtes wird durch die von der FMG vorgelegte Planung zur Verlegung der durch das Ausbauvorhaben unterbrochenen Verkehrsbeziehungen gewährleistet, dass einerseits das überörtliche Straßennetz zum Flughafen weiterhin sichergestellt und andererseits sowohl das dem Durchgangsverkehr dienende Verkehrsnetz (Bundes- und Staatsstraßen) als auch die bestehenden Kreis-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Straßen aufrecht erhalten werden. Darüber hinaus werden die neuen Straßenabschnitte so angelegt, dass sie letztlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität führen. Insbesondere wird die Zufahrt zum Flughafen von Osten von der Flughafentangente Ost kommend durch höhenfreie Verbindungsrampen aufgewertet und bringt auch bei einer Verlagerung des Verkehrs innerhalb des Flughafens ausreichende Leistungsreserven. Dadurch wird als Folge des Ausbauvorhabens eine ausreichende Leistungsfähigkeit innerhalb des Prognosezeitraumes 2025 gewährleistet und somit die Funktionalität unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrszuwachses sicher gestellt. Damit wird auch den in Ziffer A.II.1 genannten Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung zum Verkehr Rechnung getragen.

3.17.3.1 Staatsstraße St 2084

3.17.3.1.1 Planerische Beschreibung

Der gegenwärtige Verlauf der St 2084 befindet sich im Bereich östlich von Attaching bis zum bestehenden Anschluss an die Flughafentangente Ost beinahe vollumfänglich im Vorhabensbereich der 3. Start- und Landebahn. Die St 2084 wird daher zwischen Attaching im Westen bei Str.-km 3,60 und dem Anschluss an die Flughafentangente Ost im Osten auf einer Länge von 6,46 km neu errichtet. Als Straßenquerschnitt kommt ein RQ 10,5 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m zur Ausführung. Es gibt keine neuen Verknüpfungen, d. h. am Bauanfang und am Bauende erfolgt jeweils der Anschluss an die bestehende Straße.

Dabei wird die St 2084 gegenüber der bisherigen Trasse zunächst weiter nach Süden fortgeführt und in ihrem weiteren Verlauf nach Osten hin zwischen der bestehenden

Nordbahn und der 3. Start- und Landebahn verlegt. Die Trassenführung ist somit bereits überwiegend durch den Verlauf zwischen den Start- und Landebahnen vorbestimmt.

Bei Bau-km 0+834 mündet - von Westen kommend - die Gemeindeverbindungsstraße Attaching Süd (GV) in die neu verlegte St 2084 ein. Gegenüber dieser Einmündung geht von der St 2084 in östlicher Richtung eine für den allgemeinen KfZ-Verkehr nicht zugelassene Feuerwehrzufahrt zum Tor Nordwest ab.

Die Allgemeine Luftfahrt wird bei Bau-km 3+828 über eine Zufahrt mittels einer Linksabbiegespur sowie eines Aus- und Einfädelungsstreifens an die St 2084 angeschlossen. Bei Bau-km 5+395 geht von der St 2084 eine weitere Feuerwehrzufahrt ab.

Die Kreisstraße ED 5 mündet - aus Süden kommend - bei Bau-km 5+705 über einen Kreisverkehr in die St 2084 ein, dessen Errichtung aufgrund des dort zu erwartenden hohen Übereckverkehrs zur Überzeugung des Luftamtes erforderlich ist. Eine Einmündung mit Linksabbiegestreifen und Ausfahrkeil wäre zur Abwicklung des Verkehrs nicht ausreichend leistungsfähig. Bei Bau-km 6+126 ist - in gleicher Weise wie bei Bau-km 5+395 - eine weitere Feuerwehrzufahrt zum Tor Nordost angeschlossen. Die bestehende Anschlussstelle der St 2084 an die Flughafentangente Ost über die Rampe bleibt weiter bestehen und ist von der Verlegung der St 2084 nicht betroffen.

Da die St 2084 aufgrund ihres Verlaufs zwischen der bestehenden Nordbahn und der 3. Start- und Landebahn von den Rollwegen höhenfrei gekreuzt werden muss, wird die neue Straße unter den Rollwegen hindurch geführt. Hierfür werden vier mit Grundwasserwannen vor hohen Grundwasserständen geschützte Rollbrücken (Ingenieurbauwerke) – Bauwerk Y 1 bei Bau-km 1+806,89; Bauwerk Y 2 bei Bau-km 4+564,89; Bauwerke Y 3, 4 bei Bau-km 5+094,89 – errichtet. Mit den beiden seitlich angeordneten Seitenbrücken beläuft sich die Breite der Rollbrücken auf jeweils 64,40 m; zwischen den Zwillingsbrücken Y 3 und Y 4 ist ein 35,60 m breiter Lichthof angeordnet.

Im Zuge der Verlegung der St 2084 werden neben den Rollbrücken weitere Brückenbauwerke und Durchlässe im Querungsbereich von Fließgewässern und Gräben errichtet:

- BW 2084/1 Brücke über die Goldach; Bau-km 0+775,70
- BW 2084/4 Brücke über einen Entwässerungsgraben; Bau-km 6+308,50
- BW 2084/2 Brücke über den Abfanggraben Ost und einen Radweg; Bau-km 5+549,57
- BW 2084/3s Brücke im Zuge der Feuerwehrzufahrt über den Abfanggraben Ost; Bau-km 0+67,50
- Durchlass 2084/3 Durchlass im Kreuzungsbereich eines Entwässerungsgrabens; Bau-km 5+861,00
- Durchlass 2084s Durchlass im Kreuzungsbereich eines Entwässerungsgrabens; Bau-km 6+310,00

3.17.3.1.2 Rechtliche Würdigung

3.17.3.1.2.1 Verfahren

Der Bau neuer Staatsstraßen oder deren wesentliche Änderung ist – losgelöst vom Ausbauvorhaben betrachtet – nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG grundsätzlich planfeststellungspflichtig.

Die Durchführung eines eigenständigen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist hier jedoch nicht veranlasst, da sich der Neubau bzw. die wesentlichen Änderungen an der St 2084 als notwendige Folgemaßnahmen des Ausbauvorhabens an anderen Anlagen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG erweisen. Notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen i. S. d. Vorschrift sind sämtliche Maßnahmen, die aus Anlass der Durchführung des konkret zur Planfeststellung beantragten Vorhabens unumgänglich sind, also durchgeführt werden müssen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Auflage, § 75 RdNr. 6a). Lediglich ökonomisch oder funktionell sinnvolle Folgemaßnahmen werden dagegen von der Vorschrift nicht erfasst. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Beschluss vom 13.07.2010, Az. 9 B 103/09, juris) dient die Erstreckung der Planungskompetenz des Trägers eines Vorhabens auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen dem Gebot der Problembewältigung. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen – hier für das Staatsstraßennetz des Freistaates Bayern – entstehen. Eine Grenze dieser Einbeziehung von Folgemaßnahmen

in ein für diese fremdes Fachplanungsverfahren ist dann erreicht, wenn die Folgemaßnahmen über Anschluss und Anpassung an das Vorhaben wesentlich hinausgehen, weil dann nicht mehr von einer Problembewältigung, sondern von einer selbständigen Planungsaufgabe gesprochen werden muss.

Diese Grenze für Folgemaßnahmen wird bei der Verlegung der St 2084 nicht überschritten. Die bestehende St 2084 im Vorhabensbereich (zwischen der Bundesautobahn A 92 im Nordwesten und der Flughafentangente Ost im Osten) wurde bereits im Rahmen des nach Luftverkehrsrecht durchgeführten Planfeststellungsverfahrens zum Neubau des Flughafens München planfestgestellt, weil es sich nach damaliger einhelliger Auffassung – unter Geltung eines inhaltsgleichen Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG – bei ihr um eine Ersatzmaßnahme für die durch den Flughafenbau zwischen Freising-Attaching und Schwaig unterbrochene St 2084 handelte (PFB vom 08.07.1979, Seite 373). Nunmehr wird die damals um das neue Flughafengelände herumgeführte St 2084 durch den Bau der 3. Start- und Landebahn erneut unterbrochen. Sie wird durch eine zwischen der FMG und der Straßenbauverwaltung abgestimmte Planung nach Süden verschoben und zwischen der bestehenden nördlichen Start- und Landebahn und der 3. Start- und Landebahn geführt. Diese Verlegung beinhaltet keine über eine bloße Wiederherstellung der durch das Ausbauvorhaben unterbrochenen Streckenführung hinausgehende Auswirkungen auf das Staatsstraßennetz. Insbesondere werden keine neuen Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz geschaffen. Die Anknüpfungspunkte sind nach wie vor dieselben, einschließlich des Anschlusses der ebenfalls verlegten Kreisstraße ED 5 (s. u.).

Aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG wird somit die grundsätzlich nach Straßenrecht durchzuführende Planfeststellung/Änderungsplanfeststellung der St 2084 durch die luftrechtliche Planfeststellung, ebenso wie alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, ersetzt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem hier allein in Betracht kommenden Art. 37 Nr. 2 BayStrWG wäre – losgelöst vom Ausbauvorhaben betrachtet – entbehrlich, weil der neu gebaute Straßenabschnitt kürzer als 10 km ist. Der Straßenbau als Folgemaßnahme des Ausbauvorhabens wird jedoch als Teilaspekt des Gesamtvorhabens in der Umweltverträglichkeitsstudie umfassend dargestellt und bewertet. Insoweit wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Gesamtvorhaben verwiesen, naturschutzrechtliche Gesichtspunkte werden einschließlich des Straßenbaus im Abschnitt Natur und Landschaftspflege behandelt.

Zum Grunderwerb hat die FMG entsprechende Grunderwerbsverzeichnisse und Grunderwerbspläne zur Feststellung beantragt. Eigentums- und Grunderwerbsfragen werden für das Vorhaben und die Folgemaßnahmen im Abschnitt Grundeigentum behandelt.

3.17.3.1.2.2 Erforderlichkeit und Varianten

Die landesplanerische Beurteilung einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München vom 21.02.2007 erachtet nach der Maßgabe A II.1 eine durch das Ausbauvorhaben bedingte Verlegung der überörtlichen Verkehrsverbindungen, insbesondere der St 2084, für erforderlich. Die Umverlegung der St 2084 ist eine notwendige Voraussetzung zur Realisierung der 3. Start- und Landebahn, da die bisherige Trassenlinie weitgehend im Bereich der künftigen Flugbetriebsflächen verläuft.

Die St 2084 bildet innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dient als bedeutende, in west-östlicher Richtung verlaufende Verkehrsachse dem Durchgangsverkehr. Sie führt von der Bundesstraße B 300 bei Kühbach (Landkreis Aichach-Friedberg) über Gerolsbach – Scheyern – Allershausen – Freising – Erding – Dorfen – Schwindegg – bis zur Bundesstraße B 12 bei Heldenstein (Landkreis Mühldorf am Inn). Die St 2084 ist zudem Bedarfsumleitungsstrecke für die Bundesautobahn A 92.

Das mit der Verlegung der St 2084 verfolgte Ziel, das durch den Flughafenausbau unterbrochene Straßennetz in mindestens gleichwertiger Weise wiederherzustellen, ist fachlich nachvollziehbar und schlüssig.

Gleiches gilt für den gewählten Trassenverlauf zwischen der bestehenden Nordbahn und der 3. Start- und Landebahn. Insoweit wurden folgende Varianten der Trassenführung untersucht:

- Entfall der St 2084 im Vorhabensbereich
- Variante „Nord“ (Verlauf nördlich der 3. Start- und Landebahn)
- Variante „Mitte“ (Verlauf zwischen nördlicher Start- und Landebahn und 3. Start- und Landebahn)

Die Variante, die St 2084 nicht zu ersetzen und stattdessen den Verkehr über das verbleibende Straßennetz zu führen, scheidet nach Überzeugung des Luftamtes aus folgenden Gründen aus: Die St 2084 muss auch künftig ihrer Funktion als Bedarfsumleitungsstrecke für die Bundesautobahn A 92 gerecht werden. Ihre hieraus

resultierende Verkehrsbedeutung spricht ebenso gegen einen ersatzlosen Wegfall im Vorhabensbereich wie die durch einen Wegfall resultierenden Unterbrechungen und Lücken im überörtlichen Verkehrsnetz. Darüber hinaus würde ein Entfall der St 2084 im Vorhabensbereich dazu führen, dass sich der Verkehr zu einem großen Teil auf die parallel dazu verlaufenden Straßenachsen verteilen müsste und dort eine deutlich erhöhte Belastung bewirken würde. Dies gilt insbesondere für die Kulturstraße bzw. die Dorfstraße in Eittingermoos, die Bundesautobahn A 92 zwischen den Anschlussstellen Freising Ost und Erding, die Bundesstraße B 11 zwischen Marzling und Langenbach sowie die St 2584 (Flughafenzubringer Ost). Zu berücksichtigen ist ferner, dass auf diesen Straßen aufgrund ihres baulichen Zustands das durch einen Entfall der St 2084 resultierende erhöhte Verkehrsaufkommen nicht ohne Weiteres abgewickelt werden könnte.

Nachdem die Variante „Entfall der St 2084“ nicht in Betracht kommt, ist bei einem Vergleich der Varianten „Nord“ und „Mitte“ nach Überzeugung des Luftamtes bei einer Abwägung der maßgeblichen Beurteilungskriterien der Variante „Mitte“ eindeutig der Vorzug zu geben.

Die Variante „Nord“ wäre knapp einen Kilometer länger und würde – auch für einen neu zu errichtenden höhenfreien Anschluss an die Flughafentangente Ost – dementsprechend mehr Fläche beanspruchen. Die Berücksichtigung straßenverkehrlicher Belange zeigt, dass nur bei der Variante „Mitte“ die vorhandene Anschlussstelle an die Flughafentangente Ost beibehalten werden kann. Auch würde sich bei einer Variante „Nord“ die Frage der Erschließung der Allgemeinen Luftfahrt und die Anbindung der GV Attaching (Dorfstraße) stellen, so dass bei dieser Variante nicht von vorne herein davon ausgegangen werden kann, dass zwischen der nördlichen Start- und Landebahn und der 3. Start- und Landebahn keine neue Straße erforderlich wäre. Bei der Variante „Nord“ würde die Kreisstraße ED 5 im Bereich nördlich der St 2584 keinen Sinn mehr machen, was einerseits den Interessen des Landkreises Erding zuwiderlaufen, andererseits auch die Frage aufwerfen würde, auf welche Weise dann für den auf der als Kraftfahrstraße ausgewiesenen Flughafentangente Ost (§ 18 StVO; Zeichen 331.1) nicht zugelassenen Verkehr eine zumutbare Wegeverbindung von Schwaig in Richtung Norden bzw. nach Freising sichergestellt werden kann (Maßgabe A.II.1.2 der Landesplanerischen Beurteilung).

Unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten ist zu berücksichtigen, dass die Variante „Mitte“ – im Gegensatz zur Variante „Nord“ – keine landschaftlichen Vorbehaltsgebiete sowie den regionalen Grünzug Nr. 11 und Wiesenbrütergebiete östlich von Attaching nur auf geringer Länge schneidet. Hinzu kommt, dass durch die Variante „Mitte“ die Thematik

des von der Straße ausgehenden Straßenverkehrslärms ebenso weitestgehend vermieden wird, wie die Querung des Abfanggrabens Ost im Bereich der an seiner Einmündung in den Vorflutgraben Nord vorgesehenen Retentionsfläche.

Bilanzierend geht aus dem Variantenvergleich somit eindeutig hervor, dass die Variante „Mitte“ gegenüber der Variante „Nord“ sowohl unter straßen- als auch unter naturschutzfachlichen und sonstigen Gesichtspunkten wesentliche Vorteile aufweist. Der diesem Ergebnis entgegenlaufende Argumentation des Landratsamtes Freising in der Stellungnahme vom 31.01.2008, in der wegen der für die Variante „Mitte“ erforderlichen Eingriffe in den Grundwasserkörper (Grundwasserwannen für die Rollbrücken) die Variante „Nord“ favorisiert und dann wegen der in geringem Abstand parallel verlaufenden Bundesautobahn A 92 gleich der gänzliche Entfall der St 2084 thematisiert wird, kann deshalb nicht gefolgt werden. Neben einer erheblich geringeren Eingriffsintensität beim Flächenverbrauch und der Inanspruchnahme bzw. Zerschneidung ökologisch wertvoller Flächen spricht für die Variante „Mitte“ insbesondere, dass die bestehenden Anschlussstellen an das Verkehrsnetz weiter genutzt werden können. Die Variante „Mitte“ macht zwar eine Unterführung der St 2084 mit den tiefliegenden, in das Grundwasser eintauchenden Rollbrücken Y 1, Y 2, Y 3 und Y 4 erforderlich. Insgesamt betrachtet bleiben die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasserhaushalt – zu letzterem vgl. die anschließenden Ausführungen zu wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten – bei beiden Varianten jedoch vergleichbar, da die Variante „Nord“ eine größere Anzahl an bestehenden Fließgewässern schneiden würde. Die bei der Variante „Mitte“ erforderlichen Rollbrücken mindern somit bei einer Gesamtabwägung der Trassenwahl deren Vorzüge nicht zugunsten der Variante „Nord“. Vielmehr überwiegen nach Auffassung des Luftamtes auch unter Berücksichtigung der Erforderlichkeit der Rollbrücken die Vorteile der Variante „Mitte“.

Eine Reihe von Einwendern aus dem Ortsteil Eittingermoos der Gemeinde Eitting hat vorgetragen, dass die geplante 3. Start- und Landebahn die Landschaft und die darin liegenden Verkehrsadern zerschneide. Anwesen z. B. an der Birkenstraße könnten derzeit von der Nordseite ebenso wie der Südseite erreicht werden. Die südliche Zuwegung werde ersatzlos wegfallen, so dass die Anwesen verkehrsmäßig in eine Randlage gedrängt würden. Hierzu ist festzustellen, dass – da die verlegte St 2084 künftig zwischen der 3. Start- und Landebahn und der nördlichen Start- und Landebahn verläuft – die bisherige Anbindung von Eittingermoos über die Birken- und Süßbachstraße an die St 2084 durch das Ausbauvorhaben tatsächlich ersatzlos beseitigt wird. Es entfällt somit eine kurze Verbindung zu einer Staatsstraße. Allerdings ist auch festzustellen, dass über mehrere Gemeindestraßen weiterhin eine ausreichende Anbindung von Eittingermoos an die „Außenwelt“ gewährleistet ist. Ausgehend von der Kreuzung Kulturstraße/Birkenstraße besteht bereits

derzeit eine kürzere Verbindung z. B. zur Anschlussstelle Freising Ost der Bundesautobahn A 92: Gegenüber der Fahrtstrecke über die Birkenstraße und die St 2084 (ca. 5,4 km) existiert über die Kulturstraße und die Stoibermühle eine Alternativroute von ca. 4,0 km Länge. Entsprechendes gilt für das Ziel Attaching (Kirche). Ebenso verhält es sich mit der Fahrt zur Anschlussstelle Erding der Bundesautobahn A 92: Über die Birkenstraße, die St 2084 und die Flughafentangente Ost wird eine Wegstrecke von ca. 7,4 km benötigt, über die Dorfstraße, die Kreisstraße ED 19 und die Flughafentangente Ost eine Strecke von ca. 7,0 km. Demgegenüber fällt die Verbindung in Richtung Süden (Flughafentangente Ost in Richtung Stadt Erding) deutlich länger aus: Bisher konnte man die Anschlussstelle der St 2084 an die Flughafentangente Ost nach 4,1 km, künftig über die Dorfstraße und die Kreisstraße ED 19 erst nach 7,3 km erreichen. Die aus Sicht der Einwender maßgeblichen Nachteile beschränken sich demnach in erster Linie auf den Verlust eines in unmittelbarer Nähe liegenden Anschlusses an eine leistungsfähige Staatsstraße (Zeitfaktor) und weniger auf die Erreichbarkeit der Anwesen selbst. Dieses Ergebnis ist angesichts des Gegenstands des Ausbauvorhabens, das zwangsläufig einen nicht vermeidbaren „Riegel“ in der Landschaft zur Folge hat, unvermeidbar. Es gibt allerdings keinen Anspruch darauf, dass Straßen nicht geändert oder eingezogen werden, Art. 17 Abs. 1 BayStrWG. Da Eittingermoos über Gemeindeverbindungsstraßen in Richtung Norden, Osten und Westen weiterhin einen ausreichenden Anschluss an das überörtliche Straßennetz hat, ist der Verlust einer in unmittelbarer Nähe liegenden Staatsstraße somit einerseits nicht als Eingriff in Rechte zu werten, andererseits auch zumutbar. Im Übrigen ist eine Staatsstraße „vor der Haustür“ auch nicht selbstverständlich. Eventuell einzelnen Einwendern entstehende Zeitverluste oder der Verlust „liebgewonnener“ Fahrtstrecken sind angesichts der Bedeutung des Ausbauvorhabens für die Allgemeinheit zumutbar. Bereits das bestehende Flughafengelände hat eine direkte Verbindung nach Süden verhindert. Zu berücksichtigen ist auch, dass der Entfall der St 2084 nördlich des Flughafengeländes den Durchgangsverkehr durch Eittingermoos weiter mindert, so dass dort künftig lediglich mit Quell- und Zielverkehr zu rechnen ist. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass auch künftig eine für Anwohner und die Daseinsvorsorge geeignete Wegeverbindung zwischen dem südlichen Ende von Birken- und Süßbachstraße vorhanden sein wird. Insoweit werden die Einwendungen zurückgewiesen.

3.17.3.1.2.3 Zweckmäßigkeit, Konformität mit straßenfachlichen und sonstigen Anforderungen

Seitens des Staatlichen Bauamtes Freising (SBA) wurde mit Stellungnahmen vom 14.12.2007 und 21.05.2010 zum Ausdruck gebracht, dass mit der Straßenplanung grund-

sätzlich Einverständnis besteht. Dem ursprünglich erhobenen Einwand, in den Bauwerksbereichen mit einer Unterführung der St 2084 sei eine Lichte Höhe von mindestens 4,70 m einzuhalten, da es sich um eine Bedarfsumleitungsstrecke handele, wurde von der FMG dadurch Rechnung getragen, dass im Rahmen der 1. Antragsänderung vom 01.02.2010 die entsprechenden Antragsunterlagen (Pläne und Bauwerksverzeichnisse) an eine Lichte Durchfahrtshöhe von 4,70 m angepasst wurden. Der für die Verlegung der St 2084 gewählte Regelquerschnitt RQ 10,5 ist von den beteiligten Fachbehörden für regelkonform und fachlich zutreffend befunden worden. Im Übrigen entspricht die Planung der Umverlegung der St 2084 den hierfür maßgeblichen Regelwerken. Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Straßenplanung können Ziffer 3.1.2 des Erläuterungsberichts landseitige Straßen, Stand 01.02.2010, dem Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen und den festgestellten Plänen D 2.1 – 1010, D 2.1 – 1011, D 2.1 – 1012, D 2.1 – 1020, D 2.1 – 1021, D 2.1 – 1030 (Ordner 19 der Antragsunterlagen) entnommen werden. Das SBA hat zum konstruktiven Ingenieurbau, zur Straßenverwaltung und zum -unterhalt, zur Verkehrssicherheit, zu straßenrechtlichen Gestattungen, zur Landschafts- und Grünpflege, zum Grunderwerb sowie allgemein Vorschläge für Nebenbestimmungen unterbreitet, die vom Luftamt in diesen Bescheid übernommen wurden. Auch die in den Stellungnahmen des damaligen Polizeipräsidiums Oberbayern vom 10.12.2007 und der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Erding vom 11.12.2007 geltend gemachten Maßgaben wurden entsprechend umgesetzt.

Die von der unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Freising in der Stellungnahme vom 31.01.2008 im Rahmen der Ausführungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan geltend gemachten Maßgaben zur Brücke über die Goldach (lfd. Nr. 201 des Bauwerksverzeichnisses; BW 2084/1) wurden, soweit diese nicht ohnehin bereits Gegenstand der Planung waren, umgesetzt.

Das WWA hat sich mit Gutachten vom 29.02.2008 (WWA G 3.5 – Einleitung von Oberflächenwasser der landseitigen Straßen (St 2084, St 2584, ED 5, Südring) in das Grundwasser) und 26.05.2010 (WWA G Änd. 1/2) zu der Entwässerung der Straße geäußert und den vorgesehenen Entwässerungsanlagen zugestimmt. Hierzu wird auf die Ausführungen zum Wasserrecht, Ziffer V.8 PFB MUC, verwiesen. Hinsichtlich des Hinweises des Landratsamtes Freising auf die nach dessen Ansicht schweren Eingriffe in den Grundwasserkörper wegen der zur Errichtung der Rollbrücken erforderlichen Grundwasserwannen wird auf das Gutachten des WWA vom 29.02.2008 zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke (WWA G 3.8) verwiesen. Dort führt das WWA aus, dass die beabsichtigten technischen Maßnahmen zur Grundwasserüberleitung grundsätzlich geeignet sind, einen

übermäßigen Grundwasseraufstau zu verhindern und den Grundwasserabfluss sicherzustellen (vgl. hierzu die Ausführungen zum Wasserrecht, Ziffer V.5 PFB MUC).

3.17.3.1.2.4 Straßenbaulast

Träger der Straßenbaulast für die St 2084 ist nach Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG der Freistaat Bayern. Ihm obliegen danach grundsätzlich alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben (Art. 9 BayStrWG). Im vorliegenden Fall wird jedoch die FMG als Veranlasserin der Straßenverlegung die Kosten für die Herstellung der Straße sowie den Mehraufwand am Bauwerksunterhalt tragen bzw. dem Freistaat Bayern ersetzen. Einzelheiten hierzu ergeben sich aus dem planfestgestelltem Bauwerksverzeichnis und den zwischen der FMG und dem Freistaat Bayern zu treffenden Vereinbarungen.

Zum Bauwerksverzeichnis Landseitige Straßen D 2.1-003, lfd. Nrn. 112, 115 betreffend die Grundwasserwannen wird hiermit festgestellt, dass dort zwar jeweils nur die Grundwasserwanne, nicht aber die Rollbrücke selbst, als unterhaltungspflichtiges Bauwerk genannt werden. Dies ist jedoch nur dem Umstand geschuldet, dass die Rollbrücken zur Flugbetriebsflächenplanung gehören und deshalb nicht im Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen aufgeführt werden. Die Unterhaltungslast der Grundwasserwannen einschließlich der Rollbrücken obliegt der FMG.

3.17.3.1.2.5 Einziehungen

Der nicht mehr benötigte Teil der St 2084 zwischen Str.-km 3,90 bis Str.-km 9,60 wird auf einer Länge von 5,70 km eingezogen (Art. 8 BayStrWG). Dieser Abschnitt hat mit der Verlegung der Straße jede Verkehrsbedeutung verloren.

3.17.3.2 Staatsstraße St 2584 (oder Flughafenzubringer Ost)

3.17.3.2.1 Planerische Beschreibung

Die St 2584 wird zum einen ab Bau-km 1 + 890 im Westen bis zu ihrem Anschluss an die Flughafentangente Ost bei Bau-km 3 + 556 im Osten durchgehend auf einer Länge von 1,66 km zweibahnig, d. h.. mit zwei Fahrbahnen für jede Fahrtrichtung, ausgebaut und darüber hinaus im mittleren Abschnitt (Bereich des Knotens Ost) nach Norden verschwenkt, um dort an die unter die Rollbrücken N9 und N10 verlegte und als Privatstraße der FMG nach Osten verlängerte „Erdinger Allee“ angeschlossen zu werden. Die bisherige Schnittstelle der Privatstraße „Erdinger Allee“ mit der St 2584 wird durch die

Ostverschiebung des Flughafengeländes (Vorfeld Ost) ebenfalls nach Osten verschoben, so dass die St 2584 in ihrer Eigenschaft als Staatsstraße entsprechend kürzer wird.

Über den Knoten Ost wird die St 2584, wie bisher auch, mit der Kreisstraße ED 5 verbunden. Am Knoten Ost wird nunmehr auch die Privatstraße Südring mit der St 2584 verbunden und damit die durch die Vorfelderweiterung überbaute Verbindung des Südrings über die Erschließungsstraße Ost an die St 2584 an der nunmehr günstigsten Stelle ersetzt. Die ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens Ost ist mit kreuzungsfreien Fahrten in den Hauptfahrtrichtungen sichergestellt. Der Anschluss an die Kreisstraße ED 5 ist gegeben.

Die Trasse der neuen St 2584 entspricht im östlichen Bereich weitgehend dem bisherigen Verlauf. Der Anschluss an die Flughafentangente Ost erfolgt über die bestehende Anschlussstelle. Im westlichen Bereich ist die Linienführung durch die aufgrund der Lage der Rollbrücken N9 und N10 vorgegebenen Streckenführung der Erdinger Allee vorbestimmt. Alternativen zum zweibahnigen Ausbau, der auf den zweibahnigen Ausbau der Privatstraße „Erdinger Allee“ abgestimmt ist, sowie zur Trassierung sind nicht ersichtlich.

Im Zuge der Verlegung der St 2584 müssen folgende Brückenbauwerke und Durchlässe im Querungsbereich von Fließgewässern und anderer Straßen errichtet werden:

– BW 2584/1 Brücke im Zuge der St 2584 über den Abfanggraben Ost; Bau-km 1+972,71

– BW 2584/2 Überführung der ED 5 über die St 2584 Bau-km 2+185,74 (St 2584)

– BW 2584/3 Überführung der Verbindungsrampe von der St 2584 zum Südring über die St 2584 Bau-km 2+022,54 (ED 5)

3.17.3.2.2 Rechtliche Würdigung

3.17.3.2.2.1 Verfahren

Zum Verfahren wird auf die entsprechenden Ausführungen bei der St 2084 Bezug genommen. Die Verschwenkung im westlichen Bereich nach Norden zur Wiederherstellung des durch die Vorfelderweiterung und der Rollwegeverbindungen zur dritten Bahn durchschnittenen Anschlusses an die Privatstraße Erdinger Allee dienen der Anpassung der St 2584 an die vorhabensbedingte Unterbrechung des Trassenverlaufs und damit ausschließlich der Problembewältigung. Gleiches gilt hinsichtlich des nunmehr zweibahnigen Ausbaus der Privatstraße „Erdinger Allee“, der weiterhin erforderlichen Anbindung der

Kreisstraße ED 5 sowie hinsichtlich der vorhabensbedingt erforderlich gewordenen Anbindung der nach Osten verlängerten Privatstraße Südring. Im Übrigen entspricht der leistungsfähigere Ausbau sowohl der Privatstraße Erdinger Allee als auch der St 2584 einschließlich des Knotens Ost der Maßgabe A.II.1.1 der landesplanerischen Beurteilung.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung, der naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und des Grunderwerbs wird auf die entsprechenden Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

3.17.3.2.2.2 Erforderlichkeit und Varianten

Die St 2584 stellt die Erschließungsachse des Flughafens von und nach Osten dar und muss vorhabensbedingt verlegt und leistungsfähig ausgebaut werden.

Wegen der vorhandenen Zwangspunkte – Anschluss an die Erdinger Allee im Westen (deren Streckenführung durch das nach Osten erweiterte Flughafengelände einschließlich einer Unterquerung der flugbetrieblich an dieser Stelle erforderlichen Rollbrücken vorgegeben ist), der Anbindung an die Kreisstraße ED 5 und an den Südring im Knoten Ost, und der Beibehaltung der Anschlussstelle an die Flughafentangente Ost – sowie der Kleinräumigkeit des Verlegungsumgriffs kommen keine Trassenvarianten in Betracht.

3.17.3.2.2.3 Zweckmäßigkeit, Konformität mit straßenfachlichen und sonstigen Anforderungen

Insoweit wird ebenfalls auf die Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

Auch hier wurden im Rahmen der 1. Antragsänderung vom 01.02.2010 die entsprechenden Antragsunterlagen (Pläne und Bauwerksverzeichnisse) von der FMG an eine Lichte Durchfahrtshöhe von 4,70 m angepasst. Ebenso wurden im Zuge der 1. Antragsänderung zur weiteren Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft die Zufahrt von der St 2584 zur Übergabestation, der Radweg entlang der St 2584 sowie die dort befindlichen Geländeaufschüttungen neu überplant. Mit der geänderten Planung werden gegenüber der ursprünglichen Planung größere Bestandteile des Lohwaldes Schwaigerloh erhalten. Den weiteren Einwänden der Straßenbaubehörden zur Ausgestaltung und Planung der St 2584 wurde mit den entsprechenden Auflagen Rechnung getragen. Im Übrigen entspricht die Planung der Umverlegung der St 2584 den hierfür maßgeblichen technischen Regelwerken. Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Straßenplanung können Ziffer 3.2.2 des Erläuterungsberichts landseitige Straßen, Stand 01.02.2010, dem Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen und den festgestellten

Plänen D 2.5 – 5010, D 2.5 – 5020, D 2.5 – 5021, D 2.5 – 5030, D 2.5 – 1031, (Ordner 19 der Antragsunterlagen) entnommen werden. Hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Belange (Straßenentwässerung, Lage der Grundwasserwannen im Grundwasserkörper) gelten die Ausführungen zur St 2084 entsprechend.

3.17.3.2.2.3.1 Straßenbaulast

Insoweit wird ebenfalls auf die Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

3.17.3.2.2.3.2 Einziehungen

Der nicht mehr benötigte Teil der St 2584 zwischen Str.-km 5,66 bis Str.-km 7,32 wird auf einer Länge von 1,66 km zuzüglich der Anschlussrampen NO der Kreisstraße ED 5 eingezogen (Art. 8 BayStrWG). Dieser Straßenabschnitt hat mit der Verlegung der St 2584 jede Verkehrsbedeutung verloren.

3.17.3.2.2.3.3 Einwendung einer Mineralölgesellschaft

Mit Einwendung vom 26.05.2010, beim Luftamt eingegangen am 26.05.2010, hat der anwaltliche Vertreter einer Mineralölgesellschaft vorgetragen, dass die derzeit an der St 2584 liegende Tankstelle auf dem Grundstück FlNr. 6861 der Gemarkung Oberding durch die Verlegung der St 2584 künftig keine Direktanbindung an die Staatsstraße hätte und die bequeme Erreichbarkeit der Tankstelle nicht mehr gewährleistet wäre. Bei der vorgesehenen künftigen Erschließung der Tankstelle über eine 300 m lange private Stichstraße zur Privatstraße Südring sei die Tankstelle vom Südring nicht einsehbar. Die neue Standortbeurteilung ergebe, dass sich das tägliche Kundenaufkommen um ca. 75 % reduzieren würde und die Tankstelle mit ihrer Größe und Ausstattung (8 Tankinseln, Abgabe von AdBlue und Autogas, Autowaschanlage, Bistro), die auf die günstige Lage direkt an einer Staatsstraße ausgerichtet sei, nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden könne. Beantragt wurde, von der Verlegung der St 2584 abzusehen, alternativ der Gesellschaft einen neuen Standort zuzuweisen, andernfalls die Gesellschaft zu entschädigen.

Hierzu ist festzustellen, dass diese Einwendungen bereits nach Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG präkludiert sind. Die Einwendungsfrist endete am 18.12.2007. Die Straßenplanung, gegen die sich die Gesellschaft wendet, ist nicht Gegenstand der ergänzenden Auslegung von Planunterlagen im April/Mai 2010 gewesen.

Unabhängig davon müssten die Einwendungen auch zurückgewiesen werden. Die Einwenderin und die FMG sind aufgerufen, das Problem im Rahmen des Zivilrechts

bilateral zu lösen. Denn im Gegensatz zu der im Zusammenhang mit Straßenverlegungen üblichen Konstellation, dass der betroffene Grundstückseigentümer bzw. Pächter und Verpächter der Straßenbauverwaltung gegenüber stehen, erfolgt hier der Eingriff, also die Straßenverlegung und die Einziehung des nicht mehr als Staatsstraße benötigten Straßenabschnitts, durch eine Planung des Grundstückseigentümers bzw. Verpächters gegenüber dem Pächter. Die Einwenderin hat das Tankstellengelände von der Grundstückseigentümerin, der FMG, gepachtet. Der Konflikt ist somit im Rahmen der zwischen der Einwenderin und der FMG bestehenden zivilrechtlichen Beziehungen zu klären.

Unabhängig davon kann die Einwenderin als Besitzerin des Tankstellengrundstücks öffentlich-rechtlich nicht geltend machen, dass die St 2584 auf der bisherigen Trasse weiter besteht, Art. 17 Abs. 1 BayStrWG. Auch ein Ersatz- bzw. Entschädigungsanspruch nach Art. 17 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG kann bereits dem Grunde nach nicht entstehen, da die Zufahrt von der Staatsstraße zum Tankstellengelände auf einer widerruflichen (Sondernutzungs-) Erlaubnis i. S. d. Satzes 3 dieser Vorschrift bzw. einer auflösend bedingten Zustimmung der Straßenbaubehörde beruht. Zugunsten der FMG war zunächst mit Verfügung des (damaligen) Straßenbauamtes München vom 05.12.2005 (Az. N 20-4324.3/St2584/ED) die widerrufliche und befristete Sondernutzungserlaubnis nach Art. 18, 19 Abs. 1 BayStrWG zum Zwecke der Errichtung einer Zufahrt auf die St 2584 bei km 7,040 für eine Tankstelle auf dem Grundstück FlNr. 6861 der Gemarkung Oberding erteilt worden. Dieser war eine (Straßenerschließungs-) Vereinbarung des (damaligen) Straßenbauamtes München und der FMG vom 07.09./21.08.2006 (Az. N 2-4321.2/St2584/ED) über die Errichtung einer Zufahrt für diese Tankstelle nachgefolgt. Die hiernach vereinbarungsgemäß zulässige Zufahrt war nach Art. 73 Abs. 1 Nr. 5 BayBO 1998 (nunmehr Art. 59 Satz 1 Nr. 3 BayBO) i.V.m. Art. 23 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 BayStrWG Gegenstand der Baugenehmigung des Landratsamtes Erding vom 29.09.2006 (Az. BV B-2006-1192 F); mithin erledigte sich gemäß Art. 19 Abs. 4 Nr. 1 i. V. m. Art. 23 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 BayStrWG die Erlaubnispflichtigkeit i. S. d. Art. 18 BayStrWG. Dieses Zufahrtsregime ist nunmehr mit der Einziehung gemäß Art. 8 Abs. 4 BayStrWG entfallen (vgl. auch §§ 4 Abs. 2, 6 Abs. 1 der o. g. Vereinbarung vom 07.09./21.08.2006).

Der Fall einer widerrufsfreien Zufahrt kraft Anliegergebrauchs i. S. d. Art. 14 BayStrWG liegt nicht vor, weil sich das Tankstellengelände mit Zufahrt nicht innerhalb eines zur Erschließung bestimmten Teiles der Ortsdurchfahrt einer Staatsstraße befindet. In diesem Zusammenhang kann sich die Einwenderin auch nicht auf Art. 14 GG berufen, da die Tankstelle (Gewerbebetrieb) nur über eine Zufahrt verfügt, die selbst nicht dem

Schutzbereich dieses Grundrechts unterfällt. Vielmehr ist es so, dass die Einwenderin die Lagegunst – wie sie in ihrer Einwendung selbst zum Ausdruck bringt – so lange ausnutzen kann, wie diese tatsächlich besteht. Eine bloße Erwerbschance, die auf einer eigentumsrechtlich nicht gesicherten Zufahrt beruht, gehört zur eigenen Risikosphäre und kann so nur lange genutzt werden, wie diese günstige Lage vorhanden ist. Ein Vertrauen auf den Fortbestand dieser Lagegunst wird dagegen von Art. 14 GG nicht geschützt; dies hat zur Folge, dass der Wegfall der Lagegunst nicht zu einer Entschädigungsleistung führt. Schließlich bestehen zu der beantragten Verlegung der St 2584 keine Alternativen; im Übrigen sind die für das Änderungsvorhaben streitenden Belange gewichtiger als die Belange der Einwenderin.

3.17.3.3 Kreisstraße ED 5

3.17.3.3.1 Planerische Beschreibung

Die bestehende Kreisstraße ED 5 muss zwischen dem Anschluss an die St 2584 im Süden und der Einmündung in die bestehende St 2084 im Norden verlegt werden, um die Verbindung zwischen diesen beiden Staatsstraßen aufrecht erhalten zu können. Dieser Bereich wird durch das Ausbauvorhaben unterbrochen. Der zu verlegende Teil der Kreisstraße ED 5 mit einer Länge von 1,9 km beginnt nördlich der bestehenden Überführung der Kreisstraße ED 5 über die St 2584 bei Bau-km 0-210 (Str.-km 37,128) und endet bei Bau-km 1+692. Die Kreisstraße ED 5 ist im südlichen Teil der Neubaustrecke über den Knoten Ost mit dem Südring und der St 2584 verbunden. Die künftige Trasse wird dann im weiteren Verlauf nach Norden bzw. Nord-Osten weitgehend entlang des Abfanggrabens Ost geführt. Die Einbindung an die ebenfalls verlegte St 2084 erfolgt mit einem Kreisverkehr. Die Kreisstraße ED 5 kreuzt keine Flugbetriebsflächen wie etwa Rollwege; Rollbrücken sind dementsprechend im Verlauf der Kreisstraße ED 5 nicht erforderlich. Durchlässe und Brücken sind nicht vorhanden, da keine Gewässer oder Gräben gequert werden müssen.

3.17.3.3.2 Rechtliche Würdigung

3.17.3.3.2.1 Verfahren

Für den Bau von Kreisstraßen ist – losgelöst vom Ausbauvorhaben betrachtet – nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG grundsätzlich eine Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung handelt, insbesondere von Zubringerstraßen von Bundesfernstraßen.

Bereits die Prüfung, ob die Durchführung eines eigenständigen straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens durchzuführen ist, ist hier jedoch nicht veranlasst, da sich der Neubau bzw. die wesentlichen Änderungen an der Kreisstraße ED 5 als notwendige Folgemaßnahme des Ausbauvorhabens an anderen Anlagen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG erweisen. Insoweit wird auf die entsprechenden Ausführungen bei der St 2084 Bezug genommen. Der bisherige Verlauf der Kreisstraße ED 5 zwischen der St 2084 (alt) im Norden (Anschlussstelle) und der St 2584 im Süden wird durch das nach Osten verlängerte Flughafengelände unterbrochen. Die entsprechende Verschiebung des Trassenverlaufs der Kreisstraße ED 5 nach Osten und die Wiederherstellung eines Anschlusses an die nunmehr weiter südlich verlaufende St 2084 dienen ausschließlich der Problembewältigung.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem hier allein in Betracht kommenden Art. 37 Nr. 2 BayStrWG wäre – losgelöst vom Ausbauvorhaben betrachtet – entbehrlich, weil der neu gebaute Straßenabschnitt kürzer als 10 km ist. Der Straßenbau als Folgemaßnahme des Ausbauvorhabens wird jedoch als Teilaspekt des Gesamtvorhabens in der Umweltverträglichkeitsstudie umfassend dargestellt und bewertet. Insoweit wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Gesamtvorhaben verwiesen.

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und des Grunderwerbs wird auf die entsprechenden Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

3.17.3.3.2.2 Erforderlichkeit und Varianten

Die verlegte Kreisstraße ED 5 stellt – wie im Bestand – die Verbindung zwischen der St 2084 und der St 2584 dar. Damit werden die bestehenden Straßenbeziehungen bzw. Straßenverknüpfungen aufrecht erhalten. Die Kreisstraße ED 5 hat insbesondere auch Bedeutung für den Verkehr, der auf der als Kraftfahrstraße ausgewiesenen Flughafentangente Ost nicht zugelassen ist. Sie stellt für diese Verkehre die geforderte zumutbare Nord-Süd-Wegeverbindung im Osten des Flughafens her (vgl. auch Ziffer A.II.1.2 und B.II.1 der landesplanerische Beurteilung).

Eine andere Streckenführung hat sich nicht aufgedrängt; insbesondere sind keine Varianten mit geringerem Flächenverbrauch oder einer geringeren Inanspruchnahme ökologisch wertvoller Flächen ersichtlich. Da die Kreisstraße ED 5 auch als östlicher Wartungsweg für den Abfanggraben Ost genutzt wird, kann sogar auf die Anlage eines ansonsten erforderlichen Weges verzichtet werden.

3.17.3.3.2.3 Zweckmäßigkeit, Konformität mit straßenfachlichen und sonstigen Anforderungen

Der Landkreis Erding hat in seiner Stellungnahme vom 03.12.2007 die Auflassung der Kreisstraße ED 5 abgelehnt, hilfsweise aber der Stellungnahme des SBA vom 30.11.2007 zugestimmt. Seitens des SBA, das nach Art. 59 BayStrWG die Verwaltung der Kreisstraßen des Landkreises Erding wahrnimmt, wurde eingewendet, dass der von der FMG geplante Regelquerschnitt der ED RQ = 9,5 (entspricht einer Fahrbahnbreite von 6,5 m) nicht ausreichend, sondern im Hinblick auf die Verkehrsprognose 2020 ein Regelquerschnitt RQ = 10,5 (entspricht einer Fahrbahnbreite von 7,5 m) erforderlich sei. Unabhängig davon, was der Landkreis Erding mit der Ablehnung der Auflassung tatsächlich gemeint hat – entweder die Einziehung des nicht mehr benötigten Teils der Kreisstraße ED 5 oder die Verlegung der Kreisstraße ED 5 überhaupt –, ist festzustellen, dass die Kreisstraße ED 5 wegen der Erweiterung des Flughafengeländes im Bereich der bisherigen Trassenführung zwingend verlegt werden muss, ohne dass an dieser Stelle erneut auf das Erfordernis und die Funktionalität des Ausbauvorhabens einzugehen ist. Somit kommt die hilfsweise Zustimmung zur Stellungnahme des SBA zur Geltung. Die FMG hat daraufhin im Zuge der 1. Antragsänderung vom 01.02.2010 den Regelquerschnitt für den Neubauabschnitt der Kreisstraße ED 5 auf RQ = 7,5 vergrößert und entsprechend angepasste Antragsunterlagen vorgelegt. Der Forderung des Landkreises Erding wurde damit seitens der FMG umfassend Rechnung getragen.

Den weiteren Einwänden der Straßenbaubehörden zur Ausgestaltung und Planung der Kreisstraße ED 5 wird mit den entsprechenden Auflagen Rechnung getragen, soweit nicht die Einwände ohnehin bereits von der FMG im Laufe des Beteiligungsverfahrens berücksichtigt wurden. Im Übrigen entspricht die Planung der Umverlegung der Kreisstraße ED 5 den hierfür maßgeblichen technischen Regelwerken. Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Straßenplanung können Ziffer 3.3.2 des Erläuterungsberichts landseitige Straßen, Stand 01.02.2010, dem Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen und den festgestellten Plänen D 2.4 – 4010, D 2.4 – 4020, D 2.4 – 4030 (Ordner 19 der Antragsunterlagen) entnommen werden.

Hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Belange (Straßenentwässerung) gelten die Ausführungen zur St 2084 entsprechend.

3.17.3.3.2.4 Straßenbaulast

Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße ED 5 ist nach Art. 41 Satz 1 Nr. 2 BayStrWG der Landkreis Erding. Ihm obliegen danach grundsätzlich alle mit dem Bau und

der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben (Art. 9 BayStrWG). Im vorliegenden Fall wird jedoch die FMG als Veranlasserin der Straßenverlegung die Kosten für die Herstellung der Straße sowie den Mehraufwand am Bauwerksunterhalt tragen bzw. dem Landkreis Erding ersetzen. Einzelheiten hierzu ergeben sich aus dem planfestgestellten Bauwerksverzeichnis und den zwischen der FMG und dem Landkreis Erding zu treffenden Vereinbarungen.

3.17.3.3.2.5 Einziehungen

Der nicht mehr benötigte Teil der Kreisstraße ED 5 zwischen Str.-km 37,50 bis Str.-km 39,30 wird auf einer Länge von 1,80 km eingezogen (Art. 8 BayStrWG). Dieser Straßenabschnitt hat mit der Verlegung der Kreisstraße ED 5 jede Verkehrsbedeutung verloren.

3.17.3.4 Verlängerung des Südrings

3.17.3.4.1 Planerische Beschreibung

Der Südring ist eine Privatstraße der FMG, er gewährleistet die Erschließung der südlichen Terminalzu- und -abfahrten. Die Verbindung des Südrings östlich entlang des Vorfeldes Ost mit der St 2584 durch die sogenannte Erschließungsstraße Ost wird vollumfänglich durch das neue Vorfeld überbaut. Damit diese Straße nicht als Sackgasse endet, muss sie auf andere Weise wieder an das öffentliche Straßennetz angeschlossen werden. Hierzu wird der bestehende Südring auf dem Flughafengelände in östlicher Richtung verlängert und schwenkt dann in einem Linksbogen entlang der künftigen Flughafengrenze nach Nordosten ab auf den Knoten Ost zu, wobei der Abfanggraben Ost überführt wird. Am Knoten Ost wird der Südring dann höhenfrei mit der St 2584 (Flughafenzubringer Ost) und teilhöhenfrei mit der Kreisstraße ED 5 verknüpft. Der außerhalb der Flughafengeländes zu liegen kommende neue Teil beginnt bei Bau-km 1 + 085 und endet bei Bau-km 2+100 an der bestehenden St 2584. Der Verlauf der Neubautrasse ist im Wesentlichen durch den künftigen Flughafenzaun und den Abfanggraben Ost vorgegeben.

Über den neuen Südring werden die bereits bestehende öffentliche Tankstelle Ost der OMV und das ebenfalls bereits bestehende Wertstoffzentrum über eine höhengleiche Zufahrt bei Bau-km 2+010 erschlossen. Bei Bau-km 1+355 ist eine Feuerwehrzufahrt vorgesehen. Die Überführung des Südrings über den Abfanggraben Ost wird mit dem Brückenbauwerk BW SR/2 bewerkstelligt.

3.17.3.4.2 Rechtliche Würdigung

3.17.3.4.2.1 Verfahren

Bei dem Südring handelt es sich um eine Privatstraße der FMG, auf der ein tatsächlicher, nicht aber im rechtlichen Sinne öffentlicher Verkehr stattfindet. Die Vorschriften des BayStrWG sind insoweit nicht anwendbar.

Der Südring ist nach Luftverkehrsrecht planfeststellungsfähig, weil er als eine Flugplatzanlage i. S. d. § 9 Abs. 1 LuftVG angesehen werden kann. Nach der Zielsetzung des Luftverkehrsgesetzes sind Flugplatzanlagen jedenfalls solche Anlagen, die im Flugplatzgelände gelegen oder diesem zugeordnet sind und der Zweckbestimmung des Flughafens zumindest dienlich sind. Ein unmittelbarer oder mittelbarer Zusammenhang mit den Flugbetriebsflächen ist nicht erforderlich. Der Südring dient der inneren Erschließung der südlichen Terminalzu- und –abfahrten und ermöglicht den Passagieren, u. a. die Parkhäuser und Terminalgebäude des Verkehrsflughafens München zu erreichen.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung, der naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und des Grunderwerbs wird auf die entsprechenden Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

3.17.3.4.2.2 Erforderlichkeit und Varianten

Der Südring mit einem Anschluss an das öffentliche Straßennetz ist erforderlich, um die Passagierabfertigungseinrichtungen, die Parkhäuser usw. auch von Süden her erreichen zu können. Eine derartige Erschließung war bereits bisher über den bestehenden Südring und die Erschließungsstraße Ost vorhanden.

Eine andere Streckenführung drängt sich weder aus verkehrstechnischen noch aus naturschutzfachlichen Gründen auf. In diesem Bereich verläuft der Südring parallel zum Flughafenzaun, um dann nach Osten in Richtung Knoten Ost abzudrehen. In diesem kleinräumigen Bereich, in dem der Knoten Ost und der aus dem Flughafengelände kommende Südring als Zwangspunkte liegen und auch noch der Abfanggraben Ost als zu überquerendes Hindernis zu beachten ist, kommt eine andere gleichermaßen leistungsfähige Streckenführung nicht in Betracht.

3.17.3.4.2.3 Zweckmäßigkeit, Konformität mit straßenfachlichen und sonstigen Anforderungen

Die Planung des Südrings erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen technischen Regelwerke. Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Straßenplanung können Ziffer 3.4.2 des Erläuterungsberichts landseitige Straßen, Stand 01.02.2010, dem Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen und den festgestellten Plänen D 2.6 – 6010, D 2.6 – 6020, D 2.6 – 6030 (Ordner 19 und 20 der Antragsunterlagen) entnommen werden.

3.17.3.4.2.4 Straßenbaulast

Die Baulast der Privatstraße selbst wie auch der Ingenieurbauwerke (Brücken über Gewässer etc.) liegt bei der FMG, s. a. Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen D 2.6-003.

3.17.3.5 Gemeindeverbindungsstraße Freising-Attaching (Dorfstraße):

Die Dorfstraße von Attaching Süd nach Osten wird – wie auch bisher – an die in diesem Bereich neu verlegte St 2084 angebunden. Die bestehende Dorfstraße muss hierfür lediglich auf einer Länge von ca. 90 m umgestaltet bzw. angepasst werden.

Wie die St 2084 stellt sich auch der neu zu gestaltende Anschluss der Dorfstraße als notwendige Folgemaßnahme des Ausbauvorhabens dar. Diese Straßenverknüpfung ist erforderlich, um die Verkehrsverbindung des Ortsteils Attaching an das überörtliche Straßennetz aufrecht zu erhalten. Alternativen sind bei der Streckenlänge von 90 m nicht vorstellbar. Die Stadt Freising hat gegen diese Planung keine Einwendungen erhoben.

Der verlegte Zulauf zur Goldach wird mit einem neuen Brückenbauwerk BW 2084/1s überquert. Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Straßenplanung können Ziffer 3.5.1 des Erläuterungsberichts landseitige Straßen, Stand 01.02.2010, dem Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen und dem festgestellten Plan D 2.1 – 1010, (Ordner 19 der Antragsunterlagen) entnommen werden.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung, der naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und des Grunderwerbs wird auf die entsprechenden Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

Träger der Straßenbaulast des Brückenbauwerks wie der Dorfstraße ist nach Art. 47 BayStrWG die Große Kreisstadt Freising. Ihr obliegen danach grundsätzlich alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben (Art. 9 BayStrWG). Im vorliegenden Fall wird jedoch die FMG als Veranlasserin der Straßenverlegung die Kosten für die Herstellung der Straße tragen.

Der nicht mehr benötigte Teil der Dorfstraße, der z. T. auch auf dem Gebiet der Gemeinde Marzling verläuft, wird auf Flur-Nr. 436 Gmk. Attaching und Flur.-Nr. 1078/4 Gmk. Marzling auf einer Länge von 0,66 km eingezogen (Art. 8 BayStrWG). Dieser Straßenabschnitt hat mit der Verlegung der Dorfstraße jede Verkehrsbedeutung verloren.

3.17.3.6 Öffentliche Feld- und Waldwege

3.17.3.6.1 Öffentlicher Feld- und Waldweg parallel zum Ableitungsgraben Nord

Nördlich des erweiterten Flughafengeländes, an der Nordseite des dort verlegten neuen Ableitungsgrabens Nord wird in West - Ostrichtung ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg gebaut, mit dem eine Querverbindung, der durch die 3. Start- und Landebahn unterbrochenen, in Nord - Südrichtung verlaufenden Wege südlich Eittinger Moos wieder hergestellt wird. Zwischen der Süßbachstraße und der Birkenstraße in Eittingermoos wird der Weg mit 4,50 m Fahrbahnbreite ausgeführt, damit dieses Teilstück auch von Schulbussen, Müllabfuhr etc. benutzt werden kann. An diesen Weg werden die von Norden nach Süden gehenden Verkehrswege angebunden und dann um die künftigen Flugbetriebsflächen herum an das bestehende Wegenetz geführt. Einzelheiten zur technischen Gestaltung der Straßenplanung können Ziffer 3.5.3 des Erläuterungsberichts landseitige Straßen, Stand 01.02.2010, dem Bauwerksverzeichnis landseitige Straßen und den festgestellten Plänen D 2.7 – 7010, D 2.7 – 7011 (Ordner 19 und 20 der Antragsunterlagen) entnommen werden.

Die Gemeinden Marzling, Oberding und Eitting haben diesbezüglich keine Einwendungen erhoben.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung, der naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und des Grunderwerbs wird auf die entsprechenden Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

Träger der Straßenbaulast für den öffentlichen Feld- und Waldweg ist nach Art. 54 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG die jeweilige Gemeinde. Ihr obliegen danach grundsätzlich alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben (Art. 9 BayStrWG). Im vorliegenden Fall wird jedoch die FMG als Veranlasserin des Straßenbaus bzw. der Straßenverlegung die Kosten für die Herstellung der Straße tragen.

3.17.3.6.2 Sonstige öffentliche Feld- und Waldwege

Über öffentliche Feld- und Waldweg werden drei neue Feuerwehrzufahrten mit Anschluss an die St 2084 hergestellt: das Tor Nordwest bei Bau-km 0+834, das Tor Perimeter Ost bei Bau-km 5+395 und das Tor Nordost bei Bau-km 6+128. Die Fahrbahnbreite beträgt jeweils 4,50 m.

Die Flughafenbefeuerung liegt in Verlängerung der neuen Start- und Landebahn im Osten und Westen außerhalb des Flughafenzaunes. Diese Anlagen werden zu Wartungszwecken mit Wegen erschlossen, die an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angebunden werden.

Einzelheiten können den planfestgestellten Verzeichnissen und Plänen entnommen werden.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung, der naturschutzrechtlichen Gesichtspunkte und des Grunderwerbs wird auf die entsprechenden Ausführungen zur St 2084 Bezug genommen.

3.17.3.7 Radwege

Das durch das Ausbauvorhaben teilweise unterbrochene Radwegenetz der Landkreise Freising und Erding wird teilweise durch neu errichtete private Wartungs- und Radwege der FMG, teilweise durch öffentliche Feld- und Waldwege ersetzt. Die von den Radwegbenutzern künftig zurückzulegenden Strecken sind nur unwesentlich länger. Die Strecke vom Flughafen nach Schwaig verlängert sich um ca. 0,8 km. Die Verbindung der Radwege im Nord-Westen zwischen Attaching, Schwaigermoos und Riergerau verkürzt sich um ca. 1 km.

Die privaten Wartungs- und Radwege werden von der FMG unterhalten. Insoweit wurde auf Veranlassung des Luftamtes die im Bauwerksverzeichnis unzutreffend vorgesehene Unterhaltspflicht der Landkreise berichtigt.

3.18 Leitungen und sonstige Ver- und Entsorgung

Im Bereich der planfestgestellten 3. Start- und Landebahn und deren Nebenanlagen befinden sich verschiedene Ver- und Entsorgungsleitungen zur regionalen und überregionalen Versorgung mit Elektrizität, Gas und Wasser, zur Entsorgung von Abwasser sowie zu Telekommunikations- und Informationszwecken. Diese Ver- und Entsorgungsleitungen werden überwiegend von externen Unternehmen, zum Teil aber auch von der FMG selbst, betrieben und unterhalten. Die Errichtung und der Betrieb der 3. Start- und Landebahn macht eine Neutrassierung der Leitungen außerhalb der zukünftigen Flughafengrenze, einschließlich einer Verlegung der dazugehörigen Anlagen, erforderlich. Die bestehenden Leitungen innerhalb des künftigen Flughafengeländes werden stillgelegt bzw. zurückgebaut.

Im Einzelnen sind die betroffenen Ver- und Entsorgungsleitungen im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003 sowie in den Lageplänen D 3.5-1011 bis 1017 (Ordner 20) dargestellt.

Der neue Flughafenzaun ist die Schnittstelle zwischen den internen Ver- und Entsorgungsleitungen des Flughafens (Luftseite), die dem Vorhaben zuzuordnen sind, und den Leitungen außerhalb des Flughafens (Landseite).

3.18.1 Grundlagen der Planung

Ziel der Planung ist es, das betroffene Netz der durch das Vorhaben berührten Ver- und Entsorgungsleitungen so wieder herzustellen, dass alle bestehenden Verbindungen in gleicher Qualität wieder zur Verfügung stehen. Die Bestands- und Betriebssicherheit sowie die Entwicklungsmöglichkeit der im Planungsgebiet vorhandenen Infrastruktur (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Telekommunikation) wird dadurch sichergestellt. Gewährleistet wird auch die von den Betreibern der betroffenen Leitungen geforderte jederzeitige Zugänglichkeit außerhalb des Flughafengeländes.

Im Einzelnen waren für die Planung der Ver- und Entsorgungsleitungen folgende Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung für eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München vom 21.02.2007, AZ.: 24.1-8262-1-05, maßgeblich, wobei das Vorhaben bei Berücksichtigung der Maßgabe A. II. 7 den Erfordernissen der Raumordnung hinsichtlich der Energieversorgung sowie des Nachrichtenwesens entspricht:

– Ziffer A II 7. Sonstige Infrastruktureinrichtungen (Maßgabe):
„Die Bestands- und Betriebssicherheit sowie die Entwicklungsmöglichkeit der im Planungsgebiet vorhandenen Infrastruktur (Strom, Gas, Fernwärme, Telekommunikation, meteorologisches Messfeld) ist zu gewährleisten. Im Rahmen der Detailplanungen sind Änderungen und Anpassungen der betroffenen Infrastruktureinrichtungen mit den zuständigen Trägern und Fachbehörden abzustimmen."

– Ziffer C II. 2.5.1 Natur und Landschaft (Bewertung des Vorhabens anhand der Erfordernisse der Raumordnung)
„Um eine übermäßige Zerschneidung der Landschaft zu vermeiden, sollen aus landesplanerischer Sicht die Möglichkeiten einer Bündelung von Trassen genutzt werden. (LEP B I 2.2.9.1 (Z))"

– Ziffer C II. 2.6 Sonstige Belange – Energieversorgung (Bewertung des Vorhabens anhand der Erfordernisse der Raumordnung)
„Die vorhabensbedingte Umlegung von Erdgashochdruckleitungen und Gasdruckregel- und Messanlagen erfordert entsprechende Trassenbereiche außerhalb der zukünftigen Flughafengrenze; die Neutrassierung ist mit dem jeweiligen Träger der Infrastruktureinrichtung abzustimmen und planungs- und verfahrensrechtlich abzuklären. Dies gilt analog für die durch das Vorhaben betroffenen Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Stromversorgungsleitungen, Fernwärmeversorgungsanlagen sowie Telekommunikationsanlagen. Auf eine frühzeitige Kontaktaufnahme und rechtliche Vereinbarung mit den Spartenträgern ist Wert zu legen.
Das Prinzip der Trassenbündelung (LEP B I 2.2.9.1 (Z)) – z. B. entlang der zu verlegenden Verkehrsinfrastruktur – ist auch bei der Verlegung der Sparten zu berücksichtigen."

3.18.2 Trassenführung und Funktionalität der Planung

Den vorgenannten Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung für eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München wird mit der Bündelung der zu verlegenden Leitungen in einem Trassenkorridor außerhalb des künftigen Flughafengeländes Rechnung getragen. Der Trassenkorridor verläuft dabei westlich, nördlich und östlich entlang des Flughafenzaunes (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1011 bis 1017). Die Zoneneinteilung und die Anordnung der einzelnen Leitungen innerhalb dieses Korridors erfolgen unter Beachtung der jeweils erforderlichen Schutzbreitenstreifen und der erforderlichen Abstände zwischen benachbarten Leitungen (siehe Erläuterung Ver-/Entsorgungsleitungen außerhalb, Anlage D 3.5-1001, Pkt. 3).

Bei der Bestimmung des Verlaufs der einzelnen Leitungen (Trassenverlauf) ist zum einen das Erfordernis des jederzeitigen freien und ungehinderten Zugangs für die Ver- und Entsorgungsunternehmen maßgeblich. Eine Anordnung des Trassenkorridors innerhalb des umzäunten Flughafengeländes ist deshalb keine taugliche, flächensparende Alternative, da damit die oftmals kurzfristigen Instandsetzungsmaßnahmen sowie Unterhaltungs- und Wartungsarbeiten zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit aufgrund der Lage im Sicherheitsbereich des Flughafens mit den damit verbundenen Randbedingungen (Ausweiskontrollen, Fahrberechtigung im Flughafengelände etc.) erheblich erschwert würden. Mit dem Trassenverlauf außerhalb des Flughafengeländes wird auch entsprechenden Forderungen der Ver- und Entsorgungsträger Rechnung getragen.

Zum anderen ist die Anordnung des Trassenkorridors westlich, nördlich und östlich des erweiterten Flughafengeländes im Wesentlichen durch die Anknüpfungspunkte (Zwangspunkte) der zu verlegenden Leitungen vorgegeben. Die überwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Leitungen können dabei unmittelbar und ohne Umwege in den Trassenkorridor aufgenommen und um den Flughafen herumgeführt werden. Dabei wird die zu verlegende Leitung je nach Beginn und Ende des zu verlegenden Abschnitts über eine möglichst kurze Stichleitung in bzw. aus dem Trassenkorridor geführt.

Eine anderweitige Anordnung des Trassenkorridors für die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Leitungen hat sich nicht aufgedrängt, da die gewählte Variante entlang des Flughafenzauns die kürzeste Strecke verfolgt. Darüber hinaus werden mit dem Trassenkorridor entlang des Flughafenzauns ohnehin solche Flächen genutzt, die aus Sicherheitsgründen frei von Bepflanzungen oder sonstiger Anlagen oberhalb der Geländeoberkante bleiben müssen. Der Notwendigkeit, den Trassenkorridor an der Geländeoberfläche freizuhalten, kann somit ohne weitere Eingriffe in Natur und Landschaft entsprochen werden. Anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind mit der Umverlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen nicht verbunden. Mit der Planung der Vorhabensträgerin ist zudem gewährleistet, dass der Trassenkorridor überwiegend in Bereichen errichtet bzw. verlegt wird, die bereits im Zuge der Gewässerneuordnung, der Herstellung der Flughafenrandzone II und der Anlage des öffentlichen Feld- und Waldweges ohnehin umgestaltet werden; baubedingte Beeinträchtigungen können mit dem zeitlich parallelen Ablauf dieser Baumaßnahmen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

Eine Ausnahme von der Nutzung des Trassenkorridors ist auch nicht für einzelne Leitungen geboten. Eine Trassenführung in einem weiteren Trassenkorridor zwischen der bestehenden nördlichen Start- und Landebahn und der 3. Start- und Landebahn entlang der dorthin verlegten Staatsstraße St 2084 (neu) ist zwar für die Gashochdruckleitung DN 200

der Erdgas Südbayern GmbH und eines Ringleitungsastes der 20 kV-Mittelspannungsleitung der E-Werke Schweiger oHG wegen der örtlichen Lage der Anknüpfungspunkte westlich des Flughafens denkbar. Wegen der sich daraus ergebenden doppelten Korridorführung und erheblicher technischer Probleme infolge etlicher in einem solchen Korridor zu kreuzenden Bauwerke (Rollbrückenwannen im Verlauf der St 2084) ist diese Variante – die zudem zu keinem Vorteil für den Flächenbedarf geführt hätte – außer Betracht gelassen worden.

Im Zuge der Planung wurden mit den betroffenen Ver- und Entsorgungsunternehmen die zu berücksichtigenden fachtechnischen Belange abgestimmt und festgelegt. Den technischen und betrieblichen Anforderungen der Ver- und Entsorgungsunternehmer konnte somit Rechnung getragen werden.

Darüber hinausgehende, für die Ausführung erforderliche Details sind im Zuge der weiteren Planungen mit den betroffenen Ver- und Entsorgungsunternehmen abzustimmen. Es kann daher von der auch künftig gewährleisteten Funktionalität der Ver- und Entsorgungsleitungen und der Beachtung der einschlägigen technischen und rechtlichen Vorgaben ausgegangen werden.

Soweit von der Trassenverlegung wasserwirtschaftliche Aspekte (insbesondere Bauwerke im Grundwasser) berührt sind, werden diese bei den Ausführungen zur Wasserwirtschaft/Bauwerke im Grundwasser behandelt.

3.18.3 Betroffene Ver- und Entsorgungsleitungen

3.18.3.1 110-kV-Leitung der E.ON Netz GmbH

Von dem Vorhaben betroffen sind die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 501 bis 503 näher beschriebenen Leitungen und Anlagen der 110 kV-Leitungstrasse Zolling – Neufinsing der E.ON Netz GmbH. Ein Teilabschnitt dieser Leitungstrasse war bereits beim Neubau des Flughafens München berührt.

Nunmehr ist als Folge der Ausdehnung des Flughafengeländes nach Norden ein Teilabschnitt der 110 kV-Freileitungstrasse zwischen der St 2084 und der Streusiedlung Eittingermoos betroffen und im Trassenverlauf weiter südlich ein Teilabschnitt der damals neu verlegten 110 kV-Erdleitung bis etwa in Höhe der St 2584.

Der bestehende Endmast Nr. 35 und die Masten Nr. 34 und Nr. 33 der Freileitung J100 werden rückgebaut. Unmittelbar nördlich des Masten Nr. 33 wird ein neuer Endmast mit einer Kabelübergangsanlage errichtet. Hier endet die Freileitung J100 zukünftig und wird

in zwei erdverlegte Leitungen J101/1 und J262/1 überführt. Von dort werden die Erdkabel auf einer Länge von rund 7.000 m innerhalb des Trassenkorridors nördlich und östlich entlang des Flughafenzaunes um die Vorhabensfläche bis zu einer neuen Kabelübergangsanlage nördlich der St 2584 geführt (siehe Lageplan Anlage Nr. D 3.5-1013 bis 1017). Über diese Kabelübergangsanlage erfolgt die Stromversorgung des Flughafens mittels einer Stichleitung in das Flughafengelände (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1017). In Fortführung verläuft die neue Leitungstrasse J100/1 und J262/2 südlich der Kabelübergangsanlage, dann entlang des Abfanggrabens Ost bis zur Anbindung an die in Richtung Neufinsing verlaufende erdverlegte Bestandstrasse.

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass die Errichtung des neuen Endmastes Nr. 33 mit der Kabelübergangsanlage – losgelöst vom Ausbauvorhaben betrachtet – grundsätzlich nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 EnWG planfeststellungspflichtig ist, weil hier eine Hochspannungsfreileitung mit 110 kV geändert wird. Nicht planfeststellungspflichtig sind dagegen die Verlegung des Kabels in der Erde bzw. der Rückbau der nicht mehr benötigten Hochspannungsfreileitung zwischen dem derzeitigen Mast Nr. 35 und dem neuen Endmast Nr. 33. Ein energiewirtschaftsrechtliches Planfeststellungsverfahren ist hier jedoch nicht veranlasst, da sich die Änderungen an der Freileitung als notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG darstellen. Aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG wird die grundsätzlich nach Energiewirtschaftsrecht durchzuführende Änderungsplanfeststellung der Hochspannungsfreileitung durch die luftrechtliche Planfeststellung, ebenso wie alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, ersetzt. Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG findet keine Anwendung, da es sich bei der Änderung der 110 kV-Hochspannungsfreileitung nicht um ein selbständiges Vorhaben handelt, sondern um eine unmittelbar von dem Vorhaben veranlasste notwendige Folgemaßnahme.

Eine, bei Änderungen an einer 110 kV-Hochspannungsfreileitung nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Ziffer 19.1.2 bzw. 19.1.3 Anlage 1 zum UVPG durchzuführende allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG ist entbehrlich, weil die mit den Spartenverlegungen verbundenen Umweltauswirkungen als Teilaspekt des Gesamtvorhabens in der Umweltverträglichkeitsstudie umfassend dargestellt und bewertet wurden. Insoweit wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen (vgl. C. II.).

Die zur Gewährleistung der technischen Sicherheit einschlägigen materiell-rechtlichen Anforderungen des § 49 EnWG an die Errichtung und den Betrieb der 110 kV-Leitung, die eine Energieanlage i. S. d. § 3 Nr. 15 EnWG darstellt, sind zu beachten.

Die E.ON Netz GmbH äußerte sich mit Schreiben vom 13.12.2007 und 11.05.2010 zu den Maßnahmen und teilte mit, dass die Planunterlagen mit ihr abgestimmt seien. Im Erörterungstermin am 28.11.2008 wies der Vertreter der E.ON Netz GmbH darauf hin, dass die im Schreiben vom 13.12.2007 geäußerten Belange der E.ON Netz GmbH von der FMG bereits berücksichtigt wurden. Von der E.ON Netz GmbH genannte Bedingungen und Hinweise werden als Nebenbestimmungen und Hinweise übernommen.

Der Forderung der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Erding, den als geschützten Landschaftsbestandteil ausgewiesenen Lohwald am Knoten Ost weitest gehend zu schonen, ist mit der Änderung des Leitungsverlaufes der 110 kV-Erdleitung im Zuge der 1. Antragsänderung vom 01.02.2010 im Bereich des Lohwaldes Schwaigerloh (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1017 vom 01.02.2010) Rechnung getragen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an der 110 kV-Leitung wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.2 20 kV-Leitungen der E-Werk Schweiger oHG

Von dem Vorhaben betroffen sind die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 504 bis 508 beschriebenen Leitungen der E-Werk Schweiger OHG mit den dazugehörigen Anlagen. Hierbei handelt es sich um eine 20 kV-Freileitung und ein 20 kV-Erdkabel, die zusammen eine Ringleitung bilden. Infolge des Vorhabens werden beide 20 kV-Leitungen umverlegt und innerhalb des Trassenkorridors als Erdleitungen nördlich und östlich um die Vorhabensfläche bis zu den Anschlüssen an den Bestand geführt (siehe Lagepläne Anlage Nr. D 3.5-1011 bis 1017). Eine Verlegung entlang der St 2084, also zwischen der bestehenden nördlichen und der neuen 3. Start- und Landebahn kommt aus den o. g. Gründen nicht in Betracht.

Nordwestlich des Vorhabens werden Freileitung und Erdleitung im Bereich der Staatsstraße St 2084 durch Stichleitungen an den Trassenkorridor geführt (siehe Lageplan Anlage Nr. D 3.5-1011) und auf einer Länge von ca. 9.711 m (ehem. Erdleitung) bzw. von ca. 7.004 m (ehem. Freileitung) um das Flughafengelände herumgeführt. Ein erdverlegter Leitungsstrang endet östlich in Höhe des geplanten Kreisverkehrs der St 2084 mit einem Anschluss an die bestehende Freileitung (siehe Lageplan Anlage Nr. D 3.5-1015). Der zweite erdverlegte Leitungsstrang verläuft in dem Trassenkorridor weiter in Richtung Süden und wird in Höhe der Staatsstraße St 2584 über eine Stichleitung an die bestehende erdverlegte Leitung angeschlossen (siehe Lageplan D 3.5-1017).

Im Bereich der neu verlegten Erdkabel werden – von diesen Kabeln abzweigend – ein Stromanschluss einschließlich Transformator für ein Pumpenhaus (Wiederversickerungsanlage der FMG) und Niederspannungskabel der FMG zur Stromversorgung der Anflugbefeuerung und der Hauptanflugzeichen östlich und westlich der 3. Start- und Landebahn neu verlegt. Wegen durch das Ausbauvorhaben zu entfernender Gebäude werden bisher von den Leitungen abzweigende Hausanschlüsse stillgelegt.

Die rechtliche Würdigung hat ergeben, dass Änderungen an der 20 kV-Freileitung und an der erdverlegten 20 kV-Leitung der E-Werk Schweiger oHG aufgrund ihrer Nennspannung nicht der Planfeststellungspflicht nach § 43 Satz 1 Nr. 1 EnWG unterliegen. Zudem begründen diese Maßnahmen bei einer isolierten Betrachtung keine UVP-Pflicht, vgl. Ziffer 19.1 des Anhangs 1 zum UVPG. Die Umweltauswirkungen werden jedoch als Teilaspekt des Gesamtvorhabens mit betrachtet. Aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden durch die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnissen und Zustimmungen, ersetzt.

Die E-Werk Schweiger oHG äußerte sich mit Schreiben vom 18.12.2007 zu den Maßnahmen. Es wurden keine Einwände vorgetragen, die die technische Planung und die Umverlegung der 20 kV-Stromleitungen zum Gegenstand haben. Allerdings wurde bemängelt, dass keine Kostentragungsregelungen zu nicht mehr benötigten Hausanschlüssen und Straßenbeleuchtungsanlagen, zum Rückbau und zur Ablösung von bestehenden bzw. nicht mehr benötigten Anlagen sowie hinsichtlich der Veränderung des Konzessionsgebietes der E-Werk-Schweiger oHG getroffen werden. Im Erörterungstermin war kein Vertreter der E-Werk-Schweiger oHG anwesend. Die FMG teilte hierzu mit, dass sie Steuerkabel und sonstige technische Einrichtungen, wie etwa Masten, Transformatoren und Verteilerkästen, als Zubehör der Anlagen betrachte, die von den Maßnahmen und den Kostenübernahmeerklärungen mit umfasst seien. Hinsichtlich der von der E-Werk-Schweiger OHG angesprochenen Kostenregelungen wird eine außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert zu treffende privatrechtliche Vereinbarung zwischen der FMG und der E-Werk-Schweiger OHG getroffen. Von der E-Werk-Schweiger OHG genannte Bedingungen und Hinweise werden, soweit dies veranlasst war, als Nebenbestimmungen und Hinweise übernommen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der E-Werk-Schweiger OHG wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.3 Gashochdruckleitung (DN 700) der Bayerngas GmbH

Von dem Vorhaben betroffen ist die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 510 und 511 beschriebene Leitungstrasse der Gashochdruckleitung Forchheim - Finsing.

Ein Teilabschnitt der in Nordsüdrichtung verlaufenden Gasleitung mit einem Nenndurchmesser von DN 700 und einem zulässigen Betriebsüberdruck von 67,5 bar kreuzt in Höhe des östlichen Startbahnkopfes der geplanten 3. Start- und Landebahn die Vorhabensfläche. Die Verlegung erfolgt auf einer Länge von ca. 2.820 m östlich um die Vorhabensfläche innerhalb des Trassenkorridors. Sie beginnt im Norden nach der bestehenden Armaturengruppe Grünschwaige und endet im Süden östlich des neuen Kreisverkehrs der St 2084 (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1013 bis 1015).

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass die Änderung dieser Leitung – losgelöst vom Ausbauvorhaben betrachtet – grundsätzlich nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 EnWG planfeststellungspflichtig ist, weil sie einen Durchmesser von mehr als 300 mm hat. Ein energiewirtschaftsrechtliches Planfeststellungsverfahren ist hier jedoch nicht veranlasst, da sich die Änderungen an der Gashochdruckleitung als notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG darstellen. Aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG wird daher die nach EnWG durchzuführende Änderungsplanfeststellung der Gashochdruckleitung durch die luftrechtliche Planfeststellung, ebenso wie alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnissen und Zustimmungen, ersetzt. § 78 Abs. 1 BayVwVfG findet keine Anwendung. Eine bei Änderungen an einer Gasversorgungsleitung mit einem Durchmesser von mehr als 300 mm nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Ziffer 19.2.2 Anlage 1 zum UVPG durchzuführende allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3 Satz 1 UVPG ist entbehrlich, weil die mit den Spartenverlegungen verbundenen Umweltauswirkungen als Teilaspekt des Gesamtvorhabens in der Umweltverträglichkeitsstudie umfassend dargestellt und bewertet werden. Insoweit wird auf die Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen (C.II dieses Beschlusses). Materiell-rechtlich stellt die Verlegung der Leitung eine wesentliche Änderung nach § 7 der Verordnung über Gashochdruckleitungen (GasHDrLtgV) dar. Die sich aus der GasHDrLtgV ergebenden Anforderungen an die Errichtung und Inbetriebnahme der geänderten Gashochdruckleitung sind im Zuge der Ausführungsplanung zu beachten.

Die Bayerngas GmbH äußerte sich mit Schreiben vom 12.12.2007 und 11.05.2010 zu den Maßnahmen und teilte mit, dass die Umlegungstrassen mit der FMG abgestimmt wurden und im Erläuterungsbericht korrekt beschrieben werden. Es würden keine Einwände gegen die Umverlegung und die technische Planung vorgebracht. Im Erörterungstermin am

28.11.2008 teilte die Vertreterin der Bayerngas GmbH mit, dass hinsichtlich der Verlegung der Gashochdruckleitung eine enge Abstimmung mit der FMG stattfinde und privatrechtliche Vereinbarungen getroffen würden.

Gefordert wurde, dass im Rahmen der Umverlegung der Gashochdruckleitung DN 700 in Abstimmung mit der Vorhabensträgerin entsprechende Sicherungsmaßnahmen sowohl während der Bauphase als auch im späteren Bestand zu ergreifen seien. Ferner wurde vorgebracht, dass bei der Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich der Gashochdruckleitung die erforderlichen Abstände von 4 m beiderseits zwischen der Rohrachse und Bäumen bzw. tief wurzelnden Sträuchern eingehalten werden müssten. Des weiteren wurde eingewendet, dass bei Kreuzungen mit anderen Rohrleitungsanlagen ein lichter Mindestabstand von 0,4 m zu beachten sei. Bei der Umverlegung der Leitung sei zu berücksichtigen, dass die hierfür erforderliche Sperrung der Leitung nur in begrenzten Zeiträumen möglich sei. Bei der Anlage des während der Bauphase geplanten Zwischenlagers ZL 4 müssten die Schutzstreifen der Gasleitung unberührt bleiben. Diese von der Bayerngas GmbH genannten Bedingungen und Hinweise werden als Nebenbestimmungen und Hinweise übernommen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der Bayerngas GmbH wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.4 Gashochdruckleitung (DN 200) der Erdgas Südbayern GmbH/Energienetze Bayern GmbH

Von dem Vorhaben betroffen ist die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 511 bis 513 beschriebene Erdgashochdruckleitung Grünschwaige – Freising. Die bestehende, nördlich entlang der Staatstraße 2084 verlaufende Leitung mit einem Nenndurchmesser von DN 200 und einem zulässigen Betriebsüberdruck von 67,5 bar, quert die Vorhabensfläche nördlich entlang der Staatsstraße St 2084 in West-Ostrichtung. Die Verlegung erfolgt auf einer Länge von ca. 4.961 m innerhalb des Trassenkorridors westlich und nördlich entlang des Flughafengeländes (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1011 bis 1013). Eine unmittelbar östlich des Vorflutgrabens Nord befindliche Mess- und Regelstation wird nach Norden verlegt und an die bestehende Armaturengruppe Grünschwaige angeschlossen (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1013).

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass die Änderungen an der Leitung für sich genommen wegen des Rohrdurchmessers von weniger als 300 mm nicht der Planfeststellungspflicht nach § 43 Satz 1 Nr. 2 EnWG unterliegen. Zudem begründen diese Maßnahmen bei einer isolierten Betrachtung keine UVP-Pflicht, vgl. Ziffer 19.2 des Anhangs 1 zum UVPG. Die

Umweltauswirkungen werden jedoch als Teilaspekt des Gesamtvorhabens mit betrachtet. Aufgrund der Konzentrationswirkung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden durch die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, ersetzt. Die materiell-rechtlichen Anforderungen der GasHDrLtgV sind nach Maßgabe des § 7 GasHDrLtgV bei hier vorliegenden wesentlichen Änderungen zu beachten.

Die Erdgas Südbayern GmbH und die Energienetze Bayern GmbH äußerten sich mit Schreiben vom 17.12.2007 bzw. 25.05.2010 zu den Maßnahmen und teilten mit, dass die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an ihren Versorgungsanlagen von der FMG im Vorfeld des gegenständlichen Verfahrens abgestimmt wurden. Insoweit bestehe grundsätzlich Einverständnis mit den unter D 3.5-1001, Ziffer 2.2.2 beschriebenen und in den Anlagen D 3.5-1011, D 3.5-1012 und D 3.5-1013 dargestellten Maßnahmen. Gefordert werde, dass die FMG verpflichtet werde, die für die Änderungsmaßnahmen notwendigen dinglichen Rechte zu verschaffen. Auch müsse die Zugänglichkeit der Gasleitungstrasse einschließlich des Schutzstreifens jederzeit gewährleistet sein. Weitere Forderungen betrafen die Sicherung der Leitung vor im Einzelnen genannten Beeinflussungen durch Straßen, Gewässer, Bepflanzung und dergleichen. Im Erörterungstermin am 28.11.2008 teilte der Vertreter der Erdgas Südbayern GmbH mit, dass die im Schreiben vom 17.12.2007 erhobenen Einwendungen weitgehend berücksichtigt wurden. Diese genannten Bedingungen und Hinweise werden als Nebenbestimmungen und Hinweise übernommen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der Erdgas Südbayern GmbH/Energienetze Bayern GmbH wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.5 Telekommunikationsleitung der Colt Telekom GmbH

Von dem Vorhaben betroffen ist die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 515 beschriebene erdverlegte Telekommunikationsleitung südlich entlang der Staatsstraße St 2584. In Folge des zweibahnigen Ausbaus der Straße wird die Leitung nach Süden entlang der Staatsstraße auf einer Länge von ca. 547 m verlegt (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1017).

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass die betroffene Telekommunikationsleitung der Colt GmbH eine Telekommunikationslinie i. S. d. § 3 Nr. 26 TKG ist, bei deren Errichtung und Unterhalt den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und den anerkannten Regeln der Technik genügt werden muss, § 68 Abs. 2 TKG. Aufgrund der

Konzentrationswirkung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden die erforderlichen notwendigen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, ersetzt.

Die Colt Telekom AG erhob keine Einwände. Im Erörterungstermin am 28.11.2008 äußerte sich deren Vertreter sinngemäß, dass über die Leitungsverlegung eine Abstimmung stattgefunden habe.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der Colt Telekom GmbH wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.6 Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom AG

Von dem Vorhaben betroffen sind die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 516 bis 520 beschriebenen Telekommunikationsfreileitungen und erdverlegten Leitungen der Deutschen Telekom AG. Freileitungen im Bereich der Vorhabensfläche, die zu entfallenden Hausanschlüssen führen, werden ersatzlos rückgebaut.

Eine bestehende erdverlegte Kupferkabelverbindung zwischen Freising und Erding kreuzt den nordöstlichen Bereich der Vorhabensfläche. Diese Leitung wird verlegt und auf einer Länge von ca. 898 m zwischen den Anknüpfpunkten innerhalb des Trassenkorridors im Nordosten geführt (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1013 bis 1014).

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass die betroffene Telekommunikationsleitung der Deutschen Telekom AG eine Telekommunikationslinie i. S. d. § 3 Nr. 26 TKG ist, bei deren Errichtung und Unterhalt den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und den anerkannten Regeln der Technik genügt werden muss, § 68 Abs. 2 TKG.

Die Deutsche Telekom AG forderte mit Schreiben vom 13.12.2007, dass sie rechtzeitig vor Baubeginn zu unterrichten sei. Von der Deutschen Telekom AG genannte Bedingungen und Hinweise werden als Nebenbestimmungen und Hinweise übernommen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der Deutschen Telekom AG wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.7 Informationskabel (Kupferkabelleitungen) der Flughafen München GmbH

Von dem Vorhaben betroffen sind die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 525 bis 528 beschriebenen Kupferkabelleitungen die sich im Eigentum der Flughafen München GmbH befinden. Hiervon werden auch der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Leitungen

für den Betrieb von Sende-/Empfangsanlagen zur Verfügung gestellt. Nordwestlich der bestehenden Nordbahn verlaufen von der Radaranlage ASR Nord zwei Leitungstrassen nach Süden und münden in das Flughafengelände. Durch die Vorhabensfläche werden die beiden Leitungstrassen überdeckt, so dass sich der Übergang in das Flughafengelände entsprechend nach Norden verschiebt. An der Leitungsführung außerhalb der Vorhabensfläche ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1012). Von der Empfangsanlage Eitting verlaufen zwei Leitungen von Osten kommend in Richtung Flughafengelände, die durch das Vorhaben überdeckt werden. Der Übergang der Leitungen in das Flughafengelände verschiebt sich entsprechend nach Osten. Die Leitungsabschnitte zwischen Flughafenzaun und Abfanggraben Ost werden südlich und nördlich um das geplante Rückhaltebecken verlegt (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1016). Eine weitere Telekommunikationsleitung, die südöstlich des Flughafens von Schwaig zum Wertstoffhof führt, wird in einem Teilabschnitt dem neuen Verlauf des Abfanggraben Ost angepasst (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1017).

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass die Informationskabel keinen speziellen öffentlichrechtlichen Regelungen unterliegen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der Deutschen Telekom AG wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.8 Fernmelde- und Signalkabel der E.ON Netz GmbH (Servicegruppe Dachau)

Neben den parallel zu den 110 kV-Leitungen der E.ON Netz GmbH verlaufenden Fernmelde- und Signalkabel, die zusammen mit diesen Leitungen verlegt werden, ist von dem Vorhaben das im Bauwerksverzeichnis D 3.5 -1003, lfd. Nr. 530 beschriebene Fernmelde- und Signalkabel betroffen. Dieses wird auf einer Länge von 495 m neu verlegt und anschließend mit der umverlegten 110 kV-Erdkabeltrasse vereint. Die E.ON Netz GmbH erhob gegen die beabsichtigte Vorgehensweise keine Einwendungen, forderte jedoch mit Schreiben vom 05.11.2007 eine Kabeleinweisung rechtzeitig vor Baubeginn.

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass das Fernmelde- und Signalkabel keinen speziellen öffentlichrechtlichen Regelungen unterliegt.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen der E.ON Netz GmbH wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.9 Trinkwasserleitungen des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Moosrain (Oberding)

Das Versorgungsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Moosrain umfasst die Gemeinden Eitting, teilweise Finsing, Moosinning, Neuching, Oberding, einige Einzelanwesen der Gemeinden Marzling, Berglern und Ismaning sowie seit Inbetriebnahme auch den Flughafen München II. Von dem Vorhaben betroffen sind die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 536 und 537 beschriebenen Trinkwasserleitungen des Versorgungsnetzes nördlich und östlich des Flughafens. Es handelt sich hierbei um Leitungen zur Versorgung von Einzelanschlüssen nördlich der Vorhabensfläche, die ersatzlos entfallen, und um nördlich entlang der Staatsstraße St 2084 und östlich entlang des bestehenden Flughafengeländes verlaufende Leitungsabschnitte, die auf einer Länge von ca. 5.090 m verlegt oder durch andere Leitungen ersetzt werden. Die neue Leitung bindet östlich Eittingermoos in Höhe der Dorfstraße an den Bestand an und verläuft in südliche Richtung zuerst im Bereich eines Feldweges und dann weiter innerhalb des östlichen Trassenkorridors bis zu dem Anschluss an die bestehende Leitung südlich der Staatsstraße St 2584 (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1014 bis 1017).

Die rechtliche Würdigung ergibt, dass Änderungen an Wasserfernleitungen nach § 20 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 19.8 Anlage 1 zum UVPG grundsätzlich planfeststellungspflichtig sind, wenn nach §§ 3b bis 3f UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Bei der zu verlegenden Trinkwasserleitung des Zweckverbands zur Wasserversorgung Moosrain handelt es sich um eine Wasserfernleitung i. S. d. Ziffer 19.8. der Anlage 1 zum UVPG, weil diese über mehrere Gemeindegebiete führt. Eine Prüfung der UVP-Pflicht nach §§ 3b bis 3f UVPG zur Feststellung der Planfeststellungspflichtigkeit ist jedoch entbehrlich, da die Änderungen an der Wasserfernleitung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG durch die luftrechtliche Planfeststellung mit umfasst werden. Die mit den Änderungen verbundenen Umweltauswirkungen wurden als Teilaspekt des Gesamtvorhabens in der Umweltverträglichkeitsstudie umfassend dargestellt und bewertet. § 21 UVPG steht dem nicht entgegen, weil die dort genannten Ausschlussgründe nicht vorliegen. Durch die Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik beim Bau und Betrieb einer Trinkwasserleitung sowie Berücksichtigung öffentlichrechtlicher Vorschriften ist dem Schutzzweck des § 21 UVPG genüge getan.

Der Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain äußerte keine Einwände. Der Forderung der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Erding, den als geschützten Landschaftsbestandteil ausgewiesenen Lohwald am Knoten Ost weitest gehend zu schonen, wurde mit der Änderung des Leitungsverlaufes der Wasserleitung im Zuge der

1. Antragsänderung vom 01.02.2010 im Bereich des Lohwaldes Schwaigerloh (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1017 vom 01.02.2010) Rechnung getragen.

Einwendungen von Dritten bzw. Grundeigentümern, die sich gegen die Änderungen an den Anlagen des Zweckverbandes zur Wasserversorgung Moosrain wenden, wurden nicht erhoben.

3.18.3.10 Abwasserleitungen des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos

Von dem Vorhaben betroffen sind die im Bauwerksverzeichnis D 3.5-1003, lfd. Nr. 540 bis 543 beschriebene Abwasserdruckleitung DN 110 sowie die Abwasserfreispiegelleitungen DN 800 und DN 1100. Die bestehende Abwasserdruckleitung DN 110 zur Anbindung der Streusiedlung Eittingermoos an die Kläranlage Eitting quert im Nordosten die Vorhabensfläche und wird innerhalb des Trassenkorridors zwischen den beiden Anknüpfungspunkten an den Bestand durch eine ca. 764 m lange neue Leitung ersetzt (siehe Lageplan Anlage D 3.5-1014). Südöstlich der bestehenden Nordbahn und im Bereich der Kreisstraße ED 5 quert ein aus dem Gewerbegebiet Schwaig kommender Abwasserkanal DN 800 die südöstliche Vorhabensfläche. Dieser Kanal wird auf einer Länge von ca. 1.384 m verlegt, bis er an den bestehenden Kanal DN 1100, der weiter in Richtung Kläranlage führt anbindet (siehe Lageplan Anlage D3.5-1016). Der Kanal DN 1100 wird teilweise zurückgebaut.

Die materiell-rechtlichen Anforderungen an die Errichtung der neuen Abwasserleitungen, bei denen es sich um Abwasseranlagen handelt, ergeben sich aus § 60 WHG. Demzufolge sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden.

Der Abwasserzweckverband Erdinger Moos erhob im Anhörungsverfahren gegen diese Maßnahmen keine Einwände.

Soweit wegen der mit der Verlegung der Abwasserleitung verbundenen Grundinanspruchnahme Einwendungen erhoben wurden, werden diese zurückgewiesen. Die Leitungsverlegung an der vorgesehenen Trasse ist sinnvollerweise geboten und verhältnismäßig.

3.18.3.11 Bahnstromleitungen der DB Energie GmbH

Bahnstromleitungen der DB Energie GmbH sind durch das Vorhaben nicht unmittelbar betroffen. Die DB Energie GmbH wies mit Schreiben vom 05.12.2007 und 20.05.2010

darauf hin, dass im Einzelnen genannte Leitungsabschnitte bzw. deren Schutzstreifen in landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen lagen. Bezüglich der maßgeblichen Schutzstreifen wurde auf Einschränkungen hinsichtlich der Bepflanzung und der Geländegestaltung hingewiesen. Diese Vorgaben werden als allgemeine Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen.

3.18.3.12 Sonstiges

Hinsichtlich der von der Freisinger Stadtwerke Versorgungs-GmbH mit Schreiben vom 28.01.2008 mitgeteilten möglichen Beeinträchtigung von Stromversorgungsleitungen im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße „Kreisstraße FS 44 – Attaching“ teilte die FMG mit, dass diese Straße durch das Vorhaben nicht betroffen sei und folglich auch keine Stromversorgungsleitungen verlegt werden müssten.

Das damalige Polizeipräsidium Oberbayern wies mit Schreiben vom 10.12.2007 darauf hin, dass Ver- und Entsorgungsleitungen (z. B. Telefonleitungen) auch außerhalb des Flughafenzaunes manipulationssicher zu erstellen seien. Technische Bauwerke sollten alarmgesichert sein und einem Manipulationsversuch eine geraume Zeit Widerstand leisten. Gleiches gilt für die Anlagen der DFS und des DWD außerhalb des gesicherten Flughafens.

3.19 Sonstige Belange

3.19.1 Freizügigkeit

Mit dem planfestgestellten Vorhaben geht weder eine Verletzung von Art. 11 GG noch von Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art 1 Abs. 1 GG einher.

Art. 11 Abs. 1 GG gewährleistet das Recht, an jedem Orte innerhalb des Bundesgebietes Aufenthalt und Wohnsitz zu nehmen. Von Einwendern wurde teilweise die Auffassung vertreten, Art. 11 Abs. 1 GG gewähre ein Recht auf Heimat und schütze auch vor Ab- und Umsiedlungen, die wegen des Ausbauvorhabens notwendig würden; dies habe zur Folge, dass siedlungsstrukturelle Veränderungen, die sich aus dem Vorhaben ergäben, an der engen Schrankenbestimmung des Art. 11 Abs. 2 GG scheitern würden. Ob dieser Ansicht zu folgen ist (dazu insbesondere: Baer, NVwZ 1997, 27) oder ob der durch eine Absiedlung bewirkte Verlust der Wohnmöglichkeit an einem bestimmten Ort nicht vielmehr allein an Art. 14 GG zu messen ist, kann vorliegend indes offenbleiben. Denn die Einwender haben keinen Eingriff in Art. 11 GG darlegen können.

Unter einem Grundrechtseingriff im herkömmlichen Sinn wird ein rechtsförmiger Vorgang verstanden, der unmittelbar und gezielt (final) durch ein vom Staat verfügtes, erforderlichenfalls zwangsweise durchzusetzendes Gebot oder Verbot zu einer Verkürzung grundrechtlicher Freiheiten führt. Daneben können auch faktische oder mittelbare Grundrechtsbeeinträchtigungen als Eingriff zu werten sein, wenn sie aufgrund ihrer Zielsetzungen und ihrer Wirkungen einem Eingriff gleichkommen. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben jedoch nicht erkennbar. Soweit nämlich Einwender geltend machen, als (mittelbar) Betroffene müssten sie ihre Wohngrundstücke verlassen, weil diese aufgrund der vom Ausbauvorhaben ausgehenden Immissionen zu Wohnzwecken nicht mehr genutzt werden könnten, ist im Lichte der hierzu vom Luftamt verfügten umfangreichen Schutzmaßnahmen nicht davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen so schwer wirken, dass sie einen mittelbaren Zwang zum Wegzug darstellen. Denn es ist – wie vorstehend bereits dargestellt – vor dem Hintergrund des Schutzkonzepts des Luftamtes nicht erkennbar, dass die Gesundheit oder die Eigentumsnutzung durch die vom ausgebauten Flughafen ausgehenden Immissionen in verfassungswidriger Weise betroffen würde. Die unterhalb der hierfür fachlich und rechtlich bestimmten Schwellen hinzunehmenden vorhabensbedingten Einwirkungen auf Dritte können nicht als Eingriff in das Recht auf Freizügigkeit gewertet werden; dies umso mehr, als ein solches vom Vorhaben auch nicht bezweckt ist. Dies gilt auch für die im Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche

belegenen bewohnten Grundstücke und Wohnungen. Dies deswegen, weil die hierzu verfügten Entschädigungsansprüche gerade alternativ zur Inanspruchnahme von Schutzmaßnahmen, vorrangig nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, daneben aber auch im Sinne der entsprechend verfügten Nebenbestimmungen namentlich zum Schutz vor Wirbelschleppen, Lichtimmissionen und elektromagnetischer Strahlung, ausgestaltet sind und somit ein Wahlrecht der Betroffenen besteht, ob sie vor Ort verbleiben oder die hiervon betroffene Ortlage im Süden von Attaching verlassen.

3.19.2 Schutz vor Einblicken und von Ausblicken

Vorhabensbedingt wird auch nicht in die allgemeinen Persönlichkeitsrechte von Bewohnern des Flughafenumlandes in der Ausprägung als Schutz der Privatsphäre (Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG) eingegriffen. Das allgemeine Persönlichkeitsrecht gewährt dem Einzelnen einen räumlich und thematisch bestimmten Bereich, der grundsätzlich frei von unerwünschter Einsichtnahme bleiben soll (vgl. BVerfG, Urteil vom 27.02.2008, Az. 1 BvR 370/07 – juris –). Ausfluss des allgemeinen Persönlichkeitsrechtes ist sonach der Schutz der Privatsphäre, also eines Bereiches, der der Öffentlichkeit entzogen ist und in dem der Einzelne im weitesten Sinne „in Ruhe gelassen“ wird, um seine personale Identität zu entfalten. Das Grundrecht sichert jedem Einzelnen einen autonomen Bereich privater Lebensgestaltung zu, in dem er seine Individualität entwickeln und wahren kann.

Ein vorhabensbedingter Eingriff in dieses Grundrecht ist nicht gegeben. Zum einen ist die Geländeoberkante des hier allein relevanten (erweiterten) Aussichtshügels Attaching Süd von der nächsten Wohnbebauung bereits annähernd 500 m entfernt; eine Einblickmöglichkeit in Wohnräumlichkeiten ist daher kaum anzunehmen. Zum anderen sind dem Luftamt auch keine (sonstigen) Gründe ersichtlich, die die Annahme rechtfertigen würden, gerade durch die Besucher des Aussichtshügels werde die Privatsphäre der einwendenden Grundstückseigentümer in unzulässiger Weise gestört. Das bloße, rein subjektive „Sich-gestört-fühlen“ durch die Besucher des Aussichtshügels, aber auch ganz generell durch den Flughafen selbst und seine Einrichtungen, stellt keine berücksichtigungsfähige Rechtsposition dar.

Wie oben bereits ausgeführt, ist der unveränderte Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks auch vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst. Folglich sind insbesondere auch der Ausblick von einem Grundstück und das Verhindern von Einblicken auf ein Grundstück, insbesondere von und auf Außenwohnbereiche, keine geschützten Rechtsgüter im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG. Daher werden vom

Luftamt auch die Einwände von Grundstückseigentümern zurückgewiesen, die eine nicht akzeptable Einsichtnahme auf ihre Grundstücke durch die Erweiterung des bestehenden Aussichtshügels Attaching Süd [vgl. Anlage J-303 (Bauwerksverzeichnis) sowie Plan J-306, beide in Ordner 10 der Antragsunterlagen] befürchten. Zudem haben es Anwohner, die Einblicke befürchten, selbst in der Hand, ihre Privatsphäre vor Blicken Dritter zu schützen, indem sie beispielsweise Fenster – soweit noch nicht vorhanden – mit Gardinen oder Jalousetten versehen und in der Dunkelheit ggf. zum Aussichthügel ausgerichtete (Wohn- und Schlaf-)Räume mit Rollläden und Vorhängen abschirmen. Die Anwohner haben keinen Anspruch auf unveränderte Beibehaltung der Umgebungssituation. Im Rahmen zumutbarer Selbsthilfe ist es ihnen möglich, durch geringen eigenen Aufwand die schützenswerte Privatsphäre vor Einblicken Dritter zu verbergen. Die Außenwohnbereiche genießen dabei nicht denselben Schutz, der den innerhalb von Gebäuden gelegenen (Wohn- und Schlaf-)Räumen zukommt. Bei Grundstücksnutzungen im Freien ist stets auch mit sozialen Kontakten, auch und gerade mit (unerwünschten) Einblicken von dritter Seite, zu rechnen. Diese Sozialsphäre ist somit nicht zusätzlich schutzwürdig. Im Übrigen ist schließlich auch nichts dafür ersichtlich, dass es den Besuchern des im Rahmen des Ausbauvorhabens zu erweiternden Aussichthügels am Flughafen München darauf ankäme, diesen als Gelegenheit und Basis dafür zu nutzen, die Privat- oder Sozialsphären der Anwohnerschaft „auszuspähen“. Vielmehr ist es den Besuchern zu allermeist ausschließlich darum zu tun, den Betrieb und die Abläufe am Flughafen in Augenschein zu nehmen und dabei vor allem startende und landende Flugzeuge zu beobachten (sog. plane spotting). Allein die Möglichkeit der Einsichtnahme in Wohnräume und Außenwohnbereiche durch eine veränderte Umgebungssituation begründet vorliegend weder einen Eingriff in die grundrechtlich geschützte Privatsphäre noch in das Eigentum.

3.19.3 Belange des Gesundheits-, (Tier-)Seuchen- und Pflanzenschutzes

Eine Beeinträchtigung von Belangen des Gesundheits-, (Tier-)Seuchen- und Pflanzenschutzes durch das planfestgestellte Vorhaben ist nicht zu gewärtigen. Entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Durch die Einrichtung der MediCare Flughafen München Medizinisches Zentrum GmbH (MediCare), deren Mehrheitsgesellschafterin die FMG ist, ist auch im Ausbauzustand eine ausreichende medizinische Versorgung von Fluggästen, Besuchern und Mitarbeitern sichergestellt. Grundlage hierfür ist Auflage A.II.14 in der Genehmigung für den Flughafen München vom 09.05.1974; danach ist auf dem Flughafen 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. Die MediCare unterhält einen ständigen (24 Stunden/Tag) ärztlichen Bereitschaftsdienst vor Ort und ist insbesondere für die Notfallversorgung der Passagiere, ihrer Abholer und sonstiger Gäste sowie der Mitarbeiter am Flughafen zuständig. Darüber hinaus obliegt der MediCare die medizinische Einsatzplanung und -leitung in Notfällen, die Erstellung von Alarmplänen, die Bereitstellung von Quarantäneräumen und -ausrüstung sowie die Durchführung von Sicherheitsabstellungen bei Seuchengefahr.

Die MediCare ist ständiges Mitglied des „Emergency Committees“ am Flughafen München und damit Teil des „Safety Management Systems“. Damit ist der medizinische Dienst in der Lage, alle aufgrund des Alarmplans geforderten Leistungen selbst in einem Großschadensfall zu erbringen; auch können die an einen Sanitätsflughafen gestellten Aufgaben umfassend erfüllt werden.

Daneben besteht eine vertraglich vereinbarte Zusammenarbeit mit weiteren am Flughafen München ansässigen Rettungsdiensten wie z. B. der MD Medicus Gesellschaft für medizinische Serviceleistungen mbH, die die rettungsdienstlichen Einsätze innerhalb des Sicherheitsbereichs übernimmt. Diese unterstützt den medizinischen Dienst außerdem bei allen Notfalleinsätzen, insbesondere auch bei allen Großschadensfällen bis zum Eintreffen externer Rettungskräfte.

Durch die Ansiedlung weiterer medizinischer Fachbereiche in der „AirportClinic M“ (u. a.. Orthopädie, Gynäkologie) ist schließlich auch die medizinische Versorgung in Fällen nicht spezifisch flughafenbezogener Notlagen gesichert.

Auch das Gründen des (Tier-)Seuchen- und Pflanzenschutzes ist gegen das planfestgestellte Ausbauvorhaben nichts zu erinnern.

Der Vollzug des Seuchenschutzrechts obliegt grundsätzlich dem Landratsamt Erding. Daneben regelt ein zwischen der MediCare und der Regierung von Oberbayern geschlossener Vertrag die Zuständigkeiten der MediCare zum Vollzug des Infektionsschutzgesetzes außerhalb der Dienstzeiten des Gesundheitsamtes. Damit ist eine lückenlose Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Infektionsschutz gewährleistet. Daneben stehen der MediCare Quarantäneräume mit der erforderlichen Ausrüstung zur Verfügung. Auch im Falle einer Gefährdungssituation ist damit ein umfassender medizinischer Infektionsschutz sichergestellt. Die gemeinsame Vorgehensweise des Gesundheitsamtes beim Landratsamt Erding und des flughafenmedizinischen Dienstes aus Anlass des Auftretens

der Influenza A/H1N1 (sog. „Schweinegrippe“) im Jahr 2009 hat beispielhaft gezeigt, dass das Infektionsmanagement am Flughafen München in Zusammenwirken mit der zuständigen staatlichen Gesundheitsbehörde beanstandungslos funktioniert

Im Übrigen liegt es beim Betrieb eines internationalen Verkehrsflughafens in der Natur der Sache, dass sich unter den Nutzern des Flughafens auch Personen befinden können, die sich im Ausland mit einer übertragbaren Krankheit infiziert haben. Dies ist jedoch keine Besonderheit des Flughafens München bzw. des Erweiterungsvorhabens, sondern stellt vielmehr eine Gefahr des (Luft-)Verkehrs im Allgemeinen dar, die der Planfeststellung des Vorhabens nicht entgegensteht.

Zum Schutz vor dem Einschleppen von Tierseuchen und zur Wahrung der Lebensmittelsicherheit hat das Landratsamtes Erding als zuständige Stelle für Aufgaben der Seuchenprophylaxe und Lebensmittelhygiene am Flughafen München die Grenzkontrollstelle innerhalb des von der FMG-Tochtergesellschaft Cargogate Flughafen München Gesellschaft für Luftverkehrsabfertigungen mbH betriebenen Frachtlogistikzentrums errichtet, der in Zusammenarbeit mit dem Zoll, der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft und der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung die Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften des Tier- und Warenverkehrs obliegt (u. a.. Hygienekontrollen der Kühl- und Tierräume am Flughafen, Seuchenprophylaxe, Überprüfung der Einfuhrvoraussetzungen bei lebenden Tieren, tierischen Produkten und Lebensmitteln). Damit können Tiere sowie tierische Produkte (wie z. B. Felle, Leder) und Lebensmittel vor der Einfuhr im Hinblick auf Tierseuchen, Schädlinge und Rückstände, insbesondere solchen aus Pflanzenschutzmitteln in Obst, Gemüse und Kräutern, untersucht werden.

Auch die trotz der durchgeführten Kontrollen verbleibende Möglichkeit des Einschleppens von Pflanzenschädlingen (z. B. des Maiswurzelbohrers) durch Luftfahrzeuge hindert eine Zulassung des Vorhabens nicht. Jegliche Art von Mobilität – gleich ob es um den Personen- oder Warenverkehr oder um den innerdeutschen oder um einen grenzüberschreitenden Verkehr geht – birgt die Möglichkeit einer Verbreitung von Schädlingen in sich. Eine Verbreitung gerade von Pflanzenschädlingen ist ebenso durch andere Verkehrsmittel (Lkw, Bahn oder Schiffe) möglich. Hier verwirklicht sich – unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Luftverkehrsfreiheit (§ 1 Abs. 1 LuftVG) – ein allgemeines und kein luftverkehrspezifisches Lebensrisiko. Im Bedarfsfalle kann – wie im Falle des Maiswurzelbohrers durch Allgemeinverfügungen der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft aus den Jahren 2007 und 2008 bereits geschehen – einem erhöhten Risiko mit behördlichen Maßnahmen begegnet werden.

3.20 Grundeigentum, Land- und Forstwirtschaft sowie sonstige Gewerbebetriebe

3.20.1 Grundeigentum

Die vom planfestgestellten Vorhaben ausgelösten unmittelbaren und mittelbaren Eingriffe in von Art. 14 GG geschützte Rechtspositionen sind im öffentlichen Interesse gerechtfertigt.

3.20.1.1 Grundeigentum in der Planfeststellung

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben, die insbesondere durch Immissionsbelastungen sowie durch die Erweiterung des Bauschutzbereichs und damit ggf. einhergehende Hindernisbegrenzungsmaßnahmen sowie durch sonstige veränderte Umgebungsbedingungen ausgelöst werden können, zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Eine solche Betroffenheit privater Belange ist nur dann nicht abwägungserheblich, wenn diese entweder objektiv gänzlich unbedeutend, nicht erkennbar oder nicht schutzwürdig sind. Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange erfasst folglich regelmäßig alle Rechtspositionen und sonstigen rechtlich geschützten Interessen, namentlich wenn diese den Schutz von Grundrechten – hier also des Art. 14 GG – genießen. Dabei verpflichtet das Abwägungsgebot die Planfeststellungsbehörde, den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots (Art. 20 Abs. 3 GG) Rechnung zu tragen.

Es war sonach Aufgabe des Luftamtes, umfassend zu ermitteln, wie sich das Vorhaben auf die Eigentumsrechte betroffener Dritter auswirkt. Dabei war sicherzustellen, dass die Auswirkungen und Folgen des antragsgegenständlichen Vorhabens auf das unumgängliche Maß beschränkt bleiben. Dies gilt sowohl für die unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahmen als auch für mittelbare grundstücksbezogene Auswirkungen des Vorhabens. Verbleibende Belastungen allerdings sind als Ausprägungen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums mit Blick auf die festgestellte Gemeinwohlnützigkeit des planfestgestellten Vorhabens zumutbar und somit im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Hierunter fällt insbesondere auch eine Veränderung der als Lagegunst bezeichneten (positiven) Eigenschaften eines Grundstücks, die auf dessen spezifischer Verortung gründen. Der unveränderte Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist vom Grundrechtsschutz

des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, RdNr. 402 – juris –).

Vor diesem Hintergrund hat das Luftamt die vom Vorhaben ausgelösten Eingriffe in von Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Rechtspositionen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt und sich dabei im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Überzeugung verschafft, dass die Folgen des planfestgestellten Vorhabens auf das zur Erreichung der Planungsziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben.

3.20.1.2 Unmittelbare Grundstücksbetroffenheit

Die dauerhafte sowie die auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum und -besitz für das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist im planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und § 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG vereinbar. Das öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München überwiegt das individuelle Interesse der Betroffenen am Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums und -besitzes.

3.20.1.2.1 Entzug bzw. Belastung des Grundeigentums

Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig (§ 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Hat – wie hier – ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden, so ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend (§ 28 Abs. 2 und 3 LuftVG, Art. 28 BayEG). Somit entfaltet die Planfeststellung enteignungsrechtliche Vorwirkung. Diese Wirkung erstreckt sich auf alle Flächen des Vorhabens, die in einem funktionalen Zusammenhang mit den Zwecken der Zivilluftfahrt stehen. Dies bedeutet, dass über den Bereich des Baus, der Änderung und Erweiterung von Betriebsanlagen der Zivilluftfahrt hinaus hiervon alle Flächen erfasst werden, die zur Ausführung des Vorhabens insgesamt benötigt werden; dies gilt insbesondere für Flächen zum Zwecke der Umsetzung von – ggf. auch räumlich weiter entfernten – naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand November 2007, § 28 RdNr. 6 m. w. N.).

Die Planfeststellung selbst allerdings trifft keine Entscheidung über den Entzug oder die Belastung von Eigentum und Eigentumsrechten. Sie beschränkt sich mit Blick auf § 28 Abs. 2 LuftVG vielmehr auf die Feststellung, dass, in welchem Umfang und in welcher konkreten Art und Weise ein bestimmtes Grundstück für das Vorhaben in Anspruch

genommen wird, mithin also auf das „Ob“ der Enteignung. Die verfahrensförmige Ausgestaltung der Enteignung selbst, also das „Wie“ der Enteignung, dabei insbesondere unter Berücksichtigung der Frage nach Art und Höhe der zu leistenden Entschädigung, bleibt dem Vollzug des Enteignungsrechts (BayEG) vorbehalten.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher im Rahmen der Aufklärung des gesamten für die Abwägung relevanten Sachverhaltes die Belange der von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung Betroffenen zu ermitteln und zu würdigen. Grundsätzlich genügt es dabei für die Ermittlung und abwägende Würdigung der Belange der betroffenen Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten, wenn die Planfeststellungsbehörde die Betrachtung der Planungsalternativen gerade auch unter dem Blickwinkel der erforderlichen Grundinanspruchnahmen, insbesondere hinsichtlich des Maßes der Inanspruchnahme und der jeweils betroffenen Flächennutzungen, vornimmt. Der Planfeststellungsbehörde ist es nämlich dabei regelmäßig weder möglich noch ist sie dazu verpflichtet, in sämtliche denkbare Richtungen ohne konkrete Anhaltspunkte zu ermitteln, ob durch das planfestgestellte Vorhaben gegenwärtige Grundstücksnutzungen, insbesondere solche, die als individuelle Betroffenheiten mit einem erhöhten Gewicht in der Abwägung zu berücksichtigen sind, vereitelt werden. Drängen sich jedoch der Planfeststellungsbehörde besondere Grundstücksbetroffenheiten auf bzw. werden Betroffenheiten von solcher Art, die über die bloße Tatsache der Überplanung hinausgehen, ausreichend substantiiert vorgetragen, so sind diese mit dem ihnen zustehenden Gewicht in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen.

Sonach hat das Luftamt im Rahmen seiner detaillierten Betrachtungen der von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung erfassten Betroffenheiten die individuellen Besonderheiten der Grundstücksnutzungen und deren Bedeutung für die Betroffenen besonders betrachtet und ggf. auch vertieft ermittelt. Dies gilt namentlich bei solchen Landwirten, die eine Existenzgefährdung oder -vernichtung ihrer Betriebe durch den vorhabensinduzierten Verlust von Wirtschaftsflächen geltend gemacht haben. Das Luftamt hat dazu in den Fällen, in denen ein entsprechender Anlass dazu bestand, jeweils ermittelt, ob und ggf. welche individuell-betrieblichen Umstände und Besonderheiten, die über den Umstand des vorhabensbedingten Entzugs oder der Belastung von Grundstücken hinausgehen, eine gesteigerte Abwägungsrelevanz begründen können. Sonach hat sich das Luftamt, insbesondere im Lichte des Art 12 Abs. 1 GG, intensiv mit gewerbebezogenen Einwendungen auseinandergesetzt, und, soweit hinreichend substantiierter Vortrag zu verzeichnen war, die weitere Aufklärung des jeweiligen Sachverhalts betrieben.

Das Luftamt hat sich bei alldem im Übrigen von der durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG determinierten Planungsdirektive lenken lassen, wonach zunächst das Eigentum der FMG als Vorhabensträgerin und sodann öffentliches Eigentum vor privatem Eigentum in Anspruch zu nehmen ist (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.2009, Az. 1 BvR 2187.07 u. a.. – juris –).

Weil bereits mit der für das Vorhaben bejahten Planrechtfertigung (vgl. C.III.2 dieses Beschlusses) seine Gemeinwohlnützigkeit im Sinne des „vernünftigerweise geboten Seins“ sowie seine Konformität mit den Zielen des Luftverkehrsrechts feststeht, ist dem Grunde nach auch seine Eignung zur Überwindung entgegenstehender Eigentumsrechte gegeben. Dies folgt aus Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Nach Ermittlung und Bewertung der Planungsalternativen im Rahmen der Abwägung ist des Weiteren gewährleistet, dass das Vorhaben am Standort des Planfeststellungsbeschlusses sowohl unter dem Gesichtspunkt der aus den Vorhabenszielen gespeisten Bedarfsanforderungen als auch mit Blick auf seine Auswirkungsfaktoren vorzugswürdig ist. Dabei wurden in der Abwägung gerade auch die verschiedenen Vorhabensvarianten auf ihre Bedeutung für die Grundinanspruchnahmen hin untersucht. Schließlich steht vor dem Hintergrund sowohl der Prüfung der flugbetrieblichen Aspekte des Vorhabens als auch der Untersuchung der Gesamtfunktionalität des erweiterten Systems der Flugbetriebsflächen ebenfalls fest, dass das Vorhaben im geeigneten und erforderlichen Umfang dimensioniert ist, um den prognostizierten Bedarf nach Luftverkehrsdienstleistungen am Verkehrsflughafen München in angemessener Weise befriedigen zu können. Damit steht mit Blick auf die Planrechtfertigung, die Planungsalternativen, die Gesamtfunktionalität und die flugbetrieblichen Anforderungen umgekehrt auch fest, dass die betroffenen Grundstücke vom Vorhabensträger beansprucht werden können, da das antragsgegenständliche Vorhaben – wie ausgeführt – am planfestgestellten Standort in seinem konkret-verfahrensgegenständlichen Umfang und seiner spezifischen Ausgestaltung benötigt wird. Es war dem Luftamt möglich, jeder beantragten Grundinanspruchnahme eine konkrete Maßnahme zuzuordnen und damit die Eignung und Erforderlichkeit der Grundinanspruchnahme in jedem Einzelfall zu bewerten. So konnte sichergestellt werden, dass für die planfestgestellten unmittelbaren Vorhabensflächen jeweils eine konkrete vorhabensbezogene Veranlassung gegeben ist. Soweit dabei festgestellt wurde, dass im Bereich des Vorfeldes Ost einzelnen Flugbetriebsflächen keine konkret-funktionalen Aufgaben zugeordnet waren, konnten diese zunächst versiegelungsfrei gehalten werden (vgl. C.III.3.2 dieses Beschlusses). Ebenso konnten den vom Vorhaben ausgelösten naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen jeweils konkrete Veranlassungen zugeordnet werden. Auch hierfür durften nur geeignete Grundstücke im erforderlichen Umfang herangezogen werden. Dem trägt die Planung

Rechnung. Das Luftamt hat dazu die Auswahl der betroffenen Grundstücke einer eingehenden Prüfung und Würdigung unterzogen. Auch hier waren keine Alternativen ersichtlich, die sich im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdig hätten aufdrängen müssen (vgl. hierzu auch C.III.3.9.9.5.8 dieses Beschlusses).

Dabei war von Seiten des Luftamtes neben der Frage des Umfangs der räumlichen Inanspruchnahme von Grundeigentum und -besitz auch der Frage der jeweils notwendigen Eingriffstiefe nachzugehen. Mit Blick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wurde stets auch der Art und Weise der Inanspruchnahme nach nur jeweils das unvermeidliche Minimum an Rechtsbetroffenheit planfestgestellt. Somit wurde sichergestellt, dass nur in den Fällen, in denen die Zuweisung einer (ggf. dinglich gesicherten) Berechtigung am weiterhin im Eigentum des Betroffenen stehenden Grundstück aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls ausscheiden musste, auf das Eigentumsvollrecht zugegriffen wird.

Auch mit Blick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses (§ 28 Abs. 2 LuftVG) gehört es indes nicht zum Prüfungsauftrag und -umfang des Planfeststellungsverfahrens, in diesem die nach §§ 28 Abs. 3, 28a LuftVG abschließend in das nachgelagerte Enteignungsverfahren transferierten Fragestellungen zu behandeln. Fragen der jeweiligen Erforderlichkeit der Enteignung im Einzelfall (vgl. Art. 29 BayEG) sowie die für Rechtsverluste zu gewährenden Entschädigungen (vgl. Art. 8 ff. BayEG) bleiben danach exklusiv dem Enteignungsverfahren (vgl. Art. 19 ff. BayEG) vorbehalten. Es besteht somit im Planfeststellungsverfahren ganz regelmäßig kein Anlass, insbesondere der vielfach in Einwendungen geltend gemachten Forderung nach Ersatzgrundstücken und/oder Entschädigungsleistungen nachzugehen, in Sonderheit auch nicht um aufzuklären, welche Art der Entschädigung (in Geld, in Land oder durch Gewährung anderer Rechte; vgl. Art. 13 – 15 BayEG) oder in welcher Höhe eine solche ggf. zu gewähren ist.

3.20.1.2.2 Inhalt und Umfang der Grundinanspruchnahmen

Das Vorhaben nimmt im Eigentum Dritter stehende Grundstücke in Art und Umfang in solcher Weise in Anspruch, wie dies im Grunderwerbsverzeichnis und in den Grunderwerbsplänen planfestgestellt wurde. Entsprechend den jeweiligen Eintragungen im Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan sind die Inanspruchnahmen von Eigentum Dritter entweder in Gestalt des Vollerwerbs des Eigentums oder in Gestalt der Eröffnung der Berechtigung für bestimmte Grundstücksnutzungen durch Gewährung eines

dinglichen Rechts zu Gunsten der FMG vorgesehen. Des Weiteren sind auch nur temporäre Grundinanspruchnahmen während der Bauphase von der Planfeststellung erfasst.

Das planfestgestellte Grunderwerbsverzeichnis und die Grunderwerbspläne sind hinreichend bestimmt, aktuell und vollständig. Sie sind nach entsprechender Aufforderung durch das Luftamt mit Schreiben vom 07.04.2011 von der FMG auf den Stand vom 01.04.2011/02.05.2011 gebracht worden. Dem Grunderwerbsverzeichnis ist sowohl Art (Erwerb des Vollrechts, dingliche Belastung, temporäre Inanspruchnahme) als auch Maß der jeweiligen Inanspruchnahme zu entnehmen; in den im Maßstab 1:2000 erstellten Grunderwerbsplänen ist diese des Weiteren parzellenscharf verortet. Dabei waren solche Grundstücke außer Betracht zu lassen, die zur Herstellung der Hindernisfreiheit voraussichtlich von Fällungs- und Einkürzungsmaßnahmen betroffen sein werden (vgl. Beschreibung der bestehenden Luftfahrthindernisse vom 15.12.2009 in Ordner 47.1 der Antragsunterlagen). Dies deswegen, weil sich nach Festlegung des Ausbauplans gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der Umgriff des Bauschutzbereichs i. S. d. § 12 Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und 3 LuftVG unmittelbar aus dem Gesetz ergibt und eine daran anknüpfende Auslösung von Duldungspflichten nach § 16 i. V. m. §§ 12, 15 LuftVG einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren vorbehalten bleibt (vgl. dazu auch unten).

Unter Zugrundelegung und im Rahmen der vorgelegten Pläne und Maßnahmeblätter war es dem Luftamt möglich, sowohl die unmittelbar für das Vorhaben einschließlich seiner Folgemaßnahmen benötigten (Projekt-)Flächen als auch solche Flächen, die für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, mit der jeweiligen konkreten vorhabensbedingten Veranlassung abzugleichen und die Erforderlichkeit ihrer Inanspruchnahme im Einzelfall zu prüfen. Es konnte somit sichergestellt werden, dass keine vom Vorhaben ausgelöste Inanspruchnahme ohne konkret vorhabensbezogene Veranlassung geblieben ist.

Es ergibt sich somit, dass die Grundinanspruchnahmen für das planfestgestellte Vorhaben hinsichtlich ihrer Art, ihrer Verortung sowie ihres Umfangs und Maßes erforderlich sind, weil der Ausbau des Verkehrsflughafens München gerechtfertigt ist, die gewählte Variante im Rahmen der Alternativenprüfung vorzuziehen ist und es der in Anspruch genommenen Drittgrundstücke jeweils bedarf, um das Vorhaben planungszielkonform zu realisieren. Dies gilt für die unmittelbar vom Vorhaben einschließlich seiner Folgemaßnahmen in Anspruch genommenen Flächen ebenso wie für die Flächen, die für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen benötigt werden. Diese Maßnahmen erfüllen die Erfordernisse der naturschutzrechtlichen

Eingriffsregelung, sichern die Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und beachten die Anforderungen des Artenschutzes. Sie sind insoweit geeignet und erforderlich. Die Auswahl der Maßnahmeflächen stellt das Ergebnis eines nachvollziehbaren und von Behördenseite bestätigten naturschutzfachlichen Auswahl- und Ausgleichskonzeptes dar; die Maßnahmen sowie die dafür erforderlichen Grundinanspruchnahmen konnten daher – insbesondere auch im Lichte des § 15 Abs. 3 BNatSchG – planfestgestellt werden. Das Luftamt hat dabei entscheidungsmaßstäblich auch berücksichtigt, dass vorrangig das Eigentum der FMG sowie der öffentlichen Hand vor dem Eigentum privater Dritter in Anspruch zu nehmen war (vgl. BVerfG, a. a. O; BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010, Az. 7 VR 2.10 – juris –; BVerwG, Urteil vom 24.03.2011, Az. 7 A 3.10 – juris –). Die FMG hat vor und insbesondere auch während des anhängigen Planfeststellungsverfahrens im großen Rahmen freihändig Flächen erworben, die zur Projektverwirklichung, insbesondere aber auch als Flächen für Ausgleichs-, Ersatz- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen (§§ 15 Abs. 2, 34 Abs. 5 BNatSchG), dienen (vgl. dazu die Ausführungen unter C.III.3.9.9.5.8 dieses Beschlusses).

Gleiches gilt für die temporär aus Gründen der Baulogistik in Anspruch zu nehmenden Flächen. Die Verortung dieser Flächen folgt dabei aus dem Umstand, dass die Flächen für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen zwangsläufig in der Nähe der jeweils umzusetzenden baulichen Maßnahmen anzusiedeln sind. Die planfestgestellten Grundinanspruchnahmen während der Bauzeit sind sowohl in ihrer Situierung als auch Dimensionierung ohne belastbare Alternative; sie erweisen sich insbesondere als nicht übermäßig bemessen und stellen sonach eine erforderliche temporäre Grundinanspruchnahme dar.

Auch erweist sich in sämtlichen planfestgestellten Grundinanspruchnahmen der Umfang des jeweiligen Eingriffs als zur Vorhabensumsetzung erforderlich. Der Vollerwerb von Grundstücken wurde auf solche Flächen beschränkt, die durch das Vorhaben selbst unmittelbar erfasst oder baulich in solcher Art und Weise verändert werden, dass hierzu die Zuweisung des Vollrechts an die FMG notwendig war. Das Luftamt hat ermittelt und sichergestellt, dass in keinem Fall ein Vollerwerb planfestgestellt wurde, wenn auch eine bloße (dingliche) Rechtsgewährung für die Zielerreichung auf dem betreffenden Grundstück ausgereicht hätte. Des Weiteren erweist sich die Zuweisung von dinglichen Nutzungsrechten in allen Fällen, in denen eine solche der FMG eröffnet wurde, als erforderlich. Das Luftamt hat stets dann, wenn von der Inanspruchnahme durch die FMG nicht alle weiteren Nutzungen eines belasteten Grundstücks in Gänze ausgeschlossen waren, eine Belastung mit einem zur Zielereichung beschränkten dinglichen Nutzungsrecht für ausreichend erachtet und planfestgestellt.

Mithin ist grundsätzlich geklärt, dass sich das Vorhaben gegen die widerstreitenden Belange der durch Grundinanspruchnahmen Betroffenen durchsetzt. Tatsachen, die nach dem oben Ausgeführten auf ein besonderes, über den Umstand des Rechtsentzugs als solchen hinausgehendes Gewicht der Belange von Betroffenen hindeuten und im Rahmen der Abwägung nicht überwindbar wären, liegen nach Würdigung der Einwendungen und Stellungnahmen nicht vor.

Soweit Grundeigentümer, insbesondere Landwirte, eingewandt haben, dass die infolge der Grundinanspruchnahmen verbleibenden Restflächen nicht oder nur mit unzumutbarem wirtschaftlichem Aufwand genutzt werden könnten und sie auch hinsichtlich dieser angrenzenden Flächen faktisch enteignet seien bzw. vorgebracht wurde, dass auch diese Grundstücke bzw. Grundstücksteile daher in den planfestzustellenden Grunderwerbsunterlagen hätten verzeichnet und von der FMG übernommen werden müssen, werden solche – letztlich auf die Unvollständigkeit des Grunderwerbsverzeichnisses und der Grunderwerbspläne abzielenden – Einwendungen zurückgewiesen. Der für das Vorhaben vorzusehende Grunderwerb ist angesichts des dabei zu beachtenden Verhältnismäßigkeitsgebots auf die für das Vorhaben benötigten Projektflächen zu beschränken. Die fachplanerische Ermächtigung zur Inanspruchnahme fremder Grundstücke aus § 28 LuftVG reicht nur so weit, wie der Grund für die Erreichung der Ziele der Zivilluftfahrt benötigt wird. Es ist dabei nicht Sache des Luftamtes, aufgrund bloßer Vermutungen hinsichtlich der weiteren Nutzbarkeit von Restflächen über das Maß der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen hinauszugreifen und den Eigentümern aufgrund eigener generalisierender Wirtschaftlichkeitserwägungen mehr als die benötigten Flächen zu entziehen. Für die Beurteilung, ob und mit welchen Einschränkungen die verbleibenden Restflächen genutzt werden können und ob sie infolge dessen noch einen Vermögenswert für die Grundeigentümer darstellen, bedarf es vielmehr einer Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls unter Berücksichtigung des jeweiligen Vortrags der Eigentümer. Es liegt in ihrer Entscheidung, ob sie die Restflächen behalten wollen oder aber Umstände geltend machen, welche die Zumutbarkeit einer weiteren Nutzung widerlegen und demzufolge eine entschädigungspflichtige Übernahme durch die FMG auslösen. Dieser Dispositionsbefugnis wird mit den, in einem der Planfeststellung ggf. nachfolgenden Enteignungsverfahren (§ 28 Abs. 2 und 3 LuftVG) zu beachtenden Vorschriften des Bayer. Enteignungsgesetzes Rechnung getragen. Gemäß Art. 6 Abs. 3 BayEG kann der Eigentümer in dem Falle, dass sein Grundstück oder ein räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängender Grundbesitz nur zum Teil enteignet werden soll, die Ausdehnung der Enteignung auf das Restgrundstück oder den Restbesitz insoweit verlangen, als diese nicht mehr in angemessenem Umfang genutzt werden kann.

Darüber hinaus sind gemäß Art. 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BayEG Wertminderungen, die durch die Enteignung eines Grundstücksteils oder eines Teils eines räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundbesitzes bei dem anderen Teil oder durch Enteignung des Rechts an einem Grundstück bei einem anderen Grundstück entstehen, bei der Festsetzung der Entschädigung zu berücksichtigen. Mit diesen von Gesetzes wegen bestehenden Bestimmungen ist ausgeschlossen, dass besondere, über den bloßen Eigentumsentzug für das Vorhaben hinausgehende grundstücksbezogene Belastungen aus dem entschädigungslosen Verbleib nicht oder nur unwirtschaftlich nutzbarer Grundstücksreste bei den von der Grundabgabe betroffenen Eigentümern resultieren.

Das Luftamt hat zudem geprüft und sichergestellt, dass die Restflächen, bei denen im oben genannten Sinne möglicherweise eine künftige (zumutbare) Nutzung ausgeschlossen sein kann, kein Gesamtmaß erreichen, das die durch das Vorhaben bewirkten Grundinanspruchnahmen in einem gegenüber dem bloßen unmittelbaren Grundstücksbedarf gänzlich anderen Licht erscheinen ließe. Sie hat in diesem Zusammenhang die FMG durch entsprechende Nebenbestimmung verpflichtet, zur Sicherung der landwirtschaftlichen Struktur (vgl. § 15 Abs. 3 BNatSchG) bei verbleibenden Verschnitt- und Zwickelflächen, die von ihr erworben werden, die Nutzbarkeit als landwirtschaftliche Flächen soweit wie möglich zu erhalten und zu befördern (vgl. die Ausführungen unter C.III.3.20.1.2.1.2.1 dieses Beschlusses).

Auch die Inanspruchnahme von Grundstücken für die außerhalb des unmittelbaren betrieblichen Erweiterungsbereiches gelegenen Folgemaßnahmen sowie die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen begegnet im Lichte des Art. 14 GG keinen rechtlichen Bedenken. Der Zugriff auf privates Grundeigentum ist so weit wie möglich minimiert worden. Die noch verbleibenden Belastungen des Grundeigentums Privater sind zur Zielerreichung unvermeidlich und vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses an dem Vorhaben – das in Sonderheit auch die Durchführung der gesetzlich geforderten naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen erfasst – hinzunehmen.

Wie oben bereits dargelegt, stellen die planfestgestellten naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen das Ergebnis einer Alternativenprüfung dar, bei der als Entscheidungskriterium gerade auch auf den Umfang und die Folgen der Grundinanspruchnahmen abgehoben wurde. Soweit sich geeignete Flächen bereits im Eigentum der FMG befinden oder im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, werden diese für Kompensationsmaßnahmen vorrangig in Anspruch genommen. Im Übrigen hat die FMG den Grundstücksbedarf in erheblichem Umfang bereits vor und insbesondere

während des Planfeststellungsverfahrens durch freihändigen Erwerb decken können (vgl. dazu C.III.3.9.9.5.8 dieses Beschlusses).

Auch ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass – alternativ zum planfestgestellten Flächenkonzept für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen – andere rechtlich und wirtschaftlich vertretbare Lösungen zur Verfügung stünden, mit denen der gleiche Zweck auf weniger einschneidende Weise erreicht werden könnte, insbesondere, dass für ein solches auch Grundstücke der FMG und der öffentlichen Hand in der entsprechenden Aufwertungsfähigkeit und Lage zur Verfügung stünden, die für eine Inanspruchnahme vorrangig in Betracht kämen. Voraussetzung hierfür wäre nämlich, dass die erforderliche Kompensation auf solchen Flächen ebenso gut verwirklicht werden kann; denn in der Abwägung hat das Eigentum der öffentlichen Hand und des Vorhabenträgers grundsätzlich ein geringeres Gewicht als das Eigentum Privater, weil Hoheitsträger nicht Träger des Grundrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG sind. Eine nur oder vorrangig auf öffentlichen Flächen zu realisierende Alternative ist indessen nicht gegeben. Zudem erscheinen andere Lösungen nach Auffassung des Luftamtes nicht als gleich, sondern als weniger geeignet, den verfolgten Zweck zu erreichen. Die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen stellen nämlich das Ergebnis eines fachlich wie rechtlich gut nachvollziehbaren Auswahlprozesses dar, der von den entsprechend vorgebrachten Einwendungen nicht substantiell erschüttert werden konnte. Diese werden mithin zurückgewiesen.

Soweit schließlich von solchen Flächen, die als Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt wurden, landwirtschaftliche Nutzungen (teilweise) verdrängt werden, ist die jeweilige betriebliche Relevanz nicht abstrakt und isoliert mit Blick lediglich auf den Belang der Betroffenheit von Grundeigentum zu beantworten. Vielmehr ist die jeweilige Struktur des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebs in den Blick zu nehmen und im Rahmen einer jeweils betriebsbezogenen Prüfung zu klären, welche Auswirkungen die Inanspruchnahme zeitigt. Das Luftamt hat daher mit Blick auf alle substantiiert geltend gemachten vorhabensbedingten Existenzgefährdungen/-vernichtungen von landwirtschaftlichen Betrieben eine umfassende sachverständige Prüfung veranlasst (vgl. dazu unten).

3.20.1.2.3 Entzug bzw. Belastung sonstiger Rechte an Grundstücken

Im Rahmen vollumfänglicher Problembewältigung waren vom Luftamt darüber hinaus die sonstigen grundstücksbezogenen (dinglichen) Berechtigungen in die Abwägungsentscheidung einzustellen. Hierzu wurde die FMG mit Aufklärungsschreiben vom 27.10.2009 aufgefordert, für sämtliche vom geplanten Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommenen Grundstücke und für die von Folgemaßnahmen sowie

naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen betroffenen Grundstücke die Rechte der Grundbuchabteilung II zu ermitteln. Mit Schreiben vom 22.03.2010 und Nachtrag vom 28.07.2010 hat die FMG sodann ein Verzeichnis sämtlicher grundstücksbezogener (dinglicher) Berechtigungen vorgelegt. Auf zahlreichen vom Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücken sind insbesondere verschiedene Leitungsrechte, Nießbrauchsrechte und Rechte auf Leibgeding dinglich gesichert. Das Luftamt hat sich von der Vollständigkeit der Unterlagen überzeugt und die grundstücksbezogenen Berechtigungen jeweils in Augenschein genommen.

Im Rahmen der Prüfung der Grundstücksbetroffenheit waren neben den Belangen der Eigentümer und dinglich Berechtigten schließlich auch schuldrechtlich abgeleitete, d. h. durch Verträge begründete Rechtspositionen zum Grundstücksbesitz (Miete und Pacht) zu berücksichtigen. Diese genießen als Ausfluss von Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG als vermögenswerte Positionen ebenfalls verfassungsrechtlichen Schutz. Sie sind mit Blick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses in der Abwägung ebenfalls zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass schuldrechtlich begründete Rechtspositionen aus der Natur der Sache heraus stets unter dem Vorbehalt eines durch die privatrechtlichen Vorschriften vermittelten „relativen“ Bestandschutzes stehen. Bei der Ermittlung und Gewichtung waren daher stets auch Vertragslaufzeiten sowie Kündigungsmöglichkeiten und -fristen zu beachten.

Im Ergebnis kann sich jedoch das (private) Interesse am Fortbestehen solcher grundstücksbezogenen (dinglichen und schuldrechtlichen) Berechtigungen nicht gegen das öffentliche Interesse am nunmehr planfestgestellten Ausbauvorhaben durchsetzen, insbesondere da sich aus den vorhabensbedingten Rechtsverlusten keine besonderen Betroffenheiten bzw. besondere Härten ergeben. Im Übrigen stellt der Verlust grundstücksbezogener (dinglicher und schuldrechtlicher) Berechtigungen vor diesem Hintergrund lediglich ein „Minus“ gegenüber dem Verlust des Eigentums(voll-)rechts dar.

Vom Luftamt sind auch die Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf die jagdrechtlichen Strukturen in den Blick genommen worden. Gemäß § 3 Abs. 1 BJagdG ist das Jagdrecht stets an das Grundeigentum gebunden und kein selbständiges dingliches Recht. Der Entzug bestehender Jagdberechtigungen bei eigenjagdberechtigten Eigentümern (vgl. § 7 BJagdG) aufgrund des Eigentumsverlustes an den für das Vorhaben benötigten Flächen oder Beeinträchtigungen bestehender Jagdrechte können sich dabei im Ergebnis der Abwägungsentscheidung jedoch nicht zulasten des Vorhabens durchsetzen. Da der Entzug des Eigentumsvollrechts für vom Vorhaben benötigte Flächen im planfestgestellten Umfang gerechtfertigt ist, ergeben sich aus dem an das Grundeigentum gebundenen

Jagdrecht als solchen erst recht keine besonderen, gegenüber dem bereits abgewogenen Entzug des Volleigentums gewichtigeren Belange. Auch die durch obligatorische Verträge berechtigten Jagdpächter können aufgrund der Nachrangigkeit ihrer Rechtsposition gegenüber dem jagdberechtigten Grundeigentümer keine Interessen geltend machen, die sich im Ergebnis gegen das Ausbauvorhaben durchsetzen können.

Im Zuge der Vorhabensrealisierung werden aufgrund des (Jagd-)Flächenverlustes und der Neuaufteilung der Jagdreviere auch die Interessen der Jagdausübungsberechtigten beeinträchtigt, die sich auf Jagdrechte an Grundstücken begründen, die nicht zum Vollerwerb vorgesehen sind. Allerdings begründen diese Beeinträchtigungen keine Umstände, die sich im Ergebnis gegen das Vorhaben durchsetzen können. Insbesondere sind keine jagdrechtlich übergreifenden Interessen durch das Vorhaben beeinträchtigt. Die Höhere Jagdbehörde geht zwar davon aus, dass es vorhabensbedingt zu Durchschneidungsschäden an Jagdrevieren kommen könne, diese seien jedoch durch die erforderliche Neuordnung der Jagdreviere kompensierbar (vgl. § 5 Abs. 1 BJagdG). Auch könne dem Vorhaben nicht entgegengehalten werden, dass aufgrund der Flächenzerschneidung die Wilddurchgängigkeit gefährdet sei. Die Höhere Jagdbehörde bestätigt in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass entgegen der Einwendung des Jagdschutz- und Jägervereins Freising e. V. die Wanderung des Rotwildes weiterhin problemlos möglich sei, wenn der erforderliche Wilddurchlass an der neu planfestgestellten Staatsstraße St 2084 entsprechend den Empfehlungen der „Agrar- und waldstrukturellen Untersuchung mit Behandlung des Jagd- und Fischereiwesens“ (vgl. Ordner 3/5 der Antragsunterlagen, S. 26) realisiert wird. Da diese fachliche Empfehlung der Gestaltung des Wilddurchlasses von der FMG bei ihrer Planung berücksichtigt wurde (vgl. Anlage D 2.1 – 003, dort laufende Nr. 205 = Bauwerk 2084/4 sowie Plan D 2.1 – 1012), wird die entsprechende Einwendung zurückgewiesen. Allerdings sah sich das Luftamt veranlasst, durch Nebenbestimmung zu verfügen, dass – entsprechend der Forderung der Höheren Jagdbehörde – zu gewährleisten ist, dass der Wilddurchlass nicht unter Wasser steht, um die Wanderung des Wildes nicht dadurch zu verhindern. Damit ist auch der Maßgabe A.II.3.1 Satz 1 2. Alt. der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 genügt.

Das Luftamt hat schließlich auch die Auswirkungen im Sinne des Art. 1 Abs. 1 i. V. m. Art. 3 BayFiG oder Art. 8 BayFiG auf (selbständige) Fischereirechte und Fischereipachtverträge (Art. 25 BayFiG) geprüft. Soweit solche Rechte in wenigen Einzelfällen Privaten durch diesen Beschluss tatsächlich entzogen werden, können sich diese zwar auf den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG berufen. Gleichwohl vermögen sich die daraus abgeleiteten Rechtspositionen im Ergebnis der Abwägungsentscheidung jedoch nicht gegen den planfestgestellten Ausbau durchsetzen. Wie bereits ausgeführt, ist der Entzug des

Eigentumsvollrechts für vom Vorhaben benötigte Flächen im planfestgestellten Umfang gerechtfertigt; es ergeben sich somit auch aus den Fischereirechten, die hauptsächlich den Charakter eines (bloßen) Aneignungsrecht an herrenlosen beweglichen Sachen im Sinne der §§ 958 Abs. 2, 90a Satz 3 BGB besitzen (vgl. BayVGH: Urteil vom 17.03.1998, Az. 8 A 97.40031 – juris –), keine die festgestellte Gemeinwohlnützigkeit des planfestgestellten Vorhabens überwiegenden Belange.

Nach alledem ist zusammenfassend festzustellen, dass die für das Vorhaben erforderliche unmittelbare Inanspruchnahme fremden Grundeigentums in Abwägung mit den von Art. 14 GG geschützten Rechtspositionen der Eigentümer und sonstigen Berechtigten gerechtfertigt ist. Das Vorhaben setzt sich im Umfang der Planfeststellung gegen diese Rechte durch.

3.20.1.2.4 Mittelbare Grundstücksbetroffenheiten

3.20.1.2.4.1 Betroffenheiten durch das vom Vorhaben ausgehende externe Risiko sowie durch Wirbelschleppen

Wie bereits in den entsprechenden Ausführungen zur Betroffenheit durch Wirbelschleppen und zum externen Risiko im Rahmen der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung festgestellt wurde, ist vorliegend vor dem Hintergrund der entsprechend verfügten Nebenbestimmungen nicht damit zu rechnen, dass die Nutzbarkeit von Grundstücken und dort aufstehender Gebäude in der Umgebung des Verkehrsflughafens München durch entsprechende Betroffenheiten in relevanter Weise beschränkt wird.

Zwar können Wirbelschleppen in seltenen Fällen am Boden Schäden hervorrufen. Die FMG hat indes durch das von ihr erholte und als Anlage 4.5.16 in Ordner 43 zum Antrag vorgelegte „Gutachten zum Gefährdungspotential durch Wirbelschleppen an der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München“, erstellt durch das Institut für die Physik der Atmosphäre des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V., Prof. Dr. Ulrich Schumann, Dr. habil. Frank Holzäpfel und Dr. Thomas Gerz, in nicht zu beanstandender Weise den Nachweis erbracht, dass die Wahrscheinlichkeit einer vorhabensbedingten Schädigung von Gebäuden und Sachen sehr gering ist. Gleichwohl hat es das Luftamt für erforderlich erachtet, durch mögliche und geeignete vorsorgende Maßnahmen im Rahmen der Angemessenheit sicherzustellen, dass auch ein verbleibendes Restrisiko so weit wie möglich reduziert wird. Daher war es im Rahmen einer ordnungsgemäßem Abwägungsentscheidung mit Blick auf den aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG resultierenden

staatlichen Schutzauftrag geboten, einen Katalog entsprechender Nebenbestimmungen für Hinweis-, Untersuchungs- und Sicherungsmaßnahmen zu verfügen.

Das Risiko, von Flugzeugabstürzen oder von Auswirkungen des „normalen“ Flugbetriebs, insbesondere durch sog. „Icefalls“ oder durch herab fallende Flugzeugteile, in seinen Rechten aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG in relevanter Weise betroffen zu sein, bewegt sich innerhalb des sozial adäquaten und somit hinzunehmenden allgemeinen Lebensrisikos. Die auf Grundlage sachverständiger Aussagen hergeleiteten entsprechenden Akzeptanzkriterien werden vom Betrieb des Flughafens im planfestgestellten Ausbauzustand an keiner Stelle überschritten. Die Nutzbarkeit von Immobilien im Umland des Verkehrsflughafens München wird somit infolge des mit seinem Betrieb im Ausbauzustand einhergehenden externen Risikos nicht eingeschränkt.

Im Übrigen hat das Luftamt für solche Gebäude, die von Wirbelschleppen und einer erhöhten Risikoexposition am ehesten betroffen sein können, – im wesentlichen schon aus Gründen des Immissionsschutzes, daneben allerdings auch aus Gründen spezifischer Belastungen durch tief fliegende Flugzeuge – zugunsten der Eigentümer und Erbbauberechtigten einen Anspruch auf Übernahme gegen die FMG begründet. Der Eigentümer (oder Erbbauberechtigte) eines in diesem Gebiet gelegenen rechtmäßig bebauten Grundstücks oder einer dort rechtmäßig errichteten Wohnung hat an Stelle von Schutzmaßnahmen gegen die FMG einen Anspruch auf Entschädigung in Geld in Höhe des Verkehrswerts des Grundstücks/der Wohnung Zug um Zug gegen dessen/deren Übereignung. Mit der Zuerkennung des Übernahmeanspruchs geht ebenfalls auch ein ausreichender Schutz gegen ggf. unzumutbare Einwirkungen sonstiger Provenienz einher.

3.20.1.2.4.2 Betroffenheiten durch Immissionsbelastungen (Lärm und Luftschadstoffe)

Die unter C.III.3.6 und C.III.3.7 dieses Beschlusses bewerteten Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen und die hierzu angeordneten Schutzmaßnahmen berücksichtigen die Folgen solcher Immissionen auf die Nutzbarkeit der hiervon betroffenen Grundstücke.

Bei Wohnnutzungen und sonstigen besonders schutzbedürftigen Nutzungen nach § 5 Abs. 1 FluglärmG wird in erster Linie durch die Regelungen des FluglärmG sichergestellt, dass unzumutbare Lärmbelastungen ausgeschlossen und verbleibende Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Für verbleibende unzumutbare, aber nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen gilt § 9 Abs. 5 und 6 FluglärmG. In den Fällen besonders hoher Lärmbelastung, bei denen zu befürchten ist, dass die weitere Nutzung von Grundstücken trotz der Möglichkeit von Schallschutzmaßnahmen unzumutbar ist, hat

das Luftamt schließlich auf der Grundlage von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG ein Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche verfügt.

Auf andere Grundstücksnutzungen wirken sich die voraussichtlichen Lärmimmissionen nicht in relevanter, d. h.. diese anderweitige Nutzbarkeit der Grundstücke beeinträchtigender, Weise aus und sind zumutbar. Den Belangen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksberechtigten und -nutzer ist daher im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums oder Grundbesitzes vor unzumutbaren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen mit den gesetzlichen Bestimmungen und den ergänzenden Festsetzungen dieses Beschlusses umfassend Rechnung getragen. Ein darüber hinausgehender Schutzanspruch, gerichtet auf den Ausgleich sämtlicher, sich unterhalb der maßgeblichen Schwellen bewegender lärmbedingter Betroffenheiten des Eigentums, besteht nicht. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben mit sich bringt. Verbleibende Nachteile sind als Inhalts- und Schrankenbestimmung wegen der Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az 4 A 1075.04 u. a. – juris –).

Auch unter dem Gesichtspunkt der durch den Betrieb des erweiterten Flughafens München einschließlich des flughafeninduzierten Landverkehrs verursachten Luftschadstoffe resultieren keine Nutzungseinschränkungen von Grundstücken in der Flughafenumgebung. Wie unter C.III.3.7 dieses Beschlusses umfassend erläutert, bewegen sich die Luftschadstoffimmissionen im gesamten Untersuchungsraum in einem Bereich, aus dem kein Handlungsbedarf resultiert. Rechtlich relevante Einschränkungen der Nutzbarkeit von Grundstücken aus lufthygienischen Gesichtspunkten können ausgeschlossen werden.

Das Grundeigentum der Gemeinden, das infolge des planfestgestellten Vorhabens mittelbar von nachteiligen Auswirkungen, insbesondere von Lärm und Luftschadstoffen, betroffen sein kann, wurde bereits eingehend unter C.III.3.14.4.2 dieses Beschlusses dargestellt. Gemeindliches Eigentum erfährt im Rahmen des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 11 Abs. 2 BV nur insoweit verfassungsrechtlichen Schutz, als es Gegenstand und Grundlage der kommunalen Betätigung ist. Fehlt dem Eigentum dagegen jeder Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben, unterfällt es lediglich dem Schutz des einfachen Rechts nach § 903 Satz 1 BGB. Insbesondere von der Großen Kreisstadt Freising geltend gemachte grundstücksbezogene Nutzungseinschränkungen, die sich aus der vorhabensbedingten Immissionsbelastung ergeben, wurden im Übrigen schon – soweit ihnen rechtlicher Schutz zukommt – unter dem Aspekt der jeweiligen Auswirkungskriterien zum Gegenstand der Abwägung und Konfliktbewältigung gemacht.

Auch ist ein Eingriff in Fischereirechte nach dem Bayer. Fischereigesetz durch flughafeninduzierte Immissionen nicht zu gewärtigen. Soweit Einwender befürchten, dass durch den Eintrag von Luftschadstoffen in Gewässer im Umland des Flughafens München der Ertrag an Fischen zurückgehen könnte, erweist sich dies bereits in tatsächlicher Hinsicht als bloß spekulativ (vgl. C.III.3.7 dieses Beschlusses). Ausgangspunkt der rechtlichen Beurteilung ist schließlich, dass die Rechtsprechung des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs den Schutzbereich des Fischereirechts nach Art. 1 BayFiG von vorneherein regelmäßig auf dasjenige beschränkt, was das Gewässer in seinem jeweiligen Zustand an fischereilicher Nutzung ermöglicht. Dies folgt aus dem rechtlichen Inhalt des Fischereirechts, das hauptsächlich ein Aneignungsrecht an herrenlosen beweglichen Sachen im Sinne der §§ 958 Abs. 2, 90a Satz 3 BGB zum Gegenstand hat (vgl. BayVGH: Urteil vom 17.03.1998, Az. 8 A 97.40031 – juris –). Ein rechtserheblicher Eingriff in das private Fischereirecht im Sinne von Art. 1 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 oder Art. 8 BayFiG und Art. 25 Ba-FiG liegt deshalb nur dann vor, wenn das Luftamt Maßnahmen veranlasst, die infolge ihrer Auswirkungen, Tragweite oder Beschaffenheit das Fischereirecht ganz oder zu einem nicht unbeträchtlichen Teil aufheben oder entwerten – mit anderen Worten, wenn das Fischereirecht in seiner Substanz betroffen ist (vgl. BayVGH, a. a. O.). Ein derartig gravierender Eingriff in die Substanz von Fischereirechten ist vorliegend weder geltend gemacht noch ersichtlich.

3.20.1.2.4.3 Betroffenheit durch Absenkung des Grundwasserspiegels

Aus bautechnischen Gründen wird im Bereich der planfestgestellten 3. Start- und Landebahn das Grundwasser um rund 0,5 m bezogen auf den Zentralwasserstand abgesenkt. Die Auswirkungen dieser Grundwasserregelung betreffen dabei ausschließlich das Flughafengelände selbst sowie den unmittelbaren nördlichen und östlichen Nahbereich (vgl. Anlage 3.2, Plan WA2301 in Ordner 33 der Antragsunterlagen). Beeinträchtigungen des Grundeigentums Dritter sind nicht zu erwarten. Im Auswirkungsbereich befinden sich insbesondere keine Wohngebäude Dritter, so dass insofern durch die Absenkung des Grundwassers auch keine Setzungsrisse zu befürchten sind. Entsprechende Einwendungen, die teilweise Auswirkungen auf Gebäude bis in den Bereich des Stadtgebietes von Freising befürchten, werden daher zurückgewiesen. Die FMG hat gleichwohl zugesagt, für Gebäude, die im Bereich nördlich der 3. Start- und Landebahn bis zur Bundesautobahn A 92, östlich der Goldach und westlich der Dorfen belegen sind, höchst vorsorglich anzubieten, Beweissicherungsmaßnahmen an diesen durchzuführen oder sachverständig durchführen zu lassen. Diese Zusage wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.12.2).

Da jedoch nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich die Grundwasserabsenkung auf die landwirtschaftlichen Flächen und deren Ertragssituation im Norden und Osten des Flughafengeländes auswirken wird, wurde durch die Maßgabe A.II.3.2 Satz 2 der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 ein pflanzensoziologisches Beweissicherungsverfahren verfügt. Die Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft, Institut für Agrarökologie, hat im Auftrag der FMG in den Jahren 2007 und 2008 rund 660 Vegetationsaufnahmen durchgeführt und festgehalten. Für den Fall, dass die geplante Grundwasserabsenkung nachweisbar ursächlich für künftige Veränderungen der Ertragssituation auf landwirtschaftlichen Flächen im Umland des Flughafengeländes (insbesondere in dessen Norden uns Osten) ist, verfügt das Luftamt rein vorsorglich durch Nebenbestimmung A.VIII.12.2, dass die FMG hierfür auf Antrag Entschädigung zu leisten hat. Verfahren und Zuständigkeit bestimmen sich dabei nach § 28a LuftVG.

3.20.1.2.4.4 Betroffenheit durch Vernässung und Überströmung landwirtschaftlicher Nutzflächen

Die Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sehen u. a. an verschiedenen Stellen im Umland des Flughafens (Wieder-) Vernässungen von Böden vor. So sollen im Rahmen des Konzepts für Kompensationsmaßnahmen dadurch u. a. Ackerflächen in extensives Grünland umgewandelt werden sowie teilweise Feuchtbiotopstrukturen wieder geschaffen werden; stellenweise soll dazu auch eine mäßige Anhebung des Grundwasserstandes, wie z. B. in Bereichen des Viehlaßmooses, erfolgen. Derartige Wiedervernässungsmaßnahmen werden namentlich durch (teilweise) Verfüllungen bzw. Beseitigungen von Gräben, so insbesondere durch die teilweise Beseitigung des Zuflusses Schwarzgraben 3 (vgl. Maßnahme J-168-E-10) sowie die Beseitigung des Grabens im Freisinger Moos (vgl. Maßnahme J-160-E-12), durchgeführt.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde insbesondere von der Vorstandschaft des „Wasser- und Bodenverbandes Siebentagwerks- und Großenbachwiesen“ vorgetragen, dass durch die teilweise Beseitigung des Zuflusses Schwarzgraben 3 und der damit einhergehenden Aufhöhung des Grundwasserniedrigststandes eine Vernässung landwirtschaftlicher Nutzflächen auch außerhalb des in den Antragsunterlagen angegebenen Umgriffs der Maßnahme zu befürchten sei. Eine solche Vernässung hätte negative Auswirkungen auf die Bewirtschaftbarkeit der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen. Insbesondere könne man die Auswirkungen einer solchen Vernässung – entgegen der Darstellung in den Antragsunterlagen – nicht parzellenscharf ab- und eingrenzen, da sich die Wasserbewegungen und -stände ausschließlich unterhalb der Bodenkante auswirken würden.

Die im März 2010 von der FMG vorgelegten ergänzenden Unterlagen beinhalten u. a. für die geplanten Vernässungsmaßnahmen eine – in Teilen fortgeschriebene und präzisierte – Auswirkungsbetrachtung (vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan Gewässerausbauten, Erläuterung J-401, vorgelegt in Ordner 5/7 der Antragsunterlagen). Die Gutachter kommen in ihrer Auswirkungsbetrachtung zu dem Ergebnis, dass die jeweiligen Reichweiten der Vernässung in Folge der Beseitigung des Grabens im Freisinger Moos und der teilweisen Beseitigung des Zuflusses Schwarzgraben 3 im Mittel rund 50 m bis etwa 100 m betragen (vgl. a. a. O., Anhang 1 und Anhang 16, jeweils Nr. 4.4). Die landwirtschaftliche Nutzung in den von der Vernässung betroffenen Flächen kann dadurch in der Folge erschwert werden (vgl. a. a. O., Anhang 1 und Anhang 16, jeweils Nr. 4.7). Sofern und soweit eine solche vernässungsbedingte Erschwernis der landwirtschaftlichen Nutzung auf nicht vorhabensgegenständlichen Flächen nachweisbar einen Schaden zur Folge hat, ist dieser von der FMG auf Antrag auszugleichen (vgl. Nebenbestimmung A.VIII.12.3). Verfahren und Zuständigkeit regelt § 28a LuftVG.

Die Befürchtung einiger Einwender, dass die geplanten (Wieder-) Vernässungsmaßnahmen über die in der Auswirkungsbetrachtung dargestellten Reichweiten von ca. 50 m bis 100 m hinaus auch auf weiteren Flächen die landwirtschaftliche Nutzung erschweren könnten, beruht hingegen nicht auf konkreten Erkenntnissen, die auf das Maßnahmegebiet – insbesondere unter Einbeziehung wasserbaulicher Betrachtungen – bezogen sind. Es handelt sich hier lediglich um allgemeine hydraulische Überlegungen und Vermutungen. Die FMG hat demgegenüber nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass eine Vernässung außerhalb des jeweils dargestellten Maßnahmengebiets nicht zu befürchten ist. Aus Sicht des Luftamtes war es gleichwohl veranlasst, höchst vorsorglich in die vorgenannte Nebenbestimmung auch eine (Entschädigungs-) Regelung für den unwahrscheinlichen Fall aufzunehmen, dass die planfestgestellten (Wieder-) Vernässungsmaßnahmen ursächlich für eine Verschlechterung der Bewirtschaftbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen auch über die in den Antragsunterlagen dargestellten Reichweiten hinaus sind.

Der Bau der 3. Start- und Landebahn bedingt außerdem eine Ausweitung der schon für den Bau des bestehenden Flughafens durchgeführten Gewässerneuordnung. Es soll dabei u. a. der Abfanggraben Ost auf einer Länge von ca. 2,7 km verfüllt, verlegt und mit einer neuen Länge von ca. 5 km östlich der geplanten Flughafenerweiterung neu errichtet werden. Im Bereich der Mündung in den Vorflutgraben soll eine Gerinneaufweitung den notwendigen Retentionsraumausgleich für die neu versiegelten Flächen und die damit verbundene Abflussverschärfung schaffen. Von Einwendern wird in diesem Zusammenhang vorgetragen, dass dieser geplante Retentionsraum mit einem

Fassungsvermögen von 255.000 m^3 in der Gemarkung Eitting bewohnte Hofgrundstücke und landwirtschaftlich genutzte Flächen in seiner Substanz und Nutzbarkeit gefährde. So würden sich im Falle einer Notentlastung die Wassermassen unkontrolliert auf Hofstellen und landwirtschaftliche Nutzflächen ergießen. Zudem würden Rückstände von Immissionen wie Kerosin oder Enteisungsmitteln in den zugeleiteten Wassermengen die Ertragsfähigkeit des Bodens aufgrund dauerhafter Belastung sowie die anschließende Vermarktbarkeit der landwirtschaftlichen Produkte bedrohen.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Zwar teilte das Wasserwirtschaftsamt München in seiner Stellungnahme vom 29.02.2008 mit, dass im Bereich der Gewässeraufweitung des Abfanggrabens Ost bei Hochwasserabflüssen insbesondere im Falle einer Beaufschlagung des Notüberlaufs nachteilige Auswirkungen auf benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücken nicht gänzlich ausgeschlossen werden können. Solche Notentlastungen bzw. Deichüberlaufstrecken dienen sowohl dem Schutz des Deichbauwerks als auch dem Schutz der dahinter liegenden Flächen. Ansonsten wäre im Falle einer unkontrollierten Überströmung von Deichen – gerade im Bereich des hier geplanten Retentionsraumes – in Folge eines dann möglichen Deichbruchs ein erheblich größeres Gefahrenpotential gegeben. Im Lichte der potentiellen Gefährdung, die sich aus einem – wenn auch sehr unwahrscheinlichen – Deichbruch durch Überströmung ergeben kann, war zum einen eine erosionsstabile Ausführung sowie eine Standsicherheitsuntersuchung für den Lastfall einer Beaufschlagung der Überlaufstrecke in Gestalt einer (wasserwirtschaftlichen) Nebenbestimmung zu verfügen (vgl. A.VII.1.6.3, dort 9.3.4.15). Eine des Weiteren im festgestellten Plan D1a/F 6.1a – 1041 vorgesehene Verrohrung im Abfanggraben Ost stellt zudem sicher, dass der Retentionsraum im Falle einer Beaufschlagung vollständig entleert werden kann; im Übrigen wurde eine entsprechende (wasserwirtschaftliche) Nebenbestimmung von der Planfeststellungsbehörde unter A.VII.1.6.3, dort 9.3.4.17 verfügt. Sofern im Übrigen umliegende Grundstücke in Folge einer Überströmung (beispielsweise nach einer Notentlastung) geschädigt werden, hat die FMG den Schaden auf Antrag zu ermitteln und zu ersetzen (vgl. wasserwirtschaftliche Nebenbestimmung A.VII.1.6.3, dort 9.3.4.16). Verfahren und Zuständigkeit bestimmen sich nach § 28a LuftVG.

3.20.1.2.4.5 Betroffenheit durch den Bauschutzbereich und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen

Die Bestimmung der eigentumsrechtlichen Betroffenheiten durch den Ausbauplan (§ 12 Abs. 1 Satz 1 LuftVG) und den Bauschutzbereich (§ 12 Abs. 1 Satz 2 und 3, Abs. 2 und 3 LuftVG) einerseits sowie durch Hindernisbegrenzungsmaßnahmen andererseits sind im

Hinblick auf das Gebot umfänglicher Problembewältigung bereits im Planfeststellungsbeschluss als Grundlage der anzustellenden Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG zu leisten, auch wenn Ausbauplan und Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG erst mit einer (Änderungs-) Genehmigung nach § 6 (Abs. 4 Satz 1) LuftVG festgelegt werden.

3.20.1.2.4.5.1 Betroffenheiten durch Bauschutzbereich

Die Erweiterung und Anpassung des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG ist zwingende Folge des planfestgestellten Ausbauvorhabens. Obgleich der Bauschutzbereich erst im Nachgang zu diesem Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Genehmigung nach § 6 LuftVG im Ausbauplan festgelegt wird (vgl. § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG i. V. m. § 12 Abs. 1 LuftVG, § 42 Abs. 3 LuftVZO), hat die FMG in den Plänen LU 1291 und LU 1292 (Ordner 47 der Antragsunterlagen) die Darstellungen des festgesetzten und künftig festzusetzenden Bauschutzbereichs nachrichtlich vorgelegt. Da die Darstellungen in diesen Plänen aufgrund der Aufhebung des 2. Halbsatzes in § 12 Abs. 3 (Satz 1) Nr. 1a LuftVG mit Wirkung zum 01.08.1992 jedoch nicht der geltenden Sach- und Rechtslage entsprachen, hat das Luftamt der FMG mit Aufklärungsschreiben vom 10.06.2009 aufgegeben, zur Ermittlung möglicher Eigentumsbetroffenheiten eine aktualisierte Darstellung des Bauschutzbereichs vorzulegen. Im Rahmen der Vorlage ergänzender Unterlagen ist die FMG dem nachgekommen und hat die Darstellung in den Plänen LU 1291 und LU 1292 entsprechend angepasst. An der Richtigkeit der aktualisierten Darstellung bestehen dabei nunmehr seitens der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel mehr.

Aufgrund einer Ortseinsicht am 20.05.2009 hat das Luftamt im Übrigen ermittelt, dass die den Bauschutzbereich durchdringenden Hindernisse in den von der FMG informatorisch vorgelegten Plänen LU 1300 und LU 2310 (vgl. Ordner 47 der Antragsunterlagen) nicht vollständig dargestellt sind. Im Aufklärungsschreiben vom 10.06.2009 wurde der FMG daher des Weiteren auferlegt, diese Pläne – insbesondere bezogen auf die Vollständigkeit der Hindernisse – zu ergänzen und gleichzeitig zu aktualisieren. Die FMG hat daraufhin einen ergänzten und aktualisierten Lageplan mit Darstellung der Hindernisse gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 6b LuftVZO (Plan LU 1300), einen ergänzten und aktualisierten Längsschnitt gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 7b LuftVZO (Plan LU 2310) sowie hieraus generierte westliche und östliche Teilansichten (Pläne LU 1301, 1302, 2301 und 2302) vorgelegt. Nach nochmaliger Prüfung durch das Luftamt bestehen an der Richtigkeit und Vollständigkeit dieser vervollständigten und aktualisierten Darstellungen keine Zweifel.

Als wesentliche eigentumsrelevante Auswirkung der künftigen Erweiterung des Bauschutzbereichs ist die Beschränkung der Baufreiheit für die betroffenen Grundstücksei-

gentümer anzusehen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Hindernissituation stehen Durchstoßungen (vertikal) des Bauschutzbereichs unter dem Zustimmungsvorbehalt der Luftfahrtbehörde (§ 12 Abs. 2 und 3 LuftVG). Über die Zulässigkeit von Durchstoßungen entscheidet die Luftfahrtbehörde, nachdem sie eine gutachtliche Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) nach § 31 Abs. 2 Nr. 7, 10 i. V. m. § 31 Abs. 3 LuftVG und ggf. auch eine fachliche Bewertung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) nach § 18a LuftVG (Einfluss auf Senderschutzzonen) eingeholt hat. Die DFS wiederum legt als zuständige Flugsicherungsorganisation (vgl. § 31b LuftVG i. V. m. § 1 FSAuftrV) ihrer Bewertung maßstäblich die Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs zu Grunde. Dies bedeutet, dass Durchstoßungen des Bauschutzbereichs (vgl. Höhenbegrenzungen in § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG) nicht per se unzulässig sind, sondern zunächst ausschließlich (formal) dem Zustimmungsvorbehalt der Luftfahrtbehörde nach §§ 12, 15 LuftVG unterliegen. Durchstoßungen, die keine Auswirkungen auf die flugbetriebliche Sicherheit haben, mithin also im Einklang mit den Belangen der Luftverkehrs und dessen Sicherheit stehen, sind auch weiterhin grundsätzlich zulassungsfähig.

Auf den künftig von Baubeschränkungen neu betroffenen Flächen sind die Nutzungseinschränkungen für die Grundeigentümer sonach gering und treten hinter das öffentliche Interesse der Vorhabensrealisierung zurück. Es liegt dabei insbesondere kein finaler (enteignender) Zugriff auf grundrechtlich geschützte subjektive Rechte der Betroffenen nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG vor, da Maßnahmen zur Erhaltung der Hindernisfreiheit ausschließlich Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG darstellen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 15.09.2009, Az. 8 ZB 09.1409, RdNr. 7 – juris –). Die Eigentümer von Grundstücken und sonstige dinglich Berechtigte können folglich nicht schon dann mit Erfolg eine Rechtsbeeinträchtigung geltend machen, wenn bauplanungsrechtlich zulässige Nutzungen durch spezialgesetzliche Vorschriften – hier §§ 12, 15 LuftVG – nicht vollständig ausgeschöpft werden können (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 359/08). Dies gilt vorliegend insbesondere auch für die Eigentümer der Grundstücke, die sich im Geltungsbereich des bislang nicht genutzten Bebauungsplans „Westliche Ortsabrundung Attaching“ (Nr. 123) befinden. Aufgrund der in diesem Bebauungsplan festgesetzten zulässigen Bauhöhen (§ 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO) ist zwar – bei Realisierung entsprechend dimensionierter Vorhaben – eine Durchstoßung des Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG möglich. Dies führt jedoch nicht zu einer Penetration der (seitlichen) Hindernisfreiflächen nach den Richtlinien des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (jetzt: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen

mit Instrumentenflugbetrieb vom 02.11.2001 (NfL I 328/01), so dass auch künftig nicht zu erwarten ist, dass die Luftfahrtfahrtbehörde im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans die Zustimmung zur Überschreitung der Bauhöhen nach § 12 Abs. 2 und Abs. 3 LuftVG verweigern wird. In diesem Zusammenhang ist schließlich auch die Entschädigungsregelung des § 19 Abs. 1 LuftVG zu beachten. Werden hinreichend konkrete Planungen von Bauwerken oder sonstigen Luftfahrthindernissen durch die Höhenbeschränkungen des Bauschutzbereichs vereitelt, da sie mit der flugbetrieblichen Sicherheit nicht in Einklang zu bringen sind, steht dem Grundstückseigentümer oder sonstigen Berechtigten ggf. eine entsprechende Entschädigung hierfür zu. Dabei vermag die mit der vorliegenden Zulassung des Ausbauvorhabens für das nachfolgende Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG (weitgehend) determinierte Festlegung des geänderten Ausbauplans und damit des Bauschutzbereichs (§ 12 Abs. 1 LuftVG) allerdings als solche derartige Entschädigungen nicht auszulösen, da damit noch kein entschädigungspflichtiges Bauverbot begründet wird (vgl. Schiller in: Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand Januar 2009, § 19 RdNr. 2). Anknüpfungspunkt der Entschädigungspflicht ist vielmehr allein die jeweilige (Vollzugs-)Maßnahme nach §§ 12 ff. LuftVG.

Im Ergebnis ist mithin festzuhalten, dass sich allein aus einer (zukünftigen) Festlegung eines erweiterten Bauschutzbereichs für das verfahrensgegenständliche Vorhaben nach § 6 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. § 12 LuftVG keine in der Abwägung gegen das Vorhaben durchsetzenden Nutzungseinschränkungen des Grundeigentums Dritter ergeben werden.

3.20.1.2.4.5.2 Betroffenheiten durch Maßnahmen der Hindernisbegrenzung

Die Herstellung der Hindernisfreiheit richtet sich nach den Richtlinien des (vormaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (nunmehr: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb vom 02.11.2001 (NfL I 328/01 – Hindernisrichtlinien). Die Ausgestaltung der Hindernisbegrenzungsflächen und die Anforderungen an die Hindernisfreiheit bestimmen sich dabei nach Nr. 2 und 3 dieser Richtlinien; mit den Hindernisrichtlinien werden die Nr. 4.2 ff. in Band I des Anhangs 14 zum ICAO-Abkommen zur Ausgestaltung der Hindernisfreiheit von An- und Abflugfläche in Deutschland umgesetzt. Danach steigt die Abflugfläche vorliegend mit einer Neigung von 1:50 (= 2 %). Unanwendbar ist vorliegend hingegen Nr. 4.2.26 des ICAO-Anhangs 14 (Neigung von 1:62,5 = 1,6 %). Nach dieser ICAO-Empfehlung sollen neue Objekte, falls kein bestehendes Objekt die Neigung von 1:50 (= 2 %) der Abflugfläche erreicht, begrenzt werden, um die in solchen Fällen bestehende hindernisfreie Fläche oder eine Fläche bis hinunter zu einer Neigung von 1,6 % (1:62,5) zu erhalten. Wenn – wie hier – in der

Hinderniskulisse bereits Objekte vorhanden sind, die die Neigung von 2 % erreichen oder sogar überschreiten, ist folglich alleine das 2 % -Kriterium der Hindernisrichtlinien maßgeblich.

Die gemäß den Hindernisrichtlinien zulässigen Höhen im Umfeld des planfestgestellten Vorhabens und die existenten Durchdringungen der Hindernisfreiflächen sind von der FMG ermittelt worden (vgl. hierzu die aktualisierten Pläne LU 1280 und LU 1300). Das Luftamt hat sich davon überzeugt, dass die Darstellungen richtig und insbesondere die existenten Durchdringungen vollständig erfasst sind (vgl. Aufklärungsschreiben vom 10.06.2009).

Die Hindernisfreiflächen werden ausschließlich von Baumgruppen bzw. Einzelbäumen durchstoßen. Ein Fällen oder Einkürzen dieser Hindernisse wird stets dann unumgänglich sein, wenn Sicherungsmaßnahmen wie z. B. Warnbeleuchtungen die Sicherheit des Luftverkehrs nicht ausreichend gewährleisten können bzw. aus technischen Gründen nicht in Frage kommen. Eigentümer und sonstige Berechtigte haben aufgrund der in § 16 Abs. 1 LuftVG normierten gesetzlichen Duldungspflicht die Abtragung bzw. Einkürzung von Luftfahrthindernissen bis zur zulässigen Höhe auf entsprechende behördliche Anordnung hinzunehmen. Die Regelung des § 16 LuftVG erlaubt dazu insbesondere Wipfelköpfungen sowie das Fällen von Bäumen, sofern und soweit andernfalls die Hindernisfreiflächen nicht nachhaltig vor Durchstoßungen zum Nachteil der Luftverkehrsicherheit freigehalten werden können (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG Stand März 2004, § 16 RdNr. 4). Die FMG hat im aktualisierten „Erläuterungsbericht Genehmigungsanpassung“ vom 22.09.2009 (vgl. Ordner 47.1 der Antragsunterlagen) in Anlage 2 eine tabellarische Übersicht zum Gegenstand der vorgelegten Unterlagen gemacht und darin erläutert, in welchen Fällen das Kappen von Luftfahrthindernissen ausreichend ist und welche Bäume/Baumgruppen zur nachhaltigen Sicherung der Hindernisfreiflächen gefällt werden müssen.

Die geringe Eingriffsintensität einer solchen Duldungspflicht, die regelmäßig die Grundstücksnutzung nicht wesentlich einschränkt, löst dabei – gerade im Vergleich zur äußerstenfalls möglichen Enteignung von Grundstücken für Zwecke der Zivilluftfahrt (§ 28 LuftVG) – vorliegend in keinem Falle sich gegen das Vorhaben durchsetzende abwägungsrelevante Eigentumsbetroffenheiten aus. Das in einigen Fällen voraussichtlich erforderliche Fällen bzw. Einkürzen von Hindernissen schließt insbesondere nirgends jede weitere Nutzung der betroffenen Grundstücke aus. In der Folge ist es auch nicht erforderlich, dass die FMG die betroffenen Grundstücke erwirbt oder eine dingliche Belastung zugunsten der FMG im Grundbuch eingetragen wird. Lediglich der Fall der

völligen Entwertung eines Grundstücks würde nämlich einen Entzug des Eigentumsvollrechts begründen. Vermögensnachteile, die dem Eigentümer oder einem anderen Berechtigten aufgrund einer solchen Maßnahme entstehen, werden ggf. entschädigt (§§ 19, 28a LuftVG).

Zahlreiche bestehende Wohngebäude und Häuser in Attaching durchdringen ausweislich der vorgelegten vervollständigten und aktualisierten Pläne zwar den erweiterten Bauschutzbereich nach § 12 Abs. 2 und 3 LuftVG, jedoch nicht die Hindernisfreiflächen. Sollten sonach in Einzelfällen Befeuerungs- bzw. Kennzeichnungsmaßnahmen bestimmter Hindernisse im Bauschutzbereich erforderlich werden (§§ 16 Abs. 1 Satz 3, 16a Abs. 1 Satz 1 LuftVG), stellen diese keine sich zulasten des Ausbauvorhabens durchsetzenden Belastungen dar. Eine abwägungsrelevante Beeinträchtigung privater Eigentumsbelange liegt schon insofern nicht vor, als sich die Frage, ob und ggf. in welcher Höhe eine Entschädigung zu leisten ist, nach § 19 LuftVG bestimmt. Damit ist ein gesetzliches Restitutionsregime vorhanden, auf das das Luftamt hier ohne Weiteres verweisen kann.

3.20.1.3 Wertminderung/Mietausfälle infolge der Flughafennachbarschaft (sog. „Flughafenmalus“); Beeinträchtigungen des Grundeigentums aufgrund von Wertverlusten und Immobilienpreisveränderung

Soweit von zahlreichen Einwendern geltend gemacht wurde, der Wert ihrer Grundstücke und deren Nutzbarkeit – insbesondere zum Zwecke der Vermietung – würde durch den Bau und Betrieb des Verkehrsflughafens München im Ausbauzustand – insbesondere in Folge der vom ihm ausgehenden Immissionen – gemindert, ist solcher Vortrag von der Planfeststellungsbehörde zwar grundsätzlich bei der von ihr anzustellenden Abwägung zu berücksichtigen. Indes ist es andererseits unbestritten, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet (vgl. statt vieler: BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 – juris –). Kein Grundeigentümer kann daher auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Umgebungsmilieus vertrauen. Das Grundeigentum ist gerade durch die Situation geprägt, in die es hineingestellt ist; das Eigentumsgrundrecht gewährleistet regelfällig nicht die Aufrechterhaltung von Lagevorteilen. Es gehört mithin grundsätzlich nicht zur Rechtsstellung eines Grundstückseigentümers, dass die Art der baulichen Nutzung von Grundstücken in seiner Nachbarschaft nicht in einer von ihm als nachteilig empfundenen Weise verändert wird. Baut der Eigentümer mithin auf die Lagegunst, so nutzt er eine allgemeine Gegebenheit,

die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG besitzt. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist also grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert und die wirtschaftliche Verwertbarkeit/Nutzbarkeit von Grundstücken und Wohnungen werden durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv (situationsbegünstigt) oder negativ (situationsbelastet) zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücks- und Mietmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflusssphäre des Planungsträgers. Insbesondere gewährt Art. 14 Abs. 1 GG – wie bereits ausgeführt – auch keinen "Milieuschutz" (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.8.1996, Az. 4 C 13.94 – juris –). Daher ändert auch eine (mögliche) Wertminderung eines Grundstücks nichts, sofern und soweit sie sich nicht als finanzieller Ausdruck einer aus anderen Gründen bestehenden Unzumutbarkeit der angegriffenen Nutzung darstellt (vgl. z. B. OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.11.2010, Az. 1 ME 193.10, RdNr. 18 – juris –). Die vorgebrachten Wert- und Ertragsminderungen haben folglich – neben der Erfassung, Bewertung und Abwägung der unmittelbaren und tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens „in natura“ – regelmäßig keine eigene Bedeutung.

Das Luftamt hat zum Schutz der Flughafenumgebung vor solchen Auswirkungen in einer Vielzahl von Nebenbestimmungen Schutzmaßnahmen vor vorhabensbedingten Immissionen verfügt, unter deren Geltung kein Anlass zu der Annahme besteht, dass Grundstücke sowie deren Eigentümer und schuldrechtliche Berechtigte – insbesondere Mieter – Auswirkungen von solcher Qualität und Intensität ausgesetzt sein könnten, die sich als unzumutbar erweisen würden. Das Luftamt hat im Übrigen ein weitreichendes, alle Immissionsarten und die Auswirkungen besonders tiefer Überflüge in Rechnung stellendes Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche verfügt, das insbesondere Wohngebäude erfasst. Damit ist sichergestellt, dass etwaige die Grenzen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums übersteigende Immissionsbelastungen i.S.d. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG angemessen ausgeglichen werden.

Das Bestehenbleiben einer für Besitzer (insbesondere in Gestalt von Mietern und Pächtern) und Eigentümer reizvollen und für Investitionen attraktiven Umgebung stellt mithin lediglich eine bloße allgemeine Gegebenheit und Chance dar, die rechtlich nicht geschützt ist. Solange bestehende Wohnungen und Gewerberäume aufgrund der vorgenannten, von der Planfeststellungsbehörde in zahlreichen Nebenbestimmungen

verfügten Schutzmaßnahmen entsprechend genutzt werden können (oder dem Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche unterfallen), liegt kein Eingriff in den Schutzbereich von Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG vor.

Somit hat das Luftamt die jeweiligen Auswirkungsfaktoren bereits in ihrer Tatsächlichkeit grundsätzlich erfasst und ihrer Abwägung zugrunde gelegt. Daher resultiert nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aus § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG auch hier grundsätzlich keine Verpflichtung, diese nochmals – gleichsam im Sinne einer Doppelgewichtung – im Rahmen der Betrachtungen der Grundstückswertentwicklung zu erörtern.

Auch wenn sonach ein Anspruch von Flughafennachbarn auf Ausgleich von Vermögensnachteilen vor dem Hintergrund des Umstandes, dass ein wehrfähiges Interesse an der Beibehaltung einer bestimmten Grundstücksumgebungssituation im Lichte von Art. 14 Abs. 1 GG nicht anzuerkennen ist, grundsätzlich nicht besteht, hat das Luftamt im Rahmen der fachplanerischen Abwägung der widerstreitenden Belange nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG gleichwohl und höchst vorsorglich auch solche planbedingte Veränderungen der Verkehrswerte ermittelt und berücksichtigt, die sich aufgrund der räumlichen Nähe zum Verkehrsflughafen München für die Immobilien in dessen Umfeld ergeben können. Dabei war zwar festzustellen, dass der zur Planfeststellung nachgesuchte Ausbau des Flughafens geeignet ist, die Wertentwicklung von Immobilien (auch) nachteilig zu beeinflussen. Wie allerdings gutachtlich bestätigt wurde, bewegen sich die vorhabensbedingten Verkehrswertminderungen in einer Größenordnung, die keinen Anlass dazu geben, jenseits dessen, was im Hinblick auf Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG bereits als entschädigungsrelevant erkannt wurde, weiteren Ausgleich zu gewähren oder gar die Planfeststellung des beantragten Vorhabens abzulehnen. Die zu verzeichnenden Wertverluste erreichen nämlich in keinem Ort(-steil) Ausmaße, die unzumutbare Werteinbußen – im Sinne eines Antastens des Gewährleistungsgehalts des Eigentumsgrundrechts durch Verlust der wirtschaftlichen Nutzbarkeit und Verwertbarkeit und einer sich daraus ergebenden Funktionslosigkeit qua Herabsetzung des betroffenen Immobilieneigentums zur bloßen Rechtshülle – befürchten ließen.

Im Einzelnen ergibt sich Folgendes:

Bereits aufgrund der ersten Auslegung der Planunterlagen wurde von zahlreichen Einwendern die Befürchtung geäußert, die Immobilien im Umfeld des Verkehrsflughafens München könnten aufgrund des Baus bzw. des Betriebs der 3. Start- und Landebahn bis hin zur Unverkäuflichkeit/Unvermietbarkeit an Attraktivität und damit an Wert verlieren. Die betroffenen Grundeigentümer forderten einerseits Entschädigungszahlungen für die erwarteten finanziellen Einbußen und rügten zugleich, dass die Wirkungen des

Flughafenausbaus auf die Immobilienwerte im Umland nicht gutachtlich untersucht worden waren.

Ausgehend hiervon hat das Luftamt die FMG mit Aufklärungsschreiben vom 23.09.2009 aufgefordert, ergänzende Unterlagen vorzulegen und hierin die Entwicklung der Verkehrswerte von Grundstücken sowohl für den Planungsnullfall wie auch für den Planungsfall hinreichend konkret und unter besonderer Berücksichtigung des Faktors „Fluglärm“ darzustellen.

Die FMG hat daraufhin das Studienzentrum für Europäische Wohnungs-, Immobilien- und Stadtwirtschaft (SEurWIS), Prof. Dr. Hagedorn in Detmold beauftragt, die Immobilienpreise im Umland auf Veränderungen hin gutachtlich zu untersuchen. Ergebnis war der „Untersuchungsbericht zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München“ vom 16.03.2010, der als Nr. 21 in Ordner 3/5 auch Gegenstand der Auslegung ergänzender Unterlagen war. Diese fand vom 12.04. bis einschließlich 11.05.2010 statt; es bestand Gelegenheit, sich hierzu bis einschließlich 26.05.2010 zu äußern.

Auch im Rahmen dieser zweiten Auslegung wurden – ungeachtet der Ergebnisse der vorgenannten Untersuchung – vielfach Bedenken laut, die Immobilien im Flughafenumland würden aufgrund der Erweiterung erheblich an Wert verlieren. Zugleich wurde Kritik an der Methodik, wie auch an den Resultaten der gutachtlichen Analyse geübt. Insbesondere wurde eingewandt, die den Ausbauplanungen geschuldeten negativen Preisveränderungen lägen teilweise bereits heute weit oberhalb der von Seiten des Gutachters maximal prognostizierten Wertverluste.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist jedoch weder gegen die vom Gutachter gewählte Vorgehensweise und Methodik der Immobilienpreisanalyse noch gegen die dabei erzielten Ergebnisse und die hierzu gegebene Begründung durchgreifendes zu erinnern. Dies ergibt sich aus den nachfolgenden Erwägungen:

3.20.1.3.1 Die Analyse der Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Verkehrsflughafens München

3.20.1.3.1.1 Gegenstand der Untersuchung

Die von der FMG vorgelegte gutachtliche Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Verkehrsflughafens München geht der Frage nach, ob und, wenn ja, in welchem Ausmaß die Preise für Wohnimmobilien durch den Ausbau des Flughafens

beeinflusst werden. Berücksichtigt wurden dabei zum einen die negativen Einflüsse eines Großflughafens, die insbesondere durch dessen Betrieb entstehen und die Attraktivität von Wohnlagen einschränken können. Ebenso wurden auch mögliche positive und die Nachfrage nach Immobilien steigernde Effekte, namentlich in Gestalt einer guten oder zumindest verbesserten Anbindung des Flughafenumlands an eine überregionale Verkehrsinfrastruktur sowie auch das verbesserte Arbeitsplatzangebot, das ein Flughafen als Wirtschaftsstandort grundsätzlich mit sich bringt, betrachtet.

Ziel der Analyse war, zu ermitteln und aufzuzeigen, ob und ggf. in welcher Weise sich der Betrieb einer weiteren Start- und Landebahn negativ auf die Preise von Wohnimmobilien im Umland niederschlagen könnte, gleichzeitig aber auch die möglichen vorteilhaften und eine gesteigerte Immobiliennachfrage bewirkenden Einflüsse zu erkennen. Dabei waren zugleich die übrigen, flughafenunabhängigen Faktoren, die die Preise von Wohnimmobilien gleichermaßen beeinflussen können, zu neutralisieren. So konnte im Ergebnis die Entwicklung der Immobilienpreise ohne den geplanten Flughafenausbau sowie auch nach dessen Realisierung prognostiziert und dargestellt werden.

3.20.1.3.1.2 Vorgehensweise und Methodik

3.20.1.3.1.2.1 Die nutzwertorientierte Vergleichspreisanalyse

Ausgehend von den beschriebenen Fragestellungen basiert die Untersuchung auf der sog. nutzwertorientierten Vergleichspreisanalyse. Dabei handelt es sich um eine qualifizierte Auswertung von Einzelobjekten, die gemeinde- bzw. ortsteilscharf Ergebnisse liefert und mittels derer die Situation mit und ohne einen Ausbau des Verkehrsflughafens München gegenübergestellt werden kann. Analysiert werden hier nur private Objekte, für die der Verkehrswert über einen Käufer-/Verkäufermarkt bestimmt worden ist. Die Analysemethodik nach Prof. Dr. Hagedorn stellt im Wesentlichen darauf ab, real getätigte Grundstückstransaktionen miteinander zu vergleichen und hierbei den jeweils geleisteten Veräußerungspreis sowie die im Einzelnen gegebenen Eigenschaften der Kaufobjekte einschließlich der Belastung insbesondere durch Fluglärm untereinander zu vergleichen. Um dabei die flughafen- und insbesondere fluglärmbedingten Preisunterschiede herausarbeiten zu können, wurden solche Ortsteile betrachtet, die von konkret definierbaren Immissionen durch Fluglärm betroffen sind. Diese wurden einer gleichen Anzahl an Ortsteilen gegenübergestellt, die zwar gleichartige Eigenschaften hinsichtlich ihrer Lage aufweisen, allerdings ohne zugleich einer entsprechenden Fluglärmbelastung ausgesetzt zu sein. Gleichzeitig wurde auch berücksichtigt, wie die Vorstellungen und Wünsche von Käufern

in Bezug auf die Eigenschaften des fraglichen Objekts, also individuelle Einflüsse, den Kaufpreis maßgeblich bestimmen.

Die Methode beruht infolge dessen auf einem sog. hedonischen Ansatz, d. h. auf einer Analysemethode, die ein Objekt danach beurteilt, wie die Präferenzen eines Käufers hinsichtlich der Eigenschaften des fraglichen Objekts den Kaufpreis maßgeblich bestimmen. Hedonische Untersuchungsmethoden beruhen dabei auf dem Konzept der sog. „willingness to pay (WTP)“, also der Frage, wie viel Geld ein Käufer auszugeben bereit ist, um Belästigungen durch Verkehrslärm zu verringern. Dabei wird vor allem der Zusammenhang zwischen der akustischen Belastung und realen Immobilienpreisen betrachtet (vgl. zu den hedonischen Untersuchungsmethoden: Eger/Köhler/Rübbelke/ Schnorr/Thießen, Immobilien und Fluglärm, ZfU 2007, 199; Guski/Schönpflug, Fluglärm 2004 - Stellungnahme des interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt, S. 112 ff. sowie Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Synopse Immobilienpreisbeobachtung in Deutschland 2010, S. 13 f). Hedonische Preisschätzungen ermöglichen, Immobilienpreise durch die Ausgestaltung verschiedenster Qualitätsmerkmale dieser Immobilien zu erklären. In der Sache bedeutet dies, dass die mittels einer Einzelfallerhebung festgestellten Preisunterschiede verschiedener Immobilientransaktionen auf die jeweiligen Eigenschaften wie Größe, Zustand, Ausbaustandard und Umgebung (z. B. Erholungswert und Infrastruktur wie öffentliche Verkehrsmittel, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten) und insbesondere auch Umwelteinflüsse der fraglichen Objekte bezogen werden. Auf diesem Weg kann die Bedeutung dieser Objekteigenschaften für die einzelnen Käufer ermittelt werden; es ergibt sich sonach, in welchem Maße die Nutzungsanforderungen der einzelnen Käufer sowie deren kaufentscheidende Motivation preiswirksam geworden sind und ein unterschiedliches Gewicht bei der Preisfindung erkennen lassen.
Die als preiswirksam erkannten Präferenzdispositionen jedes einzelnen Kauffalles werden in einem sog. simulativen Querabgleich (hedonisches Simulationsmodell) ermittelt, d. h. durch einen simulierenden Abgleich aller Preisdifferenzen zu den Unterschieden bei den einzelnen Qualitätsausprägungen. „Simulierend“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die festgestellten Preis-Qualitätsrelationen eines Vergleichsgrundstücks in der Analyse auf die anderen Vergleichsgrundstücke innerhalb eines Ortsteils übertragen werden. Aus den dabei erkennbaren Übereinstimmungen oder Abweichungen lassen sich als Analyseergebnis die jeweiligen Proportionen zu den qualitätsabhängigen Preisdifferenzen erkennen.

3.20.1.3.1.2.2 Untersuchungsraum und -grundlage

Zentrale Grundlage der Analyse bilden sonach die Immobilienpreise, wie sie im maßgeblichen Betrachtungs(zeit)raum tatsächlich erzielt wurden. Diese ergeben sich aus den Kaufpreissammlungen der zuständigen Gutachterausschüsse der Landkreise Erding und Freising aus den Jahren 2003 bis 2009. Aus der Menge der gesamten Kauffälle hat der Gutachter in nachvollziehbarer Weise jeweils diejenigen für die weitere Betrachtung ausgewählt, die möglichst zweifelsfrei als Kauffälle des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs identifiziert werden konnten. Es wurden folglich grundsätzlich solche Transaktionen ausgeschieden, die erkennbar aufgrund besonderer Umstände getätigt wurden, wie insbesondere Veräußerungen unter Verwandten, unter Beteiligung der öffentlichen Hand oder Zwangsversteigerungen. Ebenfalls von der Betrachtung ausgenommen wurden Eigentumswohnungen, da solche aufgrund der Struktur der Ortsteile im Umland des Verkehrsflughafens München kaum oder nur punktuell auftreten, so dass sich nach nachvollziehbarer Auffassung des Gutachters repräsentative Abgleichsergebnisse nicht erzielen ließen. Ausgehend von diesen Prämissen verblieben insgesamt ca. 750 Kauffälle, die als Datengrundlage für die vorliegende Betrachtung geeignet waren. Gleichzeitig war für sämtliche der ausgewählten Ortsteile eine ausreichende Anzahl an gleichartigen Vergleichsgrundstücken für die weitergehende Untersuchung gegeben.

In zeitlicher Hinsicht wurde die Untersuchung auf die Untersuchungsjahre 2003 bis Ende 2009 beschränkt. Die Untersuchung setzt damit zu einem Zeitpunkt an, zu dem sich die Wirkungen des Verkehrsflughafens München in seinem heutigen Bestand seit seiner Inbetriebnahme im Jahre 1992 bereits hinreichend verfestigt hatten.

Als maßgeblicher Betrachtungsfaktor der für die Wertbildung negativen Einflüsse wurden die flughafenbedingten Belastungen durch Fluglärm in Ansatz gebracht. Ausgangspunkt für die Beurteilung der künftigen Belastung, sowohl ohne einen Flughafenausbau (Prognosenullfall) als auch mit einem solchen (Prognosefall) sind die Daten der Schalltechnischen Untersuchung, Teil A, Fluglärm (Neuberechnung auf der Grundlage der 1. FlugLSV vom 27.12.2008), vorgelegt als Gutachten 09 in Ordner 1/5 der Antragsunterlagen. Hinsichtlich der positiven Wirkfaktoren wurde angenommen, dass diese sich auch bei einem Ausbau nicht verstärken, da insbesondere die Anbindung an den Flughafen unverändert bleibt.

In räumlicher Hinsicht wurden vom Gutachter daher solche Ortsteile betrachtet, die von konkret erfassbaren Immissionen durch Fluglärm betroffen werden. Diese wurden einer gleichen Anzahl an Ortsteilen gegenübergestellt, die zwar gleichartige Eigenschaften hinsichtlich ihrer Lage aufweisen, allerdings ohne zugleich einer entsprechenden Fluglärm-

belastung ausgesetzt zu sein. Die auf diese Weise festgestellten Unterschiede bei den Immobilienpreisen können wiederum auf diejenigen (im Übrigen gleichartigen) Ortsteile übertragen werden, die nach dem Flughafenausbau eine ebensolche Belastung erfahren werden.

Ausgewählt wurden auf dieser Grundlage die folgenden Ortsteile:

Landkreis Erding: Berglern-Nord, Berglern-Süd, Eitting-Hauptort, Eitting-Gaden, Eitting-Reisen, Erding-Nord, Erding-Ost, Erding-Langengeisling, Fraunberg-Maria Thalheim, Langenpreising-Ost und -West, Moosinning-Mitte, Moosinning-West, Moosinning-Eichenried, Oberding-Hauptort, Oberding-Schwaig, Wartenberg-Nord, Wartenberg-Süd, Wartenberg-West

Landkreis Freising: Allershausen-Hauptort, Eching-Ost und West, Eching-Günzenhausen, Fahrenzhausen-Hauptort, Freising-Achering, Freising-Attaching Nord, Freising-Attaching Süd, Freising-Pulling, Freising-Lerchenfeld Nord-Ost, Freising-Lerchenfeld Süd-West, Haag an der Amper-Ost und -West, Hallbergmoos-Nord, Hallbergmoos-Süd, Kirchdorf-Hauptort, Kranzberg-Ost und -West, Langenbach-Hauptort, Marzling-Hauptort, Neufahrn-Nord, Neufahrn-Fürholzen, Neufahrn-Mintraching, Zolling-Hauptort

Die nutzwertorientierte Vergleichspreisanalyse erfolgt dabei in mehreren Untersuchungsschritten von der Erhebung der Einzeldaten über die verschiedenen Preis- und Qualitätsabgleiche bis hin zur Interpretation der Abgleichergebnisse. Die vorgelegte Untersuchung fasst diese auf den S. 45 ff. nachvollziehbar zusammen:

3.20.1.3.1.2.3 Bewertung der Untersuchungsmethodik

Für die Ermittlung flughafen(immissions)bedingter Wertminderungen gibt es kein normativ festgelegtes Verfahren. Die 2. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 9. September 2009 (BGBl. I S. 2994 – 2. FlugLSV) regelt ausschließlich die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, enthält indes aber keine allgemeinen heranziehbaren Aussagen zur Wertminderung von Immobilien in Flughafennähe. Für die Ermittlung von Verkehrswerten existieren indes allgemein – abhängig vom jeweiligen Anlass der Ermittlung – verschiedene, teilweise auf bestimmte Anwendungsbereiche beschränkte Bewertungsansätze. In § 194 BauGB findet sich in diesem Zusammenhang eine Legaldefinition des Begriffs „Verkehrswert“, die auch auf die hier aufgeworfene Fragestellung anzuwenden ist, wenngleich sie sich aufgrund ihres rechtlichen Zusammenhangs zunächst nur an Gutachterausschüsse i. S. d.

§§ 192, 193 BauGB richtet. Bei der Wertermittlung durch einen – wie hier – privaten Sachverständigen gelten allerdings keine anderen Anforderungen als für die nach §§ 192 ff. BauGB im öffentlichen Interesse eingerichteten Gutachterausschüsse; die gesetzlichen Wertermittlungsvorschriften enthalten – ohne Beschränkung auf die Gutacherausschüsse als deren unmittelbare Adressaten – allgemein anerkannte Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (vgl. BGH, Urteil vom 12.01.2001, Az. V ZR 420/99). Die Wahl der Untersuchungsmethode für die Entwicklung der Immobilienpreise beim Ausbau des Verkehrsflughafens München muss sich folglich an den gesetzlichen Vorgaben der §§ 194, 199 Abs. 1 BauGB i. V. m. der Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken vom 19. Mai 2010 (BGBl. I S. 639 – ImmoWertV) messen lassen.

Nach § 194 BauGB wird der Verkehrswert (= Marktwert) eines Grundstücks durch den Preis bestimmt, der in dem Zeitpunkt, auf den sich die Ermittlung bezieht, im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften, der sonstigen Beschaffenheit und Lage des Grundstücks ohne Rücksicht auf ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse zu erzielen wäre. Der Verkehrswert wird danach als ein fiktiver Preis definiert, nämlich als der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr unter Ausschluss aller für den Markt nicht charakteristischen Umstände und Verhältnisse erzielbare Preis. Bei der Wertermittlung sind nach § 194 BauGB auch nur solche Kaufpreise heranzuziehen, bei denen anzunehmen ist, dass sie nicht durch ungewöhnliche oder persönliche Verhältnisse beeinflusst sind. Rechtliche Gegebenheiten, die bei der Bestimmung des Verkehrswerts zu berücksichtigen sind, können sich aus dem Zivilrecht und vor allem aus den Vorschriften des öffentlichen Rechts, insbesondere des öffentlichen Bau- und Planungsrechts ergeben. Auch die Lage des Grundstücks ist zu beurteilen, insbesondere nach Aspekten wie der Verkehrslage, der Nachbarschaftslage, der Wohn- und Geschäftslage sowie nach den gegebenen Umwelteinflüssen. Weiter spezifizierende Vorschriften über das Wertermittlungsverfahren enthält die auf Grund des § 199 Abs. 1 BauGB erlassene ImmoWertV, die zum 01.07.2010 die bis dahin gültige Wertermittlungsverordnung (WertV) abgelöst hat.

Nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ImmoWertV sind zur Ermittlung des Verkehrswerts das Vergleichswertverfahren (§ 15 ImmoWertV), das Ertragswertverfahren (§§ 17 bis 20 ImmoWertV), das Sachwertverfahren (§§ 21 bis 23 ImmoWertV) oder mehrere dieser Verfahren heranzuziehen. Satz 2 der Vorschrift bestimmt, dass diese Verfahren nach der Art des Wertermittlungsobjekts unter Berücksichtigung der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr bestehenden Gepflogenheiten und der sonstigen Umstände des Einzelfalls, insbesondere der zur Verfügung stehenden Daten, zu wählen sind.

Die von der FMG vorgelegte gutachtliche Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Verkehrsflughafens München basiert – wie oben bereits näher erläutert – auf einer sog. nutzwertorientierten Vergleichspreisanalyse. Diese beruht im Wesentlichen darauf, real getätigte Grundstückstransaktionen spezifisch ausgewählter Einzelobjekte miteinander zu vergleichen. Maßgebliche Vergleichsgrößen sind hierbei einerseits der jeweils geleistete Veräußerungspreis sowie andererseits die im Einzelnen gegebenen rechtlichen und tatsächlichen Eigenschaften der Kaufobjekte einschließlich deren Belastung insbesondere durch Fluglärm. Zentrale Grundlage der Analyse bilden mithin die Immobilienpreise, wie sie im betrachteten Zeitraum tatsächlich erzielt und daher Gegenstand der Kaufpreissammlungen der zuständigen Gutachterausschüsse der Landkreise Erding und Freising wurden. Die hier angewandte Methodik folgt damit den gleichen Prämissen wie das Vergleichswertverfahren i. S. d. § 15 ImmoWertV, auch wenn sie nicht vollumfänglich deckungsgleich mit dem dort geregelten Vorgehen ist: Bei Anwendung des Vergleichswertverfahrens sind Kaufpreise geeigneter Vergleichsgrundstücke heranzuziehen. Die Vergleichsgrundstücke sollen hinsichtlich der ihren Wert beeinflussenden Umstände mit dem zu bewertenden Grundstück so weit wie möglich übereinstimmen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 ImmoWertV). Wenn aus dem Gebiet, in dem das Bewertungsgrundstück liegt, keine ausreichende Zahl geeigneter Vergleichspreise vorliegt, so sind Vergleichspreise heranzuziehen, die in anderen Gebieten mit vergleichbarer Struktur für Grundstücke vergleichbaren Zustandes gezahlt werden (§ 15 Abs. 1 Satz 3 ImmoWertV).

Insoweit geht die nutzwertorientierte Vergleichspreisanalyse, die der Gutachter vorliegend angewandt hat, mit den gesetzlichen Vorgaben konform und verfolgt mit dem Vergleich real geleisteter Kaufpreise gleichartiger Grundstücke eine entsprechende Systematik. Auch im Rahmen der gutachtlichen Untersuchung wurden die wertgebenden Eigenschaften der Vergleichsgrundstücke ermittelt und gegenüber einem Referenzobjekt bzw. untereinander abgeglichen. Die Eingangsdaten der Untersuchung wurden aus der Kaufpreissammlung der Gutachterausschüsse bei den Landkreisen Erding und Freising gewonnen; damit hat der Gutachter auch den Anforderungen des § 195 BauGB Rechnung getragen. Soweit vom Gutachter zusätzlich auch preisbeeinflussende Faktoren subjektiver Natur auf Seiten der Käufer betrachtet werden, weicht dies zwar von den rechtlichen Vorgaben ab bzw. geht über diese hinaus; allerdings erfolgte dies lediglich ergänzend und im Übrigen nur zur Verifizierung der objektiv erkennbaren Eigenschaften der Vergleichsobjekte. Hieraus ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, dass diese zusätzliche Betrachtung subjektiver Käuferparameter das Untersuchungsergebnis maßgeblich oder gar nachteilig beeinflusst haben könnte. Insbesondere kann nicht davon ausgegangen werden, dass die prognostizierten Preisminderungen geringer ausgewiesen wurden, als dies bei einer rein objektiven

Betrachtungsweise der Fall wäre, zumal Betroffene die finanziellen Auswirkungen des Fluglärms tendenziell höher einschätzen, als diese realiter eintreten.

Ausgehend von den rechtlichen Vorgaben des § 194 BauGB i. V. m. ImmoWertV begegnet die Wahl der Untersuchungsmethodik folglich keinen Bedenken.

Ohnehin gilt es bei alledem im Übrigen zu berücksichtigen, dass die Beurteilung flughafen(immissions)bedingter Auswirkungen auf die Verkehrswerte von Immobilien – wie bereits ausgeführt – nicht in besonderer Weise gesetzlich geregelt ist und es sich insgesamt auch als empirisch schwierig erweist, den entsprechenden flughafeninduzierten Einflussfaktor auf Immobilienpreise quantitativ konkret nachzuweisen. Mangels gesetzlicher Vorgaben wurden daher – im Rahmen verschiedener Flughafenausbauvorhaben in der Bundesrepublik Deutschland, namentlich am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main und am Flughafen Berlin-Schönefeld/BBI, – auch im Einzelnen durchaus unterschiedliche Methoden zur Ermittlung der Verkehrswertbeeinflussung von benachbarten Immobilien angewendet. Im Wesentlichen beruhen die Untersuchungen entweder auf der Befragung bestimmter Personengruppen (wie z. B. von Anwohnern oder auch Immobilienmaklern) oder aber auf dem Vergleich von Grundstückspreisen und Grundstückseigenschaften, gegebenenfalls unter Einbeziehung der Präferenzen der Erwerber und deren Einfluss auf den Wert einer Immobilie (sog. hedonische Analyse). Bei beiden Methoden handelt es sich um häufig angewandte und auch methodisch dem Grunde nach anerkannte Verfahren (vgl. hierzu näher: Eger/Köhler/Rübbelke/Schnorr/Thießen, a. a. O.). So geht insbesondere auch das vom Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 16.03.2008 (Az. 4 A 1075/04, RdNr. 406 f.) davon aus, dass das Gutachten über die Wertentwicklung von Wohnimmobilien im Bereich des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld/BBI, das vom Institut für Bodenmanagement, Dr.-Ing. Dransfeld, erstellt wurde und ebenfalls auf einem hedonischen Vergleich von Kaufpreisen in vom Fluglärm belasteten und unbelasteten Wohnlagen beruht und zudem – wie hier – auch von einer individuell-subjektiven Beeinflussung dieser Preise durch den Käufer ausgeht, taugliche Grundlage der fachplanerischen Abwägung sein kann. Dabei erreichen die jeweiligen Betrachtungen – abhängig von der gewählten Methodik – einen stark unterschiedlichen Detaillierungsgrad, ohne dass dies rechtlichen Bedenken begegnet.

Sämtliche Methoden zur Bestimmung von Flughafenauswirkungen auf Immobilienpreise haben verschiedene Vor- und Nachteile und können grundsätzlich auch mit gewissen Ungenauigkeiten behaftet sein.

Die Stärken der hier zur Anwendung gekommenen nutzwertorientierten Vergleichspreisanalyse sind aufgrund der umfassenden Erhebungen zu den verschiedenen

Eigenschaften der betrachteten Gebiete, Ortsteile und Grundstücke in ihrer relativ hoher Präzision und Detailgenauigkeit zu sehen. Dies ermöglicht zudem eine Übertragbarkeit der gewonnenen Erkenntnisse auf nicht untersuchte aber gleichartige Bereiche. Dargestellt wird damit auch, wie sich die betroffenen Orte ohne einen Flughafenausbau entwickelt hätten (sog. Prognosenullfall). Ein weiterer Vorteil ist der Umstand, dass die Methodik nicht auf (Ein-)Schätzungen oder Statistiken beruht, sondern auf real getätigten Kaufpreisen und damit auf einer objektiv verfizierbaren Datengrundlage fußt. Hierin liegt allerdings zugleich auch ein Nachteil der gewählten Methodik; da die zugrunde liegenden Transaktionsdaten aus Gründen des Datenschutzes vom Gutachter nicht im Einzelnen offengelegt werden können, ist die Basis der Untersuchung für die Allgemeinheit nicht im Detail nachvollziehbar, was aber nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde – wenngleich auf Kosten der Transparenz – hinzunehmen ist. Jedenfalls resultiert daraus kein methodischer Fehler, da dem Gutachten selbst eine ausreichend plausible Darstellung der vom Gutachter gewählten Prognoseprämissen sowie der erzielten Prognoseergebnisse zu entnehmen ist. Entsprechende, gegen die angewandte Methodik gerichtete Einwendungen werden sonach zurückgewiesen.

Soweit in verschiedenen Einwendungen insbesondere hinsichtlich der vom Gutachter vorgenommenen „Referenzortbildung“ Bedenken geäußert wurden, erweisen sich diese als unbegründet. Das Gutachten führt nachvollziehbar aus, dass die Referenzorte das Ergebnis einer Analyse sind, in der die Preisunterschiede sämtlicher Vergleichsgrundstücke zu den jeweils gegebenen Grundstückseigenschaften ins Verhältnis gesetzt werden. Anders als von vielen Einwendern angenommen, basiert die Untersuchung dabei nicht auf subjektiven Wertungen, sondern vielmehr auf tatsächlich erzielten Kaufpreisen sowie objektiv feststellbaren Eigenschaften der betrachteten Kaufobjekte. Die Kenntnisse subjektiver Wertungen von Immobilienkäufern dienen im Wesentlichen nur dazu, die erzielten Ergebnisse abzusichern und gegebenenfalls die „sonstigen Beschaffenheiten und Eigenschaften“ der Vergleichsgrundstücke im Sinne des § 194 BauGB zu ermitteln. Die hohe Anzahl an Verkaufstransaktionen im gewöhnlichen Geschäftsverkehr zeigt im Übrigen, dass auch nicht davon ausgegangen werden kann, der Immobilienmarkt im Umfeld des Verkehrsflughafens München sei zum Erliegen gekommen. Fehl geht daher auch der Einwand, dies sei unbeachtet geblieben und es müssten daher tatsächlich solche „Kaufvorgänge“ berücksichtigt werden, die ausbaubedingt nicht realisiert werden konnten. Selbst wenn in einzelnen Quartieren tatsächlich ein Rückgang beim Verkauf von Wohnimmobilien zu verzeichnen ist, so kann daraus nicht generell abgeleitet werden, dieser sei ausschließlich einem geplanten Ausbau des Flughafens geschuldet. Regelmäßig lässt sich – wie auch hier - gerade keine einheitliche Entwicklung des Grundstücksmarktes

feststellen; so zeigen auch die vom Gutachter vorgenommenen Abgleiche teilweise gegenläufige bzw. vom Flughafen unabhängige Entwicklungen in den einzelnen Ortsteilen auf. Nicht feststellen ließ sich im Übrigen, dass im Flughafenumland generell eine eingeschränkte Verkäuflichkeit von Wohnimmobilien zu verzeichnen ist. So zeigte die gutachtliche Vergleichspreisanalyse z. B. gerade auch für den in diesem Zusammenhang häufig genannten Stadtteil Freising-Lerchenfeld keinerlei Auffälligkeiten hinsichtlich des Kaufpreisniveaus. Einen Sonderfall stellt insoweit allerdings der von multiplen Immissionsbelastungen und tiefen Überflügen besonders betroffene Freisinger Ortsteil Attaching-Süd dar. Hier wurde in Einwendungen zu Recht darauf hingewiesen, dass als einziger Käufer derzeit die FMG selbst auftritt und sich wegen einer drohenden Absiedelung von Teilen der Ortschaft die betreffenden Grundstücke nicht mehr frei handeln lassen. Ob aus diesen Gründen im Gutachten insoweit ein anderer Bewertungsmaßstab anzulegen gewesen wäre oder sich die Ergebnisse der Untersuchung dennoch auch auf diesen Ortsteil übertragen lassen, kann allerdings dahinstehen. Das Luftamt hat nämlich insoweit im Wege der Nebenbestimmung einen ausreichend konservativ dimensionierten Bereich dieser Ortslage für die Gewährung von Übernahmeansprüchen bestimmt und dabei des Weiteren zu Gunsten der Berechtigten festgelegt, dass der Verkehrswert der Grundstücke zum Stichtag 05.11.2007 zu ermitteln ist.

Einige Einwender haben im Übrigen bemängelt, dass die Entwicklung der Bodenrichtwerte nicht in den Vergleich einbezogen worden sei bzw. die Untersuchung sogar hiervon abweichende Ergebnisse aufweise. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Wie vom Gutachter nachvollziehbar erläutert (vgl. S. 35), konnten die vorhandenen Bodenrichtwerte nicht uneingeschränkt in die Analyse integriert werden, da diese als flächendeckende, mittlere Lagewerte ohne Berücksichtigung grundstücksspezifischer Eigenschaften nicht geeignet sind, Boden-, Gebäude-, Standort- oder Ortsteilqualitäten abzugrenzen und die Einflüsse des Flughafens auf die Grundstückspreise zu ermitteln. Der im Gutachten ausgewiesene mittlere Bodenwert ist somit nicht identisch und auch nicht vergleichbar mit dem von den Gutachterausschüssen veröffentlichten Bodenrichtwert im Sinne des § 196 BauGB. Soweit sich also in der Analyse abweichende oder sogar gegenläufige Entwicklungen gegenüber den Bodenrichtwerten feststellen lassen, ist dies überwiegend darauf zurückzuführen, dass jeweils unterschiedliche Ansätze der Ermittlung gewählt wurden. Insbesondere aber darf nicht übersehen werden, dass die beiden Gutachterausschüsse ausweislich der Erläuterungen zu den veröffentlichten Bodenrichtwertkatalogen bei der Ermittlung dieser Werte ausschließlich unbebaute Grundstücke als Vergleichsgrundlage berücksichtigen. Die hier vorgelegte Untersuchung betrachtet aber fast ausschließlich

bebaute Wohnlagen, da die überwiegende Anzahl der Transaktionen bebaute Grundstücke betrifft.

Nachvollziehbar hat das Gutachten auch dargelegt, dass die allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungen wie Konjunktur und Wirtschaftswachstum, Inflation, allgemeine Wertsteigerungen, Finanzierungsbedingungen oder auch Besteuerungsgrundlagen unberücksichtigt bleiben konnten, da sie keinen bedeutenden Einfluss auf die untersuchte Fragestellung haben. Die Untersuchung der Kaufpreise zeigte insoweit nur geringe Preisdifferenzen von weniger als 1 % pro Jahr. In keinem Zusammenhang zum Ausbau des Verkehrsflughafens München steht auch der Einfluss des generell herrschenden Wohnungsmangels im Großraum München. Diese sonstigen Entwicklungen wurden daher zu Recht in der Untersuchung nicht betrachtet.

Unerheblich für den gewählten Untersuchungsansatz ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schließlich auch die in Einwendungen aufgeworfene Frage, ob die betrachteten Grundstücke bauplanungsrechtlich einem Wohngebiet oder einem Mischgebiet zuzuordnen sind. Die untersuchten Ortsteile wurden danach ausgewählt, wie repräsentativ sie für die verschiedenen Konstellationen von Wohnqualitäten sind. Ausschlaggebend waren insoweit insbesondere die unterschiedlich hohen Belastungen durch Fluglärm bis hin zu Ortsteilen ohne jeden Fluglärm sowie zudem die unterschiedliche Anbindung an den Flughafen und die Landeshauptstadt München. Eine zusätzliche Differenzierung nach den unterschiedlichen Gebietstypen konnte daher unterbleiben. Nicht übertragen lassen sich die Ergebnisse der Untersuchung auf rein landwirtschaftlich genutzte Grundstücke. Landwirtschaftliche Nutzflächen werden grundsätzlich nach ihrem Wert für den landwirtschaftlichen Betrieb (z. B. Ernteertrag, zu erwartender Deckungsbeitrag) bewertet. Negative Auswirkungen der geplanten 3. Start- und Landebahn sind insoweit nicht erkennbar. Eine Betrachtung von landwirtschaftlichen Flächen konnte daher in diesem Zusammenhang unterbleiben.

Soweit verschiedentlich auch die Auswahl der untersuchten Ortsteile bemängelt wurde, überzeugt dies ebenfalls nicht. Insbesondere kritisiert wurde dabei, dass die Auswahl nicht hinreichend begründet worden sei. Zudem sei nicht nachvollziehbar, welche Eigenschaften die vergleichenden Ortsteile im Einzelnen aufweisen, insbesondere im Hinblick auf die Definition als „vom Fluglärm belastet“ bzw. „vom Fluglärm unbelastet“ bzw. welche sonstigen „gleichartigen“ Eigenschaften für den Ortsteilabgleich relevant waren.

Wie sich indes aus der Untersuchung ergibt, basiert diese darauf, Ortsteile mit einer erhöhten Belastung durch Fluglärm denjenigen Ortsteilen gegenüber zu stellen, die eine solche Belastung eben nicht aufweisen. Maßgeblich ist hierbei aber nicht allein die

Lärmsituation, vielmehr werden – um die Auswirkungen des Flughafens von sonstigen preiswirksamen Faktoren zuverlässig abgrenzen zu können – auch die weiteren wertbestimmenden Eigenschaften der untersuchten Bereiche in den Ortsteilabgleich einbezogen. Dementsprechend waren die in Frage kommenden Ortsteile danach auszuwählen, wie repräsentativ sie für die jeweils feststellbaren Konstellationen und Gegebenheiten sind, und zwar insbesondere im Hinblick auf die Wohnqualität, die Anbindung an den Flughafen sowie die Nähe zur Landeshauptstadt München.

Kritikpunkt war des Weiteren, dass wesentliche Ortsteile im Untersuchungsraum und vor allen Dingen im Landkreis Freising nicht betrachtet wurden. Darüber hinaus wurde auch die Größe des Untersuchungsraums bemängelt, da dieser nur die Gemeinden im unmittelbaren Umfeld des Flughafens betrachte, obgleich auch weit darüber hinaus, wie z. B. im Landkreis Dachau, der Immobilienmarkt nachweislich negativ vom Flughafen beeinflusst werde.

Um den Anforderungen des §§ 194, 199 Abs.1 BauGB i. V. m. ImmoWertV zu genügen, waren Gegenstand der Vergleichspreisanalyse jeweils hinsichtlich ihrer sonstigen Eigenschaften als gleichartig zu bewertende Ortsteile. Dies sowie die Tatsache, dass nicht überall eine repräsentative Anzahl an Kauffällen zu verzeichnen war, führte dazu, dass verschiedene Ortsteile nicht explizit in die Betrachtung aufgenommen wurden, obgleich auch dort veränderte Einflüsse nach einem erfolgten Flughafenausbau zu erwarten sind. Nichts desto trotz kann die Untersuchung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als hinreichend vollständig bewertet werden, auch wenn es aus Sicht der Betroffenen ggf. wünschenswert gewesen wäre, zu sämtlichen Wohnlagen im Flughafenumfeld detaillierte Ergebnisse zu erhalten. Die nunmehr vorliegenden Erkenntnisse sind dennoch ausreichend repräsentativ und ermöglichen die für eine vollständige abwägende Bewertung erforderlichen Rückschlüsse. Es lässt sich aufgrund der vorgelegten gutachtlichen Analyse zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde feststellen, dass auch in den dort nicht ausdrücklich genannten Gemeinden aufgrund des Flughafenausbaus keine Wertminderungen zu erwarten sind, die höher liegen als die für die untersuchten Ortsteile ausgewiesenen. Auch die Beschränkung des Untersuchungsraumes auf das Umfeld des Flughafens begegnet dabei keinen Bedenken. Grundsätzlich ist es sinnvoll und zielführend, den Betrachtungsraum einer Vergleichspreisanalyse auf die unmittelbar und zentral betroffenen Bereiche zu beschränken, zumal deren Ergebnisse sich ohne weiteres auf weiter entfernt liegende Gemeinden übertragen lassen. Es ist daher nicht zu beanstanden sondern sachgerecht, wenn die Untersuchung der Immobilienpreisentwicklung sich auf diejenigen Ortsteile konzentriert, die am deutlichsten vom Ausbau des Verkehrsflughafens München betroffen

sein werden. Ungeachtet der Frage, ob die Auswirkungen eines Flughafens und insbesondere des Fluglärms überhaupt erst ab einem bestimmten Mindest-Dauerschallpegel Einflüsse auf die Immobilienpreise nehmen (in der Literatur werden hierzu unterschiedliche Auffassungen vertreten, auch dahingehend, ob bei zunehmendem Fluglärm die Preiswirkung exponentiell zunimmt, vgl. insbesondere Eger/Köhler/Rübbelke/Schnorr/Thießen, a. a. O.), kann jedenfalls davon ausgegangen werden, dass in den deutlich entfernt liegenden und daher weniger lärmbelasteten Gebieten auch eine Wertminderung geringer ausfällt, als im unmittelbaren Umfeld des Flughafens.

Bezüglich des gewählten Untersuchungszeitraums bestehen ebenfalls keine Bedenken. Die Analyse der Immobilienpreisentwicklung umfasst die Jahre 2003 bis Ende 2009. Auf diese Weise konnte zunächst gewährleistet werden, dass zuverlässige Informationen über die Qualitätskonstellationen zum Zeitpunkt des Kaufes zu erzielen waren. Zudem setzt die Untersuchung zu einem Zeitpunkt an, zu dem der Verkehrsflughafen München in seinem heutigen Bestand bereits über ein Jahrzehnt in Betrieb war, so dass davon ausgegangen werden kann, dass sich seine Wirkungen auf den Grundstücksmarkt bereits hinreichend verfestigt hatten. Der Beginn der Ermittlungen liegt damit zeitlich in einer vom Flughafen relativ unbeeinflussten Periode. Diese liegt nämlich andererseits auch noch deutlich vor dem Zeitpunkt, in dem sich die Ausbauplanung für eine 3. Start- und Landebahn konkretisiert hatten. Auch wenn aufgrund der Festlegung eines „Vorranggebiets Flughafenentwicklung“ im Landesentwicklungsprogramm Bayern (vgl. dort Ziel B V 1.6.3) bereits im Jahr 2003 bekannt war, dass die damit verfolgte dauerhafte Standortsicherung auch für einen Ausbau Vorsorge treffen soll, so kann von einer für den Immobilienmarkt relevanten Verfestigung der Planungen dennoch frühestens mit dem Zeitpunkt der Antragstellung im Raumordnungsverfahren am 31.07.2006, wenn nicht sogar erst – wofür mit Blick auf § 8a Abs. 1 LuftVG zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ganz überwiegendes spricht – ab der Auslegung der Antragsunterlagen im Planfeststellungsverfahren am 05.11.2007 gesprochen werden. Ungeachtet dessen ist es im Rahmen der hier zu treffenden Abwägungsentscheidung im Ergebnis auch unerheblich, ob sich Wertverluste bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung am Markt abgezeichnet oder eingestellt hatten oder sich solche erst danach oder mit der Inbetriebnahme einer 3. Start- und Landebahn einstellen. Maßgeblich ist insoweit nur die vom Eintrittszeitpunkt unabhängige Höhe der negativen Preiswirkungen.

Ebenfalls nicht durchzugreifen vermag die Einwendung, im Gutachten sei ausschließlich der Fluglärm als negative Einflussgröße unterstellt worden, obwohl auch andere Gesichtspunkte, beispielsweise die Gefahr von Flugzeugabstürzen, Luftverunreinigungen durch Kerosin und sonstige Abgase oder auch die reine Tatsache eines Überflugs über

dem Grundstück eine wichtige Rolle für die Preisbildung spielen. Es trifft auch zu, dass nicht nur (Flug-)Lärm ein wertbestimmender Faktor ist, sondern auch weitere Aspekte die Kaufentscheidung für eine Immobilie beeinflussen können. Dementsprechend berücksichtigt die vorgelegte Untersuchung daneben auch andere luftverkehrsinduzierte Einflussgrößen (z. B. Lufthygiene, vgl. S. 9); gleichwohl ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde methodisch nichts dagegen zu erinnern, dass das Gutachten grundsätzlich und maßgeblich im Sinne eines Leitkriteriums auf den Faktor Fluglärm abstellt. Dies ergibt sich aus dem Umstand, dass sämtliche im Verfahren vorgelegte und erholte Untersuchungen (insbesondere zu Wirbelschleppen, zu Lichtimmissionen und zum externen Risiko) ergeben haben, dass außerhalb der Sonderlage Attaching-Süd besondere (multiple) Belastungen aus sonstigen Immissionsarten (Wirbelschleppen, Licht) sowie Belastungen und Risiken, die gerade von besonders niedrig fliegenden Flugzeugen ausgehen können, nicht in relevanter Weise vorliegen. Damit folgt das Gutachten auch der den Fluglärm in das Zentrum der gutachtlichen Betrachtung rückenden Methodik, wie sie insbesondere auch im Gutachten über die Wertentwicklung von Wohnimmobilien im Bereich des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld/BBI, das vom Institut für Bodenmanagement erstellt wurde, zur Anwendung kam und vom Bundesverwaltungsgericht als taugliche Grundlage der fachplanerischen Abwägung gebilligt wurde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, RdNr. 406 f. – juris –)

Auch im Hinblick auf die der gutachtlichen Untersuchung zugrunde gelegten Eingangsdaten für den Fluglärm wurde von Einwendern Kritik geäußert. So sei die Analyse schon deswegen unzureichend, weil sie die Wertverluste am künftigen Verlauf von Flugverfahren bemisst, obgleich diese derzeit noch nicht abschließend festgelegt seien. Ohnehin sei davon auszugehen, dass die Flugverfahren auf Dauer keinen Bestand haben würden. Darüber hinaus seien aber auch die Bahnbelegungen, der zu erwartende Flugzeugmix, konkrete Steigwinkel und Startanrollpunkte zu berücksichtigen. Außerdem seien die Auswirkungen eines Vollbetriebs unter maximaler Nutzung der nach einem Ausbau zur Verfügung stehenden Kapazität zugrunde zu legen und nicht etwa ein Minimalbetrieb. Auch diese Einwendungen vermögen – jedenfalls im Ergebnis – nicht durchzugreifen.

Ausgangspunkt für die Beurteilung der künftigen Belastung durch Fluglärm im Prognosenullfall und im Planungsfall sind die Daten der Schalltechnischen Untersuchung, Teil A Fluglärm, Neuberechnung auf der Grundlage der 1. FlugLSV vom 27. Dezember 2008 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH vom 15.03.2010 (Nr. 01 in Ordner 1/5 der Antragsunterlagen). Aus den vergleichenden Betrachtungen der fluglärmbedingten Auswirkungen des Änderungsvorhabens zum Prognosehorizont 2020 und 2025 ergibt sich im Übrigen, dass sich die zu erwartende Belastung durch Fluglärm auch bei einer

Aktualisierung auf den Prognosehorizont 2025 nicht wesentlich ändert (vgl. Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der "Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München" für den Planungsfall Basiszenarion 2025 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH vom 22.10.2010; Schalltechnische Untersuchung Teil A – Fluglärm, Berechnungen auf Grundlage der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München“ für den Prognosenullfall 2025 der OBERMEYER Planen + Beraten GmbH vom 15.11.2010; Stellungnahme zur Schalltechnischen Untersuchung - Teil A: Fluglärm, Vergleich der Fluglärmbelastung auf Grundlage der "Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München" und den "Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München" für die Prognosejahre 2020 und 2025 der FMG vom 07.12.2010).

Die schalltechnischen Untersuchungen, die im Verfahren vorgelegt wurden, basieren ihrerseits hinsichtlich der o. g. Parameter (sog. Flugverfahren, Flugzeugmix, Bahnbelegungen usw.) auf der aktualisierten Luftverkehrsprognose und den hiervon abgeleiteten Prognoseflugplänen. Die schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen darüber hinaus eine Vielzahl sehr detaillierter Einzelaspekte, soweit diese Einfluss auf die zu ermittelnden Immissionen haben werden. Für die rechtliche Beurteilung über die Zulassungsfähigkeit des beantragten Ausbauvorhabens maßgebend und dieser zugrunde zu legen, ist für sämtliche, die Auswirkungen des Vorhabens betrachtenden Untersuchungen einheitlich das dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde liegende Prognosejahr 2025 bzw. der für dieses zu erwartende Luftverkehr. An diesem und nicht etwa an einer ohnehin nur schwer definierbaren „Maximalauslastung“ hat sich zutreffend auch die gutachtliche Analyse der Immobilienpreisveränderungen orientiert.

In zahlreichen Einwendungen wurde schließlich kritisiert, dass in der gutachtlichen Untersuchung auch potentielle positive Wirkungen des Flughafens auf die Immobilienpreise des Umlands angenommen wurden. Hierzu wurde vielfach geäußert, diese seien nicht existent oder würden zumindest deutlich überbewertet. Allenfalls für gewerbliche Nutzungen oder gegebenenfalls für die dort Beschäftigten sei der Aspekt der Anbindung an den Flughafen überhaupt interessant, nicht aber für die in der Untersuchung zu beurteilenden Wohnlagen. Zudem sei eine Verbesserung der Verkehrsanbindung aufgrund des Ausbaus überhaupt nicht vorgesehen und könne schon deshalb keinen Vorteil bringen. Gerade aus östlicher Richtung sei die Anbindung so wenig zufriedenstellend, dass sich eine positive Berücksichtigung verbiete. Lagevorteile ergäben sich nicht durch den Flughafen, sondern aufgrund der Nähe zur Landeshauptstadt München bzw. zu einigen großen Industriebetrieben und den zahlreichen mittelständischen Unternehmen. Im Falle der Stadt Erding

resultiere die Steigerung der Immobilienpreise in den vergangenen Jahren hauptsächlich aus der seitens der Stadt geleisteten Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen im Stadtgebiet. Insgesamt überwiege aber der negative Einfluss des Fluglärms jeglichen Anbindungsvorteil, zumal in einigen Wohnlagen im unmittelbaren Umfeld wie Attaching, Pulling, Lerchenfeld, Eittinger Moos oder Eitting ein gesundes Leben und Wohnen künftig ausgeschlossen sei und auch für verschiedene entfernter liegende Ortsteile durch die Zunahme der Lärmbelastung nur entwertende Faktoren hinzukämen. Die behaupteten positiven Immobilienpreiseinflüsse könnten im Übrigen auch nicht durch die bisherigen Veröffentlichungen zu vergleichbaren Themen bestätigt werden. Letztlich seien diese nur darauf ausgerichtet, die erheblichen negativen Effekte des Flughafens und erst recht dessen Ausbau zu relativieren.

Tatsächlich werden in der Literatur potentielle positive Wirkungen von Flughäfen auf die Entwicklung des Grundstückmarktes uneinheitlich diskutiert. Soweit ersichtlich, werden allerdings zumindest langfristig preissteigernde Effekte aufgrund einer gesteigerten Attraktivität und Nachfrage durch ein verbessertes Arbeitsplatzangebot bzw. der Nähe zu einer überregionalen Verkehrsinfrastruktur überwiegend bestätigt (vgl. hierzu Institut für Bodenmanagement, Dr.-Ing. Dransfeld, a. a. O., S. 70f.; sowie Immobilienzeitung vom 21.06.2001, S. 4.; eher ablehnend in Bezug auf preissteigernde Wirkungen indes Eger/Köhler/Rübbelke/Schnorr/Thießen, a. a. O.). Eine solche Entwicklung erscheint am Standort München insbesondere für gewerbliche Nutzungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durchaus plausibel; aber auch für Wohnlagen können sich aufgrund eines verstärkten Zuzugs in das Umfeld des Wirtschaftsstandorts Flughafen durchaus Nachfrage- und damit Preissteigerungen ergeben. Dies bestätigt auch die Untersuchung des Instituts für Bodenmanagement in seinem Gutachten über die Wertentwicklung von Wohnimmobilien im Bereich des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld/BBI (dort S. 153 ff). Keinesfalls kann also hier von einem allgemeinen „Flughafenmalus“ im Sinne einer geringen Attraktivität als Wohnumfeld ausgegangen werden. Dieses Ergebnis wird im Übrigen auch von der Rechtsprechung bestätigt, wonach die Immobilienpreisrelevanz eines Flughafens nicht notwendig nur eine negative sein muss (vgl. BVerwG vom 29.01.1991, Az. 4 C 51.89, RdNr. 438 – juris –). Schließlich wird dieses Ergebnis – zumindest mittelbar – auch von der Bevölkerungsentwicklung der Landkreise Erding und Freising beeinflusst. Trotz der Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens München kam es dort zwischen 1987 und 2008 zu einem Anstieg der Bevölkerung von ca. 89.000 auf ca. 126.000 Einwohner (Landkreis Erding) bzw. von ca. 118.000 auf ca. 166.000 Einwohner (Landkreis Freising), also zu einer Steigerung um jeweils über 40 % (vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung,

Statistik kommunal 2009, Eine Auswahl wichtiger statistischer Daten für den Landkreis Erding bzw. Freising, Januar 2010).

Bezogen auf den Einwand, die Erweiterung des Flughafens habe umgekehrt negative Einflüsse, beginnend beim Verlust bislang nicht realisierten Baurechts bis hin zu einer Abkoppelung der am meisten betroffenen Wohnstandorte von jeglicher kommunalen Entwicklungsfähigkeit, ist schließlich festzustellen, dass diese Befürchtungen unbegründet sind. Durch den Ausbau des Verkehrsflughafens München ergibt sich weder auf der Grundlage der geltenden Raumordnungspläne noch nach Maßgabe von § 5 Abs. 3 und 4 FluglärmG ein Verlust im Sinne eines Entzuges von bestehenden Baurechten oder eine relevante Beschränkung der kommunalen Bauleitplanung.

Das in § 5 Abs. 2 FluglärmG normierte grundsätzliche Errichtungsverbot für Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone wird bereits in § 5 Abs. 3 FluglärmG für eine Vielzahl von hier praktisch relevanten Fallkonstellationen relativiert. Darüber hinaus enthält § 5 Abs. 4 FluglärmG weitere Ausnahmen vom (Errichtungs-) Verbot. Auch die Steuerung der bodenrechtlichen Entwicklung der Gemeinden im Umfeld des Flughafens wird vorhabensbedingt nicht wesentlich eingeschränkt. Die sich ausbaubedingt ergebenden räumlichen Grenzlinien der Wohnsiedlungsentwicklung nach der künftigen Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone entsprechen im Übrigen weitgehend den bestehenden Beschränkungen des LEP Bayern 2006 (vgl. dazu ausführlich C.III.3.6.18 und C.III.3.14.2.2.2 dieses Beschlusses).

Es besteht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nach alledem kein Anlass, die grundsätzliche Eignung der vom Gutacher herangezogenen Methodik sowie ihre Anwendbarkeit zu bezweifeln; daher war auch eine qualitätssichernde Untersuchung von Amts wegen nicht veranlasst. Im Übrigen wurde die vorliegend angewandte nutzwertorientierte Vergleichspreisanalyse vom Gutachter auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main zur Anwendung gebracht und bereits dort einer Qualitätssicherung unterzogen, die ihre methodische Tauglichkeit erwiesen hat (vgl. Regionales Dialogforum Frankfurt (RDF), Immobilienpreisanalyse - Qualitätssicherung Infras, Schlussbericht 12.07.2007).

3.20.1.3.1.3 Untersuchungsergebnisse

3.20.1.3.1.3.1 Wesentliche Ergebnisse und Erläuterung

Der gutachtliche Untersuchungsbericht erbrachte im Wesentlichen folgende Ergebnisse (S. 11 f.):

Bereits heute variieren die Grundstückspreise im Umfeld des Flughafens in den einzelnen Ortsteilen und Gemeinden. Nach dem Ausbau des Flughafens muss davon ausgegangen werden, dass sich die mittleren Grundstückspreise in wenigen Ortsteilen um maximal 5 % gegenüber dem heutigen Preisniveau verringern. Nur in den Ortslagen Freising-Attaching Süd und Berglern-Süd muss darüber hinaus mit einer Preisminderung von bis zu 10 % gerechnet werden. Für Berglern-Süd ergibt die Grundstückspreisanalyse allerdings bereits heute eine flughafenbedingte Preisminderung, wie sie erst durch die Lärmsituation nach einem Ausbau des Flughafens erwartet werden kann. Daraus muss geschlossen werden, dass hier die künftigen (Fluglärm-)Belastungen vorweg genommen werden. Für einen weiteren Ortsteil kann sogar eine positive Entwicklung erwartet werden. Der Ortsteil Eitting-Gaden könnte nämlich mit einer Steigerung der Immobilienpreise um ca. 5 % vom Ausbau des Flughafens profitieren, da er künftig voraussichtlich einer geringeren Fluglärmbelastung ausgesetzt sein wird.

Das Gutachten kommt nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass in den meisten der betrachteten Ortsteile die derzeitig wirksamen Grundstückspreisvorteile, die sich aus der guten Erreichbarkeit des Flughafens in der Vergangenheit entwickelt haben, auch nach dessen Ausbau uneingeschränkt erhalten bleiben. Dort, wo die Vorteile, bedingt durch eine Zunahme der Belastungen, nicht in vollem Umfang Bestand haben werden, fällt die prognostizierte fluglärmbedingte Minderung der mittleren Grundstückspreise allerdings in keinem Fall höher aus als der derzeit existente Preisvorteil. Auch diese Ortsteile profitieren also weiterhin von ihrer Nähe zur überregionalen Verkehrsinfrastruktur, auch wenn die fraglichen Ortslagen durch den Flughafenausbau zusätzlich, insbesondere durch Lärm, belastet werden. Insgesamt war sonach festzustellen, dass die Preisnachteile vor allem in solchen Ortsteilen eintreten werden, die über eine eher schlechte Anbindung an den Flughafen verfügen, zugleich aber einer vergleichsweise hohen Belastung durch diesen ausgesetzt sind. Außerdem ist die Wirkung des Flughafens auf die Immobilienpreise abhängig vom jeweiligen Standorttyp der betroffenen Ortsteile. Werden die Immobilienpreise für unterschiedlich flughafennahe und flughafenferne Ortsteile miteinander verglichen, zeigt sich, dass die bessere Erreichbarkeit des Flughafens in Ortsteilen mit dörflichem Charakter und Vorortlagen höhere Grundstückspreisvorteile

bietet als die Grundstückspreisnachteile, die mit höheren Fluglärmpegeln in der Nähe von festgelegten Flugverfahren verbunden sind. Demgegenüber werden Ortsteile mit stadtrand- oder innenstadtnahen Lagen aus einer guten Erreichbarkeit des Flughafens durchweg nur höhere Grundstückspreisvorteile erreichen, weil sie von den Flugrouten kaum berührt werden. Abhängig vom jeweils herrschenden Grundpreisniveau fallen die prognostizierten Preisveränderungen in ihrer absoluten Höhe naturgemäß unterschiedlich aus.

Darüber hinaus gelangt die gutachtliche Untersuchung zu der weiteren Erkenntnis, dass – unabhängig von den bzw. teilweise auch trotz der Lärmeinwirkungen – in einigen Ortsteilen positive sekundäre Wirkungen des Flughafens zu beobachten sind. Dort scheinen sich aufgrund eines verstärkten Zuzugs höherwertige Wohnstandorttypen zu entwickeln, d. h. eine Entwicklung von dörflichen Lagen zu Vorortlagen oder von Vorortlagen zu Vorstadtlagen stattzufinden. Dies bewirkt ebenfalls einen Anstieg des örtlichen Immobilienpreisniveaus.

Betrachtet man im Übrigen die Grundstückspreise einerseits sowie die Lärmbelastung in den einzelnen Ortsteilen andererseits, so lässt sich nach Aussage des Gutachtens kein linear proportionaler Zusammenhang zwischen diesen beiden Größen erkennen. Grundstückspreisnachteile können demzufolge nur in Abhängigkeit von einer Kombination verschiedener Gesichtspunkte von Lärmpegel, An-/Abflughöhe und Entfernung zu festgelegten Flugverfahren gefolgert werden. Dabei ließen sich mit zunehmender Differenz des Dauerschallpegels auch zunehmende Unterschiede in den Grundstückspreisen erkennen. Dieser Effekt wird durch abnehmende Flughöhen weiter verstärkt. Bei einer Zunahme bzw. einer Reduzierung der Schallentwicklung von weniger als 5 dB(A) konnten allerdings keine lärmbedingten Preisdifferenzen mehr festgestellt werden.

3.20.1.3.1.3.2 Bewertung der Untersuchungsergebnisse

Die dargestellten Ergebnisse der Untersuchung sind nachvollziehbar und mit Blick auf die künftig zu erwartenden Belastungen durch den geplanten Flughafenausbau auch plausibel. Dies gilt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde insbesondere für die grundlegende Einschätzung des Gutachters, dass sich negative Preiswirkungen oberhalb von 10 % im Flughafenumland grundsätzlich (Ausnahme Attaching-Süd) nicht ergeben werden. Des Weiteren steht auch hinreichend gesichert fest, dass diese gutachtliche Einschätzung nicht nur für die explizit untersuchten Ortsteile und Gemeinden, sondern gerade auch für die nicht im Einzelnen untersuchten Ortsteile gilt.

An dieser Einschätzung vermag auch die vielfach in Einwendungen geäußerte Kritik an den Ergebnissen nichts zu ändern. Zentraler Kritikpunkt hinsichtlich der Prognoseergebnisse war die Höhe der ausgewiesenen Wertverluste. Ein Preisrückgang von maximal 10 %, überwiegend aber nur von 5 % sei realitätsfremd und grob verharmlosend; bereits jetzt lägen die Wertverluste deutlich höher. Im Übrigen seien auch in vielen weiteren Gemeinden negative Auswirkungen zu erwarten bzw. auch heute schon festzustellen. Gerade für die besonders betroffenen Ortsteile wie Freising Attaching-Süd oder Berglern-Süd sei ein Wertverlust von lediglich 10 % in Anbetracht der dortigen Lärmbelastung und Überflugsituation unrealistisch und daher unglaubwürdig. Gerade in Attaching drohe darüber hinaus sogar die Absiedelung, mindestens aber eine vollständige Bauverbotszone, die nicht nur den Verlust von bestehenden Baurechten, sondern eine existenzgefährdende Entwertung der vorhandenen Gebäude durch die Schaffung von unzumutbaren Wohn- und Arbeitsbedingungen zur Folge habe. Auch andernorts, wie beispielsweise in Wartenberg, seien Immobilien gar nicht mehr oder nur mit Preisabschlägen deutlich oberhalb von 10 oder 5 % verkäuflich; insgesamt sei ein Rückgang der Bauaktivitäten zu verzeichnen. Selbst attraktive Grundstücke ließen sich nicht mehr vermarkten. Die Steigerung der Immobilienwerte für den Ortsteil Eitting-Gaden aufgrund des Flughafenausbaus entspräche allenfalls einem Wunschdenken, nicht aber der Realität.

Wie bereits ausgeführt, bestehen gegenüber der Untersuchungsmethodik sowie den verwendeten Ausgangsdaten weder im Allgemeinen noch im Detail durchgreifende Bedenken. Daher kann hier davon ausgegangen werden, dass auch die getroffenen Schlussfolgerungen der Untersuchung in logischer Konsequenz korrekt und sachgerecht ermittelt wurden. Betrachtet man die prognostizierten Auswirkungen des Ausbaus „in natura“, so spiegelt sich darin das Resultat der Analyse wieder. Letztlich kann es dabei auch dahinstehen, ob sich die zu erwartenden Wertminderungen im Einzelnen in der Weise auf die untersuchten Bereiche verteilen, wie dies in der Untersuchung angenommen wurde. Entscheidende und grundlegende Erkenntnis im Rahmen der Entscheidung über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens und der aus diesem Anlass zu treffenden Abwägungsentscheidung ist allein der Umstand, dass sich Werteinbußen oberhalb von 10 % zumindest auf Dauer – außerhalb der Sonderlage Attaching-Süd – nicht ergeben werden. Auch insoweit kann der Untersuchung ohne weiteres gefolgt werden. Zwar mag es in Einzelfällen denkbar sein, dass die mit einem Ausbau des Verkehrsflughafens München zu erwartenden Umweltauswirkungen auch heute schon den Grundstücksmarkt beeinflussen, insbesondere im Falle von ohnehin schwierig am Markt zu platzierenden Immobilien. Ebenso ist es nicht ganz unwahrscheinlich, dass der Immobilienmarkt im Umfeld des Flughafens kurzfristig stärker reagiert und vorübergehend negative Preiswirkungen von

mehr als 10 % eintreten, die sich dann aber wieder nivellieren. Aber auch dies vermag das Ergebnis der Prognose hinsichtlich der darin enthaltenen „Trendaussage“ nicht in Frage zu stellen.

Dies bestätigen im Übrigen auch die im Zusammenhang mit Ausbauvorhaben an anderen deutschen Großflughäfen erstellten gutachtlichen Untersuchungen zu Immobilienpreisveränderungen. So lagen die für den Flughafen Frankfurt/Main ermittelten Wertminderungen aufgrund der dort geplanten Landebahn Nordwest bei maximal 13,7 % und im Mittel – ohne Berücksichtigung von Bereichen mit zu erwartenden Wertsteigerungen – bei 6,6 % (vgl. Prof. Dr. Wolfgang Hagedorn, Immobilienpreisentwicklung im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main, Ergebnisbericht 2007, S. 6). Das im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld/BBI erstellte Gutachten, das auch die Entwicklung in anderen (überwiegend deutschen) Flughafenregionen vergleichend betrachtet, kommt zu dem Ergebnis, dass am Standort Berlin/Brandenburg mit einer ausbaubedingten Preisminderung der Bodenwerte zu rechnen ist, die in einer Größenordnung von im Schnitt 15 % liegt (Institut für Bodenmanagement, a. a. O., S. 221 f). Auch eine bereits im Jahre 1997 erstellte gutachtliche Untersuchung und Bewertung für den Verkehrsflughafen München kommt zu einem ähnlichen Ergebnis (Faltermeier, Gutachten zur Ermittlung der Höhe des Abschlags der Grundstückswerte wegen der Beeinträchtigung der Grundstücke durch Fluglärm im Bereich des Flughafens München II, 1997). Bis zu einer Belastung mit Schallpegeln von bis zu 62 dB(A) geht diese davon aus, dass überhaupt kein Preisabschlag erfolgt. Erst bei einer Lärmbelastung jenseits davon [bzw. für Bereiche in seitlicher Lage zu den Flugachsen erst ab 65 dB(A)] wird eine Wertminderung von maximal 13 % festgestellt. Selbst bei ganz erheblichen Lärmeinflüssen zwischen 72 und 75 dB(A) und damit jenseits der Grenzmarke von 70 dB(A), bei dem aus Gründen des Gesundheits- und Eigentumsschutzes eine Absiedlung vorzunehmen ist (vgl. hierzu insbesondere: BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, RdNr. 374 ff. – juris –), liegen die maximalen Abschläge bei 21 % (dort S. 67 ff).

Zieht man des Weiteren und ergänzend Kriterien bzw. Methoden zur Bewertung heran, die zumindest eine überschlägige Betrachtung ermöglichen, ergeben diese hinsichtlich der Größenordnung des Wertverlustes zumindest vergleichbare Resultate. Eine Reihe von internationalen wie nationalen Untersuchungen versucht nämlich einen bezifferbaren und allgemeingültigen Zusammenhang zwischen der konkreten Belastung durch Fluglärm einerseits und dessen Wirkung auf Immobilienpreise andererseits nachzuweisen (vgl. hierzu: Übersicht über verschiedene Studien zum Noise Sensitivity Depreciation Index (NSDI) im Gutachten für den RDF Frankfurt - Immobilienpreisanalyse Qualitätssicherung Infras, Schlussbericht 12. Juni 2007, S. 13 sowie ausführlich zum NSDI:

Eger/Köhler/Rübbelke/Schnorr/Thießen, a.a.O:). Ohne in diesem Zusammenhang eine Entscheidung darüber treffen zu können, ob eine solche Korrelation tatsächlich generell feststellbar ist, gehen die diese bejahenden Untersuchungen durchschnittlich davon aus, dass pro dB(A) Lärmzunahme ein Wertverlust von ca. 1 % angenommen werden kann. Dies unterstellt, ergibt sich beim Ausbau des Verkehrsflughafens München mit einem (außerhalb der Sonderlage Attaching-Süd) maximalen Lärmzuwachs von ca. 15 dB(A) ebenfalls ein Wertverlust in der o. g. Größenordnung. Bezogen auf den Bereich Attaching-Süd kann es – wie bereits ausgeführt – im Übrigen dahinstehen, ob hier in Anbetracht des erheblichen Lärmzuwachses auf einem zudem bereits relativ hohen Lärmniveau jenseits der kritischen Marke von 70 dB(A)/Tag tatsächlich von einem Wertverlust von lediglich 10 % ausgegangen werden kann oder ob aufgrund dieser Sondersituation insoweit nicht ein anderweitiger Bewertungsansatz anzuwenden wäre. Jeglicher Wertverlust wird sich – unabhängig von seiner tatsächlichen Höhe – in den am stärksten von der Ausbauplanung betroffenen Bereichen von Attaching-Süd jedenfalls nicht realisieren, da im Rahmen des dort verfügten, ausreichend konservativ dimensionierten Übernahmeanspruchs unter Heranziehung des dafür maßgeblichen Bewertungsstichtages 05.11.2007 eine angemessene Erfassung und Erstattung der Verkehrswerte sichergestellt wird.

Zusammenfassend lässt sich sonach festhalten, dass auch mit Blick auf die Erkenntnisse der Analyse kein Anlass besteht, diese durch die Einholung eines weiteren Sachverständigen-Gutachtens zu verifizieren. Diese sind nachvollziehbar und plausibel sowie im Übrigen vollständig. Überschlägig betrachtet kann – wie beispielhaft dargelegt – davon ausgegangen werden, dass auch anderweitige Untersuchungsmethoden keine erheblich abweichende Entwicklung der Immobilienpreise prognostizieren würden.

Letztlich darf auch nicht übersehen werden, dass selbst im Falle von gewissen Ungenauigkeiten das Ergebnis der Untersuchung nicht ernsthaft in Zweifel zu ziehen wären. In jedem Fall konnte durch diese Analyse nachgewiesen werden, dass durch einen Ausbau des Verkehrsflughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn keine Veränderung der Immobilienpreise im Umland zu erwarten wäre, die in Anbetracht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungs- wie auch des Bundesverfassungsgerichts zu Entschädigungsansprüchen führen würde.

Wie bereits oben dargestellt, begründet nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, eine Pflicht des Verursachers zum finanziellen Ausgleich. Eine Vorschrift des Inhalts, dass der Planungsträger potentiell Betroffene durch die Gewährung einer Entschädigung auch vor sonstigen Beeinträchtigungen und Vermögenseinbußen bewahren muss, ist der

Rechtsordnung fremd. Mit der Normierung der Grenzwerte für die (fachplanerische) Zumutbarkeit von Fluglärm ist auch über die Frage nach Entschädigungsleistungen weitgehend entschieden. Nach der Systematik der Vorschriften über Schutzvorkehrungen im Fachplanungsrecht (vgl. § 9 Abs. 2 LuftVG, § 9 Abs. 1, 2 und 5 FluglärmG und Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG) sind zumutbare Lärmbelastungen ohne Ausgleich, also auch ohne Entschädigung hinzunehmen. Soweit diese Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird, d. h.. wenn ein Grundstück in der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone liegen wird, sieht § 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG als Ausgleich einen Anspruch auf baulichen Schallschutz vor, der im Falle der Tag-Schutzzone 1 durch einen Anspruch auf Entschädigung wegen Einschränkung der Nutzung des Außenbereichs ergänzt wird (§ 9 Abs. 5 FluglärmG). Diese Schutzvorkehrungen betrachtet der Gesetzgeber als angemessenen Ausgleich, auch wenn sie nicht geeignet sind, die nachteiligen Wirkungen der Fluglärmbelastung vollständig zu kompensieren. Insbesondere kann insoweit auch aus Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nichts hergeleitet werden. Diese Vorschrift hat Sekundärcharakter; somit reicht ihr Anwendungsbereich nicht weiter als die Primärregelung in Satz 2 der Norm, die einen Ausgleich nur für den Fall vorsieht, dass die Planung die dort beschriebenen unzumutbaren Nachteile zur Folge hat. Dies ist indes dann nicht der Fall, soweit allgemeine Werteinbußen von Immobilien zu bewerten sind und eben nicht die diese verursachenden Immissionen selbst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.01.1991, Az. 4 C 51.89, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95 und Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 sowie HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., jeweils in juris). Dass insoweit keine einschlägigen speziellen Normen existieren, begegnet auch keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Wie ebenfalls bereits ausgeführt, kann kein Grundeigentümer auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmilieus vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf eine bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Verkehrsauffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflusssphäre des Planungsträgers. Aus der Tatsache, dass ein finanzieller Ausgleich nur unter den in Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG genannten Voraussetzungen zwingend

geboten ist, lässt sich nicht folgern, dass Verkehrswertminderungen, die über den Schutzbereich dieser Entschädigungsregelung hinaus durch ein Planvorhaben ausgelöst werden, rechtlich in Gänze irrelevant sind. Dieser Umstand entbindet nicht von der Pflicht, planbedingte Wertverluste ggf. als eigenständige private Belange im Rahmen der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen und diesen dabei adäquates Gewicht einzuräumen. Gegebenenfalls müssen diese allerdings nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen hinter gegenläufigen öffentlichen Interessen zurücktreten. Der Betroffene hat dies als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95 – juris – und Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 – juris –). Dabei darf allerdings eine äußerste, durch Abwägung nicht überwindbare Schwelle nicht überschritten werden. Die Grenze zur Abwägungsdisproportionalität ist erreicht, wenn die Wertverluste so massiv ins Gewicht fallen, dass den Betroffenen ein unzumutbares Opfer abverlangt wird. Auch Belastungen, die sich in Wertverlusten äußern, dürfen nicht zur Folge haben, dass der Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG angetastet wird. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist dadurch gekennzeichnet, dass es einen privatnützigen Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Es soll dem Eigentümer als Grundlage privater Initiative dienen und ihm im eigenverantwortlichen privaten Interesse von Nutzen sein. Es darf dieses Inhalts nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Auch wenn Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert verbürgt und deshalb grundsätzlich nicht vor Wertverlusten schützt, für die sich die öffentliche Hand verantwortlich zeichnet, darf das Eigentum in seinem Wert nicht soweit gemindert werden, dass die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt.

Die Schwelle zum verfassungsrechtlich sonach gebotenen Wertausgleich setzt die Rechtsprechung allerdings eher hoch an: Vermindert sich der Verkehrswert eines Grundstücks um bis zu 20 %, so kann nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts noch keine Rede davon sein, dass das Grundstück praktisch funktionslos wird (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 – juris – sowie vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06 – juris –). Bis zu dieser Größenordnung sind Werteinbußen auf dem Immobilienmarkt folglich auch mit Blick auf den Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG irrelevant und im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Ihnen kommt allenfalls im Rahmen der vorzunehmenden fachplanerischen Abwägung eine eigenständige Bedeutung zu.

Ausgehend von diesem rechtlichen Rahmen ist hier festzustellen, dass für die in der Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Verkehrsflughafens München prognostizierten Wertverluste seitens der FMG kein Ausgleich zu leisten ist, obgleich diese mit dem beantragten Ausbauvorhaben in ursächlichem Zusammenhang stehen. Die ermittelten maximalen Einbußen von 10 % bzw. überwiegend 5 % überschreiten nicht die jedenfalls deutlich höher liegende Schwelle zur völligen Entwertung und faktischen Funktionslosigkeit des Eigentums; sie sind daher auch unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten entschädigungslos hinzunehmen. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die vielfach befürchtete Erschwerung der Vermietbarkeit von Immobilien. Die generelle Chance, eine flughafennahe Immobilie zu einem einträglichen Mietzins vermarkten zu können, genießt als reine Erwerbschance keinen weitergehenden Schutz.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auch festzustellen, dass eine Störung des Wohnungsmarktes oder auch eine nachteilige Veränderung des sozialen Umfelds aufgrund der Erweiterung des Flughafens nicht zu befürchten steht. Insbesondere ist nicht von einer Migration von Mietern in einem solchen Sinne auszugehen, dass in lärmbelasteten Gebieten schwierige soziale Gesellschaftslagen entstehen werden, während in weniger betroffenen Bereichen ein erheblicher Zuzugsdruck entsteht und es so insgesamt zu einer Überfremdung und Anonymisierung kommt. Entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Im Untersuchungsgebiet liegt die Differenz der durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2020 bei 15.700 Personen, zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2025 bei 23.200 Personen. Der regionale Bevölkerungsstand wird jedoch nach den Erkenntnissen der „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland (2007) – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025“ der Ernst Basler + Partner AG vom 23.08.2010 im Prognosenullfall 2020 insgesamt höher prognostiziert als ursprünglich in den „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“ der Ernst Basler + Partner AG/BulwienGesa AG vom 16.07.2007, S. 77 ff., vorgelegt als Anlage 4.2.06 in Ordner 40 der Antragsunterlagen, erwartet. Die Differenz der Bevölkerungsstände zwischen Prognosenullfall und Planungsfall 2020 liegt daher nicht mehr wie ursprünglich bei 26.100 Personen, sondern lediglich bei 15.700 Personen. Aufgrund des geringeren Bevölkerungsanstiegs im Planungsfall als ursprünglich in der Untersuchung erwartet, fällt der zusätzliche Bedarf an Wohn- und Betriebsflächen im Ausbaufall geringer aus. Im Prognosenullfall ist dagegen mit einem allgemein höheren Wohnflächenbedarf zu rechnen (vgl. Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland

(2007) – Aktualisierung der Prognosen mit Zeithorizont 2025 der Ernst Basler + Partner AG vom 23.08.2010, S. 28 ff., 33; Ergänzende Betrachtungen zur Qualitätskontrolle und Aktualisierung sozioökonomischer Gutachten und Bewertungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Erweiterung des Verkehrsflughafens München des HWWI vom November 2010, S. 4, 10, 12). Ein nicht bewältigbarer Siedlungsdruck ist auch deshalb nicht zu befürchten.

3.20.1.3.2 Zusammenfassende Bewertung

Ausweislich des gutachtlichen Untersuchungsberichts zur Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Verkehrsflughafens München, gegen den weder methodisch noch in seinen Darstellungen, seinen Ableitungen und den sonach erzielten Ergebnissen zu erinnern ist, führt das zur Planfeststellung nachgesuchte Ausbauvorhaben – außer im Sonderfall von Attaching-Süd – für das Grundeigentum nicht zu Wertverlusten von solcher Intensität, die sich unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten als kritisch bzw. relevant erweisen. Es besteht daher kein Anlass, die FMG außerhalb des Anwendungsbereichs von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zur Leistung von Entschädigungszahlungen zum Ausgleich von Werteinbußen zu verpflichten. Die prognostizierten Wertminderungen sind vielmehr grundsätzlich (Ausnahme Attaching-Süd) als Folge der Ausbauplanung im Sinne einer zulässigen Inhaltsbestimmung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Es sind keine Belastungen der Betroffenen ersichtlich, die sich in Wertverlusten von solcher Art äußerten, dass eine Gefährdung des Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG möglich wäre. Das verfassungsrechtlich garantierte Eigentum ist nämlich dadurch gekennzeichnet, dass es einen privatnützigen Gebrauch ermöglicht und die grundsätzliche Befugnis umfasst, über den Eigentumsgegenstand zu verfügen. Es soll dem Eigentümer als Grundlage privater Initiative dienen und ihm im eigenverantwortlichen privaten Interesse von Nutzen sein und darf dieses Inhalts nicht entleert und wirtschaftlich völlig entwertet werden. Auch wenn Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG den eigentumsrechtlich geschützten Rechtspositionen keinen bestimmten Wert verbürgt und deshalb grundsätzlich nicht vor Wertverlusten schützt, für die die öffentliche Hand verantwortlich zeichnet, darf das Eigentum in seinem Wert nicht soweit gemindert werden, dass das Recht, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bleibt. Solches ist nach den nachvollziehbaren und plausiblen Ergebnissen der Immobilienspreisanalyse, das einen maximalen Wertverlust von höchstens 10 % annimmt, nicht ansatzweise ersichtlich.

Es entsprach daher billigem Planungsermessen, diese Wertminderungen hinter die gegenläufigen öffentlichen Interessen am Ausbau zurücktreten zu lassen.

3.20.2 Landwirtschaft

3.20.2.1 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Belange der Landwirtschaft stehen der planfestgestellten Erweiterung des Verkehrsflughafens München nicht entgegen. Zwar verursacht das Vorhaben in erheblichem Umfang einen Verlust an bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen, gleichwohl setzen sich die widerstreitenden öffentlichen Interessen an der Erweiterung des Flughafens in der Abwägung gegen die Belange der Landwirtschaft durch. Das Luftamt hat dabei im Rahmen seiner Abwägung insbesondere auch die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 und die Grundsätze und Ziele des LEP Bayern 2006 berücksichtigt.

Die FMG hat im Rahmen der Antragsunterlagen eine „Agrar- und waldstrukturelle Untersuchung mit Behandlung des Jagd- und Fischereiwesens, Fachbeitrag zur Planfeststellung“ in der fortgeschriebenen Fassung vom 16.03.2010 des Dr. H.M. Schober, Büro für Landschaftsarchitektur, Anlage in Ordner 3/5 der Antragsunterlagen, im Folgenden AWU, vorgelegt. Darin wird u. a. die Agrarstruktur im weiteren Flughafenumland in den Landkreisen Erding und Freising erfasst und bewertet sowie die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das agrarstrukturelle Gefüge erläutert. Das Luftamt hat diesen Fachbeitrag eingehend gewürdigt und für nachvollziehbar und plausibel befunden. Mängel in der Datenerfassung und Auswertung sind weder ersichtlich noch sind solche hinreichend nachvollziehbar vorgetragen worden. Insbesondere nimmt das planfestgestellte Vorhaben in ausreichendem Maße Rücksicht auf die agrarstrukturellen Belange der Region. Landwirtschaftlich besonders geeignete Böden werden der landwirtschaftlichen Nutzung nur im zwingend notwendigen Umfang entzogen (vgl. § 15 Abs. 3 BNatschG).

3.20.2.1.1 Landwirtschaftliche Struktur

Der Verkehrsflughafen München einschließlich seiner nunmehr geplanten Erweiterung liegt in den Landkreisen Erding und Freising. Beide zählen zu den waldärmsten und zugleich zu den besonders intensiv landwirtschaftlich genutzten Landkreisen Bayerns. Im vorangegangenen Jahrhundert wurde hier durch systematische Entwässerungs- und Gewässerneuordnungsmaßnahmen sowie dadurch erst ermöglichte Bodenmeliorations- und Erschließungsmaßnahmen aus der zuvor ertragsschwachen Niedermoorlandschaft ein in großen Teilen attraktiver agrarischer Produktionsraum entwickelt. Heute verfügt der Landkreis Erding bayernweit über den höchsten Anteil landwirtschaftlicher Nutzfläche, aber auch der Landkreis Freising nimmt hier bereits den dritten Rang ein und liegt somit noch weit über dem Durchschnitt der Gesamtregion München.

Dies ist nicht zuletzt den vorteilhaften natürlichen Gegebenheiten geschuldet – wie insbesondere die nahezu ebene Landschaft im Umfeld des Flughafens – die gute Bedingungen für die landwirtschaftliche Erzeugung bieten. Weiter tragen u. a.. überdurchschnittliche Grundstücksgrößen und eine günstige Gewannestruktur sowie zu einem geringeren Anteil auch hohe Ertragsklassen nach der Landwirtschaftlichen Standortkartierung dazu bei, dass der Bereich als überwiegend agrarstrukturell hochwertig einzustufen ist. Dies gilt in besonderem Maße für den Bereich des Erdinger bzw. Freisinger Mooses, wo der Anteil hochwertiger Nutzungsflächen bei knapp 70 % liegt (vgl. AWU, S. 15).

Die zur Verfügung stehenden Flächen werden in beiden Landkreisen ganz überwiegend ackerbaulich und im Übrigen als Grünland genutzt. Innerhalb der Gemeinden im Betrachtungsraum ist diese Nutzungsstruktur zum Teil noch etwas deutlicher ausgeprägt. Im Einzelnen verteilt sich die Bewirtschaftung der Ackerflächen wie folgt
(vgl. AWU, S. 8, dort Tabelle 1):

	Anteil der landwirtschaftlichen Nutzflächein %	Anteil des Ackerlandes in %
Freising	57,0	65,8
Neufahrn	76,3	85,6
Marzling	74,1	83,3
Hallbergmoos	59,6	94,6
Erding	68,6	86,9
Eitting	69,2	79,5
Oberding	75,0	85,9
Berglern	83,1	93,5
Langenpreising	79,5	78,0
Moosinning	76,7	89,5
Landkreis Freising	67,7	81,7
Landkreis Erding	74,3	76,4
Region München	55,5	72,3

Landschaftsräumlich betrachtet weist das Freisinger Moos mit 87,2 % den höchsten Anteil an landwirtschaftlicher Nutzfläche auf, der Ackeranteil beträgt 58,2 %. Im Erdinger Moos nimmt die landwirtschaftliche Nutzfläche nach starken Flächenverlusten an Gewerbe- und Wohngebiete sowie an Infrastruktureinrichtungen wie das Flughafengelände nur noch 64,5 % (bei einem Ackeranteil von 75,3 %) in Anspruch (vgl. AWU, S. 9).

Die Schwerpunkte der Bewirtschaftung in den beiden Landkreisen liegen im Futterbau (Winterweizen, Wintergerste, Silomais, Hafer) sowie mit Backweizen, Braugerste, Körnermais, Raps, Kartoffeln, Feldgemüse und Zuckerrüben im Marktfruchtanbau. Daneben gewinnt der Anbau von Raps, Weizen und Mais als nachwachsende Rohstoffe für die Biogasgewinnung zunehmend an Bedeutung. Dominierend in beiden Landkreisen ist ganz deutlich der Getreideanbau bzw. der Winterweizen, gefolgt von Mais im Landkreis Erding bzw. – aufgrund der geringeren Bedeutung der Tierhaltung – von Ölsaaten im Landkreis Freising. Nur in vergleichsweise geringem Umfang finden sich noch Sonderkulturen. Ein wachsender Anteil der landwirtschaftlichen Flächen wird nunmehr auch als Standort für Photovoltaikanlagen umgenutzt.

Im Erdinger und Freisinger Moos finden sich grundsätzlich vergleichbare Strukturen; die klassischen Mooskulturen wie Kartoffeln und Feldgemüse wurden auch hier zum Teil vom Getreideanbau verdrängt. Der vorliegend entscheidende Betrachtungsraum des Freisinger Mooses wird allerdings nahezu ausschließlich als Dauergrünland genutzt (vgl. hierzu: Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Erding, Die Landwirtschaft im Landkreis Erding, sowie dass., Die Landwirtschaft im Landkreis Freising).

3.20.2.1.2 Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

3.20.2.1.2.1 Flächenverbrauch

Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen lässt sich nicht bewerkstelligen, ohne der landwirtschaftlichen Produktion Flächen in erheblichem Umfang zu entziehen. Nahezu der gesamte für das Vorhaben benötigte Flächenbedarf sowie ein Großteil der Flächen für die naturschutzrechtliche Kompensation erfordert die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Für das planfestgestellte Vorhaben einschließlich sämtlicher Folgemaßnahmen wird eine Fläche von ca. 871 ha benötigt, von denen künftig ca. 648 ha innerhalb des Flughafenzauns liegen. Rund 86 % der vom Vorhaben benötigten Fläche werden bisher landwirtschaftlich genutzt (ca. 750 ha), die restlichen Flächen setzen sich aus Wald, Gewässern, Straßen und Wegen sowie naturnahen ungenutzten Flächen und bebauten Flächen zusammen.

Überdies führt die naturschutzrechtlich vorgegebene Kompensationsverpflichtung (landschaftspflegerische Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen sowie Maßnahmeflächen mit Relevanz für den Gebiets- und Artenschutz; einschließlich 0,5 ha Kompensationsfläche aus dem LBP zur Herstellung der Hindernisfreiheit) dazu, dass insgesamt weitere rund 908 ha, von denen ca. 578 ha derzeit landwirtschaftlich genutzt sind, mit naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen belegt werden

Als der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen gelten ferner solche Flurstücke, die durch das Vorhaben einschließlich sämtlicher Folgemaßnahmen mittelbar beansprucht werden, weil sie verkleinert oder zerschnitten werden, so dass ihre Bewirtschaftung deutlich erschwert oder ggf. gar unrentabel ist (projektbedingte Verschnitt- und Zwickelflächen). Überwiegend können diese nach Bauabschluss mit angrenzenden Flurstücken zu sinnvollen Einheiten zusammengelegt bzw. als landschaftspflegerische Maßnahmeflächen herangezogen werden. Hier ist für ein Gesamtareal von ca. 142 ha davon auszugehen, dass es aus den genannten Gründen der Landwirtschaft zunächst nicht mehr (sinnvoll)

zur Verfügung steht (vgl. AWU, S. 16, dort Tabelle 5). Die betreffenden Flächen werden jedoch nach Arrondierung in einem Umfang von ca. 35 ha als landschaftspflegerische Kompensationsflächen oder aber für die Randbegrünung des Flughafens herangezogen und somit unmittelbar für das Vorhaben verwertet, was den Flächendruck auf andere Suchräume verringert. Darüber hinaus verbleibende projektbedingte Verschnitt- und Zwickelflächen sind zur weiteren Minimierung der Auswirkungen auf die Landwirtschaft im Rahmen des Grunderwerbs durch die FMG mit benachbarten Flächen so zusammenzulegen, dass deren Nutzbarkeit möglichst auch künftig gewährleistet ist. Es war veranlasst, dies auch in Gestalt einer Nebenbestimmung zu sichern. Damit ist auch der Maßgabe A.II.3.1 Satz 1 1. Alt der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 Rechnung getragen.

Im Übrigen können Eigentümer, falls ein Grundstück oder ein räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängender Grundbesitz nur zu einem Teil enteignet werden soll, nach Art. 6 Abs. 3 BayEG verlangen, dass die Enteignung auf Restgrundstücke oder den Restbesitz ausgedehnt wird, soweit diese(r) nicht mehr in angemessenem Umfang in der bisherigen oder einer anderen zulässigen Art genutzt werden kann. Die Entschädigung wird dabei nicht nur für den durch die Enteignung selbst eingetretenen Rechtsverlust, sondern auch für andere, durch die Enteignung eingetretene Vermögensnachteile gewährt. Wegen dieser Vermögensnachteile ist eine Entschädigung indes nur zu gewähren, wenn und soweit diese Vermögensnachteile nicht bereits bei der Bemessung der Entschädigung für den Rechtsverlust berücksichtigt sind (Art. 11 Abs. 1 Satz 1 BayEG). Die Entschädigung ist unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten festzusetzen. Sie ist insbesondere zu gewähren für eine Wertminderung, die durch die Enteignung eines Grundstücksteils oder eines Teils eines räumlich oder wirtschaftlich zusammenhängenden Grundbesitzes entsteht (Art. 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BayEG).

Auch ist zur Minderung der Auswirkungen des antragsgegenständlichen Vorhabens die Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung nicht in Betracht zu ziehen. Hierfür wäre gemäß § 87 Abs. 1 FlurbG ein Antrag der Enteignungsbehörde erforderlich. Vorliegend ist ein solcher Antrag weder gestellt noch angekündigt worden. Auch ist die Frage, mit welchen tatsächlichen Folgen dies für die betroffenen öffentlichen und privaten Belange verbunden wäre, grundsätzlich – wie auch hier – nicht Prüfungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern eines ihm gemäß § 28 LuftVG nachfolgenden Enteignungsverfahrens (vgl. Schwantag/Wingerter, FlurbG, 8. Auflage 2008, § 87 RdNr. 10). Des Weiteren hat das Luftamt geprüft, ob durch ein Verfahren der ländlichen Entwicklung der ökologische Ausgleich optimiert und gleichzeitig agrarstrukturelle Probleme gelöst werden könnten. Solches ist indes mit Blick auf die üblicherweise längere

Laufzeit sowie insbesondere die Mitwirkungsbereitschaft der betroffenen Grundstückseigentümer vorliegend nicht zu gewärtigen. Vielmehr hat sich in der Vergangenheit der freihändige Grunderwerb, wie er von der FMG in erheblichem Umfang durchgeführt wurde und wird, als deutlich praktikabler erwiesen (vgl. Stellungnahmen der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft vom 14.09.2010 sowie des Amtes für Ländliche Entwicklung Oberbayern vom 10.12.2007). Zur Vermeidung von Verschnitt- und Zwickelflächen hat das Luftamt im Übrigen durch Nebenbestimmung in Gestalt einer Auflage verfügt, dass die FMG verpflichtet wird, zur Sicherung der landwirtschaftlichen Struktur bei verbleibenden Verschnitt- und Zwickelflächen, die von ihr erworben werden, die Nutzbarkeit als landwirtschaftliche Flächen soweit wie möglich zu erhalten und zu befördern

3.20.2.1.2.2 Flächenstruktur

In der von der FMG vorgelegten AWU wird eine agrarstrukturelle Bewertung der durch das Vorhaben in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen vorgenommen. Ziel der Bewertung ist die Ermittlung der in Anspruch genommenen „hochwertigen“ und „nicht hochwertigen“ landwirtschaftlichen Nutzflächen im Sinne der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007. Die zur Ermittlung herangezogenen Datengrundlagen und die Bewertungsmethoden sind dabei mit der Landesanstalt für Landwirtschaft – Institut für Agrarökologie und -ökonomie – und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Erding abgestimmt worden. Die Einstufung der Flächen erfolgte mittels eines iterativen Entscheidungsschemas anhand der Kriterien Nutzungsart bzw. -intensität, Lagenachteile, landwirtschaftliche Standortkartierung, Gewanne und Flächengröße.

Ausweislich der AWU sind von den für das planfestgestellte Vorhaben unmittelbar in Anspruch genommenen Flurstücken sowie den nicht mehr oder nur mehr eingeschränkt bewirtschaftbaren Restflächen knapp 80 % der insgesamt benötigten landwirtschaftlichen Flächen agrarstrukturell hochwertig (vgl. AWU, S. 16, dort Tabelle 5). Maßgebend für diese Einschätzung sind einerseits vielfach überdurchschnittliche Flächengrößen oder günstige Gewannestrukturen, die die Bewirtschaftung der fraglichen Flächen deutlich erleichtern und daher natürliche Ungunstlagen kompensieren. Andererseits findet sich zum Teil auch eine hohe bis sehr hohe Bewertung der natürlichen Voraussetzungen in der landwirtschaftlichen Standortkarte wie Bodeneigenschaften, Wasserhaushalt oder Gefällestufe.

Die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen beanspruchen hingegen nur zu einem wesentlich geringeren Anteil agrarstrukturell hochwertige Flächen. Für etwa 405 ha

der insoweit insgesamt betroffenen ca. 578 ha und damit für ca. 70 % des Gesamtbedarfs konnten landwirtschaftlich weniger bedeutsame Flächen ausgewählt werden. Das heißt, nur der weitaus geringere Anteil der naturschutzrechtlichen Maßnahmenflächen entzieht der Landwirtschaft aufgrund von naturschutzrechtlichen und -fachlichen Erfordernissen wertvolle Flurstücke (vgl. AWU, S. 17, dort Tabelle 6). Somit ist auch der Maßgabe A.II.3.1 Satz 2 der landesplanerischen Beurteilung Rechnung getragen, wonach die Ausgleichsflächen möglichst nicht zu Lasten hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen situiert werden sollen.

3.20.2.1.2.3 Räumliche Verteilung der beanspruchten Flächen

Die für das Vorhaben selbst sowie die naturschutzrechtliche Kompensation benötigten Flächen verteilen sich im Einzelnen wie folgt:

Kommune	LNF gesamt*	Flächenbedarf Vorhaben	Flächenbedarf Kompensation	Bedarf gesamt
Oberding	3869 ha	681 ha	276 ha	957 ha
Marzling	1383 ha	115 ha	82 ha	197 ha
Eitting	2140 ha	47 ha	280 ha	327 ha
Hallbergmoos	1615 ha	13 ha	41 ha	54 ha
Freising	4230 ha	15 ha	39 ha	54 ha
Neufahrn	3241 ha	-	80 ha	80 ha
Berglern	1679 ha	-	77 ha	77 ha
Moosinning	3028 ha	-	24 ha	24 ha
Langenpreising	1939 ha	-	9 ha	9 ha

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, GENESIS-Datenbank (Stand: 2007)

Aus der Übersicht wird deutlich, dass die Gemeinde Oberding mit einem Flächenverlust von insgesamt knapp 960 ha die mit Abstand größte Belastung zu tragen hat. Dabei sind gerade diejenigen Bereiche, in denen in großem Umfang Flurstücke für die Realisierung der 3. Start- und Landebahn benötigt werden, größtenteils agrarstrukturell hochwertig; die Kompensationsflächen beanspruchen hingegen weniger wertvolle Strukturen.

Die Kommune ist mit einem Prozentsatz von 75 % an Agrarflächen stark ländlich geprägt. Bei den insgesamt zur Verfügung stehenden 3.869 ha an landwirtschaftlich nutzbaren Flächen liegt der Anteil an Acker bei über 85 %, d. h.. lediglich weniger als 15 % entfallen

auf Grünland. Angebaut wird hier ganz überwiegend und mit zunehmender Tendenz Getreide neben Marktfrüchten und Futterpflanzen (Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, a. a. O.).

Der Gemeinde Marzling geht mit insgesamt knapp 200 ha ein deutlich kleineres Areal mit einem vergleichsweise hohen Anteil an „nicht hochwertigen“ Flächen verloren.

Auch Marzling ist mit einer Nutzfläche von knapp 75 % des Gemeindegebiets landwirtschaftlich ausgerichtet. Von insgesamt 1.383 ha Bewirtschaftungsflächen werden ca. 83 % als Ackerland genutzt, und zwar insbesondere zum Anbau von Getreide und Futterpflanzen (Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, a. a. O.).

Spürbare Einbußen ergeben sich auch für die Gemeinde Eitting, die insbesondere aufgrund von landschaftspflegerischen Maßnahmen Flächen aufgeben muss, die jedoch agrarstrukturell überwiegend „nicht hochwertig“ sind.

Knapp 70 % des Eittinger Gemeindegebiets und damit ca. 2.140 ha werden landwirtschaftlich genutzt, davon ca. 80 % als Ackerfläche. Dominierend sind hier ebenfalls der Getreide- und der Futterpflanzenanbau (Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, a. a. O.).

In den übrigen Gemeinden im Umfeld des Flughafens fallen die Belastungen – wie aus der obigen Tabelle ersichtlich – geringer aus und damit auch im Verhältnis zur jeweils vorhandenen Bewirtschaftungsfläche weniger ins Gewicht.

3.20.2.1.3 Beurteilung des Eingriffs

Die Erweiterung des Verkehrsflughafens München lässt sich nicht realisieren, ohne in erheblichem Umfang der Landwirtschaft wertvolle Nutzflächen zu entziehen. Die trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen gegebenen Beeinträchtigungen sind jedoch in Anbetracht des sich in der Abwägung durchsetzenden öffentlichen Interesses an der planfestgestellten Maßnahme hinzunehmen.

3.20.2.1.3.1 Minimierung und Optimierung

Aufgrund der Maßgabe A.II.2.1 der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 hat die FMG im Zuge der Detailplanung für das antragsgegenständliche Planfeststellungsverfahren den Umfang der Bodeninanspruchnahme weiter reduziert und den Flächenverbrauch insbesondere auch im Rahmen der 1. und 2. Planänderung vom Februar 2010 auf das zwingend notwendige Maß beschränkt. Ein weitergehender

Verzicht auf (landwirtschaftlich genutzte) Grundstücke ist dabei nicht mehr möglich, ohne hierdurch den bezweckten Planungserfolg zu gefährden und gravierende Betriebsbeschränkungen zu verursachen. Insbesondere erfordern die ILS-Schutzzonen sowie die Sicherheitsabstände zu den Flugbetriebsflächen einen bestimmten Flächenumgriff (vgl. C.III.3.2.2.1.8 dieses Beschlusses).

Der Flächenverbrauch wurde darüber hinaus dadurch minimiert, dass die sich ergebenden Rest- und Zwickelflächen so weit wie möglich für die Umsetzung des beantragten Vorhabens genutzt wurden. Derartige Restgrundstücke werden u. a. für die Anlage der Randbegrünung des Flughafens oder – soweit unter ökologischen Gesichtspunkten umsetzbar – für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen herangezogen, so dass anderweitige landwirtschaftliche Produktionsflächen insoweit freigehalten werden konnten (vgl. oben). Auch wurden durch die FMG schwerpunktmäßig agrarisch weniger bedeutsame Teilräume überproportional mit Kompensationsmaßnahmen belegt und somit im Sinne der landesplanerischen Beurteilung „hochwertige“ Flächenstrukturen im entsprechenden Umfang verschont. Insbesondere wurde versucht, im wenig ertragreichen Gebiet des Freisinger Mooses in möglichst großem Umfang ökologisch aufwertungsfähige Flächen zu erwerben; insgesamt konnten ca. 102 ha an landschaftspflegerischen Maßnahmen in diesem Bereich untergebracht werden. Zudem konnten für einen maßgeblichen Teil der Kompensationsflächen Bereiche in verschiedenen Naturschutzgebieten herangezogen und landwirtschaftliche Fläche insoweit vollständig unberührt bleiben. So kommen in den Naturschutzgebieten „Viehlaßmoos“ ca. 106 ha, „Kerngebiet Oberdingermoos“ ca. 55 ha und „Notzingermoos“ ca. 15 ha und somit gut ein Viertel der Maßnahmenflächen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu liegen (vgl. hierzu bereits die Ausführungen unter C.III.3.9.9.5.6. dieses Beschlusses).

Weitere Möglichkeiten zur Schonung agrarstrukturell hochwertiger Bereiche bestehen nicht. Insbesondere ist ein Verzicht auf einzelne bzw. die Änderung von Teilen der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen nicht zielführend. Sämtliche beantragten Maßnahmen sind Teil eines Gesamtkonzepts und darüber hinaus ökologisch geeignet und erforderlich, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren und damit den zwingenden Vorgaben des § 15 Abs. 2 BNatschG zu entsprechen. Gerade die Maßnahmen auf für die Landwirtschaft bedeutenden Flächen dienen zudem größtenteils dem Kohärenzausgleich für die unvermeidbaren Eingriffe in das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ und sind daher schon aus Gründen des Arten- bzw. Gebietsschutzes nicht verzichtbar. Eine entscheidende Rolle bei der Flächenauswahl spielt – neben der ökologischen Eignung bzw. der Bodengüte – im Übrigen auch die Verfügbarkeit der vorgesehenen Flurstücke,

d. h. die Möglichkeit bzw. Wahrscheinlichkeit, diese im freien Erwerb zu erlangen, um so die zeitnahe Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen zu gewährleisten.

3.20.2.1.3.2 Agrarstrukturelle Auswirkungen und Strukturwandel

Trotz der insgesamt relativ großen Verluste an landwirtschaftlicher Nutzfläche sind nachhaltige Auswirkungen auf die Agrarstruktur durch das Ausbauvorhaben im Umfeld des Flughafens nicht zu erwarten (vgl. hierzu z. B. § 1 LwG). Der Landwirtschaft in den Landkreisen Erding und Freising steht auch künftig ausreichend landwirtschaftliche Gesamtnutzfläche zur Verfügung.

Der erhebliche Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche für das Vorhaben wirkt sich nicht grundsätzlich auf die landwirtschaftlichen Strukturen im Umfeld des Flughafens aus. Hier ist zunächst einmal zu berücksichtigen, dass die regionale Landwirtschaft bereits durch die Anlage und Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens München in großem Umfang Flächen einbüßen musste. Gerade der seinerzeit am stärksten betroffenen Kommune Oberding geht nun wiederum ein erheblicher Teil der insgesamt zur Verfügung stehenden Nutzfläche und zudem überwiegend Flurstücke mit günstigen Erzeugungsbedingungen verloren. Ähnlich betroffen ist die Gemeinde Marzling, die absolut betrachtet zwar ein deutlich kleineres, allerdings in Relation zu ihrer gesamten Nutzfläche dennoch bedeutendes Areal aufgeben muss. Demgegenüber sind die Flächenverluste auf Gemarkung Eitting zwar weniger gravierend, allerdings verliert hier eine vergleichsweise hohe Anzahl an Landwirten Bewirtschaftungsflächen. Andererseits profitieren gerade die am deutlichsten in Anspruch genommenen Gemeinden von den oben beschriebenen Optimierungen. Etwas abgeschwächt stellt sich die Situation in den übrigen von dem Vorhaben betroffenen Kommunen dar.

Trotz des starken Wandels der Wirtschaftsstruktur in Folge der Errichtung des Flughafens konnte sich die Landwirtschaft in den Landkreisen Erding und Freising gut behaupten und ist weiterhin stark vertreten (vgl. hierzu: Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Erding, Die Landwirtschaft im Landkreis Erding, sowie dass., Die Landwirtschaft im Landkreis Freising). Auch künftig ist Gegenteiliges nicht zu befürchten. So lag schon bisher der Anteil der Betriebsaufgaben im Vergleich deutlich unter dem bayerischen Durchschnitt. Dementsprechend sind die beiden Landkreise nach wie vor stark ländlich geprägt und erwiesen sich die Auswirkungen des Flughafens München auf die regionale Agrarstruktur als überschaubar. Insgesamt verbleibt, auch bezogen auf den Betrachtungsraum der agrar- und waldstrukturellen Untersuchung, trotz des nicht unerheblichen Flächenverlustes auch weiterhin ein weitreichendes Angebot an landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die

landwirtschaftliche Prägung der Region wird vom planfestgestellten Vorhaben nicht nachhaltig beeinträchtigt. Einem vorhabensbedingten Verlust von rund 1.600 ha steht eine landwirtschaftliche Gesamtnutzfläche in beiden Landkreisen von über 100.000 ha gegenüber. Im unmittelbaren Umfeld des Flughafens ist der Verlust an landwirtschaftlicher Stelle sicherlich spürbar, grundsätzliche agrarstrukturelle Auswirkungen sind jedoch nicht zu befürchten.

Dennoch hat die starke Weiterentwicklung der Wirtschaftsstruktur während der letzten Jahrzehnte mit einer zunehmenden Verlagerung in den Dienstleistungssektor - trotz des gestiegenen Angebots an Einkommensalternativen - zu einer Beschleunigung der allgemeinen und in ganz Bayern zu beobachtenden Strukturentwicklung in der Landwirtschaft geführt. So ist insbesondere im Landkreis Erding die durchschnittliche Größe der verbleibenden Betriebe kontinuierlich angestiegen. Viele regional typische Sonderkulturen und zugleich die Vielfältigkeit des Landbaus wurden in der Vergangenheit sukzessive zu Gunsten einer intensiven Bewirtschaftung aufgegeben. Die Agrarstruktur in beiden Landkreisen ist zwar nach wie vor von Acker- und Grünlandbewirtschaftung geprägt, gleichwohl ist zu beobachten, dass zunehmend beispielsweise sog. „Nawaros“ (nachwachsende Rohstoffe), insbesondere Raps, Weizen und Silomais, angebaut werden, die für die Wärme-, Strom- und Biodieselerzeugung eingesetzt werden. Der Anbau zur Fermentation in Biogasanlagen bildet hier einen Schwerpunkt. So wurden im Jahre 2007 bereits 56 derartige Anlagen in beiden Landkreisen betrieben. Die zunehmende Bedeutung dieser Einkommensalternative ist jedoch unabhängig vom planfestgestellten Vorhaben.

Die örtliche Agrarstruktur wird auch nicht dahingehend beeinträchtigt, dass ein Großteil der Höfe und somit die regionale Landwirtschaft insgesamt aufgrund des Flughafenausbaus nicht mehr existent bzw. existenzfähig ist. Die Bewertung im Verfahren substantiiert vorgebrachter landwirtschaftlicher Existenzgefährdungen hat das Luftamt in jedem Einzelfall durch die landwirtschaftlichen Sachverständigen des „Gutachterausschusses Luftamt“ prüfen lassen (vgl. dazu C.III.3.20.2.2 dieses Beschluss). In den drei Fällen, in denen eine Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe nicht auszuschließen war, hat sich die FMG mit den betroffenen Landwirten noch während des laufenden Planfeststellungsverfahrens entweder im Rahmen von Ersatzlandangeboten geeinigt bzw. sich verpflichtet, den Betrieb – wie vom betroffenen Landwirt ausdrücklich in seiner Einwendung gewünscht – vollständig zu übernehmen. Damit haben sich diese Betroffenheiten bereits im Tatsächlichen erledigt.

Zu beachten ist hierbei, dass die FMG bereits von Anbeginn der Planungen darauf bedacht war, das erforderliche Grundeigentum möglichst vollständig freihändig zu erwerben.

Auch wenn sich der Nutzungsdruck auf die verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen in der Region in den letzten Jahren aufgrund der steigenden Anzahl an flächenintensiven Biogasbetrieben sukzessive erhöht hat, so ist doch ein Großteil der Landwirte zu einem freihändigen Verkauf ihres landwirtschaftlichen Grundes bereit; sonach können die für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Grundflächen ganz überwiegend im Einvernehmen mit der örtlichen Landwirtschaft von der FMG in Anspruch genommen werden (vgl. dazu auch: Antwort des Bayer. Staatsministeriums der Finanzen vom 05.12.2010 in: LT-Drs. 16/6703).

Im Ergebnis ist jedenfalls nicht zu befürchten, dass durch die Existenzvernichtung einer größeren Zahl von landwirtschaftlichen Betrieben eine Strukturveränderung eines bis dato landwirtschaftlich geprägten Gebietes eintreten könnte.

3.20.2.1.3.3 Vereinbarkeit mit Raumordnung und Landesplanung

Die Belange der Landwirtschaft sind grundsätzlich negativ berührt, das planfestgestellte Vorhaben entspricht daher nur zum Teil den Vorgaben der Raumordnung. Auch unter Berücksichtigung der unter A.II.3 genannten Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 verbleibt ein Rest an beeinträchtigten landwirtschaftlichen Belangen, der nicht vollständig gemindert werden kann. Das Luftamt hat die verbleibenden Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Belange in ihrer Abwägungsentscheidung berücksichtigt. Diese können sich im Ergebnis jedoch nicht gegen das öffentliche Interesse an der Vorhabensrealisierung durchsetzen.

Das LEP Bayern 2006 beinhaltet zahlreiche Ziele und Grundsätze zur Landwirtschaft. So soll durch eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft eine effiziente sowie verbrauchernahe Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen von hoher Qualität gesichert werden (vgl. Ziel B IV 1.1). Dabei ist anzustreben, dass durch eine multifunktionale Land- und Forstwirtschaft unter anderem eine breite Streuung des Eigentums an Grund und Boden gewährleistet wird, ein entscheidender Beitrag zur Erhaltung des ländlichen Raumes als funktionsfähiger Wirtschaftsraum und attraktiver Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum geleistet wird und die kulturelle und sozialstrukturelle Eigenart und Vielfalt des ländlichen Raumes erhalten und gestärkt wird. Überdies soll die bäuerlich geprägte, auf einem breiten Fundament von Haupt- und Nebenerwerbsbetrieben aufbauende bayerische Agrarstruktur in allen Landesteilen gesichert und entwickelt werden (vgl. Ziel B IV 1.2). Land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden (vgl. Grundsatz B IV 1.3).

Zur Begründung weist das LEP Bayern 2006 darauf hin, dass die Erhaltung der Bayern prägenden Kulturlandschaft und die Aufrechterhaltung einer gleichmäßigen Besiedelung ländlicher Räume eine staats- und gesellschaftspolitische Aufgabe ersten Ranges sei. In Anbetracht der wichtigen strukturbedeutsamen Aufgabe einer nachhaltigen, multifunktionalen Landwirtschaft mit ihren vielfältigen Funktionen und Leistungen für die gesamte Gesellschaft haben Maßnahmen, die der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der landwirtschaftlichen Bevölkerung dienen, eine gesamtwirtschaftliche und gesamtgesellschaftliche Bedeutung. Der nach wie vor erhebliche Landverbrauch für Maßnahmen der Infrastruktur soll daher soweit als möglich minimiert bzw. vermieden werden.

Gegeneinander abzuwägen waren die vorgenannten landwirtschaftlichen Ziele und Grundsätze mit denen, die sich im LEP Bayern 2006 mit der Fortentwicklung einer nachhaltigen technischen Infrastruktur, und dort mit der Entwicklung des zivilen Luftverkehrs, auseinandersetzen. So soll für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang langfristig Vorsorge getroffen werden (vgl. Ziel B V 1.6.1). Insbesondere zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München wurde hierzu ein Vorranggebiet für die Flughafenentwicklung festgelegt (vgl. Ziel B V 1.6.3; hierzu auch Anhang 7).

Dem Luftverkehr und seiner Infrastruktur kommt vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung der Handelsbeziehungen und der Globalisierung der Weltwirtschaft auch ein außerordentlich hoher Stellenwert für die Standortqualität der bayerischen Wirtschaft zu. Die Stellung des Verkehrsflughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist daher zu festigen und weiter zu entwickeln. Daneben ist er als wichtige Arbeitsstätte sowie als Auftraggeber von großer regionalwirtschaftlicher Bedeutung. Sein Ausbau entspricht daher grundsätzlich auch dem unter B II aufgenommenen Ziel des LEP Bayern 2006 der Förderung des gewerblichen Wirtschaft- und Dienstleistungssektors.

Gerade die großflächige Inanspruchnahme von teilweise agrarstrukturell hochwertigem Ackerland führt zu einer Kollision mit den Zielen und Grundsätzen einer nachhaltigen Landwirtschaft. Als großes Verkehrsinfrastrukturprojekt erfordert der Ausbau des Verkehrsflughafens München naturgemäß in großem Umfang Freiflächen. In dessen Umfeld steht hierfür ausschließlich land- und forstwirtschaftlicher Grund zur Verfügung, da alle übrigen Bereiche als Siedlungsfläche dienen oder bereits mit einer anderweitigen Nutzung belegt sind. Eine Realisierung der 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen,

Teilprojekten und Folgemaßnahmen ist daher nur zu Lasten der Land- und Forstwirtschaft möglich.

Im Ergebnis ist das Vorhaben mit den Zielen der Landesentwicklung vereinbar:

Wie bereits dargestellt wurde die Flächennutzung auf vielfältige Weise optimiert und dadurch der Flächenverbrauch so weit wie möglich reduziert (vgl. Grundsatz B IV 1.3). Im Vergleich zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen in Bayern (ca. 3.218.090 ha) und Oberbayern (ca. 778 389 ha; vgl. Bayer. Agrarbericht 2008, dort Tabelle 12), aber auch in den ohnehin stark ländlich geprägten Landkreisen Erding (ca. 59.000 ha) und Freising (knapp 49.000 ha; vgl. AELF Erding, a. a. O.) verbleibt trotz des hohen Bedarfs an landwirtschaftlichem Grund ein ausreichendes Angebot an Nutzflächen, so dass die Versorgung der Region mit hochwertigen Lebensmitteln auch weiterhin in der gegenwärtigen Vielfalt und Nutzungsstruktur gesichert ist. Eine Verknappung oder merkliche Beschränkung der landwirtschaftlichen Produktion im Umfeld des Flughafens steht nicht zu erwarten. Daher werden auch Einwendungen, die im Umfeld des Verkehrsflughafens München eine erhöhte Schadstoffbelastung landwirtschaftlicher Produkte befürchten, zurückgewiesen (vgl. C.III.3.7.1.4.10 dieses Beschlusses).

Zu beachten ist darüber hinaus, dass die einzelnen, sich teilweise widersprechenden, Ziele des LEP Bayern 2006 nicht isoliert betrachtet werden dürfen, sondern das gesamte Zielsystem einschließlich seiner Wechselwirkungen bewertet werden muss. Ziele der Raumordnung sind von der Planfeststellungsbehörde auch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren zwingend zu beachten. Die Beachtenspflicht nach § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG erschöpft sich dabei zunächst in der Pflicht der Planfeststellungsbehörde, die Zielaussagen als solche hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a. a. O., RdNr. 78 – juris –). Unabhängig von der Frage, ob die Zielvorgaben in B IV auch tatsächlich jeweils die Qualität eines (abschließend abgewogenen und somit i. S. d. § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG rechtsverbindlichen) Ziels besitzen, können gegenläufige raumordnerische Belange im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG gewichtet und dabei eine Entscheidung zu Gunsten des höher gewichteten solchen getroffen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a. a. O., RdNr. 79 – juris –). Diese „Überwindung“ einer gegenläufigen raumordnerischen Zielvorgabe hat dabei durch spezifisch fachplanerische Erwägungen zu erfolgen. Das konkret-vorhabensbezogene Ziel, nämlich die Ertüchtigung des Verkehrsflughafens München zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage, insbesondere mit Blick auf die Sicherung und Stärkung seiner Drehkreuz- und Knotenpunktsfunktion (System „Hub-and-Spokes“), vermag dabei im

Rahmen der hier anzustellenden Abwägungsentscheidung die gegenläufigen Ziele und Grundsätze zur Sicherung einer nachhaltigen Landwirtschaft zu überwinden. Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere, dass es sich ausschließlich um eine „lokale“ Kollision der raumordnerischen Vorgaben handelt. Der bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsflughafens München ist nur konkret-standortbezogen in dem landesplanerisch hierfür festgelegten Vorranggebiet (B V 1.6.3 Satz 1 i.V.m. Anhang 7) vorgesehen, die Sicherung einer nachhaltigen Landwirtschaft bezieht sich jedoch auf alle landwirtschaftlichen Flächen, die landesweit zur Verfügung stehen. Wenn es also durch das planfestgestellte Vorhaben zu einem Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen im Umfeld des Verkehrsflughafens München kommt, kann zumindest nicht davon gesprochen werden, die landesplanerisch vorgesehene Sicherung einer nachhaltigen Landwirtschaft sei in seiner gesamten räumlichen, also bayernweiten, Dimension überwunden und damit hinfällig. Mithin vermag sich im Rahmen der hier anzustellenden fachplanerischen Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG die konkrete landesplanerische Standortaussage zugunsten des Ausbaus des Verkehrsflughafens München, die – wie oben bereits ausgeführt – gerade auch von einer entsprechenden Planrechtfertigung getragen wird, gegen die gegenläufigen Grundsätze und Ziele zum Erhalt einer nachhaltigen Landwirtschaft durchzusetzen.

3.20.2.2 Auswirkungen auf einzelne landwirtschaftliche Betriebe

Die planfestgestellte 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen benötigt für ihre Realisierung in erheblichem Umfang Flächen. Ein Großteil dieser Flächen wurde dabei bisher landwirtschaftlich genutzt, insgesamt werden durch das Vorhaben künftig über 1.200 ha landwirtschaftlicher Fläche ihrer bisherigen Nutzung entzogen (vgl. dazu bereits oben). Dieser dauerhafte Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche wirkt sich in nicht unerheblicher Weise auch auf die im Umfeld des Verkehrsflughafens München befindlichen landwirtschaftlichen Betriebe aus.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens haben 51 Landwirte aus den Landkreisen Erding und Freising hinreichend substantiierte Einwendungen mit dem Argument der Existenzgefährdung bzw. -bedrohung insbesondere in Folge von vorhabensbedingten Flächenverlusten erhoben. Die Mehrzahl dieser Landwirte befürchtet – namentlich verursacht durch die vorhabensbedingt drohenden Flächenverluste –, dass ihre landwirtschaftlichen Betriebe nicht mehr ausreichend wirtschaftlich betrieben werden können und sie folglich in ihrer Existenz gefährdet seien.

Gefährdungen der wirtschaftlichen Existenz von Betroffenen können dazu führen, dass die Beeinträchtigungen die Zumutbarkeitsgrenze überschreiten und den berührten Belangen damit Gewicht im Rahmen der Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG zukommt. Das Luftamt hat daher sämtliche entsprechenden Einwendungen zum Anlass für weitere Ermittlungen genommen und in der Folge an 51 Einwendungsführer sog. einzelbetriebliche Erhebungsbögen zur Präzisierung der Einwendungen und damit zur Aufklärung des Sachverhalts versandt. Die Erhebungsbögen beinhalten insbesondere Angaben zur Eigen- und Pachtflächenausstattung der landwirtschaftlichen Betriebe, zur pflanzlichen und tierischen Produktion sowie zum Gesamteinkommen und der Eigenkapitalbildung jeweils vor und nach der vorhabensbedingten Landabgabe.

Da es nicht Ermittlungsauftrag der Planfeststellungsbehörde ist, gleichsam vorsorglich sämtliche denkbaren vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Existenz eines eingerichteten und ausgeübten landwirtschaftlichen Betriebes von Amts wegen zu ermitteln, wurde den 51 Landwirten jeweils ausdrücklich mitgeteilt, dass für die Einwender eine Mitwirkungsobliegenheit besteht. Es ist nämlich zunächst Sache des Einwenders, nicht offenkundige oder naheliegende Tatsachen im Rahmen des Anhörungsverfahrens (fristgerecht) vorzutragen; somit war die Rücksendung der einzelbetrieblichen Erhebungsbögen als Ausdruck der Präzisierung der Einwendung zwingende Voraussetzung, um den Einwand der Existenzgefährdung bzw. -bedrohung vollumfänglich im Planfeststellungsverfahren aufrecht erhalten zu können. Nur durch die Präzisierung der Einwendung ist es der Planfeststellungsbehörde möglich, ein umfassendes und detailliertes Bild über die geltend gemachte Existenzgefährdung der jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebe zu gewinnen und damit die Einwände mit dem ihnen zukommenden Gewicht in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen. Gleichwohl haben auch nach einer zweiten Aufforderung hierzu, die nochmals ausdrücklich einen Hinweis auf die Folgen der Präklusion beinhaltete, nur 22 Landwirte die Erhebungsbögen an das Luftamt zurück gesandt.

Mit der fachlichen Aus- und Bewertung der 22 einzelbetrieblichen Erhebungsbögen und somit mit der umfänglichen Beurteilung der Frage, ob die jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz bedroht bzw. gefährdet sind, wurden auf Vorschlag des Präsidenten der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft freiberuflich tätige landwirtschaftliche Sachverständige beauftragt. Der daraufhin aus drei landwirtschaftlichen Sachverständigen gebildete „Gutachterausschuss Luftamt“ nahm hierzu die erforderlichen landwirtschaftsfachlichen Begutachtungen vor.

Die Grundlage dieser Begutachtungen bildeten neben den von den Landwirten zur Verfügung gestellten einzelbetrieblichen Erhebungsbögen nebst Anlagen insbesondere die

Mehrfachanträge mit Flächen- und Nutzungsnachweis sowie Viehverzeichnis und die sog. InVeKos-Daten zu den bewirtschafteten Flächen, zur Flächennutzung, zum Tierbestand und zu den gezahlten Prämien, welche das in allen Fällen örtlich zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Erding zur Verfügung stellte (vgl. Verordnung über die Durchführung von Stützungsregelungen und des Integrierten Verwaltungs- und Kontrollsystems – InVeKoS-Verordnung vom 03.12.2004 BGBl. I S. 3194). Hierzu hatten die noch im Verfahren verbliebenen 22 Landwirte ausdrücklich ihre (datenschutzrechtliche) Einwilligung erteilt (vgl. Art. 15 Abs. 1 Nr. 2, Art. 17 Abs. 2 Nr. 2 BayDSG). Durch die Abgabe der Einwilligungserklärung konnten die Landwirte Art und Umfang ihrer Mitwirkung an dem Verfahren eigenverantwortlich gestalten. Darüber hinaus haben die landwirtschaftlichen Sachverständigen mit allen 22 im Verfahren verbliebenen Einwendungsführern Gespräche geführt, Hof- und Grundstücksbesichtigungen durchgeführt und, sofern im Einzelfall erforderlich, weitere Unterlagen angefordert.

Der „Gutachterausschusses Luftamt“ hat daraufhin in 20 Fällen – zwei Fälle hatten sich noch während der Begutachtung auf Grund freihändigen Grunderwerbs erledigt – gemeinsame Gutachten erstellt. Im Ergebnis wurde durch die landwirtschaftlichen Sachverständigen in drei Fällen eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes anerkannt, in 17 Fällen konnte diese durch die Gutachter ausgeschlossen werden.

Somit kann das Luftamt in den 17 Fällen, in denen eine Vernichtung oder Gefährdung der Existenzen der betroffenen Landwirte von den Gutachtern ausgeschlossen wurde, diese hinsichtlich der (nicht existenzbedrohlichen) enteignenden Inanspruchnahme ihrer Grundstücke ohne weiteres auf das nachfolgende Enteignungs- und Entschädigungsverfahren verweisen, ohne dass es hierzu weiterer Ermittlungen oder Feststellungen von Seiten der Planfeststellungsbehörde bedarf (vgl. dazu im Einzelnen im Folgenden).

In den verbliebenden drei Fällen gelangt das Luftamt schließlich nach Prüfung der festgestellten vorhabensbedingten Flächeninanspruchnahmen sowie in Abwägung derselben mit den gutachtlich ermittelten wirtschaftlichen (betrieblichen) Folgen für die dadurch betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe zu dem Ergebnis, dass die Flächenverluste und die damit einhergehenden Eingriffe in die eingerichteten und ausgeübten landwirtschaftlichen Betriebe von so erheblichem Gewicht sind, dass eine Existenzgefährdung jeweils nicht ausgeschlossen werden kann.

Nachdem sich die FMG bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens mit zwei der drei existenzbetroffenen Landwirte im Rahmen von notariellen Tausch- bzw. Kaufverträgen einigen konnte und die entsprechenden Einwendungen ausdrücklich

zurückgenommen wurden, haben sich diese beiden Betroffenheiten allerdings bereits im Tatsächlichen erledigt.

Es bestand aus Sicht der Planfeststellungsbehörde damit in einem nächsten Verfahrensschritt nur noch in einem der genannten Fälle – dem Landwirt zu 20 – Veranlassung, die Möglichkeiten der Ersatzlandbeschaffung durch die FMG behördlich aufzuklären. Zwar haben die von der Planfeststellung Betroffenen keinen Anspruch darauf, dass bereits im Planfeststellungsbeschluss die Notwendigkeit der Entschädigung in Ersatzland festgestellt wird. Dies deswegen, weil das Bereitstellen von Ersatzland eine vom Gesetz vorgesehene besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung ist (vgl. Art. 14 BayEG). Fragen der Entschädigung brauchen indes grundsätzlich nicht in der Planfeststellung erörtert und beschieden zu werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, Az. 8 B 11.10 – juris –). §§ 28, 28a LuftVG weisen diese vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu. Wird ein Betrieb durch die Planfeststellung beeinträchtigt, kann die Frage der Ersatzlandbereitstellung allerdings gleichwohl im Rahmen planerischer Abwägung dann rechtliche Bedeutung erlangen, wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet werden wird und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Zeichnet sich – wie hier im genannten Fall des Landwirtes zu 20 – ab, dass sich ohne eine Landabfindung letztlich die Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit der künftigen Entwicklung der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe erweist, so muss das Luftamt dies als zu beachtenden privaten Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in ihre Abwägung einstellen. Sie darf nicht die Augen vor der Tragweite ihrer Entscheidung verschließen, wenn sie zur Verwirklichung der Planungsziele die Zerstörung einer wirtschaftlichen Existenz in Kauf nimmt. Ist in einem derartigen Falle die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung (jedenfalls auch) ausschlaggebend, muss sich das Luftamt somit (ausnahmsweise) Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Denn dies kann – anders als bei einer Geldentschädigung – für das Gewicht, welches sie dem privaten Belang im Rahmen ihrer Abwägung beimisst, von Bedeutung sein.

Vorliegend kommt der „Gutachterausschuss Luftamt“ im vorgenannten Fall einer potentiellen Existenzgefährdung in seinem Gutachten vom 10.12.2010 zum Ergebnis, dass die von der FMG verbindlich als Ersatz angebotenen Grundflächen nicht geeignet sind, um für den betroffenen Betrieb die festgestellte Existenzgefährdung durch adäquaten Ersatz abzuwenden. Die FMG hat daraufhin mit Schreiben vom 18.01.2011 erklärt, dass ihr kein weiteres, im vorgenannten Sinne geeignetes Tauschland zur Verfügung stehe und sie deshalb dem Landwirt zu 20 verbindlich und unwiderruflich – wie von ihm ausdrücklich in seiner Einwendung vom 18.12.2007 gewünscht – die vollständige

Übernahme seines gesamten Betriebs einschließlich der Gebäude, Außenanlagen und Betriebseinrichtungen zusichere.

Das Luftamt sieht keinen Grund, an den qualifizierten Feststellungen des „Gutachterausschusses Luftamt“ zu zweifeln und macht sich diese mithin zu eigen (vgl. dazu ausführlich im Folgenden). Es kann somit festgestellt werden, dass das planfestgestellte Vorhaben – jedenfalls im Lichte der verbindlichen Tauschland- und Übernahmeangebote der FMG – in keinem Fall eine unabwendbare Gefährdung für die bestehenden landwirtschaftlichen Betriebe, die vom Vorhaben betroffen sind, mit sich bringt. Dabei soll die (freiwillige) Selbstverpflichtung der FMG bereits im Planfeststellungsverfahren zur Abwendung der Existenzgefährdung des letztverbliebenen Landwirts den gesamten Betrieb zu übernehmen, nicht die erst dem nachgelagerten Enteignungsverfahren zugewiesenen Fragen – gleichsam vorab – lösen, sondern es der Planfeststellungebehörde ermöglichen, eine realistische, die Interessen sämtlicher Verfahrensbeteiligter berücksichtigende Beurteilung möglicher Existenzgefährdung von landwirtschaftlichen Betrieben im Gefolge des Vorhabens zu eröffnen.

Im Übrigen geht das Luftamt selbst vor dem Hintergrund des Umstandes, dass dem Betroffenen voraussichtlich kein quantitativ und/oder qualitativ ausreichendes Ersatzland von der FMG bereitgestellt werden kann, mit Blick auf das überwiegende öffentliche Interesse der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens davon aus, dass die Flächen des betroffenen Landwirts zu 20 auch um den Preis ihrer Existenzgefährdung (und der daran anknüpfenden Entscheidungen über die zu gewährenden Entschädigungen im nachgeschalteten Enteignungsverfahren nach Art. 10, 11 BayEG) hinzunehmen wären. Dass die landwirtschaftliche Struktur als solche vom planfestgestellten Vorhaben nicht in relevanter Weise betroffen wird, wurde schließlich bereits oben ausgeführt. An diesem Ergebnis würde sich auch im Falle der Existenzgefährdung des einen landwirtschaftlichen Betriebs nichts ändern, da sich die davon ausgehenden strukturellen Veränderungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ansatzweise als erheblich erweisen würden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 31.10.1990, Az. 4 C 25.90 – juris –). Eine daran ggf. anknüpfende erhebliche Veränderung der Wirtschaftstruktur und finanziellen Leistungskraft der Belegenheitskommunen (und der Landkreise Erding und Freising) sowie deren landwirtschaftlicher Struktur wäre auch in einem solchen Falle schon mit Blick auf den Einzelfallcharakter nicht zu gewärtigen.

3.20.2.2.1 Ermittlungs- und Prüfungsmaßstab

Im Rahmen der sonach notwendigen Bewertung der – im Sinne potentieller Existenzgefährdungen von landwirtschaftlichen Betrieben – geltend gemachten Einwendungen ist zunächst die Frage zu beantworten, unter welchen Voraussetzungen der Entzug von Teilflächen eines landwirtschaftlichen Betriebes für dessen Inhaber einen existenzbedrohenden Eingriff in seinen Betrieb darstellt, der – unter Einschluss der über den Substanzentzug hinaus bewirkten (Vermögens-)Folgen – mit dem ihm gebührenden Gewicht in eine planerische Abwägung eingestellt werden muss. Unter Beachtung der in Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Substanzgarantie des Eigentums (in der Hand des konkreten Eigentümers) kann allein das Ausmaß, in dem aufgrund eines Planfeststellungsbeschlusses der als Grundlage eines Betriebes vorhandene Grund und Boden entzogen wird, darüber bestimmen, ob auch in die Existenzfähigkeit eines Betriebes eingegriffen wird oder nicht. Für einen solchen Eingriff, der die Entschädigungspflicht nach § 28 LuftVG i.V.m. Art. 8 ff. BayEG auslöst, muss der Planfeststellungsbeschluss die rechtfertigende Grundlage enthalten. Der Umstand also, dass für den enteignenden Zugriff auf landwirtschaftliche Flächen im nachgeschalteten Verfahren nach § 28 Abs. 3 LuftVG i.V.m. BayEG eine Entschädigung für den Rechtsverlust und für andere Vermögensnachteile festgesetzt wird, sowie die Art und Weise, wie der Betriebsinhaber eine erhaltene Entschädigung für teilweisen Landverlust verwendet, kann am Ausmaß, in dem in sein Eigentum eingegriffen wird und dies einer Rechtfertigung durch Gründe des allgemeinen Wohles bedarf, nichts ändern. Dass eine rechtlich zulässige Enteignung eine Entschädigung erfordert, ist somit im Lichte des Art. 14 Abs. 3 Satz 2 und 3 GG selbstverständlich, ersetzt indes nicht die abwägende Beurteilung des Eingriffs in die Eigentumssubstanz. Droht also eine Existenzgefährdung, ist dieser Umstand in der Abwägung zu berücksichtigen. Dabei ist es für die Abwägungserheblichkeit dem Grunde nach ohne Bedeutung, ob diese aus dem Entzug von Eigentumsflächen oder von Pachtflächen resultiert.

Wird ein landwirtschaftlicher Betrieb also durch eine Planfeststellung beeinträchtigt, indem ihm Nutzflächen entzogen werden und dadurch auch die Nutzbarkeit betrieblicher Anlagen entwertet, so kommt der Frage planerische Bedeutung zu, ob dadurch die Existenz des Betriebs gefährdet oder sogar vernichtet werden kann. Solches ist als von der Planfeststellungsbehörde zu beachtender – vorrangig privater – Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Denn die Nutzflächen, die für verfahrensgegenständliche Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen, dienen dem Landwirt in gleicher Weise wie seine übrigen Nutzflächen zur Sicherung seiner Erwerbstätigkeit; auch durch ihre Bewirtschaftung sollen Mittel für die angemessene Lebenshaltung der Betriebsleiterfamilie sowie ausreichende Rücklagen für die

Substanzerhaltung und betriebliche Weiterentwicklung der Hofstelle gewonnen werden. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen dienen neben der Einkommenserzielung der Sicherung der Investitionskraft des Betriebs. Voraussetzung dafür ist indes, dass die Flächen dem Landwirt für seinen Betrieb in einer rechtlich gesicherten Weise zur Verfügung stehen, sei es, dass sie sich in seinem Eigentum befinden oder in sonstiger Weise ein dingliches Recht an ihnen besteht, sei es, dass sie zumindest schuldrechtlich durch längerfristige Pachtverträge an den Betrieb gebunden sind. Fehlt es hieran, liegt keine hinreichend gesicherte Existenz vor; dies hat zur Folge, dass der – vorrangig – private Belang der Existenz des einzelnen landwirtschaftlichen Betriebs nur mit wesentlich gemindertem Gewicht in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde eingeht. Somit ergibt sich, dass die Auswirkungen des Verlusts von Pachtflächen auf die Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebs erst nach Prüfung der jeweiligen Betriebstruktur auf die Sicherung ihrer flächenmäßigen Existenzgrundlage hin, beantwortet werden kann. Die schuldrechtliche Sicherung der Betriebsflächen durch nur kurz laufende Pachtverträge kann somit eine erhebliche betriebsstrukturelle Schwäche begründen und sich bei der Gestaltung des jeweiligen Betriebs als hohes unternehmerisches Risiko, das der Betriebsinhaber im Wesentlichen selbst zu vertreten hat, erweisen. Der Landwirt muss in solchen Fällen jederzeit damit rechnen, auf relativ kurze Frist hin betroffener Nutzflächen verlustig zu gehen. Dieses Risiko kann daher im Rahmen der Bewertung und Abwägung auch billigerweise nicht auf das Luftamt oder die FMG abgewälzt werden.

Grundvoraussetzung einer Existenzgefährdung ist, dass der jeweilige landwirtschaftliche Betrieb als solcher existenzfähig ist. Dabei ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene – langfristige – Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichende Rücklagen für die Substanzerhaltung und für Neuanschaffungen (sog. Eigenkapitalbildung) erwirtschaftet werden kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (vgl. grundlegend zum gesamten Vorstehenden: BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, Az. 4 C 25.90 u. a.., sowie BayVGH, Urteil vom 30.09.2009, Az. 8 A 05.40050 u. a.., jeweils in juris). Der landwirtschaftliche Betrieb muss mithin in der Lage sein, den Lebensunterhalt der Bewirtschafterfamilie und ausreichende Rücklagen zu erwirtschaften. Damit wird insbesondere auf den Haupterwerb aus der Landwirtschaft abgestellt. Aber auch für Nebenerwerbsbetriebe ist grundsätzlich zu prüfen ist, ob deren Existenz gefährdet wird. (vgl. BayVGH, Urteil vom 30.10.2007, Az. 8 A 06.40026). Demnach

ist die Beurteilung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes weitgehend unabhängig von der Erwerbsform (Haupterwerb oder Nebenerwerb) vorzunehmen. Eine Bewirtschaftung im Nebenerwerb schließt eine Existenzgefährdung nicht aus. Ein Betrieb, bei dem die o. g. Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust fehlen, stellt keine gesicherte Existenzgrundlage dar.

Die vorgenannten Maßstäbe rechtfertigen sich vor dem Hintergrund, dass die antragsgegenständliche Planung zur Verwirklichung der langfristigen Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung somit regelmäßig zu verneinen. Eine auf nur momentanen betriebsspezifischen Besonderheiten beruhende Existenzgefährdung muss das Luftamt in der Abwägung nicht gesondert berücksichtigen (BVerwG, Beschluss vom 30.09.1998, Az. 4 VR 9.98 – juris –). Dasselbe gilt bei einer zukünftigen Betriebsentwicklung, die noch nicht konkretisiert ist und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lässt (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 35.07 – juris –).

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kommt es somit maßgeblich und ganz grundsätzlich darauf an, dass der erwirtschaftete Gewinn eine ausreichende Eigenkapitalbildung zulässt. Diese ist erforderlich, um die Aufwendungen über die reine Substanzerhaltung hinaus zu finanzieren. Die üblichen steuerlichen Abschreibungssätze für Gebäude und Landmaschinen reichen für Ersatzbeschaffungen gewöhnlich nicht aus. Außerdem werden Mittel benötigt, um notwendige Wachstumsinvestitionen zu ermöglichen, die den Betrieb langfristig entwicklungsfähig halten (Aust/Jacobs/Pasternak, Die Enteignungsentschädigung, 6. Auflage 2007, RdNr. 308 f.). Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn so hoch sein, dass die Lebenshaltungskosten gedeckt sind und eine Eigenkapitalbildung von ca. 5.000 €/Jahr bis ca. 7.500 €/Jahr möglich ist. (vgl. dazu insbesondere: BayVGH, Urteil vom 10.11.1998, Az.: 8 A 96.40115, das eine mindestens erforderliche Eigenkapitalbildung von rund 5.000 €/Jahr annimmt).

Allerdings darf das Luftamt bei alledem nicht die Augen vor einer besonderen Art der Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, wenn diese dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er so – ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung -

schlicht "von seiner Hände Arbeit" leben kann. Auch eine solche - immerhin - eingeschränkte Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs ist ein im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigender Belang (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08 –juris –).

Mithin ist die Inanspruchnahme des jeweiligen landwirtschaftlichen Betriebs anhand des prozentualen Flächenverlustes im Verhältnis zur berücksichtigungsfähigen Bewirtschaftungsfläche des Betriebs vor dem Eingriff zu beurteilen. Nach allgemeiner, sachkundig belegter Verwaltungserfahrung kann dabei ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche die Existenzfähigkeit eines gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht gefährden. Deshalb kann das Luftamt bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert regelmäßig davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Betriebs nicht eintritt (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08; BayVGH, Urteil vom 30.09.2009, a. a. O., ders. Urteil vom 24.05.2005, Az. 8 N 04.3217; ders., Urteil vom 10.11.1998, a. a. O., jeweils in juris).

3.20.2.2.2 Landwirtschaftliche Betriebe im Einzelnen

Wie bereits ausgeführt, hat sich das Luftamt mit den Betroffenheiten der landwirtschaftlichen Betriebe, für die in Einwendungen Existenzgefährdung/ -bedrohung substantiiert geltend gemacht wurde, im Einzelnen befasst. Das Luftamt ist in sämtlichen Fällen an die Betriebsinhaber mehrfach schriftlich herangetreten und hat im Rahmen der Übersendung einzelbetrieblicher Erhebungsbögen die Abgabe vertiefender Angaben zu Art und Struktur des jeweiligen Betriebs anheim gestellt. 22 Landwirte haben daraufhin der Planfeststellungsbehörde entsprechende Angaben übermittelt; in allen Fällen hat das Luftamt daraufhin eine Begutachtung durch den „Gutacherausschuss Luftamt“ durchführen lassen. In einigen Fällen haben sich – wie bereits ausgeführt – die geltend gemachten Betroffenheiten durch Tausch- und Ankaufsmaßnahmen bzw. durch eine Übernahmeverpflichtung der FMG – teilweise schon vor, teilweise auch erst nach Abschluss der Begutachtung – vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses tatsächlich erledigt. Für die noch verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe der Landwirte zu 2 – 4, zu 6 – 8, zu 10 – 16, zu 18 – 19 sowie zu 21 und zu 22 ergibt sich im Rahmen einer jeweiligen Einzelbetrachtung Folgendes:

Landwirt zu 2

Der Landwirt zu 2 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Seit 01.07.2009 ist der Sohn des Landwirtes Betriebsleiter. Das Anwesen wird als reiner Ackerbaubetrieb mit dem Schwerpunkt Speisekartoffelanbau bewirtschaftet. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 86,02 ha, davon 13,06 ha Eigentumsfläche) werden fast ausschließlich als Ackerland genutzt. Nur zwei Eigentumsgrundstücke mit einer Fläche von 0,33 ha werden als Wiese genutzt und sind daher als Dauergrünland einzustufen. Auf den Ackerflächen werden dabei überwiegend Kartoffeln für die Verwertung als Speise- bzw. Verarbeitungskartoffel sowie für die Pflanzkartoffelproduktion angebaut. Als weitere Bestandteile werden Winterweizen, Wintergerste, Sommergerste, Körner- und Silomais sowie Kleegras in die Fruchtfolge integriert.

Dem Betrieb werden für das planfestgestellte Vorhaben fünf Bewirtschaftungsflächen entzogen. Dabei handelt es sich um die Grünlandflächen des Betriebes (zwei Eigentumsgrundstücke) und drei Pachtflächen. Nur eine Pachtfläche ist dabei aufgrund der dreijährigen Restpachtzeit zu 50 % anrechenbar. Da die übrigen Entzugsflächen jeweils nur mit einjährigen Verträgen angepachtet sind, dienen diese dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung und bleiben daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht.

Unter Berücksichtigung der (Rest-) Laufzeiten der Pachtverträge belaufen sich die anrechenbaren Pachtflächen auf rund 51,49 ha. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) liegt somit bei insgesamt 64,55 ha.

Die vom planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen betragen rund 5,08 % der Gesamtbetriebsfläche. 0,08 ha (0,09 % der Gesamtbetriebsfläche) werden für das Vorhaben benötigt, 4,29 ha (4,99 % der Gesamtbetriebsfläche) finden Verwendung für Kompensationsmaßnahmen.

Dem Betrieb werden durch das planfestgestellte Vorhaben insgesamt anrechenbare Flächen von rund 1,10 ha ausschließlich für Kompensationsmaßnahmen entzogen. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,7 % der anrechenbaren Betriebsfläche.

Der Betrieb verliert vorhabensbedingt etwa 4,37 ha überwiegend an kurzfristig gepachteten landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie in deutlich geringerem Umfang auch Eigentumsflächen. Die Entzugsflächen stehen dem Betrieb nur im Umfang von 1,10 ha

langfristig im Sinn einer Existenzsicherung zur Verfügung. Dies entspricht im Verhältnis zur anrechenbaren Betriebsfläche einem Verlust von 1,7 %. Ein Flächenverlust von weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche (Eigentumsflächen und anrechenbare Pachtfläche) löst für den gesunden landwirtschaftlichen Betrieb keine Existenzgefährdung aus. Der Betrieb des Landwirts zu 2 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben mithin nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 3

Der Betrieb des Landwirts zu 3 ist ein viehloser Marktfruchtbaubetrieb, der im Nebenerwerb ausschließlich vom Landwirt bewirtschaftet wird.

Die Gesamtbetriebsfläche beträgt 20,80 ha. Sie setzt sich aus 9,32 ha Eigentumsflächen, 11,37 ha Pachtflächen und 0,11 ha sonstigen Flächen zusammen. Die gesamten Pachtflächen können aufgrund der geringen Restlaufzeiten nicht den anrechenbaren Flächen zugeschlagen werden. Von den 9,32 ha Eigentumsflächen wiederum sind 1,54 ha an Dritte verpachtet, so dass auch diese Flächen nicht bei den anrechenbaren Flächen berücksichtigt werden können. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche liegt somit bei insgesamt 7,78 ha.

Für das planfestgestellte Vorhaben werden dem Betrieb zwei Eigentumsflächen im Umfang von ca. 0,72 ha entzogen (3,46 % der Gesamtbetriebsfläche), die jedoch nicht vom Betrieb selbst genutzt werden, sondern an einen anderen Landwirt mit Rinderhaltung verpachtet sind. Aus den anrechenbaren Flächen im Umfang von 7,78 ha (Eigentumsflächen) werden keine Flächen für das planfestgestellte Vorhaben benötigt, so dass dem Betrieb kein Verlust an Produktionsflächen entsteht. Die Bewirtschaftung der nicht verpachteten Flächen und die Vermarktung der Erträge aus diesen Flächen ändern sich durch die Landabgabe folglich nicht. Der Betrieb des Landwirts zu 3 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben mithin nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 4

Der Landwirt zu 4 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Der Betrieb wird als Verbundbetrieb mit den Schwerpunkten Milchviehhaltung, Industriekartoffelanbau und Biogaserzeugung bewirtschaftet. Weibliches Jungvieh wird zur Bestandsergänzung und zum Verkauf im Betrieb großgezogen, männliche Kälber finden im eigenen Betrieb für die Bullenmast Verwendung. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 99,83 ha, davon 29,70 ha Eigentumsfläche) werden mit 19,03 ha als Grünland und mit 80,80 ha als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden neben

Silomais, Corn-Cob-Mix und Kleegras als Grundfutter auch Winterweizen und Wintergerste fast ausschließlich zur Versorgung des Tierbestands angebaut. Daneben werden Kartoffeln zur Pommes-Frites-Produktion erzeugt.

Für das planfestgestellte Vorhaben werden dem Betrieb insgesamt acht Bewirtschaftungsflächen im Umfang von rund 15,31 ha (15,3 % der Gesamtbetriebsfläche) entzogen. Dabei handelt es sich um ein Eigentumsgrundstück, das zur Umsetzung einer Kompensationsmaßnahme verwendet wird. Daneben werden für das Vorhaben sieben Pachtflächen des Betriebs benötigt, die jedoch nur teilweise für die Beurteilung der Existenzgefährdung anrechenbar sind. Aufgrund der teils niedrigen Restlaufzeit der Pachtflächen von einem Jahr stehen diese dem Betrieb nicht in vollem Umfang langfristig zur Existenzsicherung zur Verfügung und werden daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung nicht berücksichtigt.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich demnach auf rund 39,62 ha. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) liegt somit bei insgesamt 69,32 ha.

Durch das planfestgestellte Vorhaben werden dem Betrieb anrechenbare Flächen in Höhe von ca. 5,86 ha entzogen. Dies entspricht einem Anteil von rund 8,4 % der anrechenbaren Betriebsfläche. Davon entfallen rund 2,30 ha (3,3 % der anrechenbaren Fläche) auf Vorhabensflächen und rund 3,56 ha (5,1 % der anrechenbaren Fläche) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Aufgrund des vorhabensbedingten Verlustes von rund 8,4 % der anrechenbaren Betriebsfläche ist die Schwere des Eingriffs und damit eine mögliche Existenzgefährdung anhand der Veränderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes – gemessen an der Eigenkapitalbildung – vor und nach dem Eingriff zu bewerten. Dazu ist zunächst der Gewinn aus der Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes zu ermitteln. Der Betriebsgewinn umfasst das Entgelt für die Arbeitsleistung des Unternehmers und der nicht entlohnten familieneigenen Arbeitskräfte, das Eigenkapital und die unternehmerische Tätigkeit.

Der Betriebsgewinn wird mit Hilfe der Deckungsbeitragsrechnung ermittelt. Dabei werden zunächst für die einzelnen Produktionszweige bzw. Arbeitsverfahren die jeweiligen Deckungsbeiträge errechnet. Der Gesamtdeckungsbeitrag des Betriebes einschließlich sonstiger Betriebserträge (staatliche Zahlungen etc.) abzüglich der nicht zugeordneten bzw. zuzuordnenden Aufwendungen ergibt sodann das Betriebseinkommen. Davon sind die gegebenenfalls angefallenen Fremdlöhne, Pachtzinsen und Betriebszinsen (Schuldzinsen) abzuziehen, um den maßgeblichen Betriebsgewinn ermitteln zu können.

Der auf diese Weise errechnete Betriebsgewinn beläuft sich unter Berücksichtigung der anrechenbaren Betriebsflächen vor dem Flächenentzug auf rund 122.400 €/Jahr. Durch den Flächenentzug von rund 8,4 % anrechenbarer Betriebsfläche für das planfestgestellte Vorhaben, verbunden mit der damit zu unterstellenden Einschränkung der Viehhaltung, ist für den Betrieb von einer Reduzierung des Betriebsgewinns auf rund 109.000 €/Jahr nach dem Flächenentzug auszugehen. Sonach errechnet sich vor dem Flächenentzug eine Eigenkapitalbildung von 92.400 €/Jahr, nach dem Flächenentzug sinkt die Eigenkapitalbildung bei gleichbleibenden Lebenshaltungskosten auf rund 78.100 €/Jahr.

Unter Zugrundelegung der anrechenbaren Betriebsfläche kann für den Betrieb sowohl vor als auch nach dem Flächenentzug ein landwirtschaftlicher Gewinn ermittelt werden, der zum einen für die unterstellte durchschnittliche Lebenshaltung einer landwirtschaftlichen Betriebsleiterfamilie, zum anderen aber auch für die zu fordernde Eigenkapitalbildung in Höhe von mindestens rund 5.000 €/Jahr ausreicht.

Der beabsichtigte Flächenentzug (5,86 ha, entspricht 8,4 % der anrechenbaren Betriebsfläche) führt künftig zu einer deutlichen Minderung des Betriebsgewinns. Bei gleichbleibenden Anforderungen hinsichtlich der Lebenshaltungskosten kann der Betrieb nach dem Flächenentzug dennoch eine Eigenkapitalbildung erwirtschaften, die deutlich über dem geforderten Mindestmaß liegt. Der Betrieb des Landwirts zu 4 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben folglich nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 6

Der Landwirt zu 6 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Er wird als Gemischtbetrieb mit den Schwerpunkten Milchviehhaltung, Bullenmast und Kartoffelanbau bewirtschaftet. Weibliches Jungvieh wird zur Bestandsergänzung im Betrieb großgezogen. Daneben werden die Bullenkälber im Betrieb selbst gemästet. Auf den Ackerflächen werden neben Silomais und Kleegras als Grundfutter zur Versorgung des Tierbestands überwiegend Getreide und Kartoffeln angebaut. Der Betrieb ist auf die Kartoffelerzeugung spezialisiert und erzeugt neben Speisekartoffeln und Stärkekartoffeln auch das Pflanzgut für den eigenen Bedarf. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 101,86 ha, davon 25,82 ha Eigentum) werden mit 23,70 ha als Grünland und mit 78,16 ha als Ackerland genutzt.

Für das planfestgestellte Vorhaben werden dem Landwirt insgesamt 16 Bewirtschaftungsflächen im Umfang von 36,34 ha (entspricht 35,7 % der Gesamtbetriebsfläche) entzogen. Sämtliche Flächen befinden sich im Eigentum der FMG und werden jährlich neu an den Betrieb des Landwirts zu 6 verpachtet. Aufgrund der

geringen, jeweils einjährigen Restlaufzeit, dienen diese Flächen dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung und bleiben daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht. Von den anrechenbaren Flächen des Betriebes werden keine Grundstücke für das planfestgestellte Vorhaben benötigt. Der Betrieb des Landwirts zu 6 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 7

Der Landwirt zu 7 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb, er hat diesen von seinem Ehepartner gepachtet. Der Betrieb wird mit dem Schwerpunkt Energiepflanzenerzeugung geführt. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 30,54 ha, davon 27,55 ha Eigentumsfläche) werden als Ackerland genutzt, wobei auf den Ackerflächen ausschließlich Sudangras als Rohstoff für Biogasanlagen angebaut wird. Teile der Hofflächen und der Wirtschaftsgebäude sind als Betriebsflächen an einen Bauunternehmer verpachtet.

Für das planfestgestellte Vorhaben wird eine Teilfläche aus einem Eigentumsgrundstück im Umfang von 0,0489 ha benötigt. Dies entspricht einem Anteil von 0,16 % der anrechenbaren Fläche von 30,54 ha, die im vorliegenden Fall aufgrund der langfristigen Pachtverträge der Gesamtbetriebsfläche entspricht.

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Betriebes werden durch die geringfügige Landabgabe nicht beeinträchtigt. Die Gewinnsituation des Betriebes ändert sich durch die Landabgabe an das planfestgestellte Vorhaben ebenfalls nur unwesentlich. Ein Flächenverlust von weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche (Eigentumsflächen und anrechenbare Pachtfläche) löst für den gesunden landwirtschaftlichen Betrieb keine Existenzgefährdung aus. Der Betrieb des Landwirts zu 7 wird durch den Flächenentzug sonach nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 8

Der Landwirt zu 8 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Er wird dabei als Betrieb mit den Schwerpunkten Marktfruchtbau und Rindermast betrieben. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 21,0994 ha, davon 9,7137 ha Eigentumsfläche) werden im Umfang von 13,5600 ha als Ackerland und 7,5394 ha als Grünland genutzt.

Die von der FMG beanspruchten vier Bewirtschaftungsflächen stehen im Eigentum des Landwirts und betreffen 14,12 % der Gesamtbetriebsfläche. Davon entfallen 1,9965 ha (9,46 % der Gesamtbetriebsfläche) auf das Vorhaben selbst und 0,9834 ha (4,66 % der Gesamtbetriebsfläche) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich auf 1,74 ha. Die übrigen Pachtflächen sind Flächen mit Restlaufzeiten von unter zwei Jahren, so dass diese dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung dienen und daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht bleiben. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) beläuft sich demnach auf insgesamt 11,45 ha.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 2,9799 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Dies entspricht einem Anteil von 26,03 % der anrechenbaren Fläche.

Aufgrund des vorhabensbedingten Verlustes von rund 26,03 % der anrechenbaren Betriebsfläche ist die Schwere des Eingriffs und damit eine mögliche Existenzgefährdung anhand der Veränderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes – gemessen an der Eigenkapitalbildung – vor und nach dem Eingriff zu bewerten. Dazu ist zunächst der Gewinn aus der Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes zu ermitteln. Der Betriebsgewinn umfasst das Entgelt für die Arbeitsleistung des Unternehmers und der nicht entlohnten familieneigenen Arbeitskräfte, das Eigenkapital und die unternehmerische Tätigkeit.

Der Betriebsgewinn wird mit Hilfe der Deckungsbeitragsrechnung ermittelt. Dabei werden die von der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft und dem Bayer. Bauernverband (Schätzungsrichtlinien 2008) veröffentlichten Deckungsbeiträge verwendet. Entsprechend der geschätzten Marktleistungen bei den einzelnen Betriebszweigen abzüglich der jeweiligen variablen Kosten ergibt sich der zeitraumbezogene Deckungsbeitrag für ein Ernte- oder Produktionsjahr. Die vorgenannten Datenquellen dienen dabei der Orientierung. Ferner wurden die betrieblichen Angaben des Landwirts aus den einzelbetrieblichen Erhebungsbögen als realistisch unterstellt und für die Berechnung der Deckungsbeiträge herangezogen. Für die abschließende Ermittlung des Deckungsbeitrages wird bei der Berechnung sodann auf die anrechenbare Fläche in Höhe von 11,45 ha abgestellt.

Der auf diese Weise errechnete Deckungsbeitrag beläuft sich für den landwirtschaftlichen Betrieb des Landwirts zu 8 unter Berücksichtigung der anrechenbaren Betriebsflächen vor dem Flächenentzug auf rund 25.472 €/Jahr. Durch den Flächenentzug von rund 26,03 % anrechenbarer Betriebsfläche für das planfestgestellte Vorhaben ist für den Betrieb von

einer Reduzierung des Deckungsbeitrages auf rund 21.770 €/Jahr nach dem Flächenentzug auszugehen. Sonach errechnet sich vor dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von 14.271 €/Jahr und eine negative Eigenkapitalbildung von -729 €/Jahr und nach dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von 13.488 €/Jahr und eine negative Eigenkapitalbildung bei gleichbleibenden Lebenshaltungskosten von rund -1.511 €/Jahr.

Die betriebswirtschaftlichen Berechnungen ergaben, dass der Betrieb in der heutigen Struktur und Flächenausstattung zwar mehr als 5 % seiner anrechenbaren Fläche an das planfestgestellte Vorhaben verliert, jedoch vor und nach der Landabgabe nicht in der Lage ist, den Lebensunterhalt des Betriebsleiters und eine erforderliche und angemessene Eigenkapitalbildung aus den Erträgen des landwirtschaftlichen Betriebes zu erwirtschaften. Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Betrieb im Nebenerwerb bewirtschaftet wird. Nach den Berechnungen der Wirtschaftlichkeit war der Betrieb des Landwirts vor und nach dem Landentzug als nicht dauerhaft existenzfähig zu beurteilen. Dem Einwand, dass der Nebenerwerbsbetrieb seit „Jahr und Tag“ ein erfolgreich am Markt existierender und wirtschaftender Betrieb sei und deshalb vollumfänglich lebens- und existenzfähig wäre, kann aus den dargestellten rechtlichen und betriebswirtschaftlichen Feststellungen nicht gefolgt werden. Insbesondere ist nicht in ausreichender Weise dargetan, dass der Landwirt zu 8 im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts „von seiner Hände Arbeit“ leben kann (vgl. Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08, RdNr. 28 – juris –), da er in jedem Falle, d. h. vor und nach der Landabgabe, nicht in der Lage ist, Eigenkapital zu bilden. Darüber hinaus ist der Betrieb des Landwirts nicht in der Lage, die Mindesthöhe des erforderlichen Betriebseinkommens für die Lebenshaltung des Betriebsleiters und seiner Familie zu erwirtschaften und somit eine – wenn auch nur bescheidenen Lebensansprüchen genügende – (eingeschränkte) Existenzgrundlage zu begründen. Da beim fraglichen Betrieb somit feststeht, dass dieser – den Eingriff durch das planfestgestellte Vorhaben hinweggedacht – ohnehin nicht lebensfähig ist, ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung vorliegend zu verneinen. Der Betrieb des Landwirts zu 8 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben nicht in seiner Existenz gefährdet, da er schon vor der Landabgabe keine eigenständige Existenzgrundlage zu gewährleisten vermochte.

Landwirt zu 10

Der Landwirt zu 10 bewirtschaftet seinen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Der Betrieb wird als Futterbaubetrieb mit dem Schwerpunkt Milchviehhaltung bewirtschaftet. Weibliches Jungvieh wird nur zur Bestandsergänzung im Betrieb großgezogen, das übrige Jungvieh sowie die Bullenkälber werden mit vereinzelten Ausnahmen

verkauft. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 38,08 ha, davon 22,83 ha Eigentumsfläche) werden mit 4,15 ha als Grünland und mit 33,93 ha als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden neben Silomais und Kleegras als Grundfutter auch Winterweizen und Körnermais als Marktfrüchte angebaut.

Bei den von der FMG beanspruchten zwei Bewirtschaftungsflächen handelt es sich um Pachtflächen mit jeweils nur einjährigen Pachtverträgen im Umfang von 8,42 ha (22,1 % der Gesamtbetriebsfläche). Davon entfallen ca. 3,66 ha (9,6 % der Gesamtbetriebsfläche) auf Projektflächen und ca. 4,76 ha (12,5 % der Gesamtbetriebsfläche) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen. Da die für das planfestgestellte Vorhaben benötigten Flächen aufgrund der geringen Restlaufzeiten dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung zur Verfügung stehen, bleiben diese bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich auf rund 2,57 ha. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) liegt somit bei insgesamt 25,39 ha. Von den anrechenbaren Flächen des Betriebes werden jedoch keine Grundstücke für das planfestgestellte Vorhaben benötigt. Der Betrieb des Landwirts zu 10 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben folglich nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 11

Der Landwirt zu 11 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Er wird als reiner Ackerbaubetrieb mit dem Schwerpunkt Speisekartoffel- und Karottenanbau geführt. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (Gesamtbetriebsfläche 60,31 ha, davon 15,86 ha Eigentumsfläche) werden ausschließlich als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden dabei überwiegend Kartoffeln für die Verwertung als Speise- bzw. Verarbeitungskartoffel sowie für die Pflanzkartoffelproduktion angebaut. Ein weiteres Standbein des Betriebes ist der Karottenanbau. Als weitere Bestandteile werden Winterweizen und Körnermais in die Fruchtfolge integriert. Der hohe Kartoffelanteil in der Fruchtfolge (55 bis 65 % im Durchschnitt der letzten Jahre) ist durch intensiven jährlichen Flächentausch mit Nachbarbetrieben möglich.

Die von der FMG beanspruchten vier Bewirtschaftungsflächen betreffen rund 14 % der Gesamtbetriebsfläche. 6,79 ha (11,3 % der Gesamtbetriebsfläche) werden für das Vorhaben selbst und für Folgemaßnahmen benötigt. 1,60 ha (rund 2,7 % der Gesamtbetriebsfläche) finden Verwendung für Kompensationsmaßnahmen. Lediglich eine dieser Bewirtschaftungsflächen steht aufgrund der fünfjährigen Restpachtzeit langfristig

zur Selbstbewirtschaftung oder zum Bewirtschaftungstausch zur Verfügung. Da die übrigen Entzugsflächen Pachtflächen mit nur einjähriger Restlaufzeit sind, dienen diese dem Betrieb nicht langfristig im Sinn einer Existenzsicherung und bleiben daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich danach auf 29,33 ha. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) liegt somit bei insgesamt 45,19 ha.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 1,06 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Aus der anrechenbaren Betriebsfläche von 45,19 ha werden insgesamt 1,06 ha (2,4 %) für das Vorhaben benötigt. Davon entfallen 0,39 ha (0,94 %) auf Vorhabensflächen und 0,67 ha (1,5 %) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Der Betrieb verliert vorhabensbedingt etwa 8,39 ha überwiegend nur kurzfristig gepachteter landwirtschaftlicher Nutzflächen. Die Entzugsflächen stehen dem Betrieb nur im Umfang von 1,06 ha langfristig im Sinn einer Existenzsicherung zur Verfügung. Dies entspricht im Verhältnis zur anrechenbaren Betriebsfläche einem Verlust von 2,4 %. Ein Flächenverlust von weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche (Eigentumsflächen und anrechenbare Pachtfläche) löst für den gesunden landwirtschaftlichen Betrieb des Landwirts keine Existenzgefährdung aus. Der Betrieb des Landwirts zu 11 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben mithin nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 12

Der Landwirt zu 12 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Der Betrieb wird als Gemischtbetrieb mit den Schwerpunkten Milchviehhaltung, Bullenmast und Kartoffelanbau bewirtschaftet. Weibliches Jungvieh wird zur Bestandsergänzung im Betrieb großgezogen, daneben werden die Bullenkälber im Betrieb selbst gemästet. Die landwirtschaftlichen Flächen (92,30 ha Gesamtbetriebsfläche, davon ca. 28,23 ha Eigentumsfläche) werden mit rund 22,01 ha als Grünland und mit 70,29 ha als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden neben Silomais als Grundfutter zur Versorgung des Tierbestands überwiegend Getreide, Körnermais und in großem Umfang Speisekartoffeln angebaut.

Dem Betrieb des Landwirts werden für das planfestgestellte Vorhaben insgesamt 14 Bewirtschaftungsflächen im Umfang von rund 33,8 % der Gesamtbetriebsfläche entzogen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Flächen, die im Eigentum der FMG stehen und

die jährlich neu verpachtet werden. Aufgrund der jeweils geringen Restlaufzeit dienen diese Entzugsflächen dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung und bleiben daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich demnach auf 11,36 ha. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) liegt somit bei insgesamt 39,59 ha. Von den anrechenbaren Flächen des Betriebes werden jedoch keine Grundstücke für das planfestgestellte Vorhaben benötigt. Der Betrieb des Landwirts zu 12 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben sonach nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 13

Der Landwirt zu 13 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb als Marktfruchtbetrieb. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (85,76 ha Gesamtbetriebsfläche, davon rund 49,75 ha Eigentumsfläche) werden mit ca. 2,23 ha als Grünland und mit ca. 83,53 ha als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden überwiegend Getreide, Körnermais und in großem Umfang Kartoffeln für die Verwertung als Speise- bzw. Verarbeitungskartoffel sowie für die Stärkeproduktion angebaut. Daneben werden als Feldgemüse noch Karotten erzeugt. Der Landwirt praktiziert sehr intensiv mit Nachbarbetrieben einen jährlich wechselnden Flächentausch. Daher werden bestimmte Eigentums- und Pachtflächen in den einzelnen Jahren nicht selbst bewirtschaftet und im Gegenzug Ersatzflächen teilweise nur jedes dritte Jahr für den Kartoffelanbau genutzt.

Dem Betrieb werden insgesamt vier Bewirtschaftungsflächen für das planfestgestellte Vorhaben im Umfang von rund 2,2 % der Gesamtbetriebsfläche entzogen. Dabei handelt es sich mit einer Ausnahme (Grünland) um langfristig gepachtete Ackerflächen. Eines der vom Vorhaben beanspruchten Grundstücke wird jedoch im Rahmen eines Grundstückstausches bewirtschaftet. Aufgrund der vertauschten langfristigen Pacht- und Eigentumsflächen wird die Grundstücksfläche dabei vollständig als rechtlich gesichert angerechnet.

Die Beanspruchung dieses Grundstücks für das planfestgestellte Vorhaben ist jedoch nicht dem Betrieb zuzurechnen, da diese Fläche nur jedes dritte Jahr bewirtschaftet wird und hinsichtlich des Tauschverhältnisses mit dem Partnerbetrieb Anpassungen möglich erscheinen. Die Entzugsflächen aus diesem Grundstück werden daher nicht den anrechenbaren Flächen hinzugerechnet.

Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) beläuft sich somit auf rund 81,36 ha. Rund 4,4 ha Pachtflächen stehen dem Betrieb aufgrund der geringen Restlaufzeiten dabei nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung zur Verfügung und bleiben daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 1,69 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Davon entfallen 1,52 ha auf Vorhabensflächen und 0,17 ha auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen. Der Verlust von somit 2,1 % der anrechenbaren Betriebsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) und damit von weniger als 5 % löst für den gesunden landwirtschaftlichen Betrieb keine Existenzgefährdung aus. Der Betrieb des Landwirts zu 13 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben mithin nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 14

Der Landwirt zu 14 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb als Marktfruchtbetrieb. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (66,17 ha Gesamtbetriebsfläche, davon 10,49 ha Eigentumsfläche) werden vollständig als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden überwiegend Getreide, Körnermais und in großem Umfang Kartoffeln für die Verwertung als Speise- bzw. Verarbeitungskartoffel sowie für die Pflanzkartoffelproduktion angebaut. Daneben werden als Feldgemüse noch Karotten und Rote Beete erzeugt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Landwirt sehr intensiv mit Nachbarbetrieben einen jährlich wechselnden Flächentausch praktiziert. Daher werden bestimmte Eigentums- und Pachtflächen in den einzelnen Jahren nicht selbst bewirtschaftet und im Gegenzug Ersatzflächen teilweise nur jedes dritte Jahr für den Kartoffel- und Gemüseanbau genutzt.

Die von der FMG beanspruchten zwei Bewirtschaftungsflächen betreffen rund 1,0 % der Gesamtbetriebsfläche. 0,55 ha (0,8 % der Gesamtbetriebsfläche) werden für das Vorhaben selbst und für Folgemaßnahmen benötigt, 0,15 ha (rund 0,2 % der Gesamtbetriebsfläche) finden Verwendung für Kompensationsmaßnahmen. Bei beiden Flächen handelt es sich um Pachtflächen mit langer Restlaufzeit, so dass diese vollumfänglich bei der anrechenbaren Fläche berücksichtigt werden können. Insgesamt hat der Betrieb des Landwirts rund 55,68 ha Fläche gepachtet, davon sind rund 43,12 ha anrechenbare Flächen. Die übrigen Pachtflächen dienen aufgrund ihrer kurzen Restlaufzeit dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung und bleiben daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht.

Für die eingetauschten Flächen werden im Gegenzug langfristig gepachtete Flächen bzw. Eigentumsflächen vertauscht. Dementsprechend können diese eingetauschten Flächen vollständig bei den anrechenbaren Flächen berücksichtigt werden. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) liegt somit bei insgesamt 53,61 ha.

Aus der anrechenbaren Betriebsfläche von 53,61 ha werden insgesamt 0,70 ha (1,3 %) für das Vorhaben benötigt. Davon entfallen 0,55 ha (1,0 %) auf Vorhabensflächen und 0,15 ha (0,3 %) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Der Betrieb verliert vorhabensbedingt etwa 0,70 ha langfristig gepachteter landwirtschaftlicher Nutzflächen. Dies entspricht im Verhältnis zur anrechenbaren Betriebsfläche einem Verlust von 1,3 %. Ein Flächenverlust von weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche (Eigentumsflächen und anrechenbare Pachtfläche) löst für den gesunden landwirtschaftlichen Betrieb des Landwirts keine Existenzgefährdung aus. Der Betrieb des Landwirts zu 14 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben somit nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 15

Dem Betrieb des Landwirts zu 15 werden durch das planfestgestellte Vorhaben weder Flächen für das Vorhaben selbst noch für Folgemaßnahmen entzogen. Eine detaillierte Betrachtung der Betriebsstruktur und der Flächenausstattung des Betriebes sowie eine Beschreibung des Eingriffs in den landwirtschaftlichen Betrieb können daher unterbleiben. Der Betrieb des Landwirts zu 15 ist mangels vorhabensbedingten Eingriffs nicht in seiner Existenz gefährdet.

Landwirt zu 16

Der Landwirt zu 16 bewirtschaftet seinen land- und forstwirtschaftlichen Betrieb nach eigenen Angaben im Haupterwerb. Der Betrieb wird als Marktfruchtbaubetrieb mit dem Schwerpunkt Getreide- und Ölfruchtbau bewirtschaftet. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (43,45 ha Gesamtbetriebsfläche, davon 23,60 ha Eigentumsfläche) werden als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen wird Körnermais, Winterweizen, Hafer und Winterraps angebaut.

Die von der FMG beanspruchte Bewirtschaftungsfläche steht im Eigentum des Landwirts und betrifft 4,07 % der Gesamtbetriebsfläche. Diese Fläche wird in vollem Umfang von 1,92 ha für das Vorhaben selbst benötigt.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich auf 3,31 ha. Die übrigen Pachtflächen – überwiegend im Eigentum der FMG stehend – sind Flächen mit Restlaufzeiten von unter zwei Jahren, so dass diese dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung dienen und daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht bleiben. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) beläuft sich demnach auf insgesamt 26,91 ha.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 1,92 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Dies entspricht einem Anteil von 7,17 %.

Aufgrund des vorhabensbedingten Verlustes von rund 7,17 % der anrechenbaren Betriebsfläche ist die Schwere des Eingriffs und damit eine mögliche Existenzgefährdung anhand der Veränderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes – gemessen an der Eigenkapitalbildung – vor und nach dem Eingriff zu bewerten. Dazu ist zunächst der Gewinn aus der Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes zu ermitteln. Der Betriebsgewinn umfasst das Entgelt für die Arbeitsleistung des Unternehmers und der nicht entlohnten familieneigenen Arbeitskräfte, das Eigenkapital und die unternehmerische Tätigkeit.

Der Betriebsgewinn wird mit Hilfe der Deckungsbeitragsrechnung ermittelt. Dabei werden die von der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft und dem Bayer. Bauernverband (Schätzungsrichtlinien 2008) veröffentlichten Deckungsbeiträge verwendet. Entsprechend der geschätzten Marktleistungen bei den einzelnen Betriebszweigen abzüglich der jeweiligen variablen Kosten ergibt sich der zeitraumbezogene Deckungsbeitrag für ein Ernte- oder Produktionsjahr. Die vorgenannten Datenquellen dienen dabei der Orientierung. Ferner wurden die betrieblichen Angaben des Landwirts zu 16 aus dem einzelbetrieblichen Erhebungsbogen als angemessen betrachtet und für die Berechnung der Deckungsbeiträge herangezogen. Für die abschließende Ermittlung des Deckungsbeitrages wird bei der Berechnung sodann lediglich auf die anrechenbare Fläche in Höhe von 26,91 ha abgestellt.

Der auf diese Weise errechnete Deckungsbeitrag beläuft sich für den landwirtschaftlichen Betrieb unter Berücksichtigung der anrechenbaren Betriebsflächen vor dem Flächenentzug auf rund 13.995,- €/Jahr. Durch den Flächenentzug von rund 7,17 % anrechenbarer Betriebsfläche für das planfestgestellte Vorhaben ist für den Betrieb von einer Reduzierung des Deckungsbeitrages auf rund 13.052,- €/Jahr nach dem Flächenentzug auszugehen. Sonach errechnet sich vor dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von -4.162,- €/Jahr und eine negative Eigenkapitalbildung von -34.162,- €/Jahr und nach dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von -3.757,40 €/Jahr und eine negative Eigenkapitalbildung bei gleichbleibenden Lebenshaltungskosten von rund -33.757,- €/Jahr.

Die betriebswirtschaftlichen Berechnungen ergaben, dass der Betrieb in der heutigen Struktur und Flächenausstattung zwar mehr als 5 % seiner anrechenbaren Fläche an das planfestgestellte Vorhaben verliert, jedoch vor und nach der Landabgabe nicht in der Lage ist, den Lebensunterhalt des Betriebsleiters und seiner Familie sowie eine erforderliche und angemessene Eigenkapitalbildung aus den Erträgen des landwirtschaftlichen Betriebes zu erwirtschaften. Nach den Berechnungen der Wirtschaftlichkeit war der Betrieb vor und nach dem Landentzug als nicht dauerhaft existenzfähig zu beurteilen.

Der Betrieb wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben nicht in seiner Existenz gefährdet, da dieser schon vor der Landabgabe keine eigenständige Existenz begründen konnte.

Eine andere Einschätzung ergibt sich im Übrigen auch nicht aus dem Vortrag des Landwirts, er plane – zusammen mit seiner Ehefrau und dem gemeinsamen Sohn – den Neubau einer Pensionspferdehaltung mit Betriebsleiterwohnhaus. Dies folgt aus dem Umstand, dass im Rahmen der planerischen Abwägung private Interessen nur dann zu berücksichtigen sind, wenn diese ein gewisses Gewicht aufweisen; sie müssen insbesondere objektiv mehr als geringfügig und zudem auch schutzwürdig sein (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.09.2000, Az. 4 B 56.00, RdNr. 7 – juris –). Jedenfalls letzteres ist vorliegend zunächst schon deswegen zu verneinen, weil die Große Kreisstadt Freising den Antrag auf Neubau einer Pensionspferdehaltung mit Betriebsleiterwohnhaus vom 14.04.2009 mit Vorbescheid vom 23.11.2010 als bauplanungsrechtlich unzulässig abgelehnt hat. Das Bayer. Verwaltungsgericht München hat die hiergegen erhobene Verpflichtungsklage mit Urteil vom 31.05.2011 abgewiesen (Az. M 1 K 10.6164). Dazu kommt, dass die für den in Aussicht genommenen Neubau der Pensionspferdehaltung als Standort angedachten Grundstücke ohnehin sämtlich nicht vom planfestgestellten Vorhaben in Anspruch genommen worden wären. Des Weiteren ist die – wenn wie hier auch gutachtlich gestützte – bloße Absicht der (Neu-) Entwicklung und (grundlegenden) Veränderung eines landwirtschaftlichen Betriebes nicht schutzwürdig.

Zwar ist im Rahmen von Fachplanungsentscheidungen auch das Bedürfnis nach einer künftigen Ausweitung eines bestehenden landwirtschaftlichen Betriebs, namentlich durch Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen, abwägungsbeachtlich, wenn sich dieses Ansinnen im Rahmen einer normalen, d. h.. bei objektivierter und vorausschauender Betrachtung nachvollziehbaren Betriebsentwicklung bewegt (vgl. BVerwG, a. a. O. sowie Beschluss vom 10.11.1998, Az. 4 BN 44.98, RdNr. 3 – jeweils in juris –). Eine künftige Nutzungsabsicht – wie hier die Errichtung einer Pensionspferdehaltung – kann dabei nicht generell, sondern nur nach den konkreten Umständen des Einzelfalls beurteilt werden.

Eine erst für die Zukunft vorgesehene Nutzungsabsicht wird dabei umso eher in den Schutzbereich des Gebots der gerechten Abwägung und Problembewältigung (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG) fallen, je mehr sie sich nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke als zulässige und objektiv naheliegende Verwendungsabsicht anbietet oder gar aufdrängt (vgl. BayVGH, Beschluss vom 14.04.2011, Az. 8 ZB 10.2177, RdNr. 10 – juris –). Derartige Absichten müssen sich im Wege der Prognose hinreichend sicher abschätzen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.3.2009, Az. 9 A 35.07, RdNr. 25 – juris –).

Dies ist hier jedoch gerade nicht der Fall. Dem Landwirt geht es vorliegend nicht um die Sicherung bzw. Erweiterung des bestehenden landwirtschaftlichen Betriebs, sondern vielmehr um eine grundlegende betriebliche Umstellung, die erstmals im Frühjahr 2009 durch das vorgelegte Sachverständigengutachten und den baurechtlichen Vorbescheidsantrag – und somit weit nach dem für die Beurteilung der Priorität der Anträge relevanten Zeitpunkt der erstmaligen Auslegung der Antragsunterlagen im Planfeststellungsverfahren am 05.11.2007 (vgl. § 8a Abs. 1 LuftVG) – Ausdruck gefunden hat. Der Pensionspferdebetrieb hätte allerdings mit dem bestehenden Marktfruchtbaubetrieb nichts gemein. Die vorgetragenen Erweiterungsinteressen in Gestalt einer in Gänze neu anzulegenden Pensionspferdehaltung sind in der bestehenden betrieblichen Struktur nicht ansatzweise vorgegeben. Sie läge somit deutlich außerhalb des Spektrums von Variationsmöglichkeiten, das aufgrund des bestehenden Baubestands und Nutzungszwecks ausgeschöpft werden kann.

Bei der am 14.04.2009 beantragten Errichtung einer Pensionspferdehaltung handelt es sich mithin lediglich um eine ungesicherte künftige Markt- und Erwerbschance, die aus dem Kreis der abwägungsbeachtlichen privaten Belange heraus fällt. Diese Bewertung deckt sich auch mit Art. 14 Abs. 1 GG. Danach gehören beabsichtigte Betriebserweiterungen, umso mehr wenn sie – wie hier – erst zeitlich nachrangig zum Antrag auf fachplanerische Entscheidung ihrerseits zum Antragsgegenstand eines (bau-)aufsichtlichen Verfahrens gemacht werden, nicht zur geschützten Rechtsposition des Inhabers eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes. Dazu kommt vorliegend, dass die Große Kreisstadt Freising als zuständige untere Bauaufsichtsbehörde zwischenzeitlich mit o. g. Bescheid den Antrag auf Erteilung eines Vorbescheids abgelehnt hat.

Somit kann das Luftamt in ihrer Abwägungsentscheidung die zeitlich signifikant nachrangige bloße Erweiterungsabsicht hinter das zeitlich prioritäre und konkretisierte Fachplanungsvorhaben zurücktreten lassen; dies bedeutet, dass die fachplanerische Entscheidung über den zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbau des Verkehrsflughafens Mün-

chen nicht auf die vorgetragenen Erweiterungsabsichten des Landwirts zu 16 Rücksicht nehmen muss.

Landwirt zu 18

Der Landwirt zu 18 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Der Betrieb wird als Pensionspferdehaltung mit in den letzten Jahren durchschnittlich 20 eingestellten Pferden betrieben.

Die landwirtschaftliche Gesamtbetriebsfläche beträgt 16,98 ha, davon werden 8,02 ha Eigentumsfläche an andere landwirtschaftliche Betriebe verpachtet. Die selbst bewirtschafteten Flächen des Betriebes (9,92 ha, davon 8,96 ha Eigentum) werden im Umfang von 8,96 ha als Grünland und im Umfang von 0,96 ha als Ackerland genutzt; sie dienen ausschließlich zur Rauhfuttergewinnung (Silage und Heu) und als Weide- bzw. Auslaufflächen.

Dem Betrieb werden durch das planfestgestellte Vorhaben insgesamt Eigentumsflächen im Umfang von rund 2,56 ha entzogen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 15,1 % der Gesamtbetriebsfläche ohne die zugepachteten Flächen. Davon entfallen ca. 2,42 ha (14,3 % der Gesamtbetriebsfläche) auf Flächen für das Vorhaben selbst und ca. 0,14 ha (0,8 % der Gesamtbetriebsfläche) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Die vom Betrieb zugepachteten Flächen im Umfang von 0,96 ha können nicht angerechnet werden, da diese dem Betrieb aufgrund ihrer kurzen Restlaufzeiten nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung dienen und daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht bleiben. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) beläuft sich demnach auf insgesamt 8,96 ha.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 2,56 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Dies entspricht einem Anteil von 28,57 % der anrechenbaren Fläche.

Aufgrund des vorhabensbedingten Verlustes von 28,57 % der anrechenbaren Betriebsfläche ist die Schwere des Eingriffs und damit eine mögliche Existenzgefährdung anhand der Veränderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes – gemessen an der Eigenkapitalbildung – vor und nach dem Eingriff zu bewerten. Dazu ist zunächst der Gewinn aus der Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes zu ermitteln. Der Betriebsgewinn stellt die Differenz aus dem Zweckertrag und dem Zweckaufwand des Betriebes dar, wobei hier evtl. angefallene Pachtaufwendungen bereits abgezogen sind,

und umfasst das Entgelt für die Arbeitsleistung des Unternehmers und der nicht entlohnten familieneigenen Arbeitskräfte, das Eigenkapital und die unternehmerische Tätigkeit. Aufgrund der einfachen Struktur des Betriebes wird der Betriebsgewinn anhand der Gewinn- und Verlustrechnung des buchführungspflichtigen Betriebes ermittelt.

Da der betriebliche Gewinn – bedingt durch das unterschiedliche Ertragsniveau einzelner Jahre – Schwankungen unterworfen ist, erfolgt die Ermittlung des Betriebsgewinns durch Mittelwertbildung. Der auf diese Weise errechnete mittlere Betriebsgewinn beläuft sich für den landwirtschaftlichen Betrieb unter Berücksichtigung der Gesamtbetriebsfläche vor dem Flächenentzug auf rund 17.400,- €/Jahr.

Die betriebswirtschaftlichen Berechnungen ergaben, dass der Betrieb in der heutigen Struktur und Flächenausstattung zwar mehr als 5 % seiner anrechenbaren Fläche an das planfestgestellte Vorhaben verliert, jedoch vor und nach der Landabgabe nicht in der Lage ist, den Lebensunterhalt des Betriebsleiters und seiner Familie sowie eine erforderliche und angemessene Eigenkapitalbildung aus den Erträgen des landwirtschaftlichen Betriebes zu erwirtschaften. Da somit feststeht, dass der Betrieb – den Eingriff durch das planfestgestellte Vorhaben weggedacht – ohnehin nicht lebensfähig ist, ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung vorliegend zu verneinen. Der Nebenerwerbsbetrieb des Landwirts zu 18 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben nicht in seiner Existenz gefährdet, da er schon vor der Landabgabe keine eigenständige Existenz begründen konnte.

Landwirt zu 19

Der Landwirt zu 19 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb. Das Anwesen wird als Betrieb mit dem Schwerpunkt der Erzeugung von Rohstoffen für die Energieerzeugung (Biogasanlagen) betrieben. Der Ertrag aus dem Anbau von Silomais, Winterweizen und Ackerfutter wird an Betriebe mit Biogasanlagen verkauft. Die erzeugten Mengen an Chinaschilf (Miscanthus) werden im eigenen Betrieb zur Erzeugung von Energie verwertet.

Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (29,03 ha Gesamtbetriebsfläche, davon 7,93 ha Eigentumsfläche) werden als Ackerland genutzt. Die von der FMG beanspruchten drei Bewirtschaftungsflächen stehen im Eigentum des Landwirts und betreffen 6,18 % der Gesamtbetriebsfläche. Davon entfallen 0,91 ha (3,13 % der Gesamtbetriebsfläche) auf das Vorhaben selbst und 0,89 ha (3,05 % der Gesamtbetriebsfläche) auf Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich auf 6,64 ha. Die übrigen Pachtflächen sind Flächen mit Restlaufzeiten von unter zwei Jahren, so dass diese dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung dienen und daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht bleiben. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) beläuft sich demnach auf insgesamt 14,56 ha.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 1,7948 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Dies entspricht einem Anteil von 12,33 % der anrechenbaren Fläche.

Aufgrund des vorhabensbedingten Verlustes von rund 12,33 % der anrechenbaren Betriebsfläche ist die Schwere des Eingriffs und damit eine mögliche Existenzgefährdung anhand der Veränderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes – gemessen an der Eigenkapitalbildung – vor und nach dem Eingriff zu bewerten. Dazu ist zunächst der Gewinn aus der Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes zu ermitteln. Der Betriebsgewinn umfasst das Entgelt für die Arbeitsleistung des Unternehmers, das Eigenkapital und die unternehmerische Tätigkeit.

Der Betriebsgewinn wird mit Hilfe der Deckungsbeitragsrechnung ermittelt. Dabei werden die von der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft und dem Bayer. Bauernverband (Schätzungsrichtlinien 2008) veröffentlichten Deckungsbeiträge verwendet. Entsprechend der geschätzten Marktleistungen bei den einzelnen Betriebszweigen abzüglich der jeweiligen variablen Kosten ergibt sich der zeitraumbezogene Deckungsbeitrag für ein Ernte- oder Produktionsjahr. Die vorgenannten Datenquellen dienen dabei der Orientierung. Ferner wurden die betrieblichen Angaben des Landwirts aus dem einzelbetrieblichen Erhebungsbogen als angemessen betrachtet und für die Berechnung der Deckungsbeiträge herangezogen, auch wenn diese als relativ hoch angegeben zu erachten sind. Für die abschließende Ermittlung des Deckungsbeitrages wird bei der Berechnung sodann lediglich auf die anrechenbare Fläche in Höhe von 14,56 ha abgestellt.

Der auf diese Weise errechnete Deckungsbeitrag beläuft sich für den landwirtschaftlichen Betrieb unter Berücksichtigung der anrechenbaren Betriebsflächen vor dem Flächenentzug auf rund 23.495,- €/Jahr. Durch den Flächenentzug von rund 12,33 % anrechenbarer Betriebsfläche für das planfestgestellte Vorhaben ist für den Betrieb von einer Reduzierung des Deckungsbeitrages auf rund 20.523,- €/Jahr nach dem Flächenentzug auszugehen. Sonach errechnet sich vor dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von ca. 9.227,- €/Jahr und eine negative Eigenkapitalbildung von rund -20.772,- €/Jahr und nach dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von

ca. 8.013,- €/Jahr und eine negative Eigenkapitalbildung bei gleichbleibenden Lebenshaltungskosten von rund -21.986,- €/Jahr.

Die betriebswirtschaftlichen Berechnungen ergaben, dass der Betrieb in der heutigen Struktur und Flächenausstattung zwar mehr als 5 % seiner anrechenbaren Fläche an das planfestgestellte Vorhaben verliert, jedoch vor und nach der Landabgabe nicht in der Lage ist, den Lebensunterhalt des Betriebsleiters und seiner Familie sowie eine erforderliche und angemessene Eigenkapitalbildung aus den Erträgen des landwirtschaftlichen Betriebes zu erwirtschaften. Nach den Berechnungen der Wirtschaftlichkeit war der Betrieb vor und nach dem Landentzug als nicht dauerhaft existenzfähig zu beurteilen. Dem Einwand, dass der Vollerwerbsbetrieb seit „Jahr und Tag“ ein erfolgreich am Markt existierender und wirtschaftender Betrieb sei und deshalb vollumfänglich lebens- und existenzfähig wäre, kann aus den dargestellten rechtlichen und betriebswirtschaftlichen Feststellungen nicht gefolgt werden. Es ist bereits nicht in ausreichender Weise dargetan, dass der Landwirt im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts „von seiner Hände Arbeit“ leben kann (vgl. Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08, RdNr. 28), da er in jedem Falle, d. h. vor und nach der Landabgabe nicht in der Lage ist, Eigenkapital zu bilden. Maßgeblich ist, dass der Betrieb nicht in der Lage ist, die Mindesthöhe des erforderlichen Betriebseinkommens für die Lebenshaltung des Betriebsleiters und seiner Familie zu erwirtschaften und damit eine – wenn auch nur bescheidenen Lebensansprüchen genügende – Existenzgrundlage zu gewährleisten. Nach den Darstellungen insbesondere im Einwendungsschreiben vom 18.12.2007 erzielt der Landwirt ganz offensichtlich den ganz überwiegenden Anteil des Familieneinkommens aus der Vermietung von Immobilien und nicht aus der landwirtschaftlichen Tätigkeit. Da somit feststeht, dass dieser – den Eingriff durch das planfestgestellte Vorhaben hinweggedacht – ohnehin nicht lebensfähig ist, ist eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung vorliegend zu verneinen. Der Betrieb des Landwirts zu 19 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben nicht in seiner Existenz gefährdet, da er schon vor der Landabgabe keine eigenständige Existenz begründen konnte.

Landwirt zu 21

Der Landwirt zu 21 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Das Anwesen wird als Marktfruchtbaubetrieb mit dem Schwerpunkt Kartoffelanbau bewirtschaftet. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (45,38 ha Gesamtbetriebsfläche, davon 13,50 ha Eigentumsfläche) werden mit 10,12 ha als Grünland und mit 35,26 ha als Ackerland genutzt. Auf den Ackerflächen werden Silomais, Speisekartoffeln, Sommergerste, Winterweizen und Winterraps angebaut.

Die von der FMG beanspruchten drei Bewirtschaftungsflächen betreffen rund 0,15 % der Gesamtbetriebsfläche und stehen im Eigentum des Landwirts. 538 m² (0,12 % der Gesamtbetriebsfläche) werden für das Vorhaben selbst und für Folgemaßnahmen benötigt, 122 m² (rund 0,03 % der Gesamtbetriebsfläche) finden Verwendung für Kompensationsmaßnahmen. Auf die Ermittlung anrechenbarer Pachtflächen – insgesamt bewirtschaftet der Betrieb 93 Flächen und Teilflächen – wurde im vorliegenden Fall verzichtet und die Beeinträchtigung durch die Landabgabe für das planfestgestellte Vorhaben nur hinsichtlich der Eigentumsflächen bewertet.

Die für das planfestgestellte Vorhaben benötigten drei Bewirtschaftungsflächen im Umfang von insgesamt 0,0660 ha entsprechen 0,49 % der Eigentumsflächen. Ein Flächenverlust von weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche (Eigentumsflächen und anrechenbare Pachtfläche) löst für den gesunden landwirtschaftlichen Betrieb des Landwirts zu 21 keine Existenzgefährdung aus. Er ist weiterhin in der Lage, einen angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie sowie einen ausreichend hohen Betrag an Eigenkapital zu erwirtschaften. Der Betrieb des Landwirts zu 21 wird durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben mithin nicht in seiner Existenz gefährdet.

Dieses Ergebnis wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass der landwirtschaftliche Betrieb den Kartoffelertrag überwiegend durch Direktvermarktung (Hofladen) veräußert. Die Möglichkeit der Direktvermarktung der erzeugten Produkte wird durch die Landabgabe von 0,49 % der Eigentumsflächen nicht beeinträchtigt. Auch ist eine Verringerung der nachhaltig erzielbaren Deckungsbeiträge nicht zu besorgen.

Dem Einwand, die Direktvermarktung sei künftig in der bisherigen Form nicht mehr möglich und allein dadurch könne eine Existenzgefährdung eintreten, kann ebenfalls nicht gefolgt werden. Marktstrategische Betrachtungen im Sinne einer Bewertung künftiger Erwerbschancen und -risiken der hofeigenen Direktvermarktung sind nicht Gegenstand der Begutachtung. Dies folgt daraus, dass der einzelne Gewerbetreibende, Freiberufler und Urproduzent keinen Anspruch darauf hat, dass sich die vorhandene Wettbewerbssituation mitsamt der zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehenden Umsatz- und Gewinnchancen nicht ändert. Vielmehr hat der Unternehmer jederzeit mit einer Änderung der Umgebungssituation seines Gewerbebetriebes zu rechnen. Wer also auf Lagegunst baut, nutzt eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 12 Abs. 1 und 14 Abs. 1 Satz 1 GG besitzt.

Landwirt zu 22

Der Landwirt zu 22 bewirtschaftet seinen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb als Ackerbaubetrieb ohne Viehhaltung. Die landwirtschaftlichen Flächen des Betriebes (199,50 ha Gesamtbetriebsfläche, davon 47,35 ha Eigentumsfläche) werden unter Berücksichtigung diverser Tauschvorgänge mit 186,83 ha eigengenutzt, davon 1,73 ha als Grünland und 185,10 ha als Ackerland. Auf den Ackerflächen werden überwiegend Silomais, Getreide und in großem Umfang Kartoffeln für die Verwertung als Speise- bzw. Verarbeitungskartoffel sowie für die Stärkeproduktion angebaut. Daneben werden als Feldgemüse noch überwiegend Karotten erzeugt. Der landwirtschaftliche Betrieb ist intensiv mit dem gewerblichen Biogasbetrieb, den der Landwirt zusammen mit seiner Ehefrau in der Rechtsform einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts betreibt, verbunden. So werden umfangreich Flächen zur Erzeugung von Energiepflanzen (Silomais, Getreide-GPS, Ackerfutterpflanzen) für die Versorgung der Biogasanlage genutzt.

Von der FMG werden insgesamt 13 Bewirtschaftungsflächen im Umfang von 28,92 ha für das planfestgestellte Ausbauvorhaben benötigt. Dies entspricht 14,5 % der Gesamtbetriebsfläche. 15,39 ha werden davon für das Vorhaben selbst und Folgemaßnahmen benötigt, 13,53 ha für Flächen für Kompensationsmaßnahmen.

Die anrechenbaren Pachtflächen belaufen sich auf 116,75 ha. Die übrigen Pachtflächen sind Flächen mit Restlaufzeiten von unter zwei Jahren, so dass diese dem Betrieb nicht langfristig im Sinne einer Existenzsicherung dienen und daher bei der Beurteilung der geltend gemachten Existenzgefährdung außer Betracht bleiben. Die anrechenbare Betriebs- und Bewirtschaftungsfläche (Eigentums- und anrechenbare Pachtflächen) beläuft sich demnach auf insgesamt 164,10 ha.

Dem Betrieb werden vom planfestgestellten Vorhaben insgesamt 14,66 ha der anrechenbaren Fläche entzogen. Dies entspricht einem Anteil von 8,9 % der anrechenbaren Fläche.

Aufgrund der Schwere des Eingriffs ist eine mögliche Existenzgefährdung anhand der Veränderung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes – gemessen an der Eigenkapitalbildung des Betriebes – vor und nach dem Eingriff festzustellen. Dazu ist zunächst der Gewinn aus der Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes zu ermitteln.

Der Betriebsgewinn stellt die Differenz aus dem Zweckertrag und dem Zweckaufwand des Betriebes dar, wobei hier evtl. angefallene Pachtaufwendungen bereits abgezogen sind,

und umfasst das Entgelt für die Arbeitsleistung des Unternehmers und der nicht entlohnten familieneigenen Arbeitskräfte, das Eigenkapital und die unternehmerische Tätigkeit.

Der Betriebsgewinn wird dabei mit Hilfe der Deckungsbeitragsrechnung errechnet. Zunächst wird für die einzelnen Produktionszweige bzw. Arbeitsverfahren der jeweilige Deckungsbeitrag (sog. DB, auch "direktkostenfreie Leistung") ermittelt. Dies erfolgt anhand des Betriebsplanungsprogramms "Ökonom" (herausgegeben vom Institut für Agrarökonomie der Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft) sowie den ebenfalls von der Landesanstalt veröffentlichten Deckungsbeiträgen. Entsprechend der geschätzten Marktleistungen bei den einzelnen Betriebszweigen abzüglich der jeweiligen variablen Kosten ergibt sich der zeitraumbezogene Deckungsbeitrag für ein Ernte- oder Produktionsjahr.

Der auf diese Weise errechnete Deckungsbeitrag beläuft sich für den landwirtschaftlichen Betrieb des Landwirts zu 22 unter Berücksichtigung der anrechenbaren Betriebsflächen vor dem Flächenentzug auf rund 194.674,- €/Jahr. Durch den Flächenentzug von rund 8,90 % anrechenbarer Betriebsfläche für das planfestgestellte Vorhaben ist für den Betrieb von einer Reduzierung des Deckungsbeitrages auf rund 152.381,- €/Jahr nach dem Flächenentzug auszugehen. Sonach errechnet sich vor dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von 117.268,- €/Jahr und eine Eigenkapitalbildung von 87.268,- €/Jahr und nach dem Flächenentzug ein Betriebseinkommen von 80.734,- €/Jahr und eine Eigenkapitalbildung bei gleichbleibenden Lebenshaltungskosten von rund 50.734,- €/Jahr.

Die betriebswirtschaftlichen Berechnungen ergaben somit, dass der Betrieb in der heutigen Struktur und Flächenausstattung zwar mehr als 5 % seiner anrechenbaren Fläche an das planfestgestellte Vorhaben verliert, jedoch vor und nach der Landabgabe in der Lage ist, den Lebensunterhalt des Betriebsleiters und seiner Familie sowie eine erforderliche und angemessene Eigenkapitalbildung aus den Erträgen des landwirtschaftlichen Betriebes zu erwirtschaften.

Der gesunde landwirtschaftliche Betrieb des Landwirts zu 22 ist daher durch den Flächenentzug für das planfestgestellte Vorhaben nicht in seiner Existenz gefährdet.

Soweit hier zusätzlich zur Frage einer Existenzgefährdung / -bedrohung seines landwirtschaftlichen Betriebs auch die Frage einer möglichen Existenzbedrohung der vom Landwirt zusammen mit seiner Ehefrau (in der Rechtsform einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts) betriebenen Biogasanlage aufgeworfen wurde, bestand für das Luftamt keine Veranlassung, dem weiter nachzugehen. Insbesondere war eine sachverständige Begutachtung insoweit mit Blick auf den am 10.03.2009 zwischen dem Landwirt und der FMG geschlossenen notariellen Tauschvertrag nicht geboten.

Ausweislich des stenographischen Protokolls des Erörterungstermins vom 31.03.2009 ist dort zum Thema einer Betroffenheit der Biogasanlage durch Flächenentzug bei Landwirten, mit denen der Betreiber zur Versorgung mit Energiepflanzen zusammenarbeitet, eine umfängliche Regelung getroffen worden. Danach gesteht die FMG ausdrücklich zu, dass in Folge des Grunderwerbs für das antragsgegenständliche Vorhaben weitere Nachteile, die durch den Abschluss des Tauschvertrages vom 10.03.2009 nicht ausgeglichen werden, möglich sind, und zwar dadurch, dass Pacht- bzw. Nutzungsverträge mit anderen Eigentümern nicht mehr fortgeführt werden können, weil die FMG deren Flächen erworben hat bzw. noch erwirbt. Die FMG hat sich in diesem Zusammenhang ausdrücklich verpflichtet, ggf. verbleibende Nachteile nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen auf der Grundlage der dazu vom Landwirt zu 22 erteilten und der FMG selbst vorliegenden Informationen dem Grunde und der Höhe nach festzustellen und einen etwaigen Entschädigungsanspruch nach Möglichkeit vorrangig durch Zuweisung von Ersatzland, hilfsweise durch eine Entschädigung in Geld, auszugleichen. Mit dieser einvernehmlichen Lösung hat sich die Betroffenheit insoweit bereits im Tatsächlichen erledigt.

3.20.3 Betroffenheit von Gewerbebetrieben, Freiberuflern und land- und forstwirtschaftlichen Betrieben durch vorhabensbedingte Immissionen und veränderte Wettbewerbs-/Ertragssituation

Soweit von Einwendern geltend gemacht wurde, durch den planfestgestellten Bau und Betrieb würde sich – insbesondere in Folge der vom Flughafen im Ausbauzustand ausgehenden Immissionen und der damit einhergehenden Änderungen bei der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung – die Wettbewerbs- und Ertragssituation Ihrer Betriebe nachteilig verändern, ist dies von der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich zwar bei der von ihr anzustellenden Abwägung zu berücksichtigen. Denn auch ohne direkte Inanspruchnahme muss sie das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung berücksichtigen. Allerdings schützt auch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist ggf. hinzunehmen. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20.08, RdNr. 148 – juris –).

Somit führte eine Verschlechterung der Wettbewerbssituation, sei es in Folge des Verlustes/Abwanderung des Kundenstammes oder verursacht durch Einschränkungen bei den Möglichkeiten der landwirtschaftlichen Bodennutzung bzw. der Ausübung

freiberuflicher Tätigkeiten, so sie in Einzelfällen vorliegend sogar als wahr unterstellt würde, nicht zu entscheidungserheblichen Rechtsbetroffenheiten. Dies folgt daraus, dass der einzelne Gewerbetreibende, Freiberufler und Urproduzent keinen Anspruch darauf hat, dass sich die vorhandene Wettbewerbssituation mitsamt der zu einem bestimmten Zeitpunkt bestehenden Umsatz- und Gewinnchancen nicht ändert. Vielmehr hat der Unternehmer jederzeit mit einer Änderung der Umgebungssituation seines Gewerbebetriebes zu rechen. Wer also auf Lagegunst baut, nutzt eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 12 Abs. 1 und 14 Abs. 1 Satz 1 GG besitzt. Aus den verfassungsrechtlichen Garantien lässt sich somit kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums und Ausübung des Gewerbes ableiten. Ein Recht darauf, dass der bisherige Kundenstamm in der Nähe des Betriebes verbleibt, dessen Erreichbarkeit und der Anschluss an das öffentliche Straßennetz sich nicht ändert (vgl. im Übrigen zum Sonderfall der „Öffentlichen Tankstelle Ost“, die von der Verlegung der Staatsstraße St 2584 betroffen ist, bereits oben) oder die Immissionsexposition an einem bestimmten Standort – im Rahmen des rechtlich Zumutbaren – unverändert bleibt, existiert ebenso wenig, wie ein Recht auf optisch ansprechende Umgebungsbebauung (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 27.6.2007, Az. 4 A 2004.05 – juris –). Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG schützt nämlich weder die Gewinnung zukünftiger Kunden noch den Erhalt des bestehenden Kundenstammes eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs. Von Verfassungs wegen geschützt sind nicht alle sich wertbegründend, werterhaltend oder wertsteigernd auswirkenden (tatsächlichen und rechtlichen) Gegebenheiten und Chancen eines Gewerbebetriebs, sondern nur der Betrieb in seinem konkreten Bestand, mit anderen Worten also die bereits „ins Werk gesetzte“ unternehmerische Tätigkeit. Damit unterfallen allgemeine (äußere) Gegebenheiten und Einflussfaktoren, innerhalb derer der Unternehmer seine Tätigkeit entfaltet und die keinen konkret fassbaren, individuellen Bezug zu dem einzelnen Gewerbebetrieb haben, auch wenn diese für das Unternehmen und seine Wirtschaftlichkeit von erheblicher Bedeutung sind, nicht dem Schutzbereich des Eigentumsgrundrechts. Erst recht gilt dies für Erwerbschancen, die in der Zukunft liegen. Solche Gegebenheiten und Expektanzen sind (mit-)bestimmend für das Risiko, ein Unternehmen wirtschaftlich zu betreiben, können aber gerade nicht dem von Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten konkreten Bestandswert eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs zugeordnet werden. Ohnehin sind schließlich auch keine signifikanten Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass sich die im Vorstehenden als wahr unterstellten negativen Folgewirkungen und Beeinträchtigungen von Betrieben in der Umgebung des ausgebauten Verkehrsflughafens München mit hinreichender Wahrscheinlichkeit erwarten lassen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass mit Blick auf die für das Jahr 2020 prognostizierte Wirtschaft-, Erwerbstätigen- und

Bevölkerungsstruktur im Ausbaufall die Kaufkraft im Umland des Verkehrsflughafens München jedenfalls nicht abnehmen wird und dort sogar weitere Zuwanderung und Beschäftigungswachstum zu erwarten ist (vgl. dazu ausführlich: Gutachten „Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung“, Ernst Basler + Partner AG in Zusammenarbeit mit BulwienGesa AG, vorgelegt als Anlage 4.2.06 in Ordner 40 der Antragsunterlagen, S. 68 ff.).

Das Luftamt hat im Übrigen eine Vielzahl von Nebenbestimmungen zum Schutz der Betroffenen vor vorhabensbedingten Immissionen verfügt und damit ein Schutzkonzept etabliert, unter dessen Geltung kein Anlass zu der Annahme besteht, Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe sowie Einrichtungen von Freiberuflern könnten Auswirkungen von solcher Qualität und Intensität ausgesetzt sein, dass diese erhebliche Einschränkungen erführen und in der Folge deren (Weiter-)Führung unzumutbar erschwert oder gar unmöglich gemacht würde. Das Luftamt hat schließlich ein weitreichendes, alle Immissionsarten und die Auswirkungen besonders tiefer Überflüge in Rechnung stellendes Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche verfügt, das neben Wohngebäuden auch gemischt und gewerblich genutzte bauliche Anlagen sowie Hofstellen landwirtschaftlicher Betriebe erfasst. Damit ist sichergestellt, dass etwaige die Grenzen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums übersteigende Immissionsbelastungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG angemessen ausgeglichen werden.

Soweit schließlich zahlreiche Land- und auch Forstwirte geltend gemacht haben, die Nutzungsmöglichkeiten ihrer Böden, Kulturen und Wälder würden in existenzbedrohender Weise eingeschränkt oder gar vernichtet, da infolge des Vorhabens eine erheblich gesteigerte Belastung durch Luftschadstoffe im Umland des Flughafens zu gewärtigen sei und dies einen vermehrten Schadstoffeintrag mit sich zöge, besteht hierfür kein begründeter Anlass. Dies deshalb, weil auch im Ausbauzustand eine relevante Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte – insbesondere die der 39. BImSchV – nicht zu erwarten steht. Die Belastung durch Luftschadstoffe hält sich vielmehr in einem Rahmen, der keinen vorhabensinduzierten Handlungsbedarf der Planfeststellungsbehörde nach sich zieht.

Ausweislich der Prüfung der Belange der Lufthygiene werden die von dem Änderungsvorhaben ausgehenden Immissionen grundsätzlich keine einschlägigen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit überschreiten. Dies gilt insbesondere auch auf der Grundlage der fortgeschriebenen lufthygienischen Untersuchung der Müller-BBM GmbH vom 24.02.2011 für NO_2 (vgl. § 3 Abs. 1 und 2 der 39. BImSchV). Eventuelle Überschreitungen der Grenzwerte zu Staubpartikeln (vgl. §§ 4, 5 der 39. BImSchV) beträfen nur einzelne Monate im Rahmen der Bauphase.

Das regelmäßige Überschreiten des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für Stichstoffoxide (NO_x) von 30 µg pro m³ zum Schutz der Vegetation nach § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV an Immissionsorten im Flughafenumland steht der Planfeststellung nicht entgegen. Dieser Grenzwert ist – wie zur Lufthygiene ausgeführt – nur auf emittentenferne Reinluftgebiete (mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen oder Straßen entfernt) anzuwenden. Landwirtschaftlicher Anbau im Flughafenumland ist indes – schon mit Blick auf den bisherigen erheblichen Bestand an Verkehrsinfrastruktur am Flughafenstandort und der sich daraus ergebenden Vorbelastung – nicht als entsprechend empfindliche Vegetation anzusehen. Daher wird diese Grenzwertüberschreitung im Zusammenhang mit der Verwertbarkeit landwirtschaftlicher Produkte vom Luftamt vorliegend als unerheblich angesehen. Diese Bewertung wird durch das Biomonitoring am Verkehrsflughafen München mit Grünkohl und Weidelgras bestätigt. Die dabei gewonnenen Ergebnisse des Monitorings, das im Vollzug der Auflage A II.12. der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 zur Untersuchung des Einflusses von Luftschadstoffen auf Pflanzen in der Region durchgeführt wird, zeigen, dass die in den beobachteten Pflanzen vorgefundenen Stoffe sich im Wesentlichen in einem Bereich bewegen, der typischen ländlichen emittentenfernen Standorten entspricht. Besonderheiten betrafen lediglich geogene Stoffanreicherungen. Auch beim am Verkehrsflughafen München erstmals im Jahre 2008 durchgeführten Honig-Monitoring konnte festgestellt werden, dass der Stoffgehalt der gewonnenen Proben aus dem Flughafenumland keine relevanten Unterschiede zu den Referenzproben anderer Regionen aufweist. Vor diesem Hintergrund war nach Auffassung des Luftamtes eine zusätzliche (gesonderte) Untersuchung hierzu nicht erforderlich. Einwendungen, wonach die Land- und Forstwirtschaft in Folge der lufthygienischen Situation im Flughafenumland nicht mehr ordnungsgemäß ausgeübt werden könnte, sind sonach nicht begründet.

Auch die weiteren einschlägigen Befürchtungen von Imkern sowie denjenigen Landwirten, die ökologische Landwirtschaft betreiben, – unabhängig davon, dass die bisherige (hier unterstellte) Lagegunst zum Betrieb der ökologischen Landwirtschaft und Imkerei nach dem vorstehend Ausgeführten keine Rechtsposition im Sinne des Art. 12 Abs. 1 und 14 Abs. 1 Satz 1 GG vermittelt – erweisen sich als unbegründet.

Es existieren keine normativen Vorgaben, die den ökologischen Landbau im Umfeld bestimmter Anlagen, wie z. B. Flughäfen, für unzulässig erklären, oder es untersagen, dass Produkte, die im Umfeld bestimmter Anlagen angebaut werden, als ökologische Erzeugnisse verkauft werden dürfen. Zum ökologischen Landbau enthält die Verordnung (EG) Nr. 834/2007 des Rates vom 28.06.2007 über die ökologische/biologische Produktion und die Kennzeichnung von ökologischen/biologischen Erzeugnissen und zur Aufhebung der

Verordnung (EWG) Nr. 2092/91 lediglich Ziele und Grundsätze der ökologischen/biologischen Produktion, Produktionsvorschriften und Vorgaben zur Kennzeichnung, zu Kontrollen sowie zum Handel mit Drittländern; weitergehende Vorgaben, beispielsweise solche zum Standort der Produktion oder im Sinne von Mindestabständen zu emittierenden Anlagen, sind nicht normiert. Auch das Öko-Landbaugesetz (ÖLG) enthält keine materiellen Maßgaben zur Luftqualität bestimmter Anbauorte. Soweit in einigen Einwendungen auf Richtlinien von Verbänden aus dem Bereich des ökologischen Landbaues verwiesen wird (vgl. insbesondere: Erzeugungsrichtlinien des Naturland-Verbandes für ökologischen Landbau e. V.), ist festzustellen, dass diese Richtlinien ebenfalls keine konkreten Vorgaben in Bezug auf die lufthygienische Situation einzelner landwirtschaftlicher Anbauflächen enthalten, sondern im Zusammenhang mit Schadstoffen im Schwerpunkt auf Düngung, Humuswirtschaft und Bodenpflege abstellen, sich zur allgemeinen Luftqualität aber nicht verhalten.

Soweit des Weiteren in den Naturland-Richtlinien für ökologische Imkerei des o. g. Verbandes (Quelle: www.naturland.de) in Abschnitt II. 1 gefordert ist, dass der Standort für Völker so gewählt wird, dass aus einem Umkreis von 3 km um den Bienenstock herum keine nennenswerte Beeinträchtigung der Bienenprodukte gegeben ist, wird dabei auf Verursachungsbeiträge aus sowohl landwirtschaftlichen als auch nichtlandwirtschaftlichen Verschmutzungsquellen abgestellt. Im Übrigen geht es ausweislich des Satzes 2 im o. g. Abschnitt dieser Richtlinie um Beeinträchtigungen, die über die allgemeine Umweltbelastung hinausgehen. In Bezug auf Schadstoffe, die auf den Verkehrsflughafen München zurückzuführen sind, wurden im Rahmen des Bienenmonitoringprogramms jedoch gerade auch solche Standorte ausgewählt, die sich in unmittelbarer Nähe zu den bestehenden Start- und Landebahnen und Vorfeldern sowie unter den Flugrouten befinden. Der Vergleich mit externen Referenzstandorten hat keine Auffälligkeiten bei Proben, die bei im o. g. Sinne flugplatznahen Bienenvölkern gezogen und ausgewertet wurden, gezeigt.

Insgesamt ergibt sich deshalb, dass relevante Beeinträchtigungen des ökologischen Landbaus und der Imkerei infolge von möglichen Schadstoffeinträgen durch flughafeninduzierten Verkehr – auch im Lichte einer Gesamtexpositionsbetrachtung sämtlicher dabei relevanten Immissionen – nicht zu befürchten sind.

Schließlich sind auch mit Blick auf solche Einwendungen, die sich mit den Einflüssen des Vorhabens auf Witterung und Klima beschäftigen, von Seiten der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Verfügungen und Vorkehrungen zu treffen. Die FMG hat durch die Vorlage der „Klimatologischen Erheblichkeitsabschätzung (Klimagutachten)“ des Deutschen

Wetterdienstes vom 31.05.2006 (vgl. Anlage 4.4.11 in Ordner 42 der Antragsunterlagen) plausibel und nachvollziehbar dargelegt, dass durch das planfestgestellte Ausbauvorhaben keine relevante Veränderung der lokalklimatischen Verhältnisse zu befürchten ist (vgl. Nr. C.III.3.7.1.3 dieses Beschlusses) und folglich die landwirtschaftlich genutzten Flächen keiner Änderung der auf sie einwirkenden klimatischen Einflussfaktoren unterworfen sind. Zwar ist aufgrund der zusätzlichen Flächenversiegelung durch die Anlage einer 3. Start- und Landebahn mit einem Temperaturanstieg um rund 0,1 °C zu rechnen; dieser wirkt sich jedoch ausschließlich auf das unmittelbare Flughafengelände aus. Unter Berücksichtigung der Abnahme der Temperaturerhöhung mit zunehmender Entfernung zum Flughafengelände ist diese marginale Erwärmung aus klimatologischer Sicht als für das Umfeld des Flughafens unbedeutend und als nicht messbar einzustufen. Durch das Erweiterungsvorhaben werden auch die anderen klimatischen Parameter Niederschlag, Windrichtung und Nebel nicht beeinflusst, so dass Auswirkungen auf die Landwirtschaft und deren Ertragssituation im Ergebnis ausgeschlossen werden können, selbst wenn sich Flächen im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens befinden.

IV. Zusammenfassende Würdigung / Gesamtabwägung

Dem Antrag der FMG konnte unter Anordnung der sich aus dem verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen entsprochen werden.

Dem Änderungsvorhaben stehen weder zwingende Rechtsvorschriften noch unüberwindbare Belange entgegen. Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Das planfestgestellte Ausbauvorhaben ist mit den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die im Luftverkehrsgesetz und anderen gesetzlichen Vorschriften und Vorgaben zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Maßgaben, Gebote und Verbote und entspricht im Umfang seiner Zulassung, insbesondere in Gestalt der verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen, schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Nach intensiver und umfänglicher Überprüfung und Abwägung der für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen streitenden öffentlichen Interessen gegen die hiervon berührten öffentlichen und privaten Belange kommt das Luftamt zum Ergebnis, dass sich die mit der planfestgestellten Flughafenerweiterung verfolgte Befriedigung der öffentlichen Verkehrsnachfrage sowie die damit einhergehende Stärkung von Wirtschaftskraft und Beschäftigung im Flughafenumland gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen, die vor allem in Folge der Inanspruchnahme von Grundeigentum für das Vorhaben, der künftigen Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe sowie der Auswirkungen auf Natur und Landschaft einschließlich Habitat- und Vogelschutz betroffen sind, durchsetzen. Den durch das Vorhaben berührten Belangen wird durch die gemäß § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG verfügten (Schutz-) Vorkehrungen, namentlich in Gestalt von Nebenbestimmungen, Rechnung getragen. Wo solche Nebenbestimmungen i. S. d. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG untunlich waren, wurde ein Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche verfügt. Hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich der europäischen Schutzgebiete wurde in diesem Beschluss ein Kohärenz- und Kompensationskonzept planfestgestellt, mit welchem die Eingriffe soweit wie möglich minimiert und im Übrigen ausgeglichen werden.

Das planfestgestellte Vorhaben ist gerechtfertigt, weil es den Zielen des Luftverkehrsrechts entspricht. Insbesondere wird hierdurch den Anforderungen zur

langfristigen Sicherung und Stärkung der Drehkreuzfunktion des Verkehrsflughafens München genügt. Diese besondere Funktion des Verkehrsflughafens München ist sowohl auf der Ebene der Raumordnung als auch im Gemeinschaftsrecht angelegt. Sie entspricht des Weiteren dem Interesse der Bundesrepublik Deutschland.

Die Anlage der 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen am Standort und in der planfestgestellten Gestalt ist geeignet, die Planungsziele zu erfüllen. Es wurde nachgewiesen, dass allein durch Optimierungen des bestehenden Systems die Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten legitimen Planungsziele nicht gewährleistet werden kann. Auch eine der planfestgestellten Alternative 5b vorzugswürdige Vorhabensvariante existiert nicht. Dies ergab eine umfassende Alternativenprüfung in diesem Verfahren.

Die planfestgestellten straßenbaulichen Maßnahmen sind als Folgemaßnahmen des Ausbaus des Verkehrsflughafens München erforderlich. Die landseitige verkehrliche Erschließung des Flughafens ist gesichert, ohne dass weitergehende landseitige Verkehrsinfrastruktur zwingend ausgebaut werden müsste. Unabhängig davon bestehen sowohl im Straßen- und Schienenbereich aktuell und zukünftig zahlreiche Planungen unterschiedlicher Verkehrsträger, die sukzessiv bis zum Planungshorizont und darüber hinaus realisiert werden und mit denen dauerhafte Verkehrsengpässe weitgehend vermieden werden.

Es wurde des Weiteren nachgewiesen, dass das planfestgestellte Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG).

Das Luftamt hat im Rahmen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens nicht nur die vom Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange jeweils für sich und im Einzelnen gegen das öffentliche Interesse am Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse am Änderungsvorhaben vorgenommen. Das Luftamt gelangt dabei zu dem Ergebnis, dass die Summe der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen die Gesamtheit der negativen Vorhabensauswirkungen überwiegt. Durch die angeordneten Regelungen und Nebenbestimmungen werden sämtliche durch das Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte bewältigt. Den im Interesse der Vorhabensverwirklichung berührten öffentlichen und privaten Belange wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Wie in der Begründung zu den einzelnen abwägungserheblichen Belangen jeweils ausführlich dargelegt, erweisen sich die entgegenstehenden öffentlichen und privaten

Belange unter Berücksichtigung der verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen gegenüber den Belangen des Luftverkehrs nicht als gewichtiger. Auch bei einer Gesamtschau und -abwägung ergibt sich, dass das bestehende (verkehrliche und wirtschaftliche) öffentliche Interesse am Ausbau des Verkehrsflughafens München in Form des Baus und Betriebs einer 3. Start- und Landebahn (einschließlich Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen) die negativen Auswirkungen auch in ihrer Gesamtheit überwiegt. Das Luftamt verkennt dabei nicht, dass dieser Planfeststellungsbeschluss eine teilweise erhebliche Zurückstellung öffentlicher und privater Belange bedingt. Dies ist indes nach Maßgabe der verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen im Sinne des Gemeinwohles hinzunehmen.

Entscheidend für das Vorhaben spricht die langfristige Wahrung und Stärkung der Funktion des Verkehrsflughafens München als europäisches Luftverkehrskreuz. Auch die Bundesregierung wertet den Kapazitätsausbau am Verkehrsflughafen München in ihrem Flughafenkonzept als besonders dringlich. Im Rahmen der Gesamtabwägung war auch zu würdigen, dass der Verkehrsflughafen München positive unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf Beschäftigung und Wirtschaftskraft im Flughafenumland hat. Diese Attraktivitätssteigerung hat auch katalytische Effekte für weitere Gewerbeansiedlungen und damit auf Beschäftigung und Wirtschaftskraft in der Region.

Sicherheitsgefahren sind im Hinblick auf den künftigen Flugbetrieb nicht zu erwarten, da im Zusammenhang mit der 3. Start- und Landebahn sämtliche Sicherheitserfordernisse des Luftverkehrsrechts erfüllt werden. Die Risikoexposition der Bevölkerung wird auch im Flughafenumland das Spektrum bzw. den Grad der gesellschaftlich akzeptierten allgemeinen Lebensrisiken nicht verlassen bzw. nicht übersteigen. Im Übrigen enthält der Beschluss Nebenbestimmungen zur Gewährleistung der Sicherheit, insbesondere für Ortslagen mit Wirbelschleppenrelevanz.

Das Änderungsvorhaben ist mit erheblichen Grundinanspruchnahmen verbunden. Allerdings ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass nicht im Eigentum der FMG stehende Wohngebäude vom Vorhaben nicht unmittelbar erfasst werden und im Wesentlichen nur landwirtschaftliche Flächen von potenziellen Enteignungen betroffen sind. In diesem Zusammenhang kann auch festgestellt werden, dass die Struktur der regionalen Landwirtschaft gewahrt bleibt. Insbesondere können nach den umfänglichen Ermittlungen des Luftamtes – bis auf einen Fall – abwägungserhebliche Existenzgefährdungen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe ausgeschlossen werden. Hinsichtlich des verbleibenden Falles, in dem nicht auszuschließen ist, dass die Flächeninanspruchnahme erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb des betroffenen

Landwirtes hat, hat sich die FMG – mangels Verfügbarkeit ausreichenden Ersatzlandes – verbindlich und unwiderruflich zur vollständigen Übernahme des gesamten Betriebs einschließlich der Gebäude, Außenanlagen und Betriebseinrichtungen verpflichtet.

Die Kommunen im Umland des Verkehrsflughafens München werden in ihren städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch in ihren gewerblichen Strukturen bereits aktuell teilweise erheblich durch den bestehenden Flughafen beeinflusst. Dieses Gepräge wird vorhabensbedingt fortgesetzt und vertieft. Durch die Situierung der 3. Start- und Landebahn (nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen) überwiegend im Vorranggebiet für Flughafenentwicklungsflächen im Sinne des LEP-Ziels B V 1.6.3 verändern sich die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen nicht grundlegend. Im Wesentlichen werden hinreichend verfestigte kommunale Planungen nicht nachhaltig gestört; auch die kommunalen Einrichtungen können wie bisher ordnungsgemäß betrieben werden. Allerdings sind der Ortsteil Attaching der Großen Kreisstadt Freising und die Gemeinde Berglern in besonderer Weise von Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens betroffen. Insoweit sind sie unter Berücksichtigung der Regelungen des FluglärmG in ihren künftigen Entwicklungsmöglichkeiten teilweise beschränkt. Allerdings bleibt – gerade auch für die Große Kreisstadt Freising und die Gemeinde Berglern – noch genügend Raum für städtebauliche Entwicklungen. Im Übrigen ist die Bedeutung des Änderungsvorhabens vorrangig gegenüber diesen kommunalen Belangen.

Das Änderungsvorhaben führt zu teilweise erheblichen, vom Vorhaben induzierten Lärmbelastungen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Lärmimmissionen auch ohne Ausbau des Verkehrsflughafens München im sog. Prognosenullfall zukünftig zunehmen würden. Neben dem Verweis auf das Regelungsregime des FluglärmG enthält dieser Beschluss auch Nebenbestimmungen zum Schutz vor Gesundheitsgefahren nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG. Die angeordneten betrieblichen Regelungen, vor allem die grundsätzliche Zulassung der 3. Start- und Landebahn nur für den Flugbetrieb am Tag, stellen sicher, dass gemäß der gesetzlichen Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG auf die Nachtruhe der Bevölkerung ausreichend Rücksicht genommen wird. Im Übrigen bleibt die bereits bestehende Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München unberührt.

Das Änderungsvorhaben wirkt sich nicht signifikant nachteilig auf die Luftqualität im Flughafenumland aus. Insbesondere werden in Folge des Betriebs des Verkehrsflughafens München auch im Ausbauzustand in bewohnten Gebieten die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach der 39. BImSchV nicht überschritten. In Anbetracht der Feinstaubbelastung, die für die Bauphase ermittelt wurde,

hat das Luftamt zahlreiche Nebenbestimmungen verfügt, um die Auswirkungen in den umliegenden Gemeinden zu minimieren.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes, insbesondere mit solchen, die sich zum Schutz der europäischen Natura-2000-Gebiete sowie aus dem besonderen Artenschutzrecht ergeben, vereinbar. Das Vorhaben ist vor allem mit erheblichen Beeinträchtigungen des europäischen Vogelschutzgebietes DE 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ verbunden. Zumutbare Alternativen, den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für das Netz Natura 2000 zu erreichen, sind nicht gegeben. Die für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen das Interesse an der Unversehrtheit der betroffenen Gebiete. In diesem Beschluss wird ein umfangreiches und detailliertes Konzept zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes Natura 2000 (sog. Kohärenzsicherungsmaßnahmen) festgesetzt. Im Übrigen müssen die Belange des Naturschutzes und Landschaftspflege wegen des besonders hohen Gewichts der für das Änderungsvorhaben streitenden öffentlichen Belange zurücktreten.

Die Belange des Schutzguts Wasser werden durch die Verfügung geeigneter Regelungen und Nebenbestimmungen gewahrt. Die notwendigen wasserrechtlichen Gestattungen waren auszusprechen. Das Luftamt berücksichtigt in diesem Zusammenhang auch, dass mit dem Änderungsvorhaben erhebliche Erdbewegungen verbunden sind, die zum Teil geogen arsenhaltige Böden betreffen. Trinkwassergewinnungsanlagen sind nicht gefährdet.

Nach alledem kann das Luftamt den Plan mit den getroffenen Regelungen und verfügten Nebenbestimmungen wie geschehen feststellen.

D. Sofortige Vollziehung

Dieser Planfeststellungsbeschluss hat die Änderung eines Flughafens zum Gegenstand. Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat daher nach § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwGO).

E. Kostenentscheidung

Die FMG trägt als Antragstellerin nach § 1 LuftKostV i. V. m. §§ 1, 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG die Kosten [Gebühren (§ 2 Abs. 1 LuftKostV i. V. m. § 9 VwKostG) und Auslagen (§ 3 LuftKostV i. V. m. § 10 VwKostG)] dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Höhe der Gebühr (Nr. V 8. lit. a des Gebührenverzeichnisses in Anlage zu § 2 Abs. 1 LuftKostV) sowie die zu erstattenden Auslagen werden – soweit die Auslagen nicht bereits im Laufe des Verfahrens erstattet wurden – gesondert festgesetzt.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, schriftlich erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung desselben gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweis:

Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. per E-Mail) ist unzulässig.

Franz Lutz
Abteilungsdirektor

Anlage 1 zum Planfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011: Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche

Vom Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche werden erfasst

Große Kreisstadt Freising - Gemarkung Attaching		
Flurnummern		
42	597	596
43/1	597/9	596/5
43/2	597/7	586
46	597/8	588
46/1	597/6	588/1
51	597/18	592
52/1	597/5	592/2
52/4	598/5	593
52/3	598/4	595/1
52/2	598/6	447
57	598/7	450/1
57/1	598	451
57/2	598/9	453/1
58/1	598/8	453/2
58/3	599/5	455/1
58/2	599/4	457/1
58/4	599/3	457
61/3	599/2	604
61/2	599/1	192
62/2	599/12	193
62/4	599/11	194
62/1	599/10	198
62/3	599/9	199
609	599/7	200
608	599/8	201
606	599/15	202
605	599	203
65/3	599/14	603/1 (wg. 62/2 und 62/4)
596/6	599/13	
596/3	583/3	
596/10	583/2	
596/11	584	
596/12	598/3	
596/13	597/4	
596/14	597/2	
596/15	597/3	
596/9	596/16	

Gemeinde Hallbergmoos - Gemarkung Hallbergmoos
Flurnummer
3006