



## Medieninformation Nr. 507 vom 26.07.2011

### 3. Start- und Landebahn am Münchner Flughafen - Wichtige Fragen und Antworten zur Entscheidung

Die 3. Start- und Landebahn hat nicht nur große wirtschaftliche Bedeutung weit über die Region hinaus, sondern auch erhebliche Bedeutung für Mensch und Umwelt.

Bereits im Vorfeld kristallisierten sich einige zentrale Fragen heraus, die hier zum Stand 26. Juli 2011 aufgegriffen sind; die Fragen und Antworten werden weiter fortgeschrieben. Maßgebend ist zu allen angesprochenen Punkten der Planfeststellungsbeschluss. Der Planfeststellungsbeschluss ist abrufbar unter:

<http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung/>.

Sämtliche Antragsunterlagen sind abrufbar unter:

<http://www.muc-ausbau.de/PFV/unterlagen/index.html>.

#### 1. *Fakten zu Planfeststellungsbeschluss und Verfahren*

##### 1.1 Was hat die Regierung von Oberbayern genehmigt?

Das Luftamt Südbayern, ein Sachgebiet der Regierung von Oberbayern, hat die 3. Start- und Landebahn – wie beantragt – nordöstlich des bestehenden Start- und Landebahnsystems mit einer Länge von 4.000 Metern und einer Breite von 60 Metern, mit einem seitlichen Abstand von 1.180 Metern und mit 2.100 Metern im Verhältnis zur der bisherigen Nordbahn in Richtung Osten versetzt, genehmigt. Dadurch kann der am Flughafen München zu erwartende Bedarf von 120 statt bisher 90 Flugbewegungen pro Stunde bei den für ein Luftverkehrsdrehkreuz typischen Verkehrsspitzen effizient und sicher gewährleistet werden. Sie ist – wie die beiden bestehenden Bahnen – jeweils in beide Betriebsrichtungen sowie für Allwetterflugbetrieb zugelassen.

Zu den Ausbaumaßnahmen gehören neben den entsprechenden technischen Einrichtungen, insbesondere einem Instrumentenlandesystem (ILS) auch eine dritte Feuerwache, Schneedepotien, Ersatzstandorte für einen Hubschrauberlandeplatz und die Allgemeine Luftfahrt, Roll-

Pressesprecher:  
Heinrich Schuster

Dienstgebäude:  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
U4/U5 Haltestelle Lehel

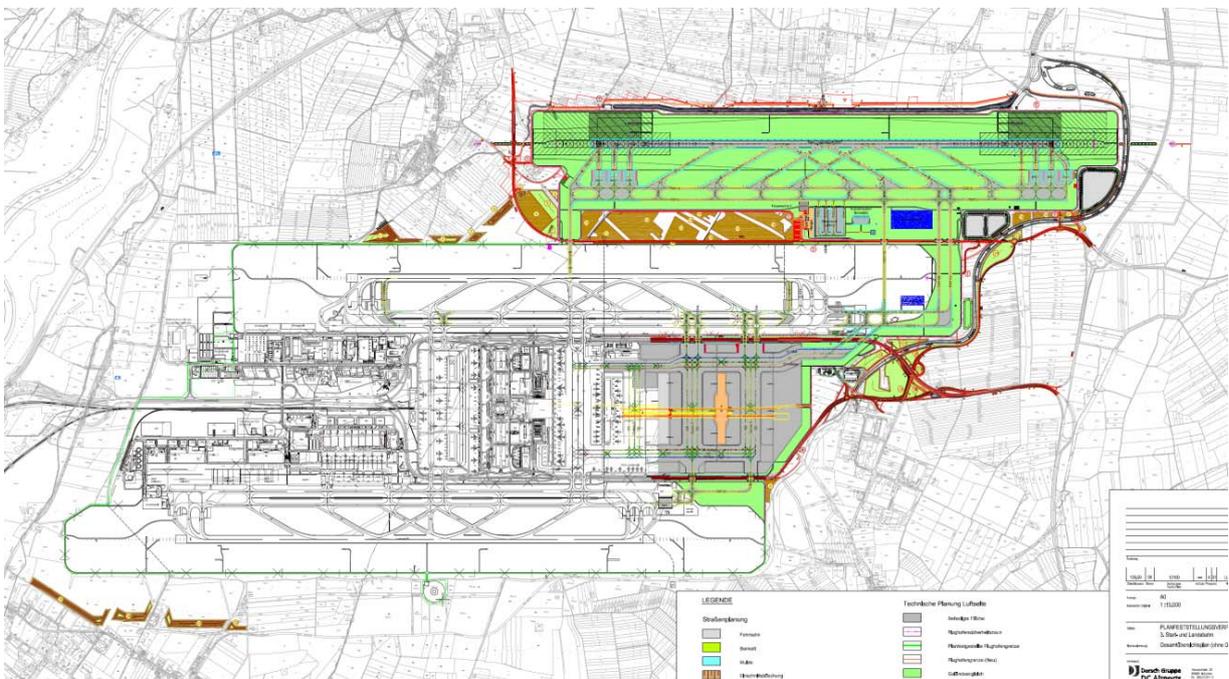
☎ Telefon:  
089 2176-2841  
089 2176-0

Telefax:  
089 2176-2898

E-Mail:  
presse@reg-ob.bayern.de  
Internet:  
<http://www.regierung-oberbayern.de>

brücken, Vorfelder mit Abstellmöglichkeiten für 78 Flugzeuge und überbaubare Flächen für ein weiteres Abfertigungsgebäude. Genehmigungsbestandteil sind weiter Folgemaßnahmen. Dazu zählen etwa die Verlegung der Staatsstraßen 2084 und 2584 sowie der Kreisstraße ED 5 und der Bau eines Südrings. Anzupassen sind auch zahlreiche öffentliche Feld- und Waldwege sowie Wartungswege. Außerdem sind verschiedene Strom-, Gas-, Telefon-, Wasser- und Abwasserleitungen betroffen. Sie sind auf Kosten der FMG zu verlegen. Erforderlich ist auch die wesentliche Umgestaltung vorhandener sowie die Beseitigung und Herstellung neuer Gewässer.

Außerdem hat die Regierung in erheblichem Umfang landschaftspflegerische Maßnahmen für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft festgesetzt. Dabei handelt es sich sowohl um Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen als auch um Maßnahmen der sog. Kohärenzsicherung des Netzes Natura 2000 und um Artenschutzmaßnahmen.



## [Link auf Übersichtslageplan](#)

### 1.2 Was hat die Regierung von Oberbayern im Verfahren geprüft?

Die Zulässigkeit des am 24.08.2007 von der Flughafen München GmbH (FMG) beantragten Vorhabens wurde im Planfeststellungsverfahren geprüft. Dazu gehört insbesondere, ob die geplante Maßnahme planerisch gerechtfertigt ist, der Bedarf ausreichend nachgewiesen ist, die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Außerdem war zu prüfen, ob die Maßnahme die damit verbundenen Eingriffe in das Privateigentum rechtfertigt.

### **1.3 Welche Fläche umfasst das Vorhaben?**

Vom Vorhaben betroffen sind insgesamt rund 1.780 Hektar außerhalb des heutigen Flughafengeländes. Für die 3. Start- und Landebahn einschließlich sämtlicher Folgemaßnahmen ergibt sich dabei ein Gesamtflächenbedarf von rund 871 Hektar. Landschaftspflegerische Maßnahmen, d.h. Maßnahmen mit Relevanz für den Gebiets- und Artenschutz sowie für allgemeine naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, werden auf einer Gesamtfläche von rund 908 Hektar bereitgestellt (vgl. auch Fragen [6.4](#) und [9.3](#)).

### **1.4 Wie viel Seiten hat der Planfeststellungsbeschluss?**

Der Beschluss besteht einschließlich Plänen, Maßnahmeblättern und Verzeichnissen aus 20 Ordnern; 3 Ordner davon füllt der eigentliche Beschluss mit insgesamt 2837 Seiten Text (inkl. 44 Seiten Inhaltsverzeichnis).

### **1.5 Was kostet der Planfeststellungsbeschluss?**

Die Kosten des Verfahrens werden sich im Bereich mehrerer Millionen Euro bewegen. Die FMG trägt die Verfahrenskosten; diese grundsätzliche Kostenpflichtigkeit ist im Bescheid bereits enthalten. Die genaue Kostenhöhe ist aber noch nicht festgelegt, da auch nach Drucklegung des Bescheids noch Arbeit anfallen wird. Deshalb wird nachträglich der Gesamtaufwand bilanziert und ein gesonderter Kostenbescheid erlassen.

### **1.6 Warum hat die Regierung jetzt entschieden?**

Die Regierung von Oberbayern muss über jeden gestellten Antrag dann entscheiden, wenn alle maßgebenden Fakten und Unterlagen vorliegen und abschließend bewertet werden können. Das 2007 eingeleitete Planfeststellungsverfahren hat sich zunächst durch mehrere Antragsänderungen und –ergänzungen der FMG verzögert. Die neuen Planunterlagen und die wegen der Banken- und Wirtschaftskrise überarbeitete Prognose mussten in das Verfahren integriert und ausgewertet werden.

### **1.7 Wie viele Einwendungen und welche Hauptargumente wurden im Planfeststellungsverfahren erhoben?**

Vom 5. November bis 4. Dezember 2007 lagen erstmals die Antragsunterlagen öffentlich aus. Gegen den 47 Aktenordner umfassenden Antrag der FMG hatte es 57.551 schriftliche Einwendungen gegeben. Zudem gingen 142 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, darunter die Äußerungen der betroffenen Gemeinden, der Regierung von Oberbayern zu. Nach einer weiteren Auslegung im Jahr 2010 haben die Bürgerinnen und Bürger weitere 24.808 Einwendungen erhoben. Zentrale Argumente gegen das Vorhaben waren der fehlende Bedarf, die Überdimensionierung des Flughafens, die Lärmbelastung und die Auswirkungen auf Flora und Fauna.

**1.8 Wie lange liefen die Erörterungstermine und wie viele Personen waren dabei anwesend?**

Zwischen dem 11. November 2008 und dem 31. März 2009 wurden an 59 Tagen die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen und die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Ballhausforum in Unterschleißheim erörtert. Insgesamt 4.500 Personen hatten an den Terminen im Ballhausforum in Unterschleißheim teilgenommen, bei denen das Vorhaben und die Einwendungen mündlich erörtert wurden, Die Wortprotokolle aus den Erörterungsterminen füllen 58 Aktenordner.

**1.9 Warum hat die Regierung von Oberbayern vor ihrer Entscheidung nicht noch einen weiteren Erörterungstermin abgehalten, obwohl nochmals ergänzende Unterlagen von der Antragstellerin vorgelegt wurden?**

Die Regierung von Oberbayern hat von einem weiteren ergänzenden Erörterungstermin abgesehen, da hierdurch keine zusätzliche Sachverhaltsaufklärung mehr zu erwarten war. Nach der ersten Erörterungsphase haben sich im weiteren Verfahren auch durch die fast 25.000 neuen Einwendungen keine Veränderungen der zentralen Planungs- und Beurteilungsgrundlagen ergeben. Eine Einigung zwischen den Projektgegnern und der FMG war nicht realistisch. Die im Rahmen der zweiten Auslegung eingegangenen Einwendungen blieben aber Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens, wurden also weiter sorgfältig geprüft und im Rahmen des Verfahrens abgearbeitet.

**1.10 Werden diejenigen, die bereits angekündigt haben, gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen zu wollen, nach der Veröffentlichung wegen der anstehenden Urlaubszeit benachteiligt?**

Nein, der Planfeststellungsbeschluss wurde am 26.07.2011 nur der FMG förmlich bekanntgegeben. Die zeitgleiche Veröffentlichung stellt noch keine formelle Zustellung dieses Bescheides gegenüber Kommunen, Verbänden und Einwendungsführern dar. Diesen gegenüber wird der Bescheid noch in Form der öffentlichen Bekanntmachung und einer Auslegung zugestellt, die nach den Sommerferien stattfinden wird und bis zum 04. Oktober dauert. Erst dann beginnen die Klagefristen für sie zu laufen. Potentielle Kläger haben damit sogar die Gelegenheit, sich mit der Entscheidung der Regierung von Oberbayern ca. drei Monate zu beschäftigen und dann zu entscheiden, ob sie den Beschluss gerichtlich angreifen wollen.

**1.11 Ab wann darf die FMG mit dem Bau beginnen?**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar. Das heißt, die FMG könnte mit dem Bau sofort nach der förmlichen Bekanntgabe ihr gegenüber beginnen. Sie hat aber gegenüber der Regierung von Oberbayern verbindlich erklärt, von der Genehmigung keinen Gebrauch zu machen, bevor die Entscheidung nicht allen Beteiligten rechtsförmlich bekannt gemacht worden ist.

### **1.12 Welche Rechtsschutzmöglichkeiten gibt es?**

Klagen gegen den Bescheid sind ebenso möglich und zu erwarten wie Anträge bei Gericht auf einstweiligen Rechtsschutz. Da Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung entfalten, haben solche Anträge das Ziel, die aufschiebende Wirkung anzuordnen und so einen Baubeginn zu verhindern. Die Gerichte prüfen regelmäßig bereits im summarischen Rechtsschutzverfahren auch die Erfolgsaussichten in der Hauptsache. Zuständiges Gericht sowohl für Klagen als auch für Anträge im einstweiligen Rechtsschutz ist der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in München.

## **2. *Wirtschaftliche Bedeutung und Erforderlichkeit der 3. Start- und Landebahn***

### **2.1 Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hat das Ausbauvorhaben auf die Region?**

Die Realisierung des Vorhabens wird erhebliche ökonomisch-strukturelle Effekte haben, ist also für die Region von zentraler Bedeutung. Das Ausbauvorhaben wird den Flughafen und seine Region im internationalen Wettbewerb stärken. Der Verkehrsflughafen München wurde seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 1992 zu einem wichtigen Standortvorteil für die Metropolregion München und darüber hinaus auch für ganz Oberbayern und Bayern.

### **2.2 Wie viele Beschäftigte wird es voraussichtlich 2020 und 2025 am Flughafen München geben?**

Die Zahl der Beschäftigten wird bei einem Ausbau für 2020 auf 37.400 Personen und 2025 auf 40.700 Personen geschätzt. Ohne Ausbau ist hingegen 2020 mit 31.800 Beschäftigten und 2025 mit 32.500 Beschäftigten zu rechnen.

### **2.3 Welche Bedeutung hat das Landesentwicklungsprogramm (LEP) für die Entscheidung?**

Das mit Zustimmung des Bayerischen Landtags verabschiedete Landesentwicklungsprogramm (LEP) ist geltendes Recht. Die darin enthaltenen verbindlichen Ziele B V 1.6.1 und 1.6.3 sehen einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München zu einem Drehkreuz von europäischem Rang ausdrücklich vor. Sie waren deshalb der Entscheidung zugrunde zu legen.

### **2.4 Warum ist der Bau einer 3. Start- und Landebahn erforderlich? Wie ist die Bedarfsprognose?**

Der Flughafen München hat mit seinem derzeit bestehenden Zweibahnssystem auch bei einer Optimierung nicht die Möglichkeit, das bis zum Jahre 2025 prognostizierte Luftverkehrsaufkommen abzuwickeln. Für 2020 ist ein Bedarf von ca. 536.000 Flugbewegungen und für 2025 von ca. 590.000 Flugbewegungen prognostiziert (sog. Bedarfsprognose).

## **2.5 Wie entwickelten sich Starts und Landungen ohne Bau der 3. Start- und Landebahn (Prognosenullfall)?**

Ohne Ausbau der 3. Start und Landebahn wäre am Flughafen München ein Maximalwert von 473.000 Flugbewegungen für das Jahr 2020 und im Jahr 2025 von 480.000 Flugbewegungen zu erwarten. Die Entwicklung bei Starts und Landungen, die ohne die jetzt genehmigten Maßnahmen eintreten würde, bezeichnet man als Prognosenullfall.

## **2.6 Wie wurde der Prognosenullfall ermittelt?**

Der Prognosenullfall wurde innerhalb der Bedarfsprognose durch Gutachten ermittelt und von der Regierung von Oberbayern geprüft.

## **2.7 Wie hat sich die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Bedarfsprognose ausgewirkt?**

Die ursprüngliche Bedarfsprognose im Antrag 2007 ging von ca. 607.000 Flugbewegungen für das Jahr 2020 aus. Wegen der Wirtschafts- und Finanzkrise ab Herbst 2008 wurden diese Prognose und die ihr zugrundeliegenden Daten im Auftrag der Regierung von Oberbayern durch folgende Gutachter überprüft:

- Die Überprüfung der Verkehrsprognose erfolgte durch die Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH).
- Die Einschätzung und Erstellung verschiedener Szenarien zur künftigen Entwicklung der Wirtschaft und des Ölpreises hat das Hamburgische WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) erarbeitet.

Die vom HWWI entwickelten Szenarien und die von der TUHH gegebenen Handlungsempfehlungen hat der bildeten die Basis für eine vollständige Aktualisierung der Luftverkehrsprognose durch den Prognosegutachter (Intraplan). Die dabei erzielten Prognoseergebnisse hat die TUHH im Auftrag der Regierung überprüft. Für 2020 ist ein Bedarf von ca. 536.000 Flugbewegungen und für 2025 von ca. 590.000 Flugbewegungen prognostiziert.

Das erzielte Prüfungsergebnis hat die Regierung von Oberbayern ihrer Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt. Die Antragsunterlagen sind abrufbar unter

[http://www.muc-ausbau.de/PFV/unterlagen/gutachten/luft\\_ver\\_pro/index.html](http://www.muc-ausbau.de/PFV/unterlagen/gutachten/luft_ver_pro/index.html)

und

[http://www.muc-ausbau.de/PFV/erweiterung/01\\_gutachten/index.html#9451494](http://www.muc-ausbau.de/PFV/erweiterung/01_gutachten/index.html#9451494).

### **3. Variantenprüfung**

#### **3.1 Welche Rolle spielt das 2007 abgeschlossene Raumordnungsverfahren?**

Die von der FMG im Planfeststellungsverfahren für die 3. Start- und Landebahn beantragte Lagevariante Nr. 5b hatte die Regierung im der Planfeststellung vorgelagerten Raumordnungsverfahren bereits im März 2007 als landesplanerisch positiv beurteilt. Mit dieser Beurteilung war das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens aber nicht vorweggenommen (abrufbar unter: <http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung/>).

#### **3.2 Wie viele Planungsvarianten hat die Regierung von Oberbayern geprüft?**

Die Regierung von Oberbayern hat im Rahmen ihrer bei der Planfeststellung zu treffenden Abwägung 31 Bahnlagen rings um das bestehende Flughafengelände geprüft, die aus vielen grundsätzlich denkbaren Variationsmöglichkeiten ausgewählt worden waren. Neben diesen 31 Bahnlagen hat die Regierung von Oberbayern auch den Verzicht auf den Bau der 3. Start- und Landebahn und die Möglichkeit einbezogen, einen anderen Luftverkehrsstandort für bestimmte Flüge vorzusehen. Ebenso wurde untersucht, ob das zu Beginn der Siebziger Jahre geplante Vierbahnsystem mit damals zwei zusätzlichen Bahnen von jeweils 2.500 m nördlich und südlich des bestehenden Zweibahnsystems eine geeignete Vorhabensvariante darstellt.

#### **3.3 Warum vermeidet man den Bau einer neuen Start- und Landebahn nicht durch Einsatz von größeren Flugzeugen?**

Weder auf europäischer noch nationaler Ebene gibt es im Luftrecht derartige Lenkungsinstrumente, die in unternehmerische Entscheidungen eingreifen würden. Die Größe der jetzt oder in Zukunft eingesetzten Flugzeuge ist primär abhängig von strategischen (unternehmerischen) Entscheidungen der Luftfahrtunternehmen. Aufgrund des in München auch zukünftig - im Verhältnis insbesondere zu Frankfurt - eingesetzten kleineren Fluggerätes werden nur geringere Passagierzahlen pro Flugbewegung erreicht.

#### **3.4 Warum benötigt man eine Bahn mit 4.000 Meter Länge?**

Die Länge der 3. Start- und Landebahn ist aus flugbetrieblichen und aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt, auch wenn nur ein Teil der auf der 3. Start- und Landebahn startenden Flugzeuge unter normalen Umständen eine 4.000 Meter lange Bahn benötigt. Bei Startabbrüchen oder Landungen unter ungünstigen Wetterbedingungen bietet eine 4.000 Meter lange Bahn wertvolle zusätzliche Sicherheitsreserven. Nahezu alle an internationalen Verkehrsflughäfen neu gebauten Bahnen bewegen sich in dieser Größenordnung. Zudem wäre wegen der einschlägigen Vorgaben in den Regelwerken der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO eine Kürzung der 3. Start- und Landebahn bei Beibehaltung des bestehenden Achsabstandes nur im Osten möglich. Dies hätte aber zur Folge, dass die Belastungen für Attaching bei Starts

in Betriebsrichtung West zunehmen, da sich der Start- und Abhebeplatz der Flugzeuge im Falle einer kürzeren Bahn regelmäßig weiter nach Westen verschieben und dadurch Attaching deutlich niedriger überflogen würde.

In der Vergangenheit kam es weltweit auf Flugplätzen immer wieder zu Unfällen und gefährlichen Situationen, weil Piloten trotz aller Sicherheitsvorkehrungen parallel liegende aber unterschiedlich lange Startbahnen verwechselt haben.

Durch die gleich langen Start- und Landebahnen kann zudem eine hohe Servicequalität mit einer maximalen durchschnittlichen Verspätung von 4 Minuten pro Flugbewegung gewährleistet werden und ein unabhängiges Zweibahnssystem bei Ausfall bzw. Sperrung einer Bahn bei gleichzeitig möglichen 90 Flugbewegungen pro Stunde sichergestellt werden. Mit einem abhängigen Zweibahnssystem (gekürzte 3. Start- und Landebahn und Ausfall einer 4.000 m Bahn) könnten deutlich weniger Flugbewegungen pro Stunde abgewickelt werden.

## **4. Fluglärm**

### **4.1 Wie entschied die Regierung von Oberbayern zu Fluglärmbelastungen der Bevölkerung?**

Das Vorhaben führt teilweise zu erheblichen Mehrbelastungen infolge Fluglärms. Einer von mehreren Schwerpunkten des Verfahrens war deshalb die Ermittlung und Bewertung der Lärmauswirkungen. Unter Berücksichtigung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche und der im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm vereinbar.

### **4.2 Was regelt der aktive Lärmschutz?**

Aktiver Lärmschutz umfasst Maßnahmen an der Schallquelle selbst. Der Betrieb besonders lärmintensiver Luftfahrzeugtypen ist nicht zugelassen. Das sind solche, die lediglich den technischen Standards der 1970er und 80er Jahre genügen (vgl. Anhang 16 zum ICAO-Vertrag). Zum Beispiel hinterlässt eine Boeing B707 – ein Flugzeugtyp, der am ehemaligen Flughafen München Riem in den 1970er und 80er Jahren noch regelmäßig verkehrte – einen zwanzigmal größeren Lärmteppich als ein moderner Airbus A320.

### **4.3 Warum hat die Regierung von Oberbayern im Planfeststellungsbeschluss keine passiven Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt?**

Passiver Schallschutz umfasst Maßnahmen am Immissionsort, namentlich also baulichen Schallschutz. Im Gegensatz zur früheren Rechtslage ist aber über solche Ansprüche im Planfeststellungsbeschluss nicht (mehr) zu entscheiden. Mit der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) im Jahre 2007 hat der Gesetzgeber nämlich entschieden, dass Erstattungs- und Entschädigungsansprüche ausschließlich in den im FluglärmG regel-

ten Verfahren auf Basis eines Lärmschutzbereichs abzuwickeln sind. Dieser ist von der Bayerischen Staatsregierung für den Umgriff der 3. Start- und Landebahn noch festzusetzen.

#### **4.4 Wie wirkt sich der Flughafenausbau auf den Fluglärm im bebauten Umland aus?**

Die Planung hat Lärmauswirkungen für das Flughafenumland. Diese stellen sich wie folgt dar:

##### **Tagsüber erhöht sich die Zahl der Betroffenen**

- bei 52 bis 55 dB(A) von 14.100 auf 23.700 Betroffene, also um zusätzlich 9.600 Betroffene
- bei 55 bis 60 dB(A) von 9.600 auf 11.200 Betroffene also um zusätzlich 1.600 Betroffene,
- bei 60 bis 65 dB(A) von 2.400 auf 4.300 Betroffene also um zusätzlich 1.900 Betroffene,
- bei 65 bis 70 dB(A) von 90 auf 490 Betroffene also um zusätzlich 400 Betroffene und
- bei  $\geq 70$  dB(A) von 5 auf 185 Betroffene also um zusätzlich 180 Betroffene.

**Nachts (von 22 Uhr bis 6 Uhr) nimmt die Anzahl der vom Fluglärm Betroffenen ab, da u. a. infolge der höheren Kapazität des Flughafens nach der Bedarfsprognose nachts künftig weniger Starts stattfinden werden. Der nächtliche Lärm verlagert sich also eher in andere Zeiten und nimmt vor allem über besiedeltem Gebiet ab.**

- bei 50 bis 55 dB(A) von 5.600 auf 3.400 Betroffene, also um 2.200 Betroffene weniger,
- bei 55 bis 60 dB(A) von 510 auf 190 Betroffene, also um 320 Betroffene weniger,
- bei  $\geq 60$  dB(A) von 65 auf 30 Betroffene, also um 35 Betroffene weniger und
- innerhalb der Nacht-Schutzzone von 10.175 auf 7.080 Betroffene, also um 3.095 Betroffene weniger.

#### **4.5 Welche Auswirkungen hat der Fluglärm auf den Betrieb von Kindergärten, Schulen und sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen?**

Alle schutzbedürftigen Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Altenheime, Krankenhäuser etc.) können auch nach dem Ausbau des Flughafens München ggf. mit passiven Schallschutzmaßnahmen (siehe auch Antwort 4.3) weiterhin betrieben werden.

#### **4.6 Welche Ansprüche bestehen in Attaching?**

Der Flugbetrieb auf der 3. Start- und Landebahn wird in Attaching zu einer hohen Fluglärmbelastung führen. Die Eigentümer und Erbbauberechtigten der Grundstücke in Attaching-Süd (sog. Oberdorf), die innerhalb des von der Regierung von Oberbayern verfügbaren Entschädigungsgebiets liegen, haben Anspruch auf Übernahme ihrer Grundstücke und Wohnungen gegenüber der FMG zum Verkehrswert. Stichtag dafür ist der 05.11.2007. Für die weiteren Bewohner von Attaching werden nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch die Bayer. Staatsregierung ggf. passiver Schallschutz, also Erstattungen der Aufwendungen für baulichen Schallschutz und eine Außenwohnbereichsentschädigung gewährt.

#### **4.7 Wie hat die Regierung von Oberbayern das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche bestimmt?**

Die Regierung von Oberbayern ist bei der Festsetzung des Entschädigungsgebietes für Übernahmeansprüche weit über die bisher von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze hinausgegangen. Statt etwa 35 Anwesen fallen damit etwa 100 Anwesen unter den Übernahmeanspruch. Das Entschädigungsgebiet für den Übernahmeanspruch umschließt zunächst die Flächen, die fluglärmbedingt von einem lärmäquivalenten Dauerschallpegel  $L_{Aeq} = 70$  dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betroffenen sein werden. Zusätzlich hat die Regierung von Oberbayern die Grundstücke einbezogen, für welche sich – neben den Auswirkungen durch Fluglärm – besondere (multiple) Belastungen aus sonstigen Immissionsarten und -quellen ergeben. Das sind Wirbelschleppen (starke Luftverwirbelungen besonders beim Landen), Licht, Lärm sonstiger Provenienz also vor allem Belastungen, die von besonders niedrig fliegenden Flugzeugen ausgehen. Über Attaching-Süd (sog. Oberdorf) kommt es zu Überflügen von unter 100 m über Grund. Mit einer Zone von je 210 m Breite auf beiden Seiten der Anfluggrundlinie hat die Regierung von Oberbayern einen erheblich erweiterten Bereich für die Gewährung von Übernahmeansprüchen bestimmt. Damit kommt auch denjenigen Betroffenen ein Erstattungsanspruch zu, deren Immobilien am Rande der Einflugschneise mit einem bestimmten seitlichen Abstand von der Anfluggrundlinie liegen.

#### **4.8 Wie verhält es sich mit der Nachtflugregelung?**

Nachdem nachts mit Ausnahme von Notsituationen und dem Ausfall einer der bestehenden Bahnen kein Regelflugbetrieb auf der 3. Start- und Landebahn stattfinden wird, besteht keine Notwendigkeit einer Änderung oder Ergänzung der bestehenden Nachtflugregelung. Vgl. dazu auch: (<http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/wirtschaft/luftamt/planfeststellung/05451/>).

#### **4.9 Gibt es eine Regelung für zukünftige erhebliche Änderungen?**

Ja, die Regierung von Oberbayern hat für den Fall einer wesentlichen Änderung der Lärmbelastung einen Auflagenvorbehalt verfügt. Gleiches gilt, wenn die bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmbelastung für das Jahr 2025 zu Grunde gelegte Zahl von 590.000 Flugbewegungen im Jahr überschritten würde.

## **5. Staub und Luftschadstoffe**

#### **5.1 Werden durch die 3. Start- und Landebahn lufthygienische Grenzwerte überschritten?**

Das Vorhaben hat insgesamt keine signifikanten Auswirkungen auf die Lufthygiene. Die Schadstoffbeiträge des Straßenverkehrs übertreffen diejenigen des Luftverkehrs. Beim Betrieb der 3. Start- und Landebahn werden keine lufthygienischen Grenzwerte an bewohnten Immis-

sionsorten außerhalb des Flughafengeländes überschritten werden. Dies gilt auch für Stickoxide. Für die Bauphase wird durch verschiedene Auflagen, z. B. der Befeuchtung offener Kiesflächen, die Staubentwicklung soweit wie möglich minimiert; erhöhte Feinstaubbelastungen an einzelnen Monaten im Bereich flughafennaher Wohnorte sind aber nicht ausgeschlossen.

### **5.2 Stehen zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen dem Vorhaben entgegen?**

Nein, bei CO<sub>2</sub> handelt es sich um ein Treibhausgas, das im globalen, aber nicht im regionalen Maßstab wirkt. Allgemeine Fragen der Erderwärmung stellen lediglich einen allgemeinen öffentlichen Belang dar, der keinen rechtlich erheblichen Bezug zu dem Vorhaben 3. Start- und Landebahn hat.

### **5.3 Verursacht die 3. Start- und Landebahn wesentliche Geruchsemissionen?**

Die Regierung von Oberbayern hat auch geprüft, ob Zusatzbelastungen durch Gerüche entstehen. Zwar werden die Geruchsbelastungen an einzelnen Orten zunehmen, allerdings werden die Beurteilungskriterien der Richtlinie zur Feststellung und Beurteilung von Geruchsemissionen nicht überschritten.

### **5.4 Ist verstärkt mit Treibstoff-Schnellablass durch Flugzeuge zu rechnen?**

Im deutschen Luftraum fanden 2007 und 2008 jeweils 4 Ablassvorgänge statt. Beim sog. fuel-dumping, das insbesondere im Falle von Notsituationen beim Start von Langstreckenflugzeugen erfolgt, wird das Kerosin über ein Düsensystem an den äußeren Flügelen in Form von kleinen Tröpfchen an die Atmosphäre abgegeben, wo es durch die Wirbelbildung hinter dem Flugzeug fein zerstäubt wird. Der weitaus größte Teil des freigesetzten Treibstoffs verdunstet in den höheren Luftschichten und wird durch die Strahlungsenergie der Sonne zu Wasser und Kohlendioxid abgebaut. Nur ein Bruchteil des im Notfall abgelassenen Kerosins erreicht – und dies weitgestreut und in äußerst geringen, kaum nachweisbaren Konzentrationen – überhaupt den Erdboden. Die Flugsicherung weist dafür dem betroffenen Flugzeug nach Möglichkeit einen Luftraum mit geringem Flugverkehr über einem Gebiet mit möglichst dünner Besiedlung zu. Insoweit findet in der Nähe des Verkehrsflughafens München grundsätzlich kein Treibstoffablass statt.

### **5.5 Ist durch den vermehrten Flugbetrieb schadstoffbedingt mit „schmutzigen schwarzen Äpfeln“ zu rechnen?**

Ein Gutachten der TU München kommt zu dem Ergebnis, dass es sich bei den dunklen, flächigen Belägen und zum Teil stecknadelkopfgroßen schwarzen Punkten an Äpfeln und Birnen um Ablagerungen von der aufgrund von Pilzbefall hervorgerufenen Rußflecken- und Fliegen-schmutzfleckenkrankheit handelt. Die Beläge verdichten sich mit Fortschreiten der Vegetationsperiode. Das Ergebnis der Untersuchung wurde durch weitere Studien bestätigt. Somit kann ein Zusammenhang des Pilzbefalls mit der Schadstoffbelastung der Luft bzw. einzelner

Schadstoffkomponenten nicht nachgewiesen werden. Im Übrigen zeigen die kontinuierlichen Luftschadstoffmessungen, dass im Umland des Flughafens keine im Vergleich zur Hintergrundbelastung erhöhte Belastung durch Luftschadstoffe besteht, die solche Erscheinungen hervorrufen oder verstärken könnte.

**5.6 Wird durch den Flugbetrieb der in der Umgebung produzierte Bienenhonig ungenießbar?**

Zu dieser Frage wurden an mehreren Flughäfen unterschiedliche Untersuchungen durchgeführt. Ein Einfluss des Flughafenbetriebs auf die Stoffgehalte in den Proben wurde dabei nicht festgestellt. Die Stoffgehalte der Honigproben unmittelbar am Flughafenzaun waren mit dem Referenzgebiet ohne Flughafeneinfluss vergleichbar.

## **6. Naturschutz**

**6.1 Welche Bedeutung hat die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses und was ist ihr Ergebnis?**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dient der Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden. Die UVP unterstützt die zuständige Behörde bei der Zulassungsentscheidung im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge. Ergebnis der UVP der Regierung von Oberbayern war hier, dass der Flughafen ausbau nach den gesetzlichen Vorschriften als umweltverträglich bewertet werden und unter diesem Blickwinkel zugelassen werden konnte.

**6.2 Wie konnte der Ausbau trotz der damit verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Umfeld des Verkehrsflughafens München zugelassen werden?**

Die Regierung von Oberbayern kommt zum Ergebnis, dass alle vermeidbaren Eingriffe unterlassen und die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild vollständig kompensiert werden.

Die Regierung von Oberbayern hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege umfassend geprüft. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die durch Antragsänderungen modifizierte Planung (vgl. Fragen 1.6 u. 1.7) und unter Beachtung der im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen sowie teilweise erfolgter Modifizierungen der Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dies umfasst insbesondere die Maßgaben des europäischen Gebietsschutzes im Rahmen des Schutzgebietsnetzes NATURA 2000, des europäischen/nationalen Artenschutzes, der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie

des nationalen Schutzes von bestimmten Gebieten durch Rechtsverordnung bzw. des gesetzlichen Schutzes von bestimmten Lebensstätten und Landschaftsbestandteilen.

Naturschutzgesetzlich geregelt ist, dass der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) vollständig zu kompensieren hat. Das entsprechende Maßnahmenpaket ist vom Antragsteller in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen, der von der Genehmigungsbehörde ggf. mit Modifikationen und Auflagen festgesetzt wird. Nur wenn sich der Eingriff nicht vollständig kompensieren lässt und die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege im Rahmen einer Abwägung die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen, muss das Vorhaben nach Naturschutzrecht untersagt werden.

Im Rahmen der Genehmigung eines Vorhabens ist der besondere Artenschutz über eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) abzuarbeiten. Hierin ist zu prüfen, ob bestimmte geschützte Tier- und Pflanzenarten durch das Vorhaben entgegen den gesetzlichen Vorschriften zum besonderen Artenschutz beeinträchtigt werden können.

Der Kreis der zu prüfenden Arten ist in der saP auf die Arten beschränkt, die einen strengen Schutzstatus nach dem europäischen Naturschutzrecht genießen; dies sind alle in Europa wildlebenden Vogelarten sowie bestimmte, im Anhang IV der FFH-Richtlinie genannte Tierarten und Pflanzenarten. Zu diesen Tierarten gehören z.B. alle in Deutschland vorkommenden Fledermausarten, aber auch die Zauneidechse und verschiedene Schmetterlinge wie etwa der Ameisenbläuling.

### **6.3 Hätte der Ausbau nicht im Sinne der „Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft“ insgesamt unterbleiben müssen?**

Nein, das Vermeidungs- und Minimierungsgebot der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung verlangt nicht, ein Vorhaben zu unterlassen, das nach dem jeweiligen Fachrecht zulässig ist. Erforderlich ist hiernach vielmehr, dass bei Planung und Ausführung des Vorhabens alle zumutbaren Anstrengungen unternommen werden, um Beeinträchtigungen von Natur und Landschaftsbild möglichst gering zu halten. Dem trägt das Vorhaben wie es im Planfeststellungsbeschluss zugelassen ist durch das festgesetzte Kompensationskonzept einschließlich der Vermeidungsmaßnahmen Rechnung.

### **6.4 Was muss die Antragsstellerin nach dem Planfeststellungsbeschluss unternehmen, um die trotz der Vermeidungsanstrengungen verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu kompensieren?**

Die FMG muss eine Gesamtfläche von 908 Hektar bereitstellen und auf dieser Gesamtfläche anrechenbare Kompensationsleistungen im Umfang von 806 Hektar umsetzen (vgl. Fragen [1.1](#)

u. 1.3). Es handelt sich dabei um landschaftspflegerische Maßnahmen für die verschiedenen Schutzgüter Boden, Fließgewässer, Pflanzen und ihre Lebensstätten, Tiere und ihre Lebensstätten sowie für das Schutzgut Landschaftsbild außerhalb des zukünftigen Flughafengeländes. Weiter sind Wiesen innerhalb des Flughafens in einem Gesamtumfang von rund 286 Hektar von der FMG so anzulegen und zu pflegen, dass sie den artspezifischen Habitatansprüchen für wiesenbrütende Vogelarten dauerhaft genügen.

#### **6.5 Kann für die Ausführung von landschaftspflegerischen Maßnahmen auch auf die Grundstücke Dritter zugegriffen werden?**

Das Luftverkehrsgesetz sieht für Zwecke der Luftfahrt die Zulässigkeit der Enteignung Dritter vor. Dies umfasst auch die Möglichkeit für landschaftspflegerische Maßnahmen nach Maßgabe des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Grundstücke in Anspruch zu nehmen (vgl. auch Frage 9.3). Die FMG hat allerdings bereits etwa 77% der insgesamt benötigten Flächen in ihrem Eigentum.

#### **6.6 Werden Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete durch den Flughafenausbau beeinträchtigt?**

Die Prüfung der Projektauswirkungen führte zu dem Ergebnis, dass Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ durch das planfestgestellte Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden. Das ca. 4.525 ha große Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ liegt in den Landkreisen Erding und Freising, zwischen der Gemeinde Marzling, Landkreis Freising, im Westen und der Gemeinde Berglern, Landkreis Erding, im Osten. Von der Schutzgebietsfläche entfallen etwa 80 % auf den Landkreis Erding und knapp 20 % auf den Landkreis Freising.

Die ebenfalls einer vertieften FFH-Verträglichkeitsprüfung unterzogenen FFH-Gebiete „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ und „Moorreste im Freisinger und Erdinger Moos“ sowie die EU-Vogelschutzgebiete „Freisinger Moos“, „Naturschutzgebiet Vogelfreistätte Mittlere Isarstauseen“ sowie „Ismaninger Speichersee und Fischteiche“ werden dagegen durch den Bau der 3. Start- und Landebahn nicht erheblich beeinträchtigt.

#### **6.7 Welche Auswirkungen sind durch das Vorhaben auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ zu erwarten?**

Die Flächeninanspruchnahme durch den Bau der 3. Start- und Landebahn mit begleitender Infrastruktur wirkt sich insbesondere aus durch die Überformung von Lebensräumen von Vogelarten, die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ sind. Bei einigen Arten kommt es auch zu unvermeidbaren bau- und betriebsbedingten Störungen. Zur Minimierung der Auswirkungen des Eingriffs wurde die Planung in verschiedenen Punkten auch im Vergleich zum Raumordnungsverfahren nochmals geändert, indem z.B. auch der Flächen-

bedarf des Vorhabens reduziert wurde. Auch die bauzeitlichen Auswirkungen wurden durch eine optimierte Planung und besondere Schutzmaßnahmen verringert.

Bei zehn Vogelarten (Kiebitz, Großer Brachvogel, Wiesenschafstelze, Feldlerche, Grauammer, Wachtel, Wachtelkönig, Pirol, Trauerschnäpper, Flussregenpfeifer) lässt sich eine erhebliche Beeinträchtigung nicht vermeiden. Durch die Gesamtheit der Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans werden diese Beeinträchtigungen aber in vollem Umfang ausgeglichen. Soweit ein Ausgleich im Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ nicht in vollem Umfang möglich war (Kiebitz, Wiesenschafstelze, Feldlerche, Wachtel), erfolgt er ergänzend im benachbarten Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“.

### **6.8 Welche Anforderungen stellt der europäische Gebietsschutz Natura 2000 an das Flughafenvorhaben?**

Das Europäische Naturschutzrecht verlangt von den EU-Mitgliedstaaten den Aufbau eines Schutzgebietssystems „Natura 2000“, also eines europäischen Netzes aus zusammenhängenden Schutzgebieten, welches dem Schutz der einheimischen Natur in Europa dient. In den dazu erlassenen EU-Richtlinien, nämlich der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) und der Vogelschutzrichtlinie (VS-RL), werden Arten (z.B. Vogelarten) und Lebensraumtypen (z.B. bestimmte Magerwiesentypen) genannt. Für diese trägt Europa besondere Verantwortung; für sie wurde deshalb das Netz Natura 2000 aufgebaut. Zum Schutz des Netzes Natura 2000 sind solche Projekte wie das planfestgestellte Vorhaben einer **FFH-Verträglichkeitsprüfung** zu unterziehen.

### **6.9 Was versteht man unter FFH-Vorprüfung und FFH-Verträglichkeitsprüfung?**

Für Pläne oder Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten ein Gebiet des Netzes "Natura 2000" (FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete) erheblich beeinträchtigen können, schreibt das Bundesnaturschutzgesetz in Umsetzung der FFH-Richtlinie die Prüfung vor, ob dieses Projekt oder dieser Plan mit den für dieses Gebiet festgelegten Schutzgütern bzw. Erhaltungszielen verträglich ist.

Zunächst ist in einer FFH-Vorprüfung (auch FFH-Verträglichkeitsabschätzung genannt) mittels bereits vorhandener Unterlagen zu klären, ob es prinzipiell zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes kommen kann. Grundsätzlich gilt im Rahmen der FFH-Vorprüfung ein strenger Vorsorgegrundsatz.

Sind solche erheblichen Beeinträchtigungen nicht bereits offensichtlich auszuschließen, ist eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Grundlage ausreichender Erhebungen und entsprechender Prüfunterlagen erforderlich. Zentrale Frage dabei ist, ob ein Projekt oder Plan

letztlich zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebiets in seinen maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

#### **6.10 Wann ist ein Vorhaben genehmigungsfähig, das ein Gebiet des Netzes Natura 2000 erheblich beeinträchtigen kann?**

Sofern Pläne oder Projekte ein Gebiet des Netzes Natura 2000 erheblich beeinträchtigen können, ist ein Vorhaben nur noch unter strengen Voraussetzungen genehmigungsfähig. Dazu gehört, dass keine zumutbare Alternativlösung vorhanden ist und für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sprechen. Weiterhin ist durch schutzgutbezogene Ausgleichsmaßnahmen die globale Kohärenz des Netzes „Natura 2000“ sicherzustellen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen).

#### **6.11 Was sind Kohärenzsicherungsmaßnahmen?**

Kohärenzsicherungsmaßnahmen dienen dazu, die negativen Auswirkungen eines Vorhabens, das im Ausnahmeverfahren (siehe dazu Frage 6.10) zugelassen wird, auf das Schutzgebietssystem Natura 2000 auszugleichen und dadurch die Kohärenz des Netzes zu sichern.

Die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahmen hat sich dabei sowohl hinsichtlich des betroffenen Schutzguts (z.B. einer bestimmten Vogelart) als auch hinsichtlich des Umfangs funktionsbezogen an der jeweiligen erheblichen Beeinträchtigung auszurichten. Zudem müssen die Kohärenzsicherungsmaßnahmen unter Wahrung des räumlichen Bezuges in einem dafür geeigneten vorhandenen oder einem neu ausgewiesenen Gebiet des Netzes Natura 2000 durchgeführt werden.

#### **6.12 Welche Kohärenzsicherungsmaßnahmen ergreift die FMG, um die negativen Beeinträchtigungen durch den Bau der 3. Start- und Landebahn auszugleichen?**

Die FMG hat ein Kohärenzkonzept entwickelt, das sowohl fachlich als auch rechtlich geeignet ist, die Kohärenz des Netzes „Natura 2000“ sicherzustellen. Umfang und Inhalt der planfestgestellten Kohärenzsicherungsmaßnahmen orientieren sich an den artbezogen ermittelten Funktionsverlusten. So wird z.B. für den Verlust eines Vogelbrutreviers jeweils ein neues Revier geschaffen. Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen werden in erster Linie in dem hauptsächlich betroffenen Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ durchgeführt, ergänzend aber auch im benachbarten Vogelschutzgebiet „Freisinger Moos“.

Im Mittelpunkt des Kohärenzkonzepts stehen insbesondere die europaweit gefährdeten Wiesenbrüterarten (z.B. Großer Brachvogel, Kiebitz und Wiesenschafstelze), da das Vogelschutzgebiet einen hohen Beitrag zum Erhalt dieser Arten leistet und diese überwiegend in ihren Beständen bereits stark rückläufigen Arten besonders von den vorhabensbedingten Auswirkungen betroffen werden.

Für einen Teil der erforderlichen Kohärenzsicherung für Wiesenbrüterarten sind die Grünflächen direkt um die geplante 3. Start- und Landebahn geeignete Standorte. Diese zukünftigen Flughafenwiesen um die 3. Start- und Landebahn sollen entsprechend den Erfahrungen angelegt und gepflegt werden, wie sie früher bei der Herstellung der schon vorhandenen Flughafenwiesen gewonnen werden konnten.

Zur Kohärenzsicherung bzw. zur Kompensation aller projektbedingten Funktionsverluste bei Wiesenbrütern sind darüber hinaus weitere Maßnahmen auch außerhalb des (erweiterten) Flughafengeländes erforderlich. Dieser Teil der Kohärenzsicherung erfolgt vorrangig, indem vor allem für Kiebitze hoch attraktiven Flachwassermulden angelegt werden. In diesen flächigen Abgrabungen, die bis auf das Niveau des schwankenden Grundwasserspiegels reichen, bilden sich im Jahresverlauf vor allem im Frühjahr Nassflächen. Um diese Mulden wird ausreichend großes und störungsarmes Grünland geschaffen, das nicht mehr intensiv landwirtschaftlich genutzt werden darf. In geeigneten Bereichen werden zusätzliche Maßnahmen zur Wiedervernässung durchgeführt. Ergänzend werden auch Brutplätze für die Wiesenschafstelze mit Hilfe von Brachestrukturen geschaffen.

### **6.13 Werden FFH-Gebiete durch Stickstoffeinträge erheblich beeinträchtigt?**

Durch den Eintrag von Stickstoffverbindungen aus Verbrennungsprozessen durch Motore (Luftfahrzeuge, vorhabensbedingte Zunahme des Straßenverkehrs) in den Boden bzw. mittelbar durch nachfolgende Veränderungen der Vegetation bzw. der Artenzusammensetzung kann es zu Gefährdungen besonders von nährstoffempfindlichen Lebensräumen kommen; das sind etwa Pfeifengraswiesen, naturnahe Kalk-Trockenrasen oder kalkreiche Niedermoore. Die Wirkung vorhabensbedingter Stickstoffverbindungen wurde daher in der FFH-Verträglichkeitsprüfung gründlich ermittelt und bewertet.

Als Maßstab können die so genannten Critical Load-Werte der „Berner Liste“ herangezogen werden. Die Berner Liste enthält empirisch ermittelte Critical Loads für eine Reihe von Vegetationstypen, bei deren Einhaltung davon ausgegangen werden kann, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Stickstoffdepositionen zu befürchten sind.

Siehe hierzu auch:

<http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00252/index.html?lang=en>

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass vorhabensbedingte, erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen in den im Einflussbereich des Vorhabens liegenden FFH-Gebieten durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Mahd von Streuwiesen zum regelmäßigen Stickstoffentzug) vermieden werden.

#### **6.14 Wie wirkt sich das Vorhaben auf gesetzlich geschützte Biotope aus?**

Durch den Bau der 3. Start- und Landebahn einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung werden teilweise – soweit nicht vermeidbar - auch gesetzlich geschützte Biotope in Anspruch genommen. Das Vorhaben konnte aber zugelassen werden, denn die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gleichen die Beeinträchtigungen der Biotope in der Regel aus; überwiegend bewirken sie gegenüber dem Ausgangszustand der Biotopflächen sogar eine ökologische Aufwertung. Darüber hinaus sind die für den Bau der 3. Start- und Landebahn sprechenden öffentlichen Belange von solchem Gewicht, so dass die Erteilung einer Ausnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig und möglich war.

#### **6.15 Inwiefern wirkt sich das Vorhaben auf Naturschutzgebiete aus?**

Eine direkte Flächeninanspruchnahme von Naturschutzgebieten durch das Vorhaben selbst erfolgt nicht. Die Erweiterung des Verkehrsflughafens München um die 3. Start- und Landebahn beinhaltet aber umfangreiche landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen sowohl im „Erdinger“ als auch im „Freisinger Moos“. Einige Anteile dieser Maßnahmen liegen auch innerhalb der Naturschutzgebiete Viehlaßmoos, Zengermoos, Oberdinger Moos und Notzinger Moos, die durch die Maßnahmen in ihren Schutzzwecken, etwa durch Zurückdrängung von negativen Verbuschungstendenzen, gestärkt werden.

Im Rahmen des nationalen flächenhaften Gebietsschutzes stellt der Schutzgebietstyp des „Naturschutzgebiets“ – abgesehen vom Nationalpark - grundsätzlich die strengste Form der Unterschutzstellung dar; die Flächen innerhalb eines Naturschutzgebiets unterliegen einem generellen Veränderungsverbot. Durch die Ausweisung von Naturschutzgebieten soll der Schutz besonders seltener oder schutzbedürftiger Arten oder Biotope bzw. Landschaftsausschnitte sichergestellt werden. Um dies zu gewährleisten hat der Naturschutz in Naturschutzgebieten grundsätzlich Vorrang vor anderweitigen Nutzungsarten, soweit die jeweilige Schutzgebietsverordnung nichts anderes regelt.

#### **6.16 Warum kann das Vorhaben trotz der Inanspruchnahme von nationalen Schutzgebieten durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgeführt werden?**

Bedeutsam hierfür ist, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen die festgelegten Schutzzwecke der Schutzgebietsverordnungen fördern. Sie lassen ausnahmslos eine wirksame ökologische Verbesserung des Bestandes der im Schutzgebiet beheimateten Lebensgemeinschaften sowie der dortigen seltenen und gefährdeten Arten erwarten. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung festgesetzten Maßnahmen wirken sich auf den Schutzgegenstand und den Schutzzweck positiv aus. Außerdem sprechen für das Vorhaben bedeutende öffentliche Interessen, die erforderliche Befreiungen von Verboten der jeweiligen Naturschutzgebietsverordnungen zum Zweck der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen rechtfertigen.

### **6.17 Wie wirkt sich das Vorhaben auf die Kiebitz- und Brachvogelpopulation aus?**

Vorhabensbedingt gehen Brutplätze und Reviere des Kiebitzes und des Großen Brachvogels verloren. Die zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000 im Hinblick auf den Kiebitz und den Brachvogel notwendigen Maßnahmen sind im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt. Die neu entstehenden Flughafenviesen um die 3. Start- und Landebahn sind für eine artspezifische Kompensation geeignete Flächen. Darüber hinaus werden durch die Aufwertung einer Teilfläche auf den Grünflächen der bestehenden Südbahn, also auf dem Betriebsgelände selbst, zusätzliche Reviere neu geschaffen. Da die auf dem Flughafengelände vorhandenen geeigneten Flächen nicht ausreichen, um den Kohärenzbedarf zu decken, werden auch außerhalb des Flughafengeländes bedeutende Ersatzhabitate für den Kiebitz hergestellt. Diese dienen neben der Deckung des Kohärenzbedarfs auch dazu, ein hinreichendes Habitatangebot zur Überbrückung der ca. fünfjährigen Bauzeit zu gewährleisten; erst danach stehen ja die neuen Flughafenviesen im Bereich der 3. Start- und Landebahn selbst für den Kohärenzausgleich zur Verfügung.

Zur Überbrückung der Bauzeit sollen zusätzliche geeignete Maßnahmen auch Gelege- und Kükenverluste für den Kiebitz im Vogelschutzgebiet verringern, also dessen Population stützen.

### **6.18 Wie wird der Kiebitz während der Bauphase geschützt?**

Der Kiebitz ist ein Bodenbrüter. Das Zerstören von Gelegen oder das Töten von Jungvögeln durch Maßnahmen zur Baufeldfreimachung wird durch eine Bauzeitbeschränkung weitgehend vermieden; Arbeiten um das Baufeld frei zu machen erfolgen nur außerhalb der Brutzeit. Aufgrund der bevorzugten Bruthabitate ist es jedoch nicht gänzlich auszuschließen, dass der Kiebitz während der drei- bis fünfjährigen Bauzeit auf den entsprechend geräumten Baufeldern dennoch günstige Lebensbedingungen vorfindet und diese zur Nestanlage nutzen wird. Deshalb werden während der mehrjährigen Bauzeit vor Beginn der Brutzeit regelmäßig Strukturen entfernt, die als Niststätte dienen könnten und mögliche Verluste so weit verringert, dass dadurch bedingte erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Weiterhin wird berücksichtigt, dass der Kiebitz empfindlich auf störungsintensive Arbeiten mit Lärm und optischen Reizen reagiert und regelmäßig eine Fluchtdistanz von 70 bis 100 Metern gegenüber dem Menschen einhält. Durch die festgesetzten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen vorhandener Brutbestände insbesondere auf den Grünflächen der Nord- aber auch der Südbahn vermieden.

Deshalb ist z.B. festgesetzt, dass Baumaßnahmen mit besonders störungsintensiven Arbeiten in Bereichen mit schutzwürdigen Vogelbeständen nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, also vom Mitte Juli bis Ende Februar durchgeführt werden dürfen.

### **6.19 Was versteht man unter „populationsstützenden Maßnahmen“ für den Kiebitz?**

„Populationsstützende Maßnahmen“ sind Maßnahmen, die neben den dauerhaft wirksamen Kohärenzsicherungsmaßnahmen – im Hinblick auf die zeitliche Entwicklung in den ersten Jahren – zusätzlich ergriffen werden. Die Notwendigkeit ergibt sich daraus, dass die mit Baubeginn eintretenden Revierverluste zum Teil durch neu zu schaffende Reviere auf den neuen Flughafenwiesen ausgeglichen werden, diese Flughafenwiesen aber erst noch hergestellt werden müssen. Ziel der populationsstützenden Maßnahmen ist es, durch temporäre Maßnahmen des Gelegeschutzes und ggf. ergänzend durch eine an die artspezifischen Bedürfnisse des Kiebitzes angepasste Bewirtschaftung auf ausgewählten landwirtschaftlich genutzten Flächen den Reproduktionserfolg der dort brütenden Kiebitze deutlich zu erhöhen (= sogenannte Ackermaßnahmen). Die „populationsstützenden Maßnahmen“ gewährleisten so die zeitliche Kohärenz.

## **7. Kommunale Belange**

### **7.1 Ist die 3. Start- und Landebahn mit den Interessen der umliegenden Kommunen vereinbar?**

Die Regierung von Oberbayern hat die von den kommunalen Gebietskörperschaften erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen einschließlich der von ihnen vorgelegten Planungen für das jeweilige Gemeindegebiet geprüft. Aufgrund der in den Äußerungen geltend gemachten Belange und des unterschiedlichen Ausmaßes der Beeinträchtigung der Gemeinden hat die Regierung von Oberbayern zunächst eingriffsbezogen untersucht, ob durch die Realisierung des Vorhabens bestehende bzw. hinreichend verfestigte eigene Planungen der Gemeinden nachhaltig gestört bzw. unmöglich gemacht werden. Darüber hinaus hat die Regierung gewürdigt, 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 ob sonstige kommunale Belange künftig erheblich berührt werden. Der Flughafenaußenbau berücksichtigt die kommunalen Belange in angemessener Weise und verletzt die betroffenen Kommunen nicht in ihrem verfassungsrechtlich geschützten Kernbereich des Selbstverwaltungsrechts. Im Einzelfall sind auftretende Beeinträchtigungen des kommunalen Selbstverwaltungsrechts durch das höher-rangige öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens München gerechtfertigt.

## **7.2 Bleibt den Gemeinden auch zukünftig ausreichend Raum für Siedlungsentwicklung?**

Trotz der großräumigen Auswirkungen des Vorhabens bleibt den Gemeinden die Möglichkeit zukünftiger Planungen erhalten. Die Inanspruchnahme von Gemeindegebietsflächen aber auch künftige Einschränkungen durch Bauverbote in Lärmschutzzonen – wie sie das FluglärmG vorsieht – entziehen den Gemeinden weder wesentliche Teile der Gemeindegebiete noch die Möglichkeit einer zukünftigen gemeindeeigenen Planung.

## **8. Straßenverkehr**

### **8.1 Ist angesichts der prognostizierten steigenden Flugbewegungs- und Passagierzahlen der Flughafen München noch ausreichend über Straßen erschlossen?**

Die bereits vorhandene Erschließung reicht unter Einbeziehung der mit dem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Straßenausbaumaßnahmen aus. Der Flughafen München ist durch seine Lage unmittelbar an der Autobahn A 92 gut an das Bundesfernstraßennetz angebunden. Insgesamt 3 Anschlussstellen an dieser Autobahn erschließen den Flughafen. Die Stadt Freising und der Raum nördlich von Freising bzw. südlich von Hallbergmoos sind über die Kreisstraße FS 44 an den Flughafen angebunden. Im Osten des Flughafens bindet die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Flughafentangente Ost (FTO) die Regionen Erding, Taufkirchen(Vils) und Dorfen an. Die FTO ist mit dem Zubringer Erdinger Allee (Staatsstraße 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.

Im Übrigen sind bis zum Jahr 2025 mehrere Verbesserungen der Straßeninfrastruktur geplant. Allerdings sind diese Straßenbauvorhaben nicht Voraussetzung für die ausreichende Erschließung des Flughafens.

### **8.2 Wie ist die Situation im öffentlichen 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 beschränkt. Die beiden S-Bahnlinien S 1 und S 8, die jeweils außerhalb der Nacht-Kernzeiten im 20-Minuten-Takt verkehren, verbinden den Flughafen mit der Münchner Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs gibt es mehrere Planungen zur Verbesserung der öffentlichen Anbindung. Allerdings sind diese Vorhaben ebenfalls nicht Voraussetzung für die ausreichende öffentliche Erschließung des Flughafens.

### **8.3 Wird der Straßenverkehr durch den Flughafenausbau wesentlich steigen?**

Der durch die Flughafenerweiterung hervorgerufene landseitige Verkehrszuwachs beträgt 12.700 Kfz-Fahrten pro Tag, das entspricht einer Zunahme von ca. 14 % des bisherigen Flughafenverkehrs. Hierbei machen die Beschäftigten mit 8.200 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag den größten Teil des Zuwachses aus. Im Vergleich dazu steigen die Kfz-Fahrten der Originärpassagiere lediglich um 3.300 Kfz-Fahrten pro Tag an. Die Hauptursache hierfür ist, dass vor allem der Anteil von Umsteigepassagieren erheblich ansteigt, die jedoch keinen relevanten Kfz-Verkehr verursachen. Die Zunahme des Kfz-Verkehrs infolge des Flughafenausbau macht für das gesamte Straßennetz – von einigen flughafennahen Straßen mit höheren Zunahmeanteilen abgesehen – nur einen verhältnismäßig geringen Anteil am gesamten Kfz-Aufkommen aus.

## **9. Weitere Fragen**

### **9.1 Wie wird mit dem teilweise arsenbelasteten Untergrund im Bereich der 3. Start- und Landebahn umgegangen?**

Bei der Ermittlung der Qualität der einzelnen Böden im Rahmen der Begutachtung der Technischen Universität München (TUM) wurden die bereits bekannten Ergebnisse des Bayerischen Landesamts für Umwelt bestätigt, wonach Böden im Erdinger Moos von Natur aus mit Arsen belastet sind. Diese geogen, also natürlich arsenbelasteten Böden wurden in einzelne Bodenverwendungsklassen eingeteilt, die es ermöglichen, im Zusammenhang mit Baumaßnahmen abgetragenes Bodenmaterial innerhalb des Planungsgebietes umzuladen und zu verwenden. Bei der Umlagerung von Böden muss sichergestellt sein, dass Bodenmaterial einer Verwendungsklasse nur in Bereiche mit Material umgelagert wird, das einer gleichen oder einer höher belasteten Verwendungsklasse zuzuordnen ist. Dieses Vorgehen basiert u.a. auf den Ergebnissen eines Forschungs- und Entwicklungsprojektes bei dem neben dem Bayerischen Landesamt für Umwelt und dem Wasserwirtschaftsamt München die TUM beteiligt war. Im Rahmen des 2jährigen Feldversuchs in Form einer Versuchsschüttung (sog. Probehügel) konnten Erkenntnisse über die bautechnische Verwendbarkeit der organischen, hier auch der arsenhaltigen Böden in großräumigen Erdbauwerken gewonnen werden.

### **9.2 Auf welchen Flugrouten wird in Zukunft geflogen werden?**

Die Festlegung von Flugrouten ist nicht Aufgabe der Regierung von Oberbayern und damit nicht Gegenstand der Planfeststellung. Über die Änderung von Flugrouten entscheidet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach fachlicher Beteiligung der Deutschen Flugsicherung in Form einer Rechtsverordnung.

### **9.3 Wie wirkt sich der Flughafenausbau auf die Landwirtschaft aus?**

Für den Start- und Landebahnbau aber auch für Kompensationsmaßnahmen werden erhebliche Grundstücksflächen benötigt. Dabei stehen Wohngebäude, soweit sie unmittelbar erfasst sind, bereits im Eigentum der FMG. Soweit landwirtschaftliche Flächen von potenziellen Enteignungen betroffen sein können, bleibt die Struktur der regionalen Landwirtschaft gewahrt. Insbesondere können nach den umfänglichen Ermittlungen der Regierung Existenzgefährdungen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe ausgeschlossen werden. In einem Fall hat sich die FMG mangels Verfügbarkeit ausreichenden Ersatzlandes verbindlich und unwiderruflich zur vollständigen Übernahme des gesamten Betriebs einschließlich der Gebäude, Außenanlagen und Betriebseinrichtungen verpflichtet (siehe auch Antworten [1.3](#) und [6.5](#)). Erforderliche Enteignungen bleiben einem gesonderten Verfahren vorbehalten.

### **9.4 Bestehen durch die Zulassung der 3. Start- und Landebahn besondere Risiken durch Vogelschläge?**

Wegen der günstigen Bedingungen für Wiesenbrüter (insbesondere keine Störungen durch freilaufende Hunde, keine intensive landwirtschaftliche Nutzung) konnte sich auf dem Flughafengelände ein Wiesenbrüterbestand entwickeln, der die Unterschutzstellung als Vogelschutzgebiet rechtfertigte. Der Verkehrsflughafen München hat trotzdem statistisch ein besonders geringes Vogelschlagrisiko. Auf dem Flughafengelände findet bereits jetzt ein bewährtes Vogelschlagmanagement statt, das auch für das erweiterte Flughafengebiet vorgesehen ist.