



Regierung von Oberbayern
Höhere Landesplanungsbehörde

Landesplanerische Beurteilung

**für eine 3. Start- und Landebahn am
Verkehrsflughafen München**



vom 21.02.2007

Az.: 24.2-8262-1-05

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung	1
I. Gesamtergebnis	1
II. Maßgaben	1
B. Gegenstand und Verlauf des Verfahrens	6
I. Beschreibung des untersuchten Vorhabens	6
II. Das angewandte Verfahren	8
III. Beteiligte	8
IV. Einbeziehung der Öffentlichkeit	11
C. Begründung der landesplanerischen Beurteilung	12
I. Vorbemerkung (Zweck und Gegenstand des Raumordnungsverfahrens)	12
1. Genereller Maßstab eines Raumordnungsverfahrens	12
2. Bedarfsfrage	12
3. Verfahrensvorfrage: Planungsalternativen	13
II. Bewertung des Vorhabens anhand der rfordernisse der Raumordnung	14
1. Raumbezogene überfachliche Belange, nachhaltige Raumstruktur	14
2. Raumbezogene fachliche Belange	20
2.1 Verkehr	20
2.2 Gewerbliche Wirtschaft und Arbeitsmarkt	30
2.3 Siedlungswesen, Erholung und Denkmalpflege	34
2.4 Land- und Forstwirtschaft (incl. Jagdwesen)	39
2.5 Raumwirksame umweltrelevante Belange	43
2.5.1 Natur und Landschaft	44

...

2.5.2	Immissionsschutz	48
2.5.2.1	Lärmimmissionen (insbes. Fluglärm)	50
2.5.2.2	Sonstige Immissionen	57
2.5.3	Wasser und Boden, Wasserwirtschaft (incl. Fischerei)	61
2.6	Sonstige Belange (Energieversorgung und Nachrichtenwesen)	72
D. Raumordnerische Zusammenfassung und Gesamtabwägung		74
E. Hinweise für nachfolgende Verfahren		77
F. Abschließende Hinweise		78
Abkürzungsverzeichnis		
Anhang		



Landesplanerische Beurteilung für eine 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München

A. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung

I. Gesamtergebnis

Das geplante Vorhaben entspricht bei Berücksichtigung der Maßgaben gemäß Ziff. A. II den Erfordernissen der Raumordnung.

II. Maßgaben

1. Verkehr

Die vorhabensbedingte Verlegung der überörtlichen Verkehrsverbindungen ist im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung technisch und verfahrensrechtlich zu projektieren (insbesondere St 2084, St 2580, St 2584, GVStr/FS 44).

- 1.1 Es ist sicherzustellen, dass die Knotenpunkte und belasteten Straßenabschnitte leistungsfähig ausgebaut werden.
- 1.2 Im Falle einer Auflassung der ED 5 zwischen der St 2084 und der St 2584 ist für den auf der Kraftfahrstraße St 2580 nicht zugelassenen Verkehr eine zumutbare Wegeverbindung sicherzustellen.
- 1.3 Die rechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der erforderlichen verkehrlichen Ausbau- und Anpassungsmaßnahmen sind möglichst im zeitlichen Zusammenhang mit einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu schaffen.
- 1.4 Bei den weiteren vorhabensbezogenen Planungen ist anzustreben, dass eine Realisierung der Marzlinger Spange zur leistungsfähigen Schienenanbindung des ostbayerischen Raums technisch möglich bleibt.

2. Siedlungswesen, Erholung

- 2.1 Zur Verringerung der mit dem Flughafenausbau verbundenen Inanspruchnahme von Grund und Boden sollen in den nachfolgenden Zulassungsverfahren Flächen sparende Siedlungs- und Erschließungsformen angewendet werden.
- 2.2 Der Eingriff in den regionalen Grünzug „Erdinger Moos/Grüngürtel Flughafen München“ ist im Hinblick auf dessen Funktionen so weit wie möglich zu minimieren.
- 2.3 Den Belangen der siedlungsnahen Erholungsvorsorge ist in den weiteren Verfahren Rechnung zu tragen. Dabei ist insbesondere das Fuß- und Radwegnetz wiederherzustellen bzw. weiterzuentwickeln.

3. Land- und Forstwirtschaft, Jagdwesen

- 3.1 Die durch Landverbrauch und Flächenzerschneidung entstehenden Beeinträchtigungen für die Land- und Forstwirtschaft sowie des Jagdwesens sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die Situierung der Ausgleichsflächen soll möglichst nicht zu Lasten hochwertiger land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen gehen.
- 3.2 Aus Gründen des vorsorgenden Verbraucherschutzes sind in Abstimmung mit den Fachbehörden landwirtschaftliche Flächen durch Bodenuntersuchungen bzw. geeignete Bioindikationsverfahren einem Beweissicherungsverfahren zu unterziehen. Durch ein pflanzensoziologisches Beweissicherungsverfahren sind die evtl. Auswirkungen der Grundwasserabsenkung auf die landwirtschaftlichen Flächen im Norden und Osten des Flughafens zu ermitteln.
- 3.3 Eingriffe in Waldgebiete sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Die korrekte Erfassung der Waldflächen und die Projektierung und Realisierung der Ersatzaufforstungen sind in enger Abstimmung mit der unteren Forstbehörde vorzunehmen.

4. Natur und Landschaft

- 4.1 Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Auf eine Eingriffsminimierung ist insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen hinzuwirken. Das beim Bau des Flughafens festgelegte Zonenkonzept (Zone I bis III, Grünplan 1979) ist als konzeptionelle Grundlage der Grün- und Freiflächenplanung zu aktualisieren und den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen.
- 4.2 Die verbleibenden, unvermeidbaren Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt sind fachlich zu bewerten und durch landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen bzw. zu ersetzen.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gemäß Art. 6 b Abs. 4 Bay-NatSchG auf der Grundlage einer detaillierten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung

in einem mit den unteren Naturschutzbehörden und der höheren Naturschutzbehörde abgestimmten landschaftspflegerischen Begleitplan festzulegen.

- 4.3 Soweit eine erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten und SPA-Gebieten durch das Vorhaben im Sinne des Art. 13 c Abs. 1 BayNatSchG nicht eindeutig ausgeschlossen werden kann, ist im Rahmen eines nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens eine FFH-/SPA-Verträglichkeitsprüfung nach den einschlägigen Vorschriften durchzuführen. Soweit dies aber ausgeschlossen werden kann, sind die Gründe in einer FFH-/SPA-Verträglichkeitsabschätzung zu dokumentieren.
- 4.4 Für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren sind ausreichende Unterlagen zur Berücksichtigung der EU-rechtlich bedeutsamen, besonders und strenggeschützten Arten im Rahmen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP auf Grund des EuGH-Urteils vom 10.01.2006, C-98/03) auszubereiten.

5. Immissionsschutz

- 5.1 In nachfolgenden Zulassungsverfahren ist durch entsprechende technische und organisatorische Maßnahmen zu gewährleisten, dass die durch die Realisierung der 3. Start- und Landebahn erzeugten Immissionsbelastungen auf Mensch und Umwelt soweit wie möglich zu minimieren.
- 5.2 In einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist sicherzustellen, dass durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen der Flugbetrieb so gestaltet wird, dass eine Zunahme des Fluglärms im Flughafenumland in Folge der Erweiterung durch die geplante Start- und Landebahn möglichst gering gehalten wird.
- 5.3 Die Nutzung der 3. Start- und Landebahn ist zur Abwicklung des Nachtflugverkehrs ausschließlich in Notsituationen, in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen vorzusehen; im Übrigen bleiben die Beschränkungen durch die aktuelle Nachtflugregelung davon unberührt.
- 5.4 Bei der Festlegung und Änderung von Flugrouten ist auf eine Lärmoptimierung unter dem Aspekt des Bevölkerungsschutzes hinzuwirken.
- 5.5 In einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren sind die aufgrund des durch die 3. Start- und Landebahn erweiterten Flughafenbetriebes (insbesondere Bodenlärm, Luftschadstoffe) erzeugten Emissionen durch Ausschöpfung der technischen und organisatorischen Möglichkeiten zu minimieren und gegebenenfalls konkrete Maßnahmen festzuschreiben.
- 5.6 Beim vorhabensbedingten Neubau von Straßen ist schon bei der Planung darauf zu achten, dass eine damit eventuell einhergehende Erhöhung der Immissionsbelastung auf schutzwürdige Bebauung nach Möglichkeit minimiert wird.
- 5.7 Zur Vermeidung bzw. Verringerung der durch die Bautätigkeit und vor allem den Bauverkehr erzeugten Immissionen sind in den nachfolgenden Zulas-

sungsverfahren geeignete Minimierungsmaßnahmen (z.B. durch zeitliche und örtliche Beschränkungen bzw. geeignete Verfahrenstechnik) festzulegen.

- 5.8 Für die durch die Anlagen des erweiterten Flughafens entstehenden Immissionen in Form von elektromagnetischen Feldern sind im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens über die Ermittlung und Sicherung der notwendigen Sicherheitsabstände hinaus geeignete Minimierungsmaßnahmen zu beschreiben und festzulegen.

Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens sind die möglichen vorhabensbedingten Auswirkungen durch Lichtimmissionen zu erfassen und auf das notwendige Maß zu begrenzen.

6. Wasserwirtschaft, Bodenschutz

- 6.1 Beim Bau und Betrieb der 3. Start- und Landebahn sind schädliche Auswirkungen auf ober- und unterirdische Gewässer möglichst auszuschließen.

Die mit der Erweiterung der bestehenden Systeme (Grundwasserabsenkung, Gewässer-Neuordnung, Abwasserbehandlung etc.) verbundenen Auswirkungen sind durch Auflagen und Bedingungen in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu regeln.

- 6.2 Die bei Realisierung des Vorhabens erforderliche Grundwasserabsenkung ist in Verbindung mit einer weitestgehenden Schonung natürlicher Ressourcen auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu begrenzen. Durch geeignete Maßnahmen (z.B. Wiederversickerung) sind die Auswirkungen auf die Bereiche außerhalb des Flughafengeländes zu minimieren.

- 6.3 Die Neuanlage von Gewässern ist unter ökologischen Gesichtspunkten, insbesondere auch hinsichtlich der Aquafauna, zu optimieren. Das bestehende Retentionsvermögen ist zu erhalten bzw. zu verbessern.

Im Zuge der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen können hier auch weitere, nicht direkt betroffene Gewässer mit einbezogen werden.

- 6.4 Die Bodenversiegelung ist soweit wie möglich zu minimieren. Die erfolgte Versiegelung sowie der Verlust von natürlichen Bodenfunktionen sind mit geeigneten Maßnahmen zu kompensieren.

Unbelastetes Niederschlagswasser ist weitestgehend vor Ort zu versickern.

- 6.5 Das geplante System zur Versickerung, Ableitung bzw. Behandlung von Niederschlagswasser bzw. Abwasser (einschließlich Enteisierungswasser) ist in Abstimmung mit den Fachbehörden auf seine Funktionalität zu überprüfen, um negative Auswirkungen auf Oberflächengewässer, das Grundwasser sowie angeschlossene Kläranlagen zu vermeiden.

- 6.6 Es ist sicherzustellen, dass bei Bewegung und Ablagerung von Boden die darin evtl. enthaltenen Schadstoffe nicht Grundwasser gefährdend ausgewaschen werden können.

Bei vorhersehbar notwendig werdenden Verfüllungen ist bereits im Vorfeld der Abbaumaßnahmen sicherzustellen, dass dafür genügend geeignetes Material zur Verfügung steht.

- 6.7 Es ist darauf hinzuwirken, dass der im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens ermittelte, durch das Vorhaben bedingte Trink- und Brauchwasserbedarf aus oberflächennahen Grundwasserleitern gedeckt wird. Insbesondere sind Entnahmen aus dem Tiefengrundwasser zu vermeiden und der Primärbedarf durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.

7. Sonstige Infrastruktureinrichtungen

Die Bestands- und Betriebssicherheit sowie die Entwicklungsmöglichkeit der im Planungsgebiet vorhandenen Infrastruktur (Strom, Gas, Fernwärme, Telekommunikation, meteorologisches Messfeld) ist zu gewährleisten. Im Rahmen der Detailplanung sind Änderungen und Anpassungen der betroffenen Infrastruktureinrichtungen mit den zuständigen Trägern und Fachbehörden abzustimmen.

B. Gegenstand und Verlauf des Verfahrens

I. Beschreibung des untersuchten Vorhabens

Die Flughafen München GmbH (FMG) plant für den Verkehrsflughafen München den Neubau einer 3. Start- und Landebahn, um bestehende und weiter zunehmende Kapazitätsengpässe zu vermeiden. Ziel des Vorhabens ist die Bereitstellung von Kapazitäten, die nach Auffassung der Antragstellerin erforderlich sind, um das Passagieraufkommen zu bewältigen, das im Hinblick auf den Planungshorizont 2020 prognostiziert wird. Das Vorhaben umfasst neben der eigentlichen Start- und Landebahn zusätzliche Rollwege, eine Erweiterung des Vorfeldes Ost in östliche Richtung, den Neubau von Abfertigungseinrichtungen, eine dritte Feuerwache sowie eine Grundwasserregulierung, Gewässerneuordnung und Straßenverlegungen.

Die geplante 3. Start und Landebahn – Bahnvariante 5 b – liegt 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; der Schwellenversatz zwischen den beiden Start- und Landebahnen beträgt 2.100 m.

Einzelheiten zum Vorhaben können der Projektbeschreibung, bestehend aus dem Erläuterungsbericht mit Lageplänen, einer Umweltverträglichkeitsstudie sowie weiteren fachlichen Gutachten entnommen werden.

Folgende Gutachten wurden vorgelegt:

- Intraplan Consult GmbH, Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München, 30.06.2006,
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse, 23.06.2006,
- Flughafen München GmbH, Konfigurationsanalyse zur Gesamtbewertung verschiedener Bahnlagen, 10.07.2006, (nebst Schallquellenplänen, Schallimmissionsplänen, Lärmschutzzonen und planlicher Darstellung der Ziele nach LEP und RP),
- Optimized Traffic Systems Development GmbH, Beurteilung der flugbetrieblichen Gesamtfunktionalität des um eine 3. Start- und Landebahn erweiterten Flughafens München auf der Basis von Simulationen, 21.06.2006,
- Jürgen Mihlan, Aviation Consultant, Erforderliche Länge für eine 3. Start-/Landebahn in München, 26.06.2006,
- Dorsch Consult Airports GmbH, Technische Beschreibung des Vorhabens, 12.07.2006 (nebst Plänen § 40 Abs. 1 Nr. 7 a LuftVZO ergänzt mit Hindernisbegrenzungsflächen, Längsschnitt Bahnlage 5 b (1180/2100 Nord, Querschnitt Bahnlage 5 b (1180/2100 Nord)),

- Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (Generalplaner) mit Dr. Blasy – Dr. Øverland beratende Ingenieure GbR und Regierungsbaumeister Schlegel GmbH & Co. KG sowie (zur Ingenieurgeologie und Geotechnik) Technische Universität München, Zentrum Geotechnik, Prüfamf für Grundbau, Bodenmechanik und Felsmechanik, Gutachten Wasserwirtschaft, 11.07.2006, (mit Übersichtslageplan Gewässer und Plänen zu den Grundwassergleichen (ZW), zur Grundwasserregulierung mit Wiederversickerung und Gewässerneuordnung, zu den Einzugsgebieten der Oberflächengewässer, zu den Abflüssen der Oberflächengewässer, zum Überschwemmungsgebiet, Ist-Zustand, zur Entwässerung und Abwasserableitung sowie Systemschnitte zur Grundwasserregulierung),
- BulwienGesa AG, Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland, 29.06.2006,
- Intraplan Consult GmbH, Prognose der Beschäftigten auf dem Flughafengelände, 30.06.2006,
- TRANSVER GmbH, Prognose des landseitigen Verkehrsaufkommens und Auswirkungen auf den Straßenverkehr, 23.05.2006,
- Müller-BBM GmbH, Schalltechnische Untersuchung, 14.07.2006 (nebst Schallquellenpläne für Flugverkehr, für Bodenschall, für Straßenverkehr Gesamtgebiet, für Straßenverkehr neu geplante bzw. wesentlich geänderte Straßen, 16. BImSchV, für Straßenverkehr auf dem Anlagengelände, für Schienenverkehr, für Baustellenbetrieb; Empfindlichkeitsplan; Schallimmissionspläne Dauerschallpegel Flugverkehr; Bodenschall, Landverkehr (Straße und Schiene); Schallimmissionspläne Maximalpegel Flugverkehr, Schallimmissionspläne Gesamtschall/Dauerschallpegel (Flugverkehr + Bodenschall + Landverkehr); Differenzpegelkarte Prognosefall zu Planungsfall (Flugverkehr, Straßenverkehr, Gesamtschall), Schutzgebiete (Flugverkehr), Lärmschutzzonen für die Bauleitplanung (Flugverkehr)),
- Müller-BBM GmbH, Lufthygienische Untersuchung, 14.07.2006 (nebst Plänen Zusatzbelastung Jahresmittel Flughafen und Straße für Stickstoffdioxid, Stickstoffdioxid, Kohlenwasserstoffe, Benzol, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Schwebstaub PM₁₀, Stickstoff-Deposition),
- Deutscher Wetterdienst, Klimatologische Erheblichkeitsabschätzung (Klimagutachten), 31.05.2006,
- Dr. Morgenroth-Branczyk, Abschätzung des Vogelschlagrisikos, 30.06.2006,
- Dr. Blasy – Dr. Øverland beratende Ingenieure GbR, Umweltverträglichkeitsstudie, 14.07.2006 (nebst Karten),
- Ökokart, Fachbeitrag Fauna, 11.07.2006 (nebst Karten),
- Grünplan GmbH, Fachbeitrag Vegetation und Landschaft, 13.07.2006 (nebst Karten),
- Ökokart München, Verträglichkeitsbetrachtung Natura 2000 – FFH und Vogelschutz, 11.07.2006.

II. Das angewandte Verfahren

Die FMG hat am 31.07.2006 die Projektunterlagen für die Variante 5 b bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Nach Sichtung und Prüfung auf Vollständigkeit und Verfahrensreife hat die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde dem Antrag entsprechend das Vorhaben in einem Raumordnungsverfahren gemäß Art. 21 f. Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) landesplanerisch überprüft.

Die Beteiligten wurden mit Schreiben vom 24.08.2006, Az. 24.2-8262-1-05, um Stellungnahme bis zum 10.11.2006 gebeten und darauf hingewiesen, dass Einverständnis mit dem Vorhaben angenommen werde, falls bis zum gesetzten Termin keine Äußerung vorliege. Die Anhörungsfrist wurde über die üblichen 6 bis 8 Wochen hinaus verlängert, um den beteiligten Stellen Gelegenheit zu geben, sich ausreichend mit dem Projekt zu befassen und eine qualifizierte Stellungnahme abgeben zu können.

In einzelnen begründeten Ausnahmefällen wurde Terminverlängerung gewährt. Nicht fristgerecht eingegangene Stellungnahmen und Äußerungen konnten im Verlauf der Auswertungsphase noch einbezogen werden. Das Ergebnis der Anhörung ist im Anhang zusammengefasst, die Stellungnahmen wurden der FMG übermittelt.

Mit Schreiben vom 27.11.2006 hat die Regierung von Oberbayern der FMG einen aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Fragenkatalog zur Stellungnahme vorgelegt. Diese Äußerung ist mit Schreiben vom 21.12.2006 erfolgt. Noch offene Einzelfragen wurden anschließend mit den thematisch betroffenen Fachsachgebieten der Regierung von Oberbayern abgeklärt.

Am 12.12.2006 fand eine Ortseinsicht statt.

Die Beteiligten waren vorab darauf hingewiesen worden, dass technische Detailfragen sowie Enteignungs- und Entschädigungsfragen nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens seien und dass das Ergebnis des Verfahrens den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vorgeife. Es ersetze weder öffentlich-rechtliche Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen.

III. Beteiligte

Am Verfahren wurden beteiligt:

Landratsamt München
Landratsamt Dachau
Landratsamt und Landkreis Erding
Landratsamt und Landkreis Freising
Landratsamt und Landkreis Pfaffenhofen a.d. Ilm
Regierung von Niederbayern
Regionaler Planungsverband München

Planungsverband Region Ingolstadt
Große Kreisstadt Freising
Stadt Erding
Landeshauptstadt München
Gemeinde Allershausen
Gemeinde Berglern
Gemeinde Bockhorn
Gemeinde Eching
Gemeinde Eitting
Gemeinde Fahrenzhausen
Gemeinde Finsing
Gemeinde Fraunberg
Gemeinde Haag a.d.Amper
Gemeinde Haimhausen
Gemeinde Hallbergmoos
Gemeinde Hohenpolding
Gemeinde Ismaning
Gemeinde Kirchberg
Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper
Gemeinde Kranzberg
Gemeinde Langenbach
Gemeinde Langenpreising
Gemeinde Marzling
Stadt Moosburg a.d.Isar
Gemeinde Moosinning
Gemeinde Neufahrn b.Freising
Gemeinde Oberding
Gemeinde Pliening
Gemeinde Steinkirchen
Markt Wartenberg
Gemeinde Zolling
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft und Forsten
Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
Immobilien Freistaat Bayern
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
Wasserwirtschaftsamt München
Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft
Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft
Amt für Landwirtschaft und Forsten Erding
Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
Bayerische Staatsforsten
Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Wehrbereichsverwaltung Süd
Polizeidirektion Flughafen München
Polizeidirektion Erding
Autobahndirektion Südbayern
Straßenbauamt München
Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
Deutscher Ausschuss zu Verhütung von Vogelschlägen im Flugverkehr e.V. (DAVVL e.V.)
Landesjagdverband Bayern e.V.
Landesfischereiverband Bayern e.V.
Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V.
Schutzverband Isartal e.V.
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e.V.
Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.
Bayerischer Bauernverband
Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd
Stadtwerke Freising
Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain
Stadtwerke Erding GmbH
Wasserzweckverband Berglerner Gruppe
Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching und Neufahrn
Abwasserzweckverband Erdinger Moos
Stadtwerke München GmbH
Bezirk Oberbayern Bezirksverwaltung
Bezirk Oberbayern Fachberatung für Fischerei
DB Netz AG
DB Services Immobilien GmbH
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVG)
DB Magnetbahn GmbH
Deutsche Telekom AG
E.ON Bayern AG
E.ON Netz GmbH
Bayerngas GmbH
OMV Deutschland GmbH
Erdgas Südbayern GmbH
Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern
Industrie- und Handelskammer Erding/Freising
Handwerkskammer für München und Oberbayern
Kreishandwerkerschaft Erding
Kreishandwerkerschaft Freising
Bayerischer Industrieverband Steine und Erden e.V.
Deutscher Gewerbeverband
E.ON Bayern Wärme GmbH
Deutscher Wetterdienst
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in der Helmholtzgemeinschaft
Flughafenkoordination Deutschland fhkd
Deutscher Fluglärmdienst (DFLD)
Deutsche Lufthansa AG
Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH
Regierung von Oberbayern - Luftamt Südbayern -, SG 25
Regierung von Oberbayern - Bergamt Südbayern -, SG 26
Wasser- und Bodenverband Breitwiesen
Wasser- und Bodenverband Süß- und Grüsselgraben
Wasser- und Bodenverband Gaden-Berglern (Häng-, Brachlag- u. Viehlasswiesen)
Wasser- und Bodenverband Dorfen-Reisen

Wasser- und Bodenverband Loosgraben und Nebeneinzugsgräben Attaching

Auf Antrag wurden zusätzlich beteiligt:

Stadt Dorfen
Gemeinde Erdweg
Gemeinde Hohenkammer
Gemeinde Oberschleißheim
Gemeinde Petershausen
Gemeinde Röhrmoos
Stadt Unterschleißheim
Gemeinde Walpertskirchen
Gemeinde Wörth
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

IV. Einbeziehung der Öffentlichkeit

Die beteiligten Städte und Gemeinden waren gebeten worden, die Raumordnungsunterlagen gem. Art. 22 Abs. 5 BayLplG spätestens zwei Wochen nach Zugang während eines angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zur Einsicht auszulegen. Ort und Zeit der Auslegung waren vorher ortsüblich bekannt gemacht worden. Die eingegangenen Äußerungen wurden von den Städten und Gemeinden nach Ablauf der Äußerungsfrist der Landesplanungsbehörde zugeleitet.

Die Projektunterlagen waren zusätzlich ab dem 25.08.2006 unter (www.muc-ausbau.de) im Internet einzusehen gewesen.

Bei den beteiligten Städten und Gemeinden sowie bei der Regierung von Oberbayern gingen Äußerungen von 41.673 Einzelpersonen ein. Es handelte sich dabei zu über 99 % um sog. Musteräußerungen. Die vorgetragenen Anregungen und Bedenken von Bürgern entsprachen weitgehend den in den kommunalen und fachlichen Stellungnahmen enthaltenen Argumenten. Die Äußerungen sind im Anhang inhaltlich zusammengefasst aufgeführt.

C. Begründung der landesplanerischen Beurteilung¹

I. Vorbemerkung (Zweck und Gegenstand des Raumordnungsverfahrens)

1. Genereller Maßstab des Raumordnungsverfahrens

Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist die Prüfung, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen die 3. Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und wie sie mit den Vorhaben anderer Planungsträger unter Gesichtspunkten der Raumordnung abgestimmt werden kann.

Maßstab der Beurteilung des Vorhabens sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung gemäß § 2 Raumordnungsgesetz (ROG), Art. 2 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG), Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und Regionalplan München (RP 14) sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben berührt raumbezogene überfachliche Belange sowie insbesondere raumbezogene fachliche Belange vor allem des Verkehrswesens, der gewerblichen Wirtschaft, des Siedlungswesens, des Immissionsschutzes, der Wasserwirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

2. Bedarfsfrage

Das Raumordnungsverfahren dient als Vorverfahren der Abstimmung eines Vorhabens mit weiteren raumbedeutsamen Planungen und überprüft die räumliche Verträglichkeit am Maßstab der Erfordernisse der Raumordnung. Eine abschließende und verbindliche Entscheidung über die rechtliche Zulässigkeit des konkreten Vorhabens wird jedoch noch nicht getroffen. Grundsätzlich ist deshalb auch die Frage, ob ein Bedarf für das geprüfte Projekt besteht, nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Wenn aber einschlägige Ziele der Raumordnung – wie hier das Ziel LEP B V 1.6.1 (Z) – auf die Bedarfsgerechtigkeit einer Ausbaumaßnahme Bezug nimmt, hat sich die landesplanerische Überprüfung damit zu befassen und unter Anwendung des landesplanerischen Maßstabs eine entsprechende Plausibilitätsprüfung durchzuführen (s. dazu Punkt C. II. 2.1 zur Beurteilung der raumbezogenen fachlichen Belange des Verkehrs).

Eine Prüfung des Verkehrsbedarfes in der Intensität und mit der Prüfungstiefe eines Fachplanungsverfahrens erfolgt jedoch im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens nicht.

¹ Soweit im Text der Begriff des „Planfeststellungsverfahrens“ Verwendung findet, bedeutet dies nicht, dass dieses Fachplanungsverfahren zwingend der landesplanerischen Beurteilung nachfolgen muss. Hierbei handelt es sich um ein eigenständiges Verwaltungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz, das zwar unumgängliche rechtliche Voraussetzung für den Bau einer 3. Start- und Landebahn wäre, jedoch nur auf Grund eines entsprechenden neuen Antrags der FMG durchgeführt werden würde.

3. Verfahrensvorfrage: Planungsalternativen

Ein Raumordnungsverfahren ist grundsätzlich projektbezogen. Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung ist die vom Projektträger beantragte Planung in Form der eingereichten Unterlagen (Art. 21 Abs. 2, Art. 22 Abs. 3 BayLplG). Damit bestimmt der Antragsteller den Prüfungsgegenstand.

Es ist nicht der raumordnerische Auftrag einer Landesplanungsbehörde, in einer dem Fachplanungsrecht vergleichbaren Prüfungsintensität Entscheidungsprozesse im Detail nachzuvollziehen und zu bewerten – und so gegebenenfalls von Amts wegen vom Antragsteller ausgeschiedene Planungsalternativen wieder in ein Raumordnungsverfahren einzubringen. Eine landesplanerische Verpflichtung, ein Vorhaben unter dem Gesichtspunkt zu prüfen, ob es „bessere“ Alternativen gegeben hätte, besteht nicht. Ein Raumordnungsverfahren hat nicht die Funktion einer behördlichen Standortsuche. Beschränkt der Projektträger seinen Antrag auf eine Variante, trägt er ein höheres, insbesondere zeitliches und wirtschaftliches Risiko, da er bei einer negativen landesplanerischen Beurteilung und einer deshalb gegebenenfalls erforderlichen Um- oder Neuplanung auch ein neues Raumordnungsverfahren beantragen müsste.

Die Projektträgerin hat unter Berücksichtigung von § 15 Abs. 1 ROG und Art. 22 Abs. 3 Nr. 1 BayLplG untersucht, ob für die Realisierung des geplanten Vorhabens Alternativen in Betracht kommen. In einem mehrstufigen Entscheidungsprozess hat sie – anhand von Kriterien wie Bahnverfügbarkeit, Kapazitätsziel eines Koordinationseckwertes von 120 Flugbewegungen pro Stunde, Aufrechterhaltung eines unabhängigen Zweibahnsystems bei Ausfall einer Bahn, Berücksichtigung der sog. ILS-Schutzzonen, Funktionalität des Rollwegsystems etc. – zunächst unter 31 Ausgangsbahnlagen eine Vorauswahl getroffen.

Die verbleibenden sechs Bahnlagen, welche alle den festgelegten Kriterienkatalog erfüllen, wurden einer detaillierteren sog. Konfigurationsanalyse unterzogen und auf ihre jeweiligen nachteiligen Auswirkungen untersucht (siehe Anlage 3 der Projektunterlagen Konfigurationsanalyse Bahnlagen Tabelle 17, S. 50). Die FMG hat nach ihren Bewertungskriterien schließlich die Bahnlage 5 b (1.180 m/2.100 Nord) als Vorzugsvariante ermittelt und alleine für diese ein Raumordnungsverfahren beantragt. Weitere Planungsalternativen sind somit einer Überprüfung im vorliegenden Verfahren nicht zugänglich. Selbst wenn die FMG mehrere Varianten in das Raumordnungsverfahren eingebracht hätte, würde die landesplanerische Beurteilung keine bewertende Rangfolge der verschiedenen Varianten festlegen, sondern lediglich für jede einzelne Variante feststellen, ob und ggf. mit welchen Maßgaben diese mit den Erfordernissen der Raumordnung zu vereinbaren ist.

Von mehreren Beteiligten wurde im Anhörverfahren gefordert, den Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn (sog. Nullvariante) als Alternative zu untersuchen. Da sich ein Raumordnungsverfahren auf die Überprüfung von konkreten Planungen bezieht, kann die sog. Nullvariante nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein. Die vom Regionalen Planungsverband München und der Landeshauptstadt München geforderte, Einzelaspekte vertieft prüfende und vergleichende Bewertung der von der FMG näher untersuchten Bahnlagen kann aus den dargelegten Gründen nicht im Raumordnungsverfahren vorgenommen, sondern gegebenenfalls erst in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren thematisiert werden.

II. Bewertung des Vorhabens anhand der Erfordernisse der Raumordnung

Die in § 2 ROG formulierten – hier nicht im Einzelnen zitierten – Grundsätze der Raumordnung sind in der landesplanerischen Beurteilung als übergeordneter Maßstab zugrunde zu legen.

Im Weiteren werden, thematisch geordnet, zuerst die einschlägigen Ziele oder Grundsätze des BayLplG, des Landesentwicklungsprogramms bzw. des Regionalplans dargestellt, anschließend erfolgt daran anknüpfend die landesplanerische Bewertung, deren Intensität von der projektbezogenen Betroffenheit des Ziels oder Grundsatzes abhängig ist. Die jeweilige Reihenfolge der thematischen Darstellung orientiert sich an den entsprechenden normativen Vorgaben bzw. sachlichen Zusammenhängen und beinhaltet keine inhaltliche Wertung.

1. Raumbezogene überfachliche Belange, nachhaltige Raumstruktur

LEP A I 1.1 (Z)

Zur Sicherung der Lebenschancen künftiger Generationen soll Bayern in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen dauerhaft umwelt-, wirtschafts- und sozialverträglich entwickelt werden. Gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen sollen geschaffen und erhalten werden. Dabei sollen auch die geschaffenen Eigentumswerte berücksichtigt werden.

LEP A I 1.1 (G)

Es ist anzustreben, Bayern als gesunden Lebensraum und Wirtschaftsstandort, insbesondere hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität im räumlichen Wettbewerb, zu sichern und weiterzuentwickeln. Dabei sind neben den klassischen Standortfaktoren die ökologische Standortqualität und die soziokulturellen Standortvorteile als ökonomische Standortfaktoren möglichst zu sichern und in Wert zu setzen.

LEP A I 2.1 (Z)

Die Belange der Ökologie, der Ökonomie sowie des Sozialwesens und der Kultur sollen miteinander vernetzt sowie bei Entscheidungen zur Raumnutzung gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden. In den Regionalplänen sollen die räumliche Entwicklung auf der Basis der ökologischen Belange unter Wahrung der Gleichrangigkeit der Belange festgelegt werden. Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen der Vorrang einzuräumen, wenn eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

LEP A I 2.2 (G)

Eine räumlich ausgewogene Bevölkerungsentwicklung des Landes und sei-

ner Teilräume ist anzustreben. Dabei kommt der Schaffung von Arbeitsplätzen in allen Landesteilen im Rahmen von Planungs- und Abwägungsentscheidungen besondere Bedeutung zu.

LEP A I 2.4 (Z)

Der Flächen- und Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen reduziert werden. Die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume soll so Flächen und Ressourcen sparend wie möglich erfolgen.

LEP A I 3.1.4 (Z)

Als große Verdichtungsräume werden die Verdichtungsräume Augsburg, Nürnberg/Fürth/Erlangen und München bestimmt.

LEP A I 3.1.4 (G)

Es ist von besonderer Bedeutung, die Leistungsfähigkeit des großen Verdichtungsraums München und seine Rolle als Impulsgeber für die Entwicklung Bayerns zu gewährleisten. Seine Sicherung und Weiterentwicklung als Kern einer europäischen Metropolregion in seiner wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Metropolfunktion ist anzustreben.

LEP A I 3.2.1 (Z)

Bestehende Raumnutzungskonflikte, insbesondere die erheblichen gegenseitigen Beeinträchtigungen von Wohn-, Gewerbe-, Erholungs- und Verkehrsfunktionen, sollen abgebaut und neue verhindert werden.

RP 14 A I 1.2.3 (G)

Die Standortvoraussetzungen und -potentiale für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung sollen optimiert werden. Hierzu sollen die wirtschaftsnahe und verkehrliche Infrastruktur ausgebaut sowie die Flächenverfügbarkeit an geeigneten Standorten erhöht werden.

RP 14 A I 2.1.1.1 (G)

Der Stadt- und Umlandbereich München soll so entwickelt werden, dass er seine Funktionen als zentraler Wohnstandort und Arbeitsmarkt, als Wirtschaftsschwerpunkt, als Bildungs- und Ausbildungszentrum und als Verkehrsverflechtungsraum unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und der Belange der Erholungsvorsorge auch künftig nachhaltig erfüllen kann.

LEP A I 6.2 (G)

Die Weiterentwicklung der Großräume München und Nürnberg in ihren jeweiligen internationalen Funktionen und ihrer Festigung als europäische Metropolregionen sind von besonderer Bedeutung.

LEP A I 6.2 (Z)

Hierzu sollen die nationalen und internationalen verkehrlichen Anbindungen der Metropolregionen und die innerregionale Erschließung verbessert sowie die Standortattraktivität für internationale Institutionen und Unternehmen erhöht werden.

LEP A I 6.2 (G)

Es ist anzustreben, die Ausstrahlungseffekte der Metropolregionen in wirtschaftlicher, wissenschaftlicher, kultureller und touristischer Hinsicht für eine positive Entwicklung im weiteren Umland zu nutzen.

LEP A II 2.1.1 (Z)

Zentrale Orte sollen

- die Standortfaktoren für die Wirtschaft besonders stärken,*
- mit ihren Planungsentscheidungen einen Beitrag zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen leisten,*

LEP A II 3 (Z)

Entwicklungsachsen sollen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten. Sie werden im Landesentwicklungsprogramm festgelegt (vgl. Anhang 3 „Strukturkarte“).

LEP B V 1.6.3 (Z)

Vorranggebiet Flughafenentwicklung (siehe Kapitel C. II. 2.1 Verkehr).

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Eine **nachhaltige Raumentwicklung** verknüpft wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, soziale Gerechtigkeit und Wohlfahrt mit dem dauerhaften Schutz der Lebensgrundlagen unter dem Leitgedanken eines umweltgerechten Wohlstandes für Generationen. In der bayerischen Landesentwicklung wird dem Leitziel der Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen die Nachhaltigkeit als Maßstab an die Seite gestellt. Dieses Konzept der Nachhaltigkeit darf dabei nicht als Verhinderungskonzept und beschränkender Faktor für die Entwicklung verstanden werden, sondern beinhaltet einen positiven Anspruch und Herausforderungen für die Entwicklung (vgl. Begründung zu LEP A I 1.1). Wenn gemäß LEP A I 2.1 (Z) bei Entscheidungen zur Raumnut-

zung die Belange der Ökologie neben denen der Ökonomie und des Sozialwesens sowie der Kultur gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden sollen, muss bereits unter überfachlichen Gesichtspunkten eine erste Bewertung der ökologischen Auswirkungen der Variante 5 b auf das Flughafenumland erfolgen. Mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn werden die Belange der Ökologie negativ berührt. Diese werden im Einzelnen in der Abarbeitung der raumwirksamen umweltrelevanten Belange dargestellt und hinsichtlich einer drohenden wesentlichen und langfristigen Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen bewertet. Insbesondere durch die großflächige Versiegelung und die mit dem Flugbetrieb verbundenen Lärmauswirkungen werden Ziele und Grundsätze der Raumordnung negativ berührt. Dies ist in die Gesamtabwägung entsprechend einzustellen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden in den Stellungnahmen der betroffenen Städte und Gemeinden und in den Äußerungen von Bürgern vermeintliche Widersprüche des Vorhabens zum LEP – insbesondere zu den Leitzielen „Nachhaltigkeit“ und „**gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen**“ vorgebracht. Es ist festzustellen, dass diese „Leitziele“ nicht singular auf die Umweltaspekte bzw. die ökologische Säule zu beziehen sind, sondern auch andere Faktoren und Wertigkeiten wie Wirtschaft, Siedlung, Infrastruktur, Soziales usw. beinhalten.

Die Bayerische Staatsregierung hat mit der Festlegung des Vorranggebiets im Ziel **LEP B V 1.6.3 (Z)** bereits eine Standortentscheidung für potenzielle Ausbaumaßnahmen des Verkehrsflughafens getroffen. Ohne die Gesamtabwägung bereits im überfachlichen Teil vorwegnehmen zu wollen, ist an dieser Stelle festzustellen, dass der Normgeber mit der Festlegung eines **Vorranggebiets „Flughafenentwicklung“** schon auf der Stufe der Landesplanung eine überörtliche und überfachliche gesamtplanerische Interessenabwägung und Konfliktklärung durchgeführt (vgl. BayVGH, Urteil vom 25.04.2006, UPR 2006, S. 320/323) und hier bereits eine landesplanerische Vorentscheidung zur Frage des Ausgleichs der konkurrierenden Raumnutzungsansprüche getroffen hat. Inwiefern durch das Vorhaben wesentliche Beeinträchtigungen der natürlichen Lebensgrundlagen zu befürchten sind bzw. bei entsprechenden Eingriffen ein Ausgleich möglich erscheint, ist unter den einzelnen raumbezogenen fachlichen Belangen abzuhandeln.

Ziele der Raumordnung sind verbindliche, räumlich und sachlich bestimmte oder bestimmbare Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums, die auf der Ebene der Landes- und Regionalplanung von deren Trägern abschließend abgewogen sind (§ 3 Nr. 2 ROG; Art. 3 Abs. 1 BayLplG). Entsprechend diesem räumlich übergeordneten Entwicklungs-, Ordnungs- und insbesondere Sicherungsauftrages dient diese Vorranggebietsfestlegung der Festsetzung einer von entgegenstehenden Nutzungen freizuhaltenen Entwicklungsfläche und damit der Standortvorsorge für diese raumbedeutsame Funktion (hier: Verkehrsflughafen München). Dabei beinhaltet die durch das Vorranggebiet gesicherte Möglichkeit der Flughafenerweiterung auch die Option einer 3. Start- und Landebahn, ohne dass auf diese auf der Hand liegende Möglichkeit im Rahmen der allgemein umschriebenen Zweckbestim-

mung noch ausdrücklich hätte hingewiesen werden müssen (vgl. BayVGH, Urteil vom 25.04.2006, UPR 2006, 320/321).

Der luftverkehrliche Ausbau sichert und entwickelt den Wirtschaftsstandort Bayern als eigenständigen Teilraum hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität im räumlichen Wettbewerb in Deutschland wie in Europa. Aus **raumstruktureller** Perspektive gewährleistet die Optimierung der Flughafeninfrastruktur nicht nur die Entwicklung des **Verdichtungsraumes** München als Impulsgeber für Süd- bzw. Gesamtbayern, sondern auch einer **europäischen Metropolregion**. Dafür ist u.a. ein leistungsfähiger Verkehrsflughafen als wirtschaftsnahe Infrastruktur von herausragender Bedeutung. Das Ausbauziel LEP B V 1.6.1 (Z) entspricht dabei dem landesplanerisch festgelegten Ziel LEP A I 6.2 (Z) zur Weiterentwicklung des Großraums München, die verkehrliche Anbindung der Metropolregion zu verbessern (vgl. Stellungnahme des Regionalen Planungsverbandes München). Insbesondere für internationale Institutionen und Unternehmen erhöht sich durch einen leistungsfähigen Verkehrsflughafen die Standortattraktivität der Metropolregion und ihres weiteren Umlandes. Aber auch als Hochschul- und Wissenschaftsstandorte profitieren insbesondere das Oberzentrum München und das mögliche Oberzentrum Freising langfristig von einer optimierten internationalen Verkehrsanbindung. Gerade durch den wirtschaftlichen Belebungseffekt und durch die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen können die positiven Wirkungen der Metropolregion in das nordöstliche Flughafenumland und in die **ländlichen Räume Ostbayerns** hineingetragen und dort genutzt werden. Damit kann das Vorhaben eine Schrittmacherefunktion für die Entwicklung des gesamten Landes erfüllen und trägt im Sinne des LEP Ziels A I 1.1 dazu bei, insbesondere die ökonomischen Aspekte im Sinne gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum zu stärken.

Auch aus **regionalplanerischer Sicht** sollen die Standortvoraussetzungen und -potenziale für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung durch den Ausbau der wirtschaftsnahen und verkehrlichen Infrastruktur optimiert werden (RP 14 A I 1.2.3 (G)). Laut Regionalplan München soll insbesondere der Stadt- und Umlandbereich München in seiner Funktion als zentraler Wohnstandort und Arbeitsmarkt, als Wirtschaftsschwerpunkt, als Bildungs- und Ausbildungszentrum und als Verkehrsverflechtungsraum entwickelt werden. Die Standortattraktivität des Stadt- und Umlandbereiches München soll u.a. durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur weiter ausgebaut und verbessert werden (RP 14 A I 2.1.1.1 (G)).

Da die bayerische Landesentwicklung eine **räumlich ausgewogene Verteilung von Entwicklungspotenzial** intendiert, setzt sie auch auf überschaubare Siedlungseinheiten mit Kooperation und Vernetzung, um als attraktiver und konkurrenzfähiger Lebensraum, Wirtschaftsstandort und Kulturraum im räumlichen Wettbewerb bestehen zu können. Die Standortsicherung und -entwicklung des Verkehrsflughafens München an der Nahtstelle von Verdichtungsraum und ländlichem Raum ist daher aus landes- und regionalplanerischer Sicht Ziel führend.

Damit möglichst alle Teilräume an einer positiven Entwicklung teilhaben und zur Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Landes beitragen, müssen vorhandene lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Probleme sowie infrastrukturelle Engpässe abgebaut werden. Nur ein funktions- und leistungsfähiges **Gesamtverkehrssystem** gewährleistet die notwendige Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft. Ziel der bayerischen Landesentwicklung ist es hierbei, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten und Raumnutzungskonflikte abzubauen bzw. neue zu verhindern (vgl. LEP A I 3.2.1 (Z)). Der Ausbau und die Nutzungsintensivierung einer bestehenden Infrastrukturanlage trägt diesem Petitionum grundsätzlich eher Rechnung als eine Neuerrichtung. Die Entwicklung der Siedlungs- und Freiraumstruktur im Flughafenumland wird seit geraumer Zeit u.a. durch raumstrukturelle Festlegungen im LEP, durch das Vorranggebiet Flughafenentwicklung (LEP B V 1.6.3 (Z)), durch die Lärmschutzzonen zur Lenkung der Bauleitplanung sowie auf der Grundlage raumstruktureller fachübergreifender Konzepte so geordnet, dass statt Nutzungskonkurrenzen insbesondere Synergieeffekte erreicht werden.

Durch das Vorhaben werden Belange der Ökologie negativ berührt. Insbesondere werden natürliche Landschaftsräume in Anspruch genommen bzw. beeinträchtigt. Großvorhaben wie die Erweiterung des Flughafens um eine Start- und Landebahn, sind jedoch zwangsläufig mit einem entsprechenden **Ressourcenverbrauch** verbunden. Aus überfachlicher Sicht kann dabei festgehalten werden, dass sich der Ausbau eines bestehenden Flughafens hinsichtlich der Flächenversiegelung günstiger darstellt, als der Neubau eines weiteren Flughafens an einem anderen Standort. Der Ausbau innerhalb eines zweckgebundenen Vorranggebietes, im Bereich einer Entwicklungsachse und im Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum stellt im großräumigen Zusammenhang unter landes- und regionalplanerischen Aspekten zudem eine Ressourcen und Flächen schonende Entwicklungsstrategie dar.

Die von der FMG vorgelegten Prognosen zur strukturellen Entwicklung im Flughafenumland werden von einigen Beteiligten in Zweifel gezogen. Unabhängig von der Frage, wie hoch die Effekte tatsächlich sein werden, ist unbestritten, dass durch das Vorhaben neue **Arbeits- und Ausbildungsplätze** geschaffen werden können und sich dies auf die Arbeitsmarktsituation sowohl in direkt anschließenden als auch in weiterer Entfernung gelegenen Räumen positiv auswirken wird. Auch dieser Belang ist bei Planungs- und Abwägungsentscheidungen besonders zu berücksichtigen (LEP A I 2.2 (G)).

Das Vorhaben entspricht damit in deutlich überwiegendem Umfang den überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung, da die weiteren Säulen einer nachhaltigen Raumentwicklung – insbesondere die Belange der Ökonomie - grundsätzlich positiv berührt werden und das Vorhaben insgesamt im Einklang mit den überfachlichen raumstrukturellen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans München steht. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2. Raumbezogene fachliche Belange

2.1 Verkehr

Art. 2 Nr. 8 BayLplG

Verkehrsanlagen und Verkehrsbedienungen sollen so geplant werden, dass sie leistungsfähige Verbindungen gewährleisten. Ein volkswirtschaftlich zweckmäßiges, den Erfordernissen einer raschen, preisgünstigen und sicheren Verkehrsbedienungen entsprechendes Zusammenwirken der Verkehrsträger ist anzustreben. Zentrale Orte und Erholungsgebiete sollen leicht erreichbar sein, insbesondere mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

LEP B V 1.1.1 (G)

Es ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch

- abgestimmte staatliche und kommunale Planung,*
- bevorzugte Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger,*
- Optimierung des Verkehrsablaufs,*
- Vernetzung der Verkehrsmittel,*
- Kooperation der Verkehrsträger und*
- Einsatz moderner Technologien.*

LEP B V 1.6.1 (Z)

Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.

LEP B V 1.6.2 (Z)

Die Anbindung des Verkehrsflughafens München soll sichergestellt werden über

- eine bedarfsgerechte Straßenverkehrserschließung und*

- eine Schienenverkehrserschließung für den Nah- und Fernverkehr (vgl. auch B V 1.3).

LEP B V 1.6.2 (Z)

Die Möglichkeiten der Anbindung des Flughafens durch eine leistungsfähige Schnellbahnverbindung sollen durch die Freihaltung des im Anhang 6 dargestellten Trassenkorridors gesichert werden.

LEP B V 1.6.3 (Z)

Zur dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München werden die im Anhang 7 dargestellten Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet festgelegt.

RP 14 B V 5.1 (G)

Der Verkehrsflughafen München soll als Großflughafen der Region München den nationalen und internationalen Luftverkehr abwickeln.

LEP B V 1.4.3 (Z)

Die Staatsstraßen sollen Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte, die nicht an Bundesfernstraßen liegen, an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen.

LEP B V 1.4.4 (Z)

Die Kreisstraßen und Gemeindestraßen sollen Zubringerfunktion zu den übergeordneten Straßen erfüllen. Sie sollen insbesondere die Unter- und Kleinzentren sowie die Siedlungsschwerpunkte untereinander und die Zentralen Orte mit ihren Nahbereichen verbinden.

LEP B V 1.1.3 (Z)

Die Oberzentren, möglichen Oberzentren und Mittelzentren sollen möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden. Die regionalen Verkehrsnetze und die regionale Verkehrsbedienung sollen vorrangig auf die Zentralen Orte ausgerichtet werden und eine möglichst günstige Anbindung sicherstellen. Die Zentralen Orte niedrigerer Stufen sollen mit den Zentralen Orten der höheren Stufe verbunden werden.

LEP B V 1.1.5 (G)

Dem weiteren Ausbau des Verkehrswegenetzes kommt zur Einbindung Bayerns innerhalb Deutschlands und Europas besondere Bedeutung zu.

LEP B V 1.1.6 (Z)

Beim Verkehrswegeaus- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung sollen Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und

des Immissionsschutzes berücksichtigt werden.

LEP B V 1.3.1 (G)

Der Schaffung eines leistungsfähigen Schienenpersonen- und -güterverkehrs durch Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur sowie attraktive Verkehrsangebote bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen kommt besondere Bedeutung zu.

LEP B V 1.4.1 (G)

Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu.

RP 14 B V 1.1 (G)

Die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme sollen im Rahmen einer nachhaltigen Raumentwicklung so entwickelt werden, dass der Verkehr und das Nachrichtenwesen ihren Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten und möglichst effizient, umweltschonend und sozialverträglich gestaltet werden können.

RP 14 B V 2.2.3 (Z)

Die Anbindung des Flughafens München an den Regional- und Fernverkehr und an den schienengebundenen Güterverkehr soll realisiert werden. Dazu soll eine direkte Verbindung zwischen dem Flughafen und der Strecke München – Mühldorf a. Inn (Walpertskirchener Spange) geschaffen werden sowie der Anschluss an die Bahnlinie München-Landshut über die Neufahrner Kurve erfolgen.

RP 14 B V 2.3.5 (Z)

Zwischen dem Flughafen München und Erding soll eine S-Bahn-Verbindung (Erdinger Ringschluss) baldmöglichst hergestellt werden sowie eine Weiterführung über die Neufahrner Kurve nach Freising erfolgen.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Nicht zuletzt durch die EU-Osterweiterung ist Bayern in die Mitte Europas gerückt und zur Verkehrsdrehscheibe in Europa geworden. Mit einer Intensivierung der Kontakte, dem weiteren Ausbau der internationalen Wirtschaftsbeziehungen, der Erschließung neuer Märkte entstehen immer stärkere wirtschaftliche Verflechtungen Bayerns mit allen Regionen der Welt. Diese wirtschaftliche Integration Bayerns im europäischen und globalen Wettbewerb muss durch eine leistungsfähige Verkehrsinfra-

struktur aller Verkehrsträger gestützt werden.

Die Bedeutung des **Luftverkehrs** hat in den vergangenen Jahrzehnten stetig zugenommen. Der international ausgerichtete geschäftliche wie private Mobilitätsbedarf wächst beständig. Insbesondere der Flughafeninfrastruktur kommt vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung der Handelsbeziehungen und der Globalisierung der Weltwirtschaft eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Standortqualität der stark exportorientierten bayerischen Wirtschaft zu (vgl. Begründung zu LEP Ziel B V 1.6.1).

„Der Verkehrsflughafen München ist internationaler Netzpunkt nach den Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz und dient als herausragender Standortfaktor der Anbindung Bayerns an das nationale, kontinentale und interkontinentale Luftverkehrsnetz im Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr. Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Hinsichtlich des internationalen, insbesondere des interkontinentalen Verkehrs kommt ihm auch nationale Bedeutung zu, der Einzugsbereich der Fluggäste reicht zusätzlich weit in den österreichischen und den norditalienischen Raum hinein. Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist aus landesplanerischer Sicht zu festigen und weiter zu entwickeln“ (Begründung zu LEP B V 1.6.1 (Z)). Laut LEP soll explizit für einen Ausbau des Verkehrsflughafens als Drehkreuz von europäischem Rang – und nicht als regionale Einrichtung – langfristig Vorsorge getroffen werden.

Soweit zum Teil gefordert wird, der Flughafen München müsse sich hinsichtlich seiner Verkehrsfunktion am Status des alten Flughafens München-Riem orientieren – den er ersetzte, und der lediglich eine nationale oder europäische Bedeutung gehabt habe, jedoch nicht die Funktion eines internationalen Luftverkehrsdrehkreuzes – ist dem die diesbezüglich eindeutige landesplanerische Zielsetzung entgegenzuhalten. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Riem war auch weniger von einer bewussten und geplanten funktionalen Beschränkung geprägt gewesen, als von den flugbetrieblichen Limitierungen auf Grund der kurzen Start- und Landebahn. Bereits in der Begründung des LEP 1984 zu B X 5.2 war ausgeführt worden, dass auch die Bundesregierung das Erfordernis des Baues eines neuen überregionalen Verkehrsflughafens im Raum München festgestellt habe.

Das LEP verknüpft in B V 1.6.1 (Z) die landesplanerischen Ziele der langfristigen Sicherung der interkontinentalen Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns, der nationalen und kontinentalen Südbayerns mit der langfristigen Vorsorge für einen *leistungsfähigen* und *bedarfsgerechten Ausbau* als Drehkreuz von europäischem Rang. Neben der grundsätzlichen strategischen Ausrichtung als europäischer Hub-Flughafen erhält damit die Frage der (flugbetrieblichen) Leistungsfähigkeit und des Verkehrsbedarfs raumordnerische Bedeutung – allerdings hinsichtlich Prüfungsumfang und Prüfungstiefe nicht in gleichem Umfang wie in einem

Planfeststellungsverfahren, bei dem die Bedarfsfrage zentraler Teil der Planrechtfertigung ist.

Die diesbezüglich von der Flughafen München GmbH gemachten Angaben und die im Gutachten der Fa. Intraplan Consult vom 30.06.2006 enthaltene Luftverkehrsprognose wurden von den Fachbehörden auf Plausibilität und Schlüssigkeit geprüft.

Nach den Ausführungen der Antragstellerin ist die bestehende Kapazität des Start- und Landbahnsystems bereits heute – wie durch die Fachbehörden bestätigt wird – zu den Spitzenstunden erschöpft. Von neuen Fluggesellschaften nachgefragte Slots seien nicht mehr zu den gewünschten Zeiten verfügbar. Auch nach einer Erhöhung des Koordinationseckwertes von 89 auf 90 Flugbewegungen/h bestehe bereits über mehrere Tagesstunden eine Aus- bzw. Überlastung der Bahnkapazitäten. Eine weitere Anhebung des Koordinationseckwertes sei nur bedingt und höchstens noch auf 93 stündliche Flugbewegungen möglich. Damit könne das zu erwartende zukünftige Luftverkehrsaufkommen nicht bewältigt werden. Eine Erweiterung der Bahnkapazität auf einen Koordinationseckwert von 120 sei deshalb zwingend erforderlich.

Die o.a. Luftverkehrsprognose stellt zuerst die Entwicklung des Flughafens München seit seiner Eröffnung im Jahr 1992 bis 2005 dar. In diesen 14 Jahren habe das Passagieraufkommen um durchschnittliche 6,9 % (Deutschland: + 4,8 %, Europa: + 5,0 %) und das der Flugbewegungen um 5,8 % pro Jahr zugenommen. Das Wachstum des Luftfracht- und Luftpostverkehrs habe noch etwas darüber gelegen. Prognostisch wird bis 2020 ein weiterer Anstieg bei den Fluggästen um jährlich 4,7 %, bei Luftfracht/Luftpost um 9,5 % und bei den Flugbewegungen um 3,0 % angenommen. Das unterschiedliche Wachstum bei den Passagierzahlen und bei den Flugbewegungen sei auf den vermehrten Einsatz größeren Fluggeräts zurückzuführen. Bei einer engpassfreien Prognose ergäbe dies für das Jahr 2020 ca. 55,8 Mio. Passagiere und 610.000 Flugbewegungen.

Eine fachbehördliche Überprüfung des Gutachtens ergab, dass der zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt, sowie ein geeignetes methodisches Verfahren angewandt worden ist. Vergleicht man die verfahrensgegenständlichen prognostischen Ansätze für den Flughafen München, die zudem von einem niedrigeren Wachstum als in den letzten Jahren ausgehen, mit anderen Luftverkehrsprognosen für den nationalen und internationalen Verkehr, so zeigt sich, dass sich erstere innerhalb der Bandbreite der vorausgesagten Zuwachsraten bewegen. Der „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“ von Oktober 2004 weist z.B. für München und einen Prognosezeitraum bis 2015 dieselbe Steigerungsrate des Fluggastaufkommens von jährlich 4,7 % aus. Das aktuelle Ergebnis für 2006 mit einem Plus im Fluggastaufkommen von 7,5 % bildet die stetige Aufwärtsbewegung erneut ab. Dieser Zuwachs liegt zudem deutlich über dem Prognosewert.

Im Rahmen des letzten Verwaltungsverfahrens, bei dem der künftige Bedarf an Verkehrsleistungen eine zentrale Rolle gespielt hatte (sog.

Nachtflugregelung von März 2001) war nach Auswertung der verfügbaren prognostischen Unterlagen von einer jährlichen Passagierzuwachsrate von 5 % (bis 2010) ausgegangen worden. In mehreren Verwaltungsgerichtsverfahren war dieser (in den Folgejahren immer übertroffene) Wert nicht in Zweifel gezogen worden. Es sind keine Anhaltspunkte erkennbar, dass Entwicklungen wie z.B. Kerosinpreissteigerungen, terroristische Anschläge oder Epidemien Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung des Luftverkehrs haben. In der Vergangenheit hatten solche Ereignisse zwar kurzfristig z.T. erhebliche wirtschaftliche Einbrüche verursacht, die jedoch jeweils mittelfristig wieder kompensiert bzw. überkompensiert worden waren.

Soweit im Beteiligungsverfahren geäußert wurde, dass das faktische Erreichen von 120 und mehr Flugbewegungen in der Stunde auf dem jetzigen Zwei-Bahn-System des Flughafens ein Indiz dafür sei, dass eine dritte Bahn objektiv nicht benötigt würde, muss berücksichtigt werden, dass sich der Koordinationseckwert auf die planbare, flugplantechnisch umsetzbare Bahnkapazität bezieht und nicht auf die unter optimalen Umständen praktisch erreichbare Flugbewegungszahl.

Zusammenfassend sind die prognostischen Ansätze zur Frage des künftigen Bedarfs an Verkehrsleistungen – und damit des geforderten Koordinationseckwertes von 120 stündlichen Flugbewegungen – für eine landesplanerische Überprüfung ausreichend schlüssig und plausibel. Eine tiefer gehende Untersuchung entzieht sich dem Überprüfungsmaßstab eines Raumordnungsverfahrens. Eine detaillierte Überprüfung der getroffenen Prognosen und der daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen im Einzelnen sowie die Beantwortung der Frage, ob diese zur Begründung einer entsprechenden Planrechtfertigung ausreichen, bleiben einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Unter Vorlage entsprechender Fachgutachten stellte die Projektträgerin darüber hinaus überzeugend dar, dass die benötigte Bahn eine Mindestlänge von 4.000 m aufweisen müsse. Auch müsse sie unabhängig betrieben werden können, damit die notwendige Leistungsfähigkeit des Gesamtbahnsystems erreicht werden könne.

Das vom Regionalen Planungsverband und der Landeshauptstadt München geforderte Gesamtkonzept für die zivile Luftfahrt im Raum München ist bereits mit den Zielfestlegungen für Flughäfen und Landeplätze im Landesentwicklungsprogramm 2006 (Kapitel B V 1.6) dargestellt. Dieses Konzept beinhaltet die Ziele der Staatsregierung zur Weiterentwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur für Bayern insgesamt sowie für die einzelnen Planungsregionen.

Wie schon in den Antragsunterlagen der Projektträgerin zum Ausdruck kommt, lässt der Ausbau der Flugverkehrskapazitäten auch **landseitig** – in Folge der Erhöhung der Passagier- bzw. der Frachtzahlen, aber auch der steigenden Anzahl der Beschäftigten am Flughafen – erhebliche überörtliche Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung erwarten. Vielfach wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens auf die angespannte Verkehrssituation im Flughafenumland und insbesondere im nördlichen

Bereich des Verdichtungsraumes München sowie auf die mangelnde Anbindung Ostbayerns hingewiesen. Zur Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens wurden vor allem straßenbauliche und schienengebundene Maßnahmen (u.a. 6-streifiger Ausbau der BAB A 92 zwischen AK Neufahrn und AD Feldmoching, Verlegung der St 2342 an die BAB A 92, FTO, Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange, Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der B 471, Unterführung St 2331 am Kreuzungspunkt der Bahnlinie München-Mühldorf, Schließung des Autobahnringes im Süden der Landeshauptstadt München) angemahnt. Ohne die Notwendigkeit der angesprochenen Infrastrukturmaßnahmen im Verdichtungsraum und der Metropolregion München und deren vorhabensbezogenen Charakter zu verkennen, gilt es jedoch festzustellen, dass diese Maßnahmen nicht Gegenstand des vorliegenden Raumordnungsverfahrens sind. Auf deren Realisierung ist aus landes- und regionalplanerischer Sicht hinzuwirken.

Beim Thema **Straßenverkehr** sind die vorhabensbezogenen Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur im regionalen Teilraum und die vorhabensbedingten Veränderungen im vorhandenen Straßennetz zu unterscheiden.

Für den Bau der 3. Start- und Landebahn bedarf es laut Antragsunterlagen der Verlegung von Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen. Infolge des Ausbauvorhabens sind in Abhängigkeit der Lage der 3. Start- und Landebahn folgende Maßnahmen im Straßennetz erforderlich:

- Verlängerung des Südrings in Richtung Osten zur St 2584 (Erdinger Allee) in Verbindung mit der Auflassung der Erschließungsstraße Ost auf Grund der Erweiterung des Vorfeldes im Osten des Flughafens,
- Parallelverschiebung der St 2084 in Richtung Norden mit neuem Knotenpunkt an der St 2580 (FTO) und Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen der St 2084 und Attaching in Richtung Norden,
- Auflassung und Rückbau der ED 5 im Abschnitt St 2084 – St 2584 (Erdinger Allee),
- Parallelverschiebung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen der FS 44 und Attaching in Richtung Norden.

Die Staatsstraßen dienen dem Durchgangsverkehr und sind tragendes Gerüst für den Regionalverkehr in der Fläche, auch die Kreis- und Gemeindestraßen zeichnen sich durch ihre Erschließungsfunktion in der Fläche aus. Nach Einschätzung der zuständigen Fachplanungsbehörden kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen weitestgehend von dem vorhandenen bzw. geänderten Verkehrsnetz aufgenommen werden, ohne dass Engpässe zu befürchten wären. Grundsätzlich sind die in den Projektunterlagen enthaltenen Änderungen an und von Straßen im unmittelbaren Flughafenumfeld geeignet, auch künftig die Anforderungen, die an das Straßennetz zu stellen sind, in ausreichendem Umfang zu er-

füllen. Die durch das Vorhaben ausgelösten Verlegungen und Änderungen – auch während der Bauphase – sind in enger Abstimmung mit dem staatlichen Bauamt Freising zu planen.

In seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren weist das Straßenbauamt München (nunmehr: Staatliches Bauamt Freising) insbesondere darauf hin, dass die ED 5 vor allem dem nicht auf der Kraftfahrstraße St 2580 (FTO) zugelassenen Verkehr dient. Es sei daher sicherzustellen, dass für diesen Verkehr auch im Falle einer Auflassung der ED 5 eine zumutbare Wegeverbindung besteht, ohne die St 2580 benutzen zu müssen (vgl. Maßgabe A. II. 1.2).

Inwieweit letztlich Straßenbaumaßnahmen von der staatlichen Bauverwaltung durchgeführt werden, kann zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden. Die durch den Bau der 3. Start- und Landebahn ausgelösten Straßenbaumaßnahmen sollten möglichst im zeitlichen Zusammenhang mit dem nachfolgenden luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren realisiert werden.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen der St 2584 (Erdinger Allee) und der St 2580 im Abschnitt zwischen der Anbindung der St 2584 und der nach Norden verlegten St 2084 machen einen zweibahnigen Ausbau erforderlich. Die Knotenpunkte der künftig zweibahnigen Streckenabschnitte der St 2584 und St 2580 sind höhenfrei und entsprechend leistungsfähig auszubilden (vgl. Maßgabe A. II. 1.1). Den Neuerungen im Straßennetz ist auch das Fuß- und Radwegenetz anzupassen.

Im Ergebnis kann zum Themenkomplex Straßenverkehr festgehalten werden, dass die Erreichbarkeit des Flughafens München durch die bestehende und die bis 2020 realisierte Straßenverkehrsinfrastruktur auch im Falle des Baus einer 3. Start- und Landebahn gesichert ist. Von einer bedarfsgerechten Straßenverkehrserschließung des Flughafens gemäß LEP B V 1.6.2 (Z) kann auch im ausgebauten Zustand ausgegangen werden. Es sind auch keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass die Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen im Flughafenumland ihre teilräumlichen Verbindungsfunktionen (vgl. LEP B V 1.4.3 (Z) und 1.4.4(Z)) nicht mehr erfüllen könnten.

Neben dem Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur kommt auch der Anbindung des Flughafens an das **Schiennetz** eine große Bedeutung zu. Ein leistungsfähiger Schienenanschluss des Flughafens kann dabei nicht nur zur Entlastung des teilräumlichen Straßennetzes dienen. Als weiterer positiver Effekt ergäbe sich u.a. eine verbesserte Erschließung des Arbeitskräftepotenzials insbesondere im südostbayerischen Raum für den Flughafen. Seitens der Umlandgemeinden wird mit einer verbesserten Schienenanbindung zudem die Hoffnung auf eine Minimierung des erwarteten verstärkten Siedlungsdrucks in Folge des Flughafenausbaus verbunden. Einer leistungsfähigen Fernbahnanbindung kommt im Übrigen für den gesamten ostbayerischen Raum eine besondere Rolle zu. Diese ist eine wichtige Voraussetzung, um auch in dieser Region von den positiven infrastrukturellen Effekten eines Flughafenausbaus Nutzen ziehen zu können. Auf diesen Umstand wurde in zahlreichen

Stellungnahmen hingewiesen.

Diesem Anliegen wird durch das LEP-Ziel B V 1.6.2 (Z) Rechnung getragen, welches eine Sicherstellung der Schienenverkehrserschließung des Flughafens für den Nah- und Fernverkehr verlangt. Wie auch in der Begründung zu diesem Ziel deutlich wird, ist gemäß LEP B V 1.1.1 (G) aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen anzustreben, dass ein möglichst großer Anteil des flughafenbedingten Verkehrs auf der Schiene abgewickelt wird. Ein entsprechender Ausbau wird auch durch den in LEP B V 1.3.1 (G) verankerten Grundsatz gestützt, dass einem leistungsfähigen Schienenpersonen- und -güterverkehr besondere Bedeutung zukommt. Aus landes- und regionalplanerischer Sicht kann daher festgestellt werden, dass im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens auch die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur als notwendig zu erachten ist.

Die Möglichkeiten einer Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München wurde unter landesplanerischen Aspekten durch ein vom seinerzeit zuständigen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen durchgeführtes Raumordnungsverfahren, abgeschlossen mit der „Landesplanerischen Beurteilung für die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München“ vom 17.07.2003, untersucht. Gegenstand dieses, durch die Deutsche Bahn AG als Projektträgerin beantragten Raumordnungsverfahrens waren die Schienenanbindungen über die sog. *Neufahrner Kurve*, die *Pullinger Spange* und die *Marzlinger Spange*. Die landesplanerische Beurteilung kam zu dem Ergebnis, dass alle drei Anbindungen – unter Einhaltung der jeweils im Einzelnen bestimmten Maßgaben – den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen. Diese Ergebnisse sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung (§ 3 Nr. 4 ROG) gemäß § 4 Abs. 2 ROG in der Abwägung auch in der vorliegenden landesplanerischen Beurteilung zu berücksichtigen.

Die Lage der geplanten 3. Start- und Landebahn berührt weder die *Neufahrner Kurve* noch die *Pullinger Spange*. Auch die in RP 14 B V 2.2.3 (Z) enthaltene Zielvorgabe, nach der darüber hinaus eine Anbindung des Flughafens München an die Bahnstrecke München-Mühldorf a.Inn über die sog. *Walpertskirchener Spange* erfolgen soll, lässt sich beim Bau der geplanten Start- und Landebahn verwirklichen. Eine räumliche Überschneidung der ausgewählten Bahnlage 5 b im Norden des bestehenden Flughafengeländes ergibt sich jedoch bei einer Fernbahnanbindung über die **Marzlinger Spange**. Die landesplanerische Beurteilung vom 17.07.2003 war zu dem Ergebnis gekommen, dass diese *Marzlinger Spange* als einzige der überprüften Varianten die direkte Durchbindung ohne Umsteigenotwendigkeit für Fern- und Regionalverkehr gewährleistet, und sie sich wegen der kürzesten Fahrzeit aller Varianten als attraktives Angebot insb. bei termingebundenen Reisen anbietet. Die Beibehaltung der positiv raumgeordneten Trassen dieser Schienenanbindung an die Bahnstrecke Freising-Landshut ist grundsätzlich auch beim Bau der geplanten Start- und Landebahn möglich. Zu denken wäre an eine Untertunnelung der Start- und Landebahn. Alternativ könnte die Trasse der *Marzlinger Spange* auch weiter nach Osten verschwenkt werden.

Der Gegenstand des vorliegenden Verfahrens erfasst nicht die landesplanerische Überprüfung weiterer Trassenvarianten zur Realisierung der *Marzlinger Spange*. Es kann an dieser Stelle allenfalls festgehalten werden, dass durch die Auswahl der in das Raumordnungsverfahren eingebrachten Bahnlage 5 b ihre Verwirklichung nicht ausgeschlossen ist, gegebenenfalls aber mit einem höheren Kostenaufwand verbunden wäre. Für eine Fernanbindung des ostbayerischen Raums stehen darüber hinaus auch andere Anschlussmöglichkeiten zur Verfügung; diese Anbindung sollte aus landesplanerischer Sicht baldmöglichst realisiert werden. Letztlich obliegt es den Fachplanungsträgern, bzw. der Deutschen Bahn AG, zu entscheiden, ob und ggf. in welcher Form eine verbesserte Anbindung des Schienenfernverkehrs an den Flughafen München verwirklicht werden soll. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Umplanung der raumgeordneten Trasse unter Umständen mit einer neuen landesplanerischen Beurteilung verbunden sein kann.

Neben der Regional- und Fernbahnanbindung ist auch für die Verkehrsanbindung des Flughafens durch den ÖPNV Vorsorge zu tragen, um die Verkehrsbelastungen im Flughafenumland in Grenzen zu halten. Die Anbindung des Flughafens durch den *Transrapid* und den sog. *Erdinger Ringschluss*, der laut Regionalplan für die Verbesserung der S-Bahnanbindung baldmöglichst hergestellt werden soll (vgl. RP 14 B V Z 2.3.5), kann zu diesem Ziel beitragen und werden durch die vorgelegten Planungen nicht beeinträchtigt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Vorhaben der Verwirklichung der landesplanerischen Zielvorgaben für den Luftverkehrsstandort Flughafen München dient und mit den übrigen raumordnerischen Erfordernissen des Verkehrswesens in Einklang zu bringen ist.

Angesichts der bereits bestehenden Engpässe erscheint aufgrund der geplanten Kapazitätssteigerungen des Flughafens die Verbesserung der landseitigen Verkehrsinfrastruktur als besonders dringlich. Kapazitätserweiternde Maßnahmen sollten sowohl im Bereich des Straßenwegebbaus als auch des Schienenwegebbaus zeitnah geplant und durchgeführt werden.

Das Vorhaben überschneidet sich räumlich mit den bereits positiv raumgeordneten Trassen der *Marzlinger Spange*. Ihre Verwirklichung wäre durch die geplante Start- und Landebahn jedoch nicht unmöglich. Durch entsprechende Baumaßnahmen bzw. eine Trassenverschiebung der *Marzlinger Spange* oder durch die anderen raumgeordneten Anschlussmöglichkeiten kann die Anbindung Ostbayerns an das Fernbahnschienennetz gewährleistet werden. Durch das gemäß LEP B V 1.6.3 (Z) festgelegte Vorranggebiet Flughafenentwicklung hat – im räumlichen Überschneidungsbereich – die raumgeordnete Trassenführung der *Marzlinger Spange* gegenüber dem für das gesamte Landesgebiet herausragende Ausbauinteresse des Flughafens zurückzutreten.

Bei Berücksichtigung der Maßgaben gemäß A. II. 1 entspricht das Vorhaben in hohem Maße insbesondere den luftverkehrlichen Erfordernis-

sen der Raumordnung und dient insbesondere der Verwirklichung des Ziels LEP B V 1.6.1. Dieses Ergebnis ist mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen.

2.2 Gewerbliche Wirtschaft und Arbeitsmarkt

LEP B II 1.1.2.1 (Z)

Durch die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen sollen die einzelnen Teilräume Bayerns als Industriestandorte gesichert und in allen Regionen die Investitions- und Innovationsfähigkeit des Verarbeitenden Gewerbes weiter verbessert werden.

LEP B II 1.1.2.1 (G)

Dabei ist in allen Landesteilen eine moderne und diversifizierte Industriestruktur anzustreben, zugleich aber auch eine Stärkung bestehender Produktions-Cluster. Der Ausbau neuer Wertschöpfungsketten sowie die erforderlichen Anpassungen an den internationalen Wettbewerb und den technologischen Fortschritt sind möglichst durch die Ausweisung ausreichender und bezahlbarer Flächen, die Modernisierung alter Industrie- und Gewerbegebiete sowie die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur zu erleichtern. Es ist dabei von besonderer Bedeutung, dass sowohl auf die speziellen Erfordernisse kleiner und mittlerer Betriebe als auch auf solche großer Betriebe abgestellt wird.

LEP B II 2.1 (Z)

Der Bestand einer breiten Schicht leistungsfähiger kleiner und mittlerer Unternehmen sowie der freien Berufe soll gesichert werden. Unternehmensgründungen, Unternehmensnachfolge und Kooperationen sollen erleichtert werden.

LEP B II 3.1 (G)

Der Sicherung des Messestandorts Bayern und dessen internationaler Konkurrenzfähigkeit kommt besondere Bedeutung zu. Es ist von besonderer Bedeutung, dass Bayern seinen Status als Global Market Place beibehält und weiter ausbaut.

LEP A I 3.2.2 (G)

Bei der bevorzugt anzustrebenden qualitativen wirtschaftlichen Entwicklung kommt der Erhaltung und der strukturellen Verbesserung von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe besondere Bedeutung zu.

LEP A II 2.1.8 (Z)

Mögliche Oberzentren sollen die Oberzentren bei der Verbesserung der Versorgung des ländlichen Raumes sowie bei der Bereitstellung hochqualifizierter Arbeitsplätze ergänzen und bei Bedarf entlasten.

LEP B II 4.1 (Z)

In allen Landesteilen soll auf die Schaffung qualifizierter Dauerarbeits- und Ausbildungsplätze hingewirkt werden. Der Schaffung von qualifizierten Arbeits- und Ausbildungsplätzen kommt bei Planungs- und Ansiedlungsentscheidungen in allen Landesteilen ein besonders hoher Stellenwert zu.

LEP B II 4.1 (G)

Es ist anzustreben, dass zur Wahrung räumlich ausgewogener Erwerbschancen jetziger und künftiger Generationen wettbewerbsfähige Wirtschaftsstrukturen im ganzen Land und in seinen Teilräumen sichergestellt werden und die regionale Wirtschaftsstruktur verbessert wird. Dabei sind anzustreben

- die Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur,*
- eine bessere Erschließung der regionalen Produktivkräfte, auch durch die Stärkung vorhandener regionaler Cluster.*

RP 14 A I 2.1.1.1 (G)

Der Stadt- und Umlandbereich München soll so entwickelt werden, dass er seine Funktionen als zentraler Wohnstandort und Arbeitsmarkt, als Wirtschaftsschwerpunkt, als Bildungs- und Ausbildungszentrum und als Verkehrsverflechtungsraum unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und der Belange der Erholungsvorsorge auch künftig nachhaltig erfüllen kann.

RP 14 A I 2.3 (G)

Der wirtschaftliche Belebungseffekt des Flughafens München soll, insbesondere auch in Verbindung mit der zu schaffenden Infrastruktur, grundsätzlich für sein ganzes Umland wirksam werden, mit Schwerpunkt jedoch im Landkreis Erding. Die Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze im Einzugsbereich des Flughafens soll sich insbesondere im möglichen Oberzentrum Freising, im Mittelzentrum Erding und im bevorzugt zu entwickelnden Mittelzentrum Moosburg a.d.Isar sowie in den Gemeinden Langenbach, Langenpreising, Marzling, Moosinning, Neuching, Oberding, Wartenberg, Wörth und Zolling vollziehen.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Der geplante Ausbau des Verkehrsflughafens München geht hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Auswirkungen über den Flughafen bzw. das Flughafenumland hinaus. Auch der angrenzende ländliche Raum profitiert von den durch den Ausbau induzierten wirtschaftlichen Belebungseffekten (vgl. RP 14 A I 2.3 (G)).

Im Anhörungsverfahren wurde insbesondere von den Wirtschaftsverbänden sowie von kommunalen Vertretern und Behörden des ostbayerischen Raumes (IHK, HWK, Regierung von Niederbayern etc.) auf die weit über den regionalen Rahmen hinausreichende gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsflughafens München hingewiesen.

Von entscheidender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume ist die verkehrliche Infrastruktur. Von Seiten der Wirtschaft wird der Flughafen München stets als entscheidender Standortfaktor hervorgehoben. Er dient auch der weiter zunehmenden und zwingend erforderlichen Internationalisierung der bestehenden Betriebe. Insbesondere durch die guten Direktverbindungen nach Nordamerika und Asien ist der Flughafen auch für die stark exportorientierte Wirtschaft der an das Flughafenumland angrenzenden Region besonders wichtig geworden. Gerade bei Neuansiedlungen ist eine geringe räumliche und zeitliche Entfernung zum Flughafen sowie dessen Angebot an Flugzielen ein maßgebliches Ansiedlungskriterium.

Das Vorhaben trägt insgesamt dazu bei, den Wirtschaftsstandort Bayern bezüglich seiner Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit zu sichern (LEP B II 3.1 (G)).

Das von der Projektträgerin vorgelegte Gutachten (Intraplan, Juli 2006) prognostiziert bei Realisierung der 3. Start- und Landebahn auf der Basis einer Zunahme des Passagieraufkommens um 4,7 % pro Jahr ein Wachstum der Beschäftigten auf dem Flughafengelände um 17.700 Arbeitsplätze von 23.300 (2003) auf rd. 41.000 (2020).

Im Flughafenumland – das 71 Städte und Gemeinden aus den Landkreisen Ebersberg, Erding, Freising, Landshut, München sowie die Stadt Landshut umfasst – wird ein Zuwachs um rd. 34.200 Arbeitsplätze erwartet (Gutachten BulwienGesa AG zu den Auswirkungen auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland).

Insgesamt wird für den Zeitraum 2003 – 2020 ein Zuwachs von 51.900 Arbeitsplätzen auf dem Flughafen selbst sowie im Flughafenumland prognostiziert.

Im Anhörungsverfahren wurden diese prognostischen Annahmen von mehreren Beteiligten angezweifelt. Die Effekte auf den Arbeitsmarkt seien zu positiv dargestellt. Insbesondere wird die Prognose zum Rückgang der Beschäftigungsintensität (gemessen an der Zahl der Beschäftigten bezogen auf die Zahl der Flugpassagiere) um „nur“ 1,5 % p.a. kritisiert, da u.a. der noch zunehmende Rationalisierungsdruck sowie die Zunahme des Umsteigeranteils am Passagieraufkommen (infolge des Ausbaus der Hub-Funktion) nicht ausreichend berücksichtigt seien. Im

Hinblick auf den hohen Anteil von Niedriglohnarbeitsplätzen fehle auch eine Untersuchung der qualitativen Aspekte der Arbeitsplätze am Flughafen.

Die FMG hat in einer ergänzenden Stellungnahme zu diesem Einwand darauf hingewiesen, dass der im Zeitraum von 1994 bis 2003 zu beobachtende Rückgang der Beschäftigungsintensität (- 1,5 % p.a.) in den Teilzeiträumen 1994 bis 1997 sowie 2000 bis 2003 auf Grund besonderer Faktoren (Sockeleffekt, Inbetriebnahme des Terminals II) nach unten bzw. nach oben verzerrt war und daher der o.g. Durchschnittswert für die Prognose bis 2020 durchaus herangezogen werden könne. Im Strukturgutachten des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München und des ifo-Instituts wird eine Abnahme der Beschäftigungsintensität um lediglich 1 % bzw. 0,4 % p.a. erwartet.

Die Tatsache, wonach sich durch die Zunahme des Umsteigeranteils am Passagieraufkommen die Beschäftigungswirkung relativiert, wurde durch die Annahme eines höheren Produktivitätswachstums bei Realisierung einer 3. Start- und Landebahn in der Beschäftigungsprognose (Gutachten Intraplan) berücksichtigt.

Aus landesplanerischer Sicht wird es, auf der Basis der gutachterlichen Äußerung zu dieser Thematik, für plausibel erachtet, dass bei einer Realisierung der 3. Start- und Landebahn innerhalb des o.g. Zeitraums zusätzliche Arbeitsplätze in einer Größenordnung von rd. 50.000 entstehen.

Es ist angesichts der Entwicklung des Lohnniveaus am Flughafen in den letzten Jahren nicht zu erwarten, dass der Anteil der Niedriglohnarbeitsplätze an der Gesamtzahl der Beschäftigten am Flughafen bzw. im Flughafenumland zunehmen wird, wobei die Tatsache, dass an einem Verkehrsflughafen in einer relevanten Zahl auch Arbeitsplätze für gering qualifizierte Arbeitskräfte angeboten werden, als solche nicht negativ zu sehen ist. Insbesondere im Segment der ungelerten Arbeitskräfte ist – auch im Arbeitsamtsbezirk Freising – die Arbeitslosenquote höher als im Durchschnitt, so dass gerade derartige Beschäftigungsangebote einen Positiveffekt auf den Arbeitsmarkt haben.

Bei Realisierung des Vorhabens können Arbeits- und Ausbildungsplätze sowohl im Stadt- und Umlandbereich München als auch in angrenzenden Teilräumen (Ostbayern) neu geschaffen bzw. gesichert werden (LEP B II 4.1 (G)). Dies gilt auch für kleinere und mittlere Unternehmen (z. B. Transportgewerbe), die durch den Ausbau des Flughafens in ihrem Bestand gesichert werden können (LEP B II 2.1 (Z)).

Insgesamt kann das Vorhaben auch dazu beitragen, dass der Stadt- und Umlandbereich München seine Funktion als Wirtschaftschwerpunkt nachhaltig erfüllen kann (RP 14 A I 2.1.1.1).

Das Vorhaben entspricht aus den dargelegten Gründen in hohem Maße den Erfordernissen der gewerblichen Wirtschaft. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2.3 Siedlungswesen, Erholung und Denkmalpflege

Art. 2 Nr. 13 BayLplG

Grund und Boden sind nicht vermehrbar. Der sparsame Umgang mit diesen Gütern bei Maßnahmen der Siedlung und der Infrastruktur und die Möglichkeit der Minderung des Flächenverbrauchs sind zu berücksichtigen.

Art. 2 Nr. 14 BayLplG

Geeignete Gebiete, insbesondere in der Nähe größerer Siedlungseinheiten, sollen als Erholungsgebiete erhalten, geschaffen und ausgestaltet werden.

Art. 2 Nr. 15 BayLplG

Auf eine ausreichende überörtliche Gliederung von Siedlungsgebieten durch Grün- und sonstige Freiflächen soll hingewirkt werden.

LEP B VI 1 (G)

Der Erhaltung der gewachsenen Siedlungsstruktur und der nachhaltigen Weiterentwicklung unter Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen entsprechend den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft kommt besondere Bedeutung zu. Dabei sind die Bewahrung der bayerischen Kulturlandschaft und die Förderung der Baukultur anzustreben. Auf das charakteristische Orts- und Landschaftsbild ist möglichst zu achten.

LEP B VI 1.1 (Z)

Zur Verringerung der Inanspruchnahme von Grund und Boden sollen vorrangig

- die vorhandenen Potentiale (Baulandreserven, Nachverdichtung, Brachflächen und leerstehende Bausubstanz) in den Siedlungsgebieten genutzt und*
- Flächen sparende Siedlungs- und Erschließungsformen angewendet werden.*

LEP B VI 1.1 (G)

Es ist anzustreben, die Versiegelung von Freiflächen möglichst gering zu halten.

LEP B VI 1.1 (Z)

Die Zersiedelung der Landschaft soll verhindert werden. Neubaupläche sollen möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten ausgewiesen werden.

LEP B VI 1.3 (Z)

In allen Gemeinden soll in der Regel eine organische Siedlungsentwicklung stattfinden. Abweichend hiervon ist eine überorganische Siedlungsentwicklung in zentralen Orten und in Siedlungsschwerpunkten sowie in geeigneten Gemeinden im Bereich von Entwicklungsachsen zulässig. Im Wohnsiedlungsbereich ist eine überorganische Entwicklung auch in anderen geeigneten Gemeinden der Stadt- und Umlandbereiche in Verdichtungsräumen möglich.

RP 14 B I 1.4.5

Landschaftliche Einbindung von Infrastrukturanlagen (siehe Kap. 2.5.3 Natur und Landschaft).

RP 14 B II 2.3 (Z)

In der Region werden gemäß LEP Bereiche festgelegt, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen. Der Lenkung der Siedlungsentwicklung in diese Bereiche kommt ein besonderes Gewicht zu.

RP 14 B II 4.2.2 (Z)

Regionale Grünzüge sollen

- zur Verbesserung des Bioklimas und zur Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches,*
- zur Gliederung der Siedlungsräume,*
- zur Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen*

dienen.

Die regionalen Grünzüge sollen über die in den bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert und durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen sollen im Einzelfall möglich sein, soweit die jeweilige Funktion gemäß Abs. 1 entgegensteht.

Als regionale Grünzüge werden festgelegt:

- Grüngürtel Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München-Nordost*

LEP B III 1.1 (G)

Bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen ist anzustreben, dass dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung getragen wird.

LEP B III 1.1.1 (G)

Die Erfordernisse und Auswirkungen der unterschiedlichen Erholungsformen, wie Tages-, Wochenend- und Urlaubserholung, sowie der unterschiedlichen Belange insbesondere der Kinder, der Jugendlichen, der Familien sowie der alten und der behinderten Menschen sind möglichst zu berücksichtigen.

LEP B III 1.2.1 (Z)

Erholungseinrichtungen sollen von schädlichen und störenden Immissionen freigehalten werden.

LEP B III 5.1.5 (Z)

Denkmäler einschließlich der UNESCO-Weltkulturerbestätten sind nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben instand zu halten, instand zu setzen, sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdung zu schützen.

LEP B III 5.1.7 (G)

Der Einbindung von Bodendenkmälern in Tourismusgebiete, Naturschutzgebiete, landschaftliche Vorbehaltsgebiete und Naturparke sowie in innerörtliche Erholungsflächen kommt besondere Bedeutung zu. Die Erhaltung als unterirdische Archive und Geschichtsquellen ist anzustreben. Der Erforschung und Auswertung vor ihrer Zerstörung kommt besondere Bedeutung zu, wenn ihre Belassung an Ort und Stelle aus übergeordneten Gründen nicht möglich ist.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die geplante 3. Start- und Landebahn tangiert die Belange des Siedlungswesens sowohl durch eine umfangreiche Flächeninanspruchnahme, als auch durch Verschiebung und Vergrößerung der Lärmschutzbereiche. Der Siedlungsdruck in den Kommunen im Flughafenumland wird weiter zunehmen. Auch die Belange der Erholung und der Bodendenkmalpflege sind durch das Vorhaben berührt.

Die durch den Flughafenausbau verstärkten Wachstumsimpulse werden einen zusätzlichen Bedarf nach Wohnflächen, aber auch gewerblichen Flächen im weiteren Flughafenumland nach sich ziehen. Auf die sich abzeichnenden Engpässe insbesondere hinsichtlich des Wohnflächenbedarfs wurde im Beteiligungsverfahren mehrfach hingewiesen. So wurde unter anderem kritisiert, dass das Flächenpotenzial für die **Nachverdichtung** zu hoch gegriffen bzw. schwer kalkulierbar sei. Die Vorhabensträgerin hat dem gegenüber gutachterlich nachgewiesen, dass vorhandene bzw. potenziell bebaubare Flächen in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, um den prognostizierten Nachfragezuwachs zu decken. Das ermittelte Flächenpotenzial beläuft sich demnach auf 3,2 Mio. m² bei einem Nachverdichtungspotenzial von 25 %.

Mit Blick auf die im Beteiligungsverfahren geäußerte Befürchtung einer landes- und regionalplanerisch fehlgeleiteten Siedlungsentwicklung im Flughafenumland und auf den zu erwartenden Siedlungsdruck wird darauf hingewiesen, dass die von der Antragsstellerin getroffenen Annahmen zur Abschätzung des Wohnflächenverbrauchs großzügig bemessen worden sind. Insbesondere der Flächenverbrauch pro Einwohner ist mit 53 m² am oberen Rand angesetzt. Anhand des derzeit bekannten Flächenbestandes (Flächen aus Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen) ist eine Flächenreserve von 600.000 m² geschätzt worden. Da die Gemeinden im engen Flughafenumland laut LEP zentralörtliche Funktionen oder die Zugehörigkeit zum Verdichtungsraum – insbesondere zum Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum – aufweisen, ist im Wohnsiedlungswesen – außerhalb der Lärmschutzbereiche – in den Gemeinden zum Großteil eine **überorganische Siedlungsentwicklung zulässig** (LEP B VI 1.3 (Z)). Nach dem in den Berechnungen der Antragsunterlagen zugrunde gelegten Modell tragen die zentralen Orte im Flughafenumland ca. 70 % des Einwohnerwachstums und knapp 90 % der gewerblichen Flächenentwicklung. Im Planungsgebiet sind zudem drei Entwicklungsachsen festgelegt. Auch die Gemeinden, die im Bereich dieser Entwicklungsachsen liegen, können für eine überorganische Entwicklung geeignet sein, wenn Kriterien wie leistungsfähige Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, leistungsfähiges ÖPNV-System und Vereinbarkeit mit den ökologischen Belangen erfüllt sind (LEP A II 3 (Z)). Zudem weist der Regionalplan München ausdrücklich mehrere Bereiche im Flughafenumland aus, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen (RP 14 B II 2.3 (Z)). Überdies sind die Gemeinden und zuständigen Genehmigungsbehörden gehalten, soweit wie möglich die weitere Siedlungsentwicklung räumlich insbesondere auf die zentralen Orte zu konzentrieren.

Eine mittel- und langfristig positive Entwicklung des luftverkehrsbezogenen Arbeitsplatzangebots führt in der Region zwar zwangsläufig zu Folgeherausforderungen, die vor allem aus der Nachfrage nach flughafenahem Wohnraum, den steigenden Anforderungen an die gemeindliche Infrastruktur und aus dem Bedarf an zusätzlichen Bildungseinrichtungen resultieren. Dies stellt zweifellos eine Belastung der kommunalen Ebene dar, andererseits zeigt die wirtschaftliche Entwicklung, die die Flughafenregion in den letzten Jahren genommen hat, dass die positiven Effekte überwiegen und die mit einem Wirtschaftsunternehmen dieser Größenordnung zwangsläufig verbundenen Probleme durch eine zukunftsorientierte und nachhaltige kommunale Planung beherrschbar sind.

Einzelne der im unmittelbaren Flughafenumland liegenden Gemeinden können auf den beschriebenen Siedlungsdruck nur noch bedingt reagieren. In diesen Gemeinden beschränkt – neben einer zusätzlichen Geländeinanspruchnahme – vor allem die mit dem Bau einer 3. Start- und Landebahn verbundene Verschiebung der Lärmschutzbereiche nach LEP B V 6.4.1 (Z) die Entwicklungsmöglichkeiten. Dem schalltechnischen Gutachten zu den Antragsunterlagen kann entnommen werden, dass die Erweiterung und teilweise Verlagerung des Flugbetriebes insbesondere nördlich des derzeit bestehenden Bahnsystems zu einer

Erhöhung der Fluglärmpegel führen wird. Ausgehend von der verbindlichen Vorgabe des LEP B V 6.4.1 (Z) müssen zukünftig im Regionalplan der Region München die Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung angepasst werden. Abhängig von der jeweiligen Lage innerhalb der vorgegebenen, abgestuften Belastungszonen (65 dB(A), 62 dB(A) und 60 bzw. 58 dB(A)), sind Art und Umfang der zulässigen baulichen Nutzung teils erheblich bis vollständig eingeschränkt. In besonderem Maße betrifft dies den Ortsteil Attaching der Stadt Freising und die Gemeinde Berglern.

Als Beitrag zu einem möglichst **sparsamen Umgang mit Grund und Boden** ist darauf hinzuwirken, dass rationelle Siedlungs- und Erschließungsformen (z.B. bei den Rollwegen) zur Anwendung kommen. Die mit dem Vorhaben verbundene Versiegelung ist so zu gestalten, dass unvermeidbare und ungünstige Auswirkungen so gering wie möglich gehalten werden (LEP B VI 1.1 (Z)). Das Gebot des Flächensparens sowie die weiteren Aspekte einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung (Grundsätze und Ziele des LEP und des Regionalplans München) sind auch bei der durch das Vorhaben insbesondere in den Landkreisen Freising, Erding und München ausgelösten Siedlungsentwicklung zu beachten bzw. zu berücksichtigen (LEP Kap. B VI, RP 14 Kap. B II, siehe auch Maßgabe A. II. 2.1).

Der zur Steuerung der Siedlungsentwicklung festgelegte **regionale Grünzug** „Erdinger Moos/Grüngürtel Flughafen München“ (RP 14 B II 4.2.2 (Z)) ist durch das Vorhaben im Randbereich betroffen. Die Funktionen dieses Grünzugs (Klimaverbesserung, Siedlungsgliederung und Erholungsvorsorge) werden jedoch nur vergleichsweise gering berührt, da die durch das Vorhaben erfasste Fläche im Vergleich zur Gesamtausdehnung des Grünzugs verhältnismäßig klein ist. Es ist davon auszugehen, dass die Luftaustauschfunktion durch das Vorhaben nicht grundsätzlich beeinträchtigt wird, zumal sich die Überschneidungen auf den hindernisfreien Bereich in Verlängerung der neuen Start- und Landebahn beschränken. Auch die Funktion der Siedlungsgliederung in den Bereichen zwischen Freising und Flughafen sowie südlich von Hallbergmoos wird nicht grundsätzlich beeinträchtigt. Allenfalls die Funktion Erholungsvorsorge wird im betroffenen Bereich eingeschränkt. Trotz dieser geringen Beeinträchtigungen – wofür nicht zuletzt der Umstand spricht, dass auch der Regionale Planungsverband München als Normgeber des Regionalplans den regionalen Grünzug nicht problematisiert – sollte gleichwohl im nachfolgenden Verfahren angestrebt werden, die Überschneidungen so weit wie möglich zu verringern (Maßgabe A. II. 2.2).

Auch die Belange der **Erholung** werden durch Flächenentzug und vor allem durch zusätzliche Lärmbelastungen berührt. Im unmittelbaren Flughafenumland sind hiervon vor allem die Stoibermühle mit dem Badensee sowie einzelne Rad- und Fußwegeverbindungen betroffen. Der Badensee liegt unmittelbar südlich der BAB A 92 und ist dadurch bereits heute einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt, wird aber trotzdem frequentiert. Neben der Vorbelastung durch den Straßenverkehr ist ferner davon auszugehen, dass der Badensee saisonal selbst einen Lärmemit-

tenten darstellt (vgl. Begründung zu LEP B III 1.2.1) und daher geringere Anforderungen hinsichtlich des Lärmschutzes für diese Art der Erholungseinrichtung gelten. Weiter ist zu berücksichtigen, dass der bestehende Erholungswert der Landschaft im Flughafenumfeld nicht nur durch den Flughafen und die Lärmbelastungen aus dem Flugverkehr bzw. den übrigen Verkehr bestimmt wird, sondern auch durch die landwirtschaftliche Nutzung und weitgehende Strukturarmut größerer Landschaftsbereiche. Daher führt der Ausbau des Flughafens zu Verlusten von für die Erholung eher weniger bedeutsamen Landschaftsteilen. Gleichwohl verlieren die Bewohner von Attaching und Eittingermoos durch die Flughafenerweiterung Gelände für die Feierabenderholung bzw. sind auf den Bereich um den Stoibermühlsee beschränkt. Dass dieser Bereich der wohnortnahen Erholung dient, ist auch bei der vorhabensbedingten Verlegung bzw. Neugestaltung des Verkehrsnetzes zu berücksichtigen (attraktive Rad- und Fußwegeverbindungen von Attaching und Eittingermoos zur Stoibermühle bzw. nach Norden). Der Verlust des Radwegs auf der alten Freisinger Straße ist unvermeidlich; diese ursprüngliche Wegeverbindung zwischen Erding und Freising ist allerdings bereits seit dem Bau des Flughafens unterbrochen (siehe Maßgabe A. II. 2.3).

Die Belange der **Denkmalpflege** – es wird ein Weg unbekannter Zeitstellung überbaut – sind durch frühzeitige Kontaktaufnahme und im Einvernehmen mit der Fachbehörde im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Aus der Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege hat die Fachbehörde grundsätzlich Einverständnis mit dem Vorhaben signalisiert.

Während das Vorhaben mit den Belangen der Denkmalpflege in Einklang gebracht werden kann, entspricht es hinsichtlich der Belange des Siedlungswesens und der Erholung nicht in vollem Umfang den Erfordernissen der Raumordnung. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der durch die Maßgaben jedoch reduziert werden kann. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2.4 Land- und Forstwirtschaft (inkl. Jagdwesen)

Art. 2 Nr. 10 BayLplG

Die natürlichen Ertragsbedingungen der Land- und Forstwirtschaft sind zu verbessern. Vorhaben, die der Strukturverbesserung der Landwirtschaft dienen, sind besonders zu berücksichtigen. Es ist darauf hinzuwirken, dass der land- und forstwirtschaftlich genutzte Boden auch künftig als Kulturlandschaft erhalten bleibt.

LEP B I 2.2.6.4 (G)

Der Erhaltung und Entwicklung großer zusammenhängender Waldflächen als geschlossene Lebensräume kommt besondere Bedeutung zu. Es ist anzu-

streben, dass bei unvermeidlichen Eingriffen in Wälder neu zu schaffende Waldflächen möglichst zur Entwicklung geschlossener Wälder beitragen.

LEP B IV 1.1 (Z)

Durch eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft soll die effiziente, verbrauchernahe Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen von hoher Qualität gesichert werden.

LEP B IV 1.2 (Z)

Die bäuerlich geprägte, auf einem breiten Fundament von Haupt- und Nebenerwerbsbetrieben aufbauende bayerische Agrarstruktur soll in allen Landesteilen gesichert und weiter entwickelt werden.

LEP B IV 1.3 (G)

Es ist anzustreben, dass die für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung geeigneten Böden nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden.

LEP B IV 2.1 (Z)

Eine Flächen deckende, vielfältige, nachhaltige Landwirtschaft soll erhalten werden, die die natürliche Ertragsfähigkeit des Bodens, den Schutz der natürlichen Ressourcen und die Erzeugung hochwertiger, gesundheitlich einwandfreier landwirtschaftlicher Produkte dauerhaft gewährleistet.

LEP B IV 4.1 (G)

Dem Erhalt der Flächensubstanz des Waldes kommt besondere Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere in den Verdichtungsräumen und siedlungsnahen Bereichen.

LEP B IV 4.2 (G)

In siedlungsnahen Bereichen, intensiv genutzten oder waldarmen Gebieten sowie in Gebieten, in denen Wald aus strukturellen oder landeskulturellen Gründen besonders erwünscht ist, ist eine Mehrung der Waldflächen anzustreben.

RP 14 B IV 1.1.1

In der gesamten Region ist die Funktionsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft für die Versorgung der Bevölkerung sowie für die Pflege und Erhaltung der Erholungs- und Kulturlandschaft zu sichern.

RP 14 B IV 1.4.3

Bei der Realisierung von Großbaumaßnahmen, insbesondere beim Bau von Bundesfernstraßen und beim Flughafen München, sollen Flurbereinigungen vordringlich und rechtzeitig durchgeführt werden.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Von fachlicher Seite wird auf den erheblichen Verlust land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen und die damit verbundenen agrarstrukturellen Auswirkungen hingewiesen. Laut Projektunterlagen werden ca. 414 ha Acker und ca. 438 ha Grünland für das unmittelbare Planungsgebiet benötigt; für die vorhabensbedingte Verlegung von Straßen und Gewässern sind ca. 120 ha und für Ausgleichsflächen mindestens ca. 480 ha außerhalb des Flughafengeländes erforderlich. Die vom Vorhaben betroffene Waldfläche beziffert die Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft (LfL) als Fachbehörde auf ca. 40 ha. Sie stellt fest, dass in der näheren Umgebung des Flughafens ca. 1.452 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche der Agrarwirtschaft entzogen und infolge des im Flughafenumland ausgelösten Siedlungsdrucks unter Umständen weitere landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht werden (vgl. LEP B IV 1.3 (G)). Gemäß einer Auswertung der o.g. Fachbehörde würden durch das Vorhaben 53 landwirtschaftliche Betriebe stark betroffen und dadurch insgesamt ca. 620 ha beansprucht. Aufgrund der Flächenausstattung sei von 50 Haupterwerbsbetrieben auszugehen, deren Flächenverluste zwischen 6 % und 72 % schwankten. Eine Existenzgefährdung sei nach Darstellung der LfL anzunehmen, wenn ein Haupterwerbsbetrieb mehr als 5 % seiner landwirtschaftlich genutzten Fläche verliert. Da das Vorhaben einen Eingriff in den regionalen Bodenmarkt bedingt, sei in zumutbarer Entfernung die Bereitstellung von Ersatzland für Landwirte, die die Betriebe weiterführen wollen, sicherzustellen (LEP B IV 1.2 (Z)) und auch die Funktionsfähigkeit des landwirtschaftlichen Wegenetzes zu gewährleisten. Um die Auswirkungen auf die Landwirtschaft etwas abzumildern, wird von der Fachbehörde empfohlen, die Ausgleichsflächen soweit wie möglich in den für eine landwirtschaftliche Nutzung ungünstigen ca. 1.500 ha großen Kernbereich des Freisinger Moores oder in vorhandene monostrukturierte Forstflächen zu legen, die dann entsprechend den Ausgleichserfordernissen ökologisch aufgewertet werden könnten (LEP B IV 1.3 (G)). Laut LfL könnte von Seiten der FMG dafür gesorgt werden, dass diese Ausgleichsflächen soweit wie möglich von Landwirten aus dem Raum extensiv genutzt bzw. gepflegt werden (RP 14 B IV 1.1.1).

Von Seiten der Fachbehörde wird ein pflanzensoziologisches Beweissicherungsverfahren angeregt, um eventuelle Beeinträchtigungen auf die verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen im Norden und Osten des Flughafens durch veränderte Grundwasserverhältnisse feststellen zu können. Aus Gründen des vorsorgenden Boden- und Verbraucherschutzes sollte auch die Belastung landwirtschaftlicher Böden mit Schadstoffen einem Beweissicherungsverfahren unterzogen werden (vgl. LEP B IV 2.1 (Z)). Details wie Untersuchungsstandorte, Flächenumfang, Referenzstandorte sind mit der Fachbehörde im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren festzulegen.

Die geplante 3. Start- und Landebahn tangiert mehrere **Waldflächen** unterschiedlicher Ausdehnung; es handelt sich laut Fachbehörde um klein-

flächige, zerstreut liegende strukturreiche Mischbestände, die zum Teil aus Aufforstungen im Rahmen des Flughafenneubaus entstanden sind. Die in den Projektunterlagen aufgezeigte Waldinanspruchnahme beruht nach Ansicht der LfL auf naturschutzfachlichen Erhebungen und entspricht nicht den als Wald i. S. des Waldgesetzes für Bayern (Bay-WaldG) anzusehenden Flächen. Nach überschlägiger Ermittlung der Fachbehörde ist durch das Vorhaben Wald im Umfang von ca. 40 ha betroffen. Einer Rodung könne zugestimmt werden, wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Ersatzaufforstungen mindestens im Verhältnis 1:1 ausgeglichen werden (LEP B IV 4.1 (G)). Wegen der extremen Waldarmut im betroffenen Gebiet ist nach Ansicht der Fachbehörde ein höherer Ausgleich erstrebenswert (LEP B IV 4.2 (G)). Die tatsächlich beanspruchten Waldflächen sind in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde am Amt für Landwirtschaft und Forsten Erding zu erfassen. Für die Waldinanspruchnahme durch Folgemaßnahmen sowie für ggf. verbleibende Waldrestflächen, die ihre ökologische Funktion infolge Zerschneidung verlieren, sind ebenfalls Ersatzaufforstungen erforderlich. Diese Flächen sind analog zu erfassen. Die erforderlichen Ersatzflächen sollen bereits in der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren flurnummerngenau benannt werden. Die Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten mit standortgemäßen Baumarten möglichst in Anschluss an zusammenhängende Waldflächen (LEP B I 2.2.6.4 (G)) vorzunehmen.

Das **Jagdwesen** wird durch die Flughafenerweiterung beeinträchtigt. Drei Jagdreviere (Eitting III, Oberding II, EJR) sind vom direkten sowie durch die begleitenden Infrastrukturmaßnahmen erzeugten Flächenbedarf betroffen. Durch ein Entwicklungs- und Pflegekonzept und die Situierung der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass räumliche und funktionale Verflechtungen wiederhergestellt werden und den Ansprüchen wildlebender Arten Rechnung getragen wird.

Auf Grund der grundsätzlich negativ berührten Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie des Jagdwesens entspricht das Vorhaben nur zum Teil den Erfordernissen der Raumordnung. Während den Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft durch entsprechende Ersatzaufforstungen gem. Maßgabe A. II. 3.3 Rechnung getragen werden kann, verbleibt für die Belange der Landwirtschaft und des Jagdwesens ein Rest beeinträchtigter Belange, der auch durch die unter A. II. 3 genannten Maßgaben nicht vollständig gemindert werden kann. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2.5 **Raumwirksame umweltrelevante Belange**

Vorbemerkung

Nach Art. 21 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BayLplG ist die Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes notwendiger Bestandteil eines Raumordnungsverfahrens. Die Intensität der Prüfung orientiert sich dabei an den Erfordernissen der Raumordnung. Eine formale Umweltprüfung nach UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) findet im Raumordnungsverfahren nicht statt und ist gemäß BayLplG auch nicht vorgesehen.

Die im Auftrag der Vorhabensträgerin erarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde bereits auf der Stufe des Raumordnungsverfahrens eingebracht und stellt zur Beurteilung der raumbedeutsamen und überörtlichen Belange des Umweltschutzes eine fundierte Basis dar. Es ist jedoch festzustellen, dass der vorliegende Detaillierungsgrad der UVS den für ein Raumordnungsverfahren notwendigen Maßstab überschreitet.

Entgegen einer in zahlreichen Stellungnahmen geäußerten Auffassung ist das Raumordnungsverfahren auch nicht Gegenstand einer Umweltprüfung nach Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (sog. SUP-Richtlinie). Das Raumordnungsverfahren dient der landesplanerischen Beurteilung von einzelnen raumbedeutsamen Vorhaben. Es gehört wegen seines Einzelfall- bzw. Projektbezugs nicht zu den Plänen und Programmen und ist als Vorverfahren insbesondere gegenüber einer nachfolgenden Planfeststellung deutlich abzugrenzen. Als vorgeschaltetes Verfahren mit der Qualität eines Gutachtens gehört es nicht zu den von § 14b UVPG erfassten, Rahmen setzenden Verfahren. Aus diesen Gründen sehen das ROG und das BayLplG die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung alleine bei Raumordnungsplänen, nicht aber bei Raumordnungsverfahren vor.

Da sich das Raumordnungsverfahren nur auf eine summarische Prüfung der berührten Belange stützt, ist in diesem Verfahrensstadium weder eine Verträglichkeit im Sinne der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (sog. FFH-Richtlinie) noch die naturschutzrechtliche Vereinbarkeit eines Vorhabens mit dem Schutzzweck einer NSG- bzw. LSG-Verordnung zu prüfen. Auch diese bleiben dem eigentlichen Planfeststellungs- bzw. einem evtl. erforderlichen naturschutzrechtlichen Änderungs- oder Befreiungsverfahren vorbehalten. Die Empfehlungen des fachlichen Naturschutzes sollten von der Vorhabensträgerin aufgegriffen werden (siehe Abschnitt E. Hinweise für nachfolgende Verfahren).

2.5.1 Natur und Landschaft

Art. 2 Nr. 12 BayLplG

Die Landschaft und das Gleichgewicht des Naturhaushalts sollen nicht nachteilig verändert werden. Unvermeidbare wesentliche Beeinträchtigungen sind durch landschaftspflegerische Maßnahmen möglichst auszugleichen. ...

LEP B I 1.1 (G)

Um die biologische Vielfalt in Natur und Landschaft zu erhalten und zu entwickeln, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen- und Tierwelt in ihrer Funktion und ihrem dynamischen Zusammenwirken als natürliche Lebensgrundlagen dauerhaft gesichert und – wo möglich – wieder hergestellt werden.

LEP B I 1.3.1 (G)

Es ist von besonderer Bedeutung, die Lebens- bzw. Teillebensräume der wild lebenden Arten sowie deren Lebensgemeinschaften so zu sichern, dass das genetische Potenzial der Arten erhalten wird. Der vorrangigen Sicherung und Weiterentwicklung der Lebensräume für gefährdete Arten kommt besondere Bedeutung zu.

LEP B I 1.4 (G)

Die Nutzungsansprüche an die Landschaft sind mit der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter möglichst so abzustimmen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ohne nachteilige Änderungen von Dauer und Gleichmaß der natürlichen Prozesse erhalten bleibt. Mehrfachnutzungen sind anzustreben, wenn hierdurch eine Entlastung für Naturhaushalt und Landschaftsbild erreicht werden kann.

LEP B I 2.2.1 (G)

Es ist anzustreben, Natur und Landschaft bei Planungen und Maßnahmen möglichst so zu erhalten und weiter zu entwickeln, dass – aufbauend auf natürlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten – jeweilig vorhandene naturräumliche Potentiale besondere Berücksichtigung finden.

LEP B I 2.2.2 (G)

Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Vielfalt der Naturlandschaft und die lebensraumtypischen Standortverhältnisse gesichert, gepflegt und entwickelt werden. Dabei ist die langfristige Erhaltung der für Pflanzen und Tiere lebensraumtypischen Standortverhältnisse und des charakteristischen Erscheinungsbildes anzustreben.

LEP B I G 2.2.5 (G)

siehe Kap. 2.5.3

LEP B I 2.2.9.1 (Z)

Großflächige, bisher nicht oder nur gering durch Einrichtungen der Bandinfrastruktur, insbesondere durch Verkehrs- und Energieleitungsstrassen, beeinträchtigte Landschaftsräume sollen nicht zerschnitten, sondern erhalten werden. Möglichkeiten der Bündelung von Trassen sollen, wenn die Trennwirkung dadurch nicht erheblich verstärkt wird, genutzt werden.

RP 14 B I 1.2.1.2

In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gesichert oder wieder hergestellt, die Eigenart des Landschaftsbildes bewahrt und die Erholungseignung der Landschaft erhalten oder verbessert werden.

Siedlungstätigkeit, Bebauung und bauliche Infrastrukturen sollen sich in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten nach den hier besonders bedeutsamen Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege richten.

- *Landschaftliches Vorbehaltsgebiet Erdinger Moos, Zenger Mooswald und nördliches Ismaninger Niedermoor (RP 14 B I 1.2.2.10.2).*
- *Landschaftliches Vorbehaltsgebiet Viehlassmoos und Eittingermoos (RP 14 B I 1.2.2.10.3).*

RP 14 B I 1.4.5

Großflächige Infrastrukturanlagen sollen besonders sorgfältig in die Landschaft eingebunden werden.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die vorgesehene Planung einer 3. Start- und Landebahn stellt aus naturschutzfachlicher Sicht einen erheblichen Eingriff in den Naturraum „Erdinger Moos“ dar. Wegen der Vorbelastung des Planungsraums durch den vorhandenen Flughafen und dessen komplexer Infrastruktur sind besondere Anforderungen an die Vorhabensträgerin hinsichtlich Planbegründung, Eingriffsminimierung und Kompensation der unvermeidlichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu stellen.

Die unmittelbare Flächeninanspruchnahme des Vorhabens beläuft sich auf ca. 1.150 ha, wobei ca. 326 ha durch Versiegelung als Totalverlust gewertet werden müssen. Auch über die unmittelbar in Anspruch genommenen Flächen hinaus, sind – u.a. durch betriebsbedingte Immissionen, aber auch durch ausbaubedingte zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen – erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten.

Der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Antragsstellerin wurden im

für das Raumordnungsverfahren erforderlichen Rahmen geeignete Bestandserhebungen und Bewertungen zugrunde gelegt. Bemängelt wurden seitens der Fachbehörden jedoch die aus den erhobenen Daten abgeleiteten Bewertungen und Schlussfolgerungen. Hinsichtlich der meisten in der UVS abgehandelten Schutzgüter wird die Einschätzung der jeweiligen Umweltauswirkungen und -beeinträchtigungen als zu niedrig kritisiert. Unbeschadet des Umstandes, dass die vorgelegten Untersuchungen für die summarische Abschätzung der Umweltauswirkungen im Rahmen dieser landesplanerischen Beurteilung ausreichen, wären die angesetzten Bewertungsmaßstäbe in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren plausibel und nachvollziehbar zu überarbeiten.

Ausgewiesene Naturschutzgebiete (NSG) und Landschaftsschutzgebiete (LSG) werden durch das Vorhaben unmittelbar nicht berührt. Lediglich ein geschützter Landschaftsbestandteil – Schwaiger Lohwald – wäre unter Umständen von einer Gewässer- bzw. Straßenverlegung betroffen.

Das im Regionalplan München festgelegte landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Viehlaßmoos und Eittingermoos“ wird nicht durch Flugbetriebsflächen, sondern nur am Rand – durch den hindernisfrei zu haltenden Bereich in Verlängerung der Start- und Landbahn – tangiert.

Laut Umweltverträglichkeitsstudie gehen jedoch ca. 114 ha Fläche mit hoher und mittlerer Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen und Lebensräume, ca. 95 ha an landschaftlichen Strukturelementen sowie ca. 4,1 ha gesetzlich geschützte Biotope – 13 d-Flächen nach BayNatSchG – verloren. Durch die Flächeninanspruchnahme entsteht in vielen landschaftsökologischen Raumeinheiten ein hohes Konfliktpotential mit den dort vorkommenden Arten, das im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren abzuarbeiten wäre (Maßgabe A. II. 4.3).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) weist darauf hin, dass die Vorhabensträgerin – abgesehen von einzelnen fehlenden, nachprüfbar Bewertungskriterien – eine in sich grundsätzlich schlüssige Antragsbegründung vorgelegt hat und die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Vorzugsvariante transparent und nachvollziehbar dargestellt ist. Die naturschutzrechtlichen Anforderungen gemäß Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG seien erfüllt.

Aus fachlicher Sicht wird dabei davon ausgegangen, dass die beabsichtigten Eingriffe in Natur und Landschaft in Bezug auf einige Schutzgüter (Verlust von Niedermoorlandschaft, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion, Grundwasserabsenkung) größtenteils nicht ausgleichbar sind und daher in sonstiger Weise kompensiert werden müssen. Die durch die Vorhabensträgerin vorgelegte Abschätzung des Kompensationsbedarfs sei aufgrund fehlender Erläuterungen weder nachvollziehbar noch prüffähig. Nach fachlicher Einschätzung sind die von der Vorhabensträgerin dargestellten 440 ha Ausgleichsflächen als deutlich zu niedrig angesetzt. Bei Berücksichtigung aller Faktoren könne ein Ausgleichsflächenbedarf von bis zu 870 ha erforderlich werden. Auf der Stufe der Raumordnung könne nicht endgültig geklärt werden, in welchem Ausmaß ein Ausgleich der Eingriffe durch die in der UVS ent-

haltenen Ansätze gelingen könne. In einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren sei daher eine detaillierte, plausible und nachvollziehbare Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung vorzulegen, die eventuell die Abweichung von dem überschlägig ermittelten Kompensationsbedarf von 870 ha schlüssig nachweisen könne (Maßgabe A. II. 4.2).

Das LfU empfiehlt, im Rahmen der Abarbeitung der naturschutzgesetzlichen Eingriffsregelung, die einschlägigen interministeriellen Regelungen des StMUGV und des StMI zur Kompensation von Eingriffsvorhaben im Straßenbau heranzuziehen. Der Leitfaden zur Eingriffsregelung nach BauGB „Bauen im Einklang mit der Natur“ beziehe sich auf weniger komplexe Eingriffsvorhaben und erscheine daher als Arbeitsgrundlage ungeeignet.

Die im Erdinger Moos und im Viehlaßmoos vorhandenen kulturhistorischen und naturräumlichen Gegebenheiten, das Landschaftsbild sowie die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sind im Rahmen der Landschaftsplanung und Grünordnung – aufbauend auf den Erfahrungen mit der bisherigen Grün- und Freiflächenplanung, die in Abstimmung mit den Fachbehörden entwickelt wurde – zu berücksichtigen (vgl. LEP B I 2.2.1 (G)). Dem beim Bau des Flughafens festgelegten Zonenkonzept (Grünplan 1979) für das Flughafengelände (Zone I), die Flughafenrandzone (Zone II) und das weitere Umfeld für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Zone III) wurden insbesondere die linearen Strukturen und der Wasserhaushalt der Mooslandschaft zu Grunde gelegt; dieses Konzept ist von der FMG entsprechend weiter zu entwickeln, damit die lebensraumtypischen Standortverhältnisse angemessen erhalten und gesichert werden (LEP B I 2.2.5 (G)).

Um die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglichst gering zu halten (LEP B I 2.2.1 (G)), sollte in nachfolgenden Verfahren geprüft werden, welche Maßnahmen für die Funktionsfähigkeit des Flughafens mit einer 3. Start- und Landebahn zwingend erforderlich sind (z.B. Kiesabbau, Straßen, Schienentrassen, Baukörper) und welche Auswirkungen sich dadurch für Natur und Landschaft ergeben können (Summationswirkungen). Auch die UVS ist aus naturschutzfachlicher Sicht für das nachfolgende Fachverfahren weiter zu optimieren. In der Kommentierung der Stellungnahmen hat die FMG aufgezeigt, dass zur Vertiefung für das Planfeststellungsverfahren umfangreiche Geländekartierungen durchgeführt werden, um die Altdaten zu verifizieren bzw. flächendeckende Aussagen zur Ausprägung von Vegetationseinheiten sowie zur Verbreitungssituation einzelner naturschutzrelevanter Arten zu erhalten.

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)). Eine derartige Bündelung kann aufgrund der Lage mit der Bahnlinie, der Autobahn BAB A 92, dem Staats- und Kreisstraßennetz erreicht werden. Dieses Prinzip sollte ggf. auch für die erforderlichen Verlegungen der weiteren Verkehrs- und der Energieinfrastruktur zu Anwendung kommen.

Das o.g. Zonenkonzept sollte nach Ansicht des fachlichen Naturschutzes aufgegriffen und fortentwickelt werden, damit eine sorgfältige Einbindung dieser großflächigen Infrastrukturanlage in die Landschaft gelingt. Neben dem Erdinger Moos ist auch das Freisinger Moos als Such- und Entwicklungsraum für Kompensationsflächen festzuschreiben. Zudem ist in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nachvollziehbar zu trennen zwischen dem Kompensationsbedarf für die erneute Inanspruchnahme bereits festgesetzter Kompensationsflächen und den neu entstehenden Kompensationsbedarf durch das Gesamtvorhaben.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens ist eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung der Belange von Natur und Landschaft verbunden. Eine drohende wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen (vgl. LEP A I 2.1 (Z)) kann jedoch nicht festgestellt werden. Durch Einhaltung der Maßgaben A. II. 4 können die nachteiligen Auswirkungen zwar deutlich reduziert werden, es verbleibt jedoch ein Rest an negativ berührten Belangen, der entsprechend in die Gesamtabwägung eingestellt wird.

2.5.2 Immissionsschutz

Art. 2 Nr. 11 BayLplG

Der Standort von Anlagen, die Luftverunreinigung, Lärm, Erschütterung oder schädliche Strahlung verursachen oder die natürliche Beschaffenheit des Grundwassers oder der oberirdischen Gewässer nachteilig beeinflussen können, soll so gewählt werden, dass Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen vermieden werden. Dies gilt insbesondere für Wohn-, Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiete sowie andere besonders schützenswerte Räume und für Flächen, die gegenwärtig oder voraussichtlich künftig der Wasserversorgung dienen. Geplante Anlagen sollen nach Möglichkeit in geeigneten Gebieten zusammengefasst werden. Auf die durch bestehende Anlagen verursachten Einwirkungen soll bei Maßnahmen des Siedlungswesens Rücksicht genommen werden.

LEP B I 1.1 (G)

siehe Kap. 2.5.1

LEP B III 1.2.1 (Z)

siehe Kap. 2.3

LEP B V 1.1.6 (Z)

Beim Verkehrswegeaus- und -neubau sowie der Verkehrsbedienung sollen Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden.

LEP B V 5.1 (G)

Luft und Klima sind möglichst so zu erhalten und zu verbessern, dass Menschen, Pflanzen und Tiere in ihren Ökosystemen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter nicht beeinträchtigt werden.

LEP B V 5.2 (Z)

Auf den Abbau von Luftverunreinigungen soll insbesondere in den Verdichtungsräumen hingewirkt werden. Dies gilt vor allem für Gebiete, in denen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten sind oder für die Luftreinhalte- und Aktionspläne aufgestellt werden.

LEP B V 5.3 (G)

siehe Kap. 2.3

LEP B V 6 (G)

Es ist anzustreben, die Bevölkerung durch dauerhaft wirksame Maßnahmen vor schädlichen Einflüssen durch Lärm und Erschütterungen zu schützen und darüber hinaus zu entlasten, in erster Linie durch Maßnahmen an den Lärmquellen selbst.

LEP B V 6.1 (G)

Es ist anzustreben, zusätzlich die Wohnbau-, Gewerbe- und Verkehrsflächen mit Hilfe einer überörtlichen und örtlichen Planung so zu gliedern und einander zuzuordnen, dass Lärmbelastungen vor allem in Bereichen, die überwiegend dem Wohnen und der Erholung dienen, vermieden oder zumindest minimiert werden. Zur weitestgehenden Verringerung der dort vom Straßenverkehr und auch von ortsfesten gewerblichen Anlagen verursachten Lärmbelastung kommt ggf. ergänzenden, passiven Schutzmaßnahmen in diesen Bereichen besondere Bedeutung zu.

LEP B V 6.4 (G)

Es ist anzustreben, dass die Bevölkerung durch zivilen und militärischen Fluglärm so gering wie möglich belastet wird.

LEP B V 6.4.1 (Z)

siehe Kap. 2.3

RP 14 B II 6.4

Auf eine nachhaltige Verringerung der Lärmbelastung durch Flugbetrieb soll hingewirkt werden.

Die Lärmbelastungen durch den Flughafen München sollen nachts so gering wie möglich gehalten werden.

RP 14 B II 6.5

Auf eine Reduzierung der Lärmschutzbereiche, insbesondere um den Flughafen München, ist langfristig hinzuwirken.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Zunahme der Immissionen stellt wohl diejenige negative Begleiterscheinung im Zuge der geplanten Erweiterung des Flughafens mit der größten raumbedeutsamen Relevanz dar. Die Auswirkungen betreffen insbesondere das Flughafenumland, das zwar schon durch den bestehenden Flughafen belastet ist, jedoch durch den Bau einer 3. Start- und Landebahn zusätzlichen Beeinträchtigungen ausgesetzt würde. Die vorhabensbedingten Emissionen entstammen unterschiedlichen Quellen, die den jeweiligen Phasen des Projektes zuzuordnen sind. Sie lassen sich in diejenigen der Bauphase, des Flughafenbetriebs sowie des laufenden Luft- und Landverkehrs untergliedern. Als Immissionen können Lärm aus unterschiedlichen Schallquellen, Luftschadstoffe und sonstige Immissionen (z.B. Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Licht) einwirken. Die zentralen Themen stellen dabei sicherlich die durch den Flugverkehr verursachten Lärm- sowie Schadstoffimmissionen dar.

Um die durch das vorliegende Projekt voraussichtlich verursachten Immissionen abschätzen zu können, ist es notwendig zunächst den Ist-Zustand der unterschiedlichen Emissionsquellen zu erfassen. Dabei handelt es sich bei dem zu betrachtenden Raum um ein Gebiet, das nicht nur durch den existierenden Flughafen in seinem jetzigen Ausbauzustand, sondern neben weiteren Emittenten vor allem auch durch den Straßenverkehr (z.B. A 92) schon zum gegenwärtigen Zeitpunkt einer dauerhaften Belastung ausgesetzt ist. Durch den Betrieb einer 3. Start- und Landebahn ist ein verstärktes Flugverkehrsaufkommen zu erwarten, das mit dem damit verbundenen Wachstum in vielen Bereichen, z.B. beim Landverkehr, weitere Emissionen verursachen wird. Es sind jedoch auch für den bestehenden Flughafen im jetzigen Ausbauzustand Steigerungsraten zu erwarten. Die dadurch erzeugten Immissionsbelastungen lassen sich für den betroffenen Bereich selbst durch einen Verzicht auf das Ausbaivorhaben nicht vermeiden und sind als bestehende Vorbelastung zu werten. Die Differenz zwischen den Auswirkungen dieses sogenannten Prognosenullfalles (der keine Planungsalternative darstellt) und jenen im Planungsfall ergibt somit die ausschließlich durch das vorliegende Projekt verursachten, zusätzlichen Immissionen.

2.5.2.1 Lärmimmissionen (insbesondere Fluglärm)

Die Verlärmung insbesondere des engeren, aber auch weiteren Flughafenumfeldes stellt vor allem für die betroffene Bevölkerung eine große Belastung in ihrem Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereich dar. Der Um-

fang kann hierbei von der bloßen Belästigung bis hin zur Gesundheitsgefährdung reichen. Im Auftrag der Vorhabensträgerin wurden von der Firma Müller BBM GmbH umfangreiche schalltechnische Untersuchungen durchgeführt, die das Ausmaß der zukünftigen Lärmbelastung prognostizieren und in Karten die räumliche Verteilung von Dauerschallpegeln (L_{eq3}) durch Isophonen darstellen. Anhand dieser Prognosen lassen sich die raumbedeutsamen Auswirkungen abschätzen. Hierbei wird differenziert nach den Schallquellen Flugverkehr, Bodenlärm und Landverkehr. Zur Belastbarkeit der in den vorgelegten Unterlagen getroffenen Aussagen wurde von Seiten der Fachbehörden bestätigt, dass die gutachterliche Vorgehensweise methodisch korrekt und die Schlussfolgerungen schlüssig und nachvollziehbar seien. Die jeweils angewandte Berechnungsmethodik und die daraus resultierende Bewertung entspräche dem aktuell anerkannten wissenschaftlichen Standard; die Betrachtungstiefe und -schärfe sei für die Beurteilung der Auswirkungen auf die im Rahmen des ROV zu betrachtenden Schutzgüter ausreichend. Die Beurteilung jeder einzelnen Schallquellenart anhand der einschlägigen Rechtsvorschriften sowie der Vergleich der Summenpegel aller Lärmeinwirkungen auf einen Immissionsort mit den Pegeln $L_{eq3} = 70$ dB(A) tags (6:00 bis 22:00 Uhr) und $L_{eq3} = 60$ dB(A) für die restliche Zeit des Tages entspräche der bisher üblichen Praxis bei vergleichbaren Vorhaben. Zur Veranschaulichung der vorhabensbedingten und somit verfahrensgegenständlichen Zusatzbelastung wurden Differenzpegelkarten jeweils für die Schallquellen Flugverkehr, Straßenverkehr und Gesamtlärm (Summe aus Flug- und Landverkehr sowie Bodenlärm) erstellt, aus denen der Unterschied in der Immissionsbelastung zwischen Prognosenullfall und Planungsfall erkennbar wird.

Der Ausbau des Flughafens durch eine 3. Start- und Landebahn führt sowohl zu einer durch die Zunahme der Flugbewegungen bedingte Erhöhung der Lärmbelastung als auch zu einer teilweise räumlichen Verlagerung des Flugverkehrs und der damit verbundenen **Fluglärmbelastungen** durch Start- und Landevorgänge.

Die landesplanerische Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich seiner Auswirkungen durch den Fluglärm stützt sich insbesondere auf die Karten in Anhang C Seiten 3 bis 5 des schalltechnischen Gutachtens der Firma Müller BBM GmbH, in welchem die prognostizierten Lärmbelastungen durch den Flugverkehr in Form der energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{eq3} dargestellt sind. Zur Bestimmung dieser Mittelungspegel wählt das Gutachten die Realverteilung in den sechs verkehrsreichsten Monaten und weist in den Karten gestaffelt die Zonen für 50, 55, 60, 65, 70 und 75 dB(A) – sowohl für die Tagzeit (von 06:00 bis 22:00 Uhr) als auch die Nachtzeit (von 22:00 bis 06:00 Uhr) – aus. Wie auch die jeweiligen Karten zu den anderen Lärmarten weisen diese Karten die zu erwartenden Auswirkungen für den Ist-Zustand im Jahre 2004, den sog. Prognosenullfall und für den Planungsfall aus.

Die zugrunde gelegte **Methodik** zur Erfassung der Fluglärmbelastungen deckt sich weitgehend mit dem derzeit noch im Aufstellungsverfahren befindlichen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm des Bundes (Fluglärmschutzgesetz - neu). In diesem erfolgt die Berechnung für die unter-

schiedlichen Betriebsrichtungen nicht mit der vollen flugbetrieblich und genehmigungsrechtlich theoretisch möglichen Flugbewegungszahl (sog. 100//100 Betrachtung) pro Richtung, sondern auf der Basis einer quasi Realverteilung. Die vom Gutachter für das Raumordnungsverfahren zugrunde gelegte Realverteilung der Flugbewegung auf die jeweilige Betriebsrichtung beläuft sich auf 65 % Westbetrieb und 35 % Ostbetrieb. Eine detailliertere Darstellung (beispielsweise in Form der Einbeziehung eines Zuschlages zur Berücksichtigung der zeitlich variierenden Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen (3 Sigma)) ist auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich. Diese Berechnungsform der Realverteilung entspricht im Übrigen auch den schalltechnischen Berechnungen zur Ermittlung von Lärmschutzzonen zur Lenkung der Bauleitplanung nach dem LEP.

Wie fachbehördlich bestätigt, sind die dem schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Daten zu Flugzeuggruppen, Flugkorridoren und der Beschreibung der Landeanflugwinkel nicht zu beanstanden. Eine Betrachtung von Maximalpegeln erscheint aus fachlicher Sicht im Stadium der Raumordnung entbehrlich. Eine Bebauungsdämpfung wurde für den Fluglärm zu Recht nicht berücksichtigt.

Die individuell wahrgenommene **Belastung der Bevölkerung** durch Fluglärm variiert und erstreckt sich, wie auch in den zahlreichen Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren zum Ausdruck kommt, auf einen großen Umkreis um dem Flughafen. Eine Schwelle zur Geringfügigkeit ist gesetzlich nicht normiert und im Einzelfall letztlich abhängig von einer Vielzahl von subjektiven Komponenten, die auch in der Person (z.B. Gesundheitszustand, Lärmempfindlichkeit) oder in den Umständen im Umfeld des Betroffenen (beispielsweise Vorbelastungen durch andere Lärmquellen) liegen können.

Die Fachbehörden gehen – unter Hinweis auf die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die Grenzwertvorstellungen des Umweltbundesamtes und nicht zuletzt mit Blick auf das kommende, neue Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen – davon aus, dass für das Raumordnungsverfahren ein Dauerschallpegel von 55 dB(A) (außen) während der **Tagzeit** zwischen 06:00 und 22:00 Uhr als unterer Schwellenwert einer abwägungserheblichen Betroffenheit heranzuziehen ist. Wie der Karte aus Anhang C Seite 4 des schalltechnischen Gutachtens zu entnehmen ist, umfassen die Konturen dieser 55 dB(A) Linie im Wesentlichen Siedlungsbereiche der Städte Freising und Erding sowie der Gemeinden Kranzberg, Neufahrn b. Freising, Hallbergmoos, Oberding, Marzling, Eitting, Berglern, Fraunberg und Wartenberg. Eine ergänzende Erhebung der Projektträgerin hat ergeben, dass im Umgriff dieser für den Planungsfall 2020 ermittelten Zone zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) (tags) derzeit ca. weitere 2.300 Personen wohnen.

Ab einem Schwellenwert von 60 dB(A) Dauerschallpegel L_{eq3} kann für die Tageszeit von einer erhöhten Lärmbetroffenheit der Bevölkerung, ausgegangen werden. Dieser Pegel gilt als Einstieg in den Bereich, ab dem aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen

zu befürchten sind und auch mit erhöhten Störungen der Wohnnutzung zu rechnen ist. Zugleich erscheint es – wie auch die UVS ausführt – plausibel, anzunehmen, dass ab diesem Dauerschallpegel die Kommunikation und die Erholung im Außenbereich durch Fluglärm beeinträchtigt sein können. Die einzelnen Auswirkungen in dieser Zone ab 60 dB(A) werden in der Umweltverträglichkeitsstudie der Antragsunterlagen ausführlich dargestellt. Dieser kann auch entnommen werden, dass durch den Flugbetrieb auf der geplanten Start- und Landebahn zusätzlich

- ca. 2.530 Personen von einem Dauerschallpegel $Leq3, Tag$ im Bereich ab 60 bis 65 dB(A),
- ca. 490 Personen von einem Dauerschallpegel $Leq3, Tag$ im Bereich ab 65 bis 70 dB (A) und zudem
- ca. 100 Personen von einem Dauerschallpegel $Leq3, Tag$ von über 70 dB(A)

betroffen sein werden.

Zusätzlich müssten ca. 80 weitere Betroffene wegen einer unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme abgesiedelt werden. Die Frage, ab welchen Pegeln und in welchem Umfang den Lärmbetroffenen Entschädigungsansprüche bzw. Ansprüche auf Grundstücksübernahme gegen die Vorhabensträgerin zustehen, ist nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens, sondern kann nur in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren geklärt werden.

Die Betroffenheit zur **Nachtzeit** (im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr) ist wegen der besonderen Schutzwürdigkeit der Nachtruhe anders zu beurteilen als zur Tagzeit. Wie aus den Antragsunterlagen hervorgeht, liegt den vorgelegten Planungen die bestehende Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.02.2001 zugrunde. Auch im ausgebauten Zustand soll nach dem zugrunde gelegten Routenbelegungsmodell der Nachtbetrieb im Wesentlichen über die bestehenden Start- und Landebahnen und nur zu einem geringen Anteil über die neu geplante Bahn abgewickelt werden. Unter der Vorgabe, dass die Benutzung der dritten Bahn nachts auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben soll, wurde im schalltechnischen Gutachten zu den Antragsunterlagen für den Nachtflug im Planungsfall 2020 grundsätzlich ein Zweibahnbetrieb angenommen, der auf der dritten Bahn innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate insgesamt nur 345 Flugzeugbewegungen vorsieht (vgl. schalltechnisches Gutachten der Müller BBM GmbH, S.42).

Der in § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG verankerte Grundsatz zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärm wird in Art. 2 Nr. 11 BayLplG für die Frage von Standortentscheidungen von Lärm verursachenden Anlagen weiter konkretisiert. Letztere sollen grundsätzlich so gewählt werden, dass Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen vermieden werden. Der Standort des Verkehrsflughafens München für den südbayerischen Raum erweist sich in Folge der vor langer Zeit getroffenen Stand-

ortentscheidung als Zwangspunkt (vgl. BayVGH Urteil v. 25. April 2006), so dass nunmehr nur noch in Rede stehen kann, in welcher Lage konkret eine neue Start- und Landebahn im Falle einer erforderlichen Erweiterung der Kapazitäten realisiert werden kann.

Auch wenn der Flughafen München in einem verhältnismäßig dünn besiedelten Landschaftsraum des Verdichtungsraums München liegt, so bringt der Ausbau – wie dargelegt – mit sich, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Anwohnern neu bzw. verstärkt durch Lärmauswirkungen des Flugverkehrs betroffen ist. Die vorgelegten Karten zum schalltechnischen Gutachten lassen erkennen, dass dies, bedingt durch die gewählte Bahnlage, sowohl für Bereiche östlich und westlich des bestehenden Flughafengeländes gilt, wie auch nördlich, wo sich besonders relevante Erhöhungen der Dauerschallpegel im Vergleich zum Prognosenullfall finden. Dies ist vor allem auf die Verlagerung eines Teils des Flugverkehrs in Richtung der dichter besiedelten Gemeindegebiete der Stadt Freising zurückzuführen.

Der LEP-Grundsatz B V 6.4 (G) steht dabei einem Ausbau eines Flughafens nicht entgegen. Er begründet aber ein besonderes Gewicht für die Aspekte der Lärmbetroffenheit als berücksichtigungsrelevanten Belang. Wie der Verordnungsgeber in der Begründung zu LEP B V 6.4 (G) klar gestellt hat, schließt dieser Grundsatz Planungen zum Bau und Betrieb von Flughäfen, was auch eine Erweiterung umfasst, nicht aus. Die Planaussage RP 14 B II 6.4 konkretisiert diesen Grundsatz für die Planungsregion München weiter. Wie sich aus der Begründung zu RP 14 B II 6.4 ergibt, zielt diese Aussage nicht auf die Einschränkung einer Kapazitätserweiterung, sondern betrifft alleine die lärmoptimierte Ausgestaltung des Flugbetriebs (z.B. An- und Abflugverfahren oder flugzeugtypenspezifische Regelungen) auf dem jeweils vorhandenen Bahnsystem. Auch RP 14 B II 6.5 knüpft an den jeweiligen Bestand an und verlangt, dass die entsprechenden Vorgaben für die Bauleitplanung kurzfristig angepasst werden, falls Fluglärmmessungen eine Verringerung der betreffenden Zonen erlauben.

Hinsichtlich der konkreten Lage einer 3. Start- und Landebahn muss berücksichtigt werden, dass diese abhängig von einer Vielzahl von Faktoren festgelegt wird und Betroffenheiten unterschiedlicher Rechtsgüter, die auch durch andere Faktoren als durch Lärm berührt werden, in die Entscheidung mit einfließen müssen. Aus diesen Gründen kann letztlich – auch unter Berücksichtigung des Grundsatzes LEP B V 6.4 (G) – erst durch die Festlegungen in einem Planfeststellungsverfahren unter Berücksichtigung der individuellen Betroffenheiten sichergestellt werden, dass die durch den Flughafenbetrieb verursachten Lärmauswirkungen so gering wie möglich ausfallen. Dieses auch raumplanerisch begründete Anliegen findet seinen Niederschlag in den unter A. II. 5.1, 5.2 und 5.4 genannten Maßgaben.

Mit Rücksicht auf die besondere Bedeutung der Nachtruhe wurde im Beteiligungsverfahren u.a. durch die Landeshauptstadt München und den Regionalen Planungsverband ein absolutes Nachtflugverbot für die 3. Start- und Landebahn gefordert, um die gesundheitlichen Auswirkungen

gen auf die Anwohner des Flughafens zu minimieren. Gegenstand des Raumordnungsverfahrens ist zwar nicht die abschließende Entscheidung über Flugbetriebsabläufe, aus landesplanerischer Sicht ist jedoch vor allem in der Nachtzeit dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor Lärm besonders Rechnung zu tragen. Nicht zuletzt der Regionalplan fordert, dass die Lärmbelastungen durch den Flughafen München während der besonders lärmsensiblen Nachtzeit so gering wie möglich gehalten werden soll (RP 14 B II 6.4). Die Maßgabe A. II. 5.3 dient diesem besonders schützenswerten Interesse und berücksichtigt vor allem auch den Umstand, dass die geplante dritte Bahn – im Vergleich zu den bestehenden Bahnen – näher an die dichter besiedelten Bereiche des nördlichen Flughafenumlandes heranreicht. Zugleich entspricht sie den Annahmen, die den vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen für die Nachtzeit zugrunde gelegt wurden. Der in dieser Maßgabe enthaltene Ausnahmefall einer „meteorologischen Ausnahmesituation“ bedarf einer weiteren Konkretisierung und – zur Gewährleistung möglichst geringer zusätzlicher Belastungen – gegebenenfalls einer Einschränkung in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren.

Über die unmittelbare Betroffenheit der ortsansässigen Bevölkerung hinaus werden in Folge der Zielvorgabe des Ziels LEP B V 6.4.1 (Z) die prognostizierten Fluglärmauswirkungen des Vorhabens – nach einer entsprechenden Umsetzung durch die Regionalplanung – zu einer weiteren **Einschränkung der kommunalen Bauleitplanung** führen. Hier kommen die nach LEP B V 6.4.1 (Z) vorgesehenen – und in der Regionalplanung auszuweisenden – Lärmschutzbereiche mit einer äußeren Grenze eines fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegels von 58 dB(A) zum Tragen. Aufgrund des unmittelbaren fachlichen Zusammenhangs dieser Aspekte der Lärmauswirkungen mit den Belangen des Siedlungswesens wird auf die weiteren Ausführungen in Abschnitt C. II. 2.3 verwiesen.

Zuletzt werden durch den zunehmenden Flugverkehr auch die Möglichkeiten einer naturnahen, aber auch anderer Formen der **Erholung**, die an Ruhe und möglichst unbelastete Umweltbedingungen gekoppelt sind, im Flughafenumland nicht unerheblich eingeschränkt. Dieser Umstand berührt die Vorgabe in LEP B III 1.2.1 (Z), demzufolge Erholungseinrichtungen von schädlichen und störenden Immissionen und damit auch von Lärm freizuhalten sind. Die Antragsunterlagen weisen für den Untersuchungsraum jedoch nach, dass eine vergleichsweise geringe Anzahl von Erholungsgebieten im unmittelbaren Flughafenumland zu finden ist. Auch schon im Ist-Zustand und vor allem im Prognosenußfall stehen hier die Erholungsfunktionen – soweit sie auf Ruhe angewiesen sind – aufgrund der zunehmenden Belastungen ohnehin erkennbar im Hintergrund gegenüber anderen Raumfunktionen (siehe auch C. II. 2.3).

Für diesen Teil kann zusammenfassend festgehalten werden, dass die Anforderungen zur Vermeidung von zusätzlichen Lärmbetroffenheiten durch den Bau einer 3. Start- und Landebahn nicht erfüllt werden können. Durch die Verlagerung von Flugbewegungen zwischen den Bahnen und das zusätzliche Verkehrsaufkommen, sind insbesondere nördlich und nordöstlich des Flughafens während des Tages (06:00 bis 22:00

Uhr) erheblich höhere Lärmbelastungen zu erwarten. Bei Beibehaltung des zugrunde gelegten Betriebsmodells ist hingegen während der Nachtzeit nur eine sehr geringe Zunahme ggf. an einzelnen Stellen sogar eine Entlastung möglich.

Neben dem Fluglärm sind langfristig einwirkende Schallquellen auch der durch den Betrieb des Flughafens verursachte Bodenlärm sowie Lärm des straßen- bzw. schienengebundenen Personen- sowie Frachtverkehrs von und zum Flughafen.

In den Antragsunterlagen werden zum **Bodenlärm** alle durch den Betrieb der Flugzeuge am Boden erzeugten Geräusche (Rollwegverkehr, Triebwerkbetrieb etc.) sowie der Kraftfahrzeugverkehr auf den Vorfeldern des Flughafengeländes gerechnet. Aus den graphischen Darstellungen der Schallimmissionen ergibt sich, dass letztere sich im Wesentlichen auf das Flughafengelände beschränken und nach außen hin, den akustischen Gesetzmäßigkeiten folgend, relativ schnell abnehmen. Bei Realisierung der 3. Start- und Landebahn ergibt sich dabei eine Ausweitung des durch Bodenlärm betroffenen Gebietes insbesondere nach Norden. Dies würde nahe an der Erweiterungsfläche gelegene Gebiete der Gemeinde Attaching betreffen, in denen im Planungsfall tagsüber Dauerschallpegel L_{eq3} von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) prognostiziert werden. Dies stellt zwar eine Steigerung um tags 3 dB(A) bzw. nachts 2 dB(A) im Vergleich zu dem im Prognosenufall errechneten Werten dar. Insgesamt ist jedoch davon auszugehen, dass für besiedelte Bereiche aufgrund der Überlagerung durch den Flugverkehrslärm die Immissionen durch Bodenlärm zu vernachlässigen sind.

Das durch die Erweiterung des Flughafens bedingte Wachstum erzeugt auch eine Zunahme des damit verbundenen Landverkehrs und führt damit zu einer Zunahme des **landseitigen Verkehrslärmes**. Nach Aussage der Fachbehörden findet keine relevante Veränderung des Straßenverkehrs statt. Der vorhabensbedingte Verkehrszuwachs trägt nur zu einem geringen Teil zur Straßenverkehrslärmsituation bei; es seien in keinem Falle die Kriterien von Ziff. 7.4 TA Lärm (Pegelerhöhung um 3 dB(A); Betrachtungsradius 500 m; Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV) gegeben, nach denen Lärm mindernde organisatorische Maßnahmen für den an- und abfahrenden Verkehr notwendig würden. Von Seiten des LfU wurden dementsprechende Erhöhungen der Emissionspegel von Straßen um bis zu 1,3 dB(A) ermittelt. Ebenso seien bei den vorhabensbedingten Verlegungen bzw. Neuerstellungen von Straßen die Vorgaben der maßgeblichen 16. BImSchV eingehalten. Einzig in einigen dem Flughafen benachbarten Gewerbegebieten sei ein fast ausschließlich anlagenbezogener Fahrverkehr zu erwarten, hier sei jedoch das o.g. Kriterium der TA Lärm nicht heranzuziehen. Ebenso habe die geplante Flughafenerweiterung auch keine Auswirkungen auf die Lärmemissionen des betrachteten Schienenverkehrs, da dieser durch den Bau der 3. Start- und Landebahn keine Änderungen erfahren würde.

Während der Bauphase ist insbesondere mit **Baustellenlärm** durch Baumaschinen und Zuliefer- bzw. Abfuhrverkehr zu rechnen. Da sich die

Hauptbautätigkeit in größerer Entfernung zu besiedelten Bereichen befinden wird, kann hier insbesondere vor dem Hintergrund der schon bestehenden Grundbelastung davon ausgegangen werden, dass es sich um keine merkliche Zusatzbelastung handeln wird. Allenfalls die vorhabensbezogenen Baumaßnahmen, die am Rande des zukünftigen Flughafengeländes bzw. auch außerhalb davon durchgeführt werden (z.B. im Zuge der Gewässerneuordnung, Straßenneu-/umbau) können in die Nähe von Siedlungen rücken. Es wird jedoch nach den Darstellungen in den Antragsunterlagen prognostiziert, dass sich auch diese Lärmimmissionen deutlich unterhalb der einschlägigen Richtwerte bewegen. Sollte sich dennoch eine Betroffenheit schutzwürdiger Wohnbebauung ergeben, wären gem. Maßgabe A. II. 5.7 geeignete Minimierungsmaßnahmen zu treffen.

Daneben können die Lärmemissionen des Verkehrs zu und von der Baustelle während der Bauphase durchaus raumrelevant sein. Vorbehaltlich der Detailplanung bestünde nach Angabe der Vorhabensträgerin für den Anteil dieses Verkehrs, der über die St 2084 abgewickelt werden würde, die Möglichkeit in Konflikt mit schutzbedürftigen Einrichtungen zu treten. Da die ermittelte zusätzliche Lärmbelastung jedoch nur sehr gering sei und sich gesichert innerhalb des von den einschlägigen Vorschriften gegebenen Rahmens bewege, sei diese nicht von Relevanz. Obgleich es sich bei dem Baulärm und dem damit verbundenen Verkehrslärm zwar um ein zeitlich begrenztes Phänomen handelt, sollte im Zuge des Planfeststellungsverfahrens darauf geachtet werden, über den zulässigen Rahmen hinaus durch Minimierungsmaßnahmen einen möglichst weitreichenden Schutz der Bevölkerung vor zusätzlicher Lärmbelastung zu erwirken (vgl. LEP B V 6 (G)) und diese gem. Maßgabe A. II. 5.7 auf das unabdingbare Maß zu beschränken. Hier werden von Seiten der Fachbehörden z.B. zeitliche Beschränkungen für die Bautätigkeit sowie den Zulieferverkehr vorgeschlagen, letzterer sei zudem über ausgesuchte Straßen zu leiten.

2.5.2.2 Sonstige Immissionen

Als ein häufig genanntes Argument gegen die geplante Erweiterung des Flughafens München werden in den Stellungnahmen und Äußerungen die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima angeführt, für deren Zunahme auch eine 3. Start- und Landebahn verantwortlich sei. Es steht außer Zweifel, dass der Luftverkehr negative Auswirkungen auf Luft und Klima hat. Die allgemeine Zunahme dieser Verkehrsart ist jedoch nicht ein regionales, sondern ein generelles und weltweites Problem. Der Bau der 3. Start- und Landebahn wird dieses Phänomen insofern nicht in der Summe beeinflussen, sondern lediglich zur Folge haben, dass ein höherer Anteil an der Gesamtbewegungszahl über den Flughafen München und nicht über einen anderen Standort abgewickelt wird.

Für die konkrete Örtlichkeit und die **kleinklimatischen Auswirkungen** wird von Seiten des LfU zumindest die Annahme in der klimatologischen

Erheblichkeitsabschätzung der Vorhabensträgerin bestätigt, dass ungeachtet der Immissionsbelastung durch das Vorhaben in seinem Umfeld (u.a. regionale Grünzüge, landwirtschaftliche Nutzflächen, Siedlungen) mit keinen Veränderungen der klimatischen Verhältnisse wie Temperatur, Nebel und Wind zu rechnen sei. Da es grundsätzlich von großer Bedeutung ist, Luft und Klima so zu erhalten bzw. zu verbessern, dass die Umwelt nicht beeinträchtigt wird (vgl. LEP B I 1.1 (G), LEP B V 5.1 (G)) und gerade in Verdichtungsräumen auf den Abbau von Luftverunreinigungen hingewirkt werden soll (LEP B V 5.2 (Z)), ist es jedoch von großer Wichtigkeit, dass in einem nachfolgenden luftrechtlichen Verfahren die technischen und organisatorischen Möglichkeiten der Emissionsminimierung ausgeschöpft und konkrete Maßnahmen festgeschrieben werden. Durch dementsprechende grundsätzliche Minimierungsmaßnahmen an den konkreten Emissionsquellen kann zunächst eine relativ zum jeweiligen Verkehrsaufkommen, letztlich eine absolute Verringerung der Emissionen erwartet werden (LEP B V 5.2 (Z)).

Die durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen wurden anhand der wesentlichen **Luftschadstoff**-Parameter (O_3 , NO_2 , NO_x , SO_2 , Benzol, PM_{10} , CO und HC) prognostiziert. Die Resultate dieser Immissionsprognose erscheinen nach Beurteilung des LfU plausibel. Die angeführten Parameter werden auch in Luftgüte-Messstationen im Flughafenumfeld laufend aufgezeichnet und können zudem mit Ergebnissen der Messstationen des Lufthygienischen Überwachungssystems Bayern (LÜB) verglichen werden. Da bei der Betrachtung der lufthygienischen Auswirkungen aufgrund der einschlägigen normativen Bestimmungen zusätzlich auch die Schadstoff-Vorbelastungen zu betrachten sind, ergibt sich dadurch laut Aussage der Fachbehörde eine ausreichend gesicherte Datenbasis. Sie bestätigt, dass hinsichtlich der Schadstoffkomponenten Schwebstaub, Benzol, SO_2 und CO die vorhabensbedingten Immissionsbeiträge von untergeordneter Bedeutung seien und sich die resultierende Gesamtbelastung in unkritischen Größenordnungen bewege. Bei NO_2 jedoch ließen sich für den Prognosezeitraum an zwei Immissionsorten (IO5 Brandau, IO7 Freising-Süd) sowohl bei Realisierung der Planung wie im Prognosenufall Überschreitungen des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ errechnen, bei einem Ort (IO6 Attaching) nur beim Bau der 3. Start- und Landebahn, wobei die durch das Vorhaben bedingte Zusatzbelastung lediglich 0 bis zu $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen würde. Die Hauptursache für diese prognostizierten Überschreitungen läge in der hohen Hintergrundbelastung durch andere Schadstoffquellen (z.B. A 92). Die in Stellungnahmen der Beteiligten beschriebenen Überschreitungen der PM_{10} -Grenzwerte an der Messstelle LHY6 sind nach den Angaben einer ergänzenden Stellungnahme der Vorhabensträgerin auf zeitlich begrenzte Bau- und Verladetätigkeiten im Zuge von Bauarbeiten zurückzuführen und nicht auf den Regelbetrieb des Flughafens. Es sind jedoch gemäß Maßgaben A. II. 5.1 und 5.5 im nachfolgenden Genehmigungsverfahren die technischen und organisatorischen Möglichkeiten der Emissionsminimierung auszuschöpfen und festzuschreiben, womit LEP B V 5.2 (Z) Rechnung getragen wird.

Aufgrund einer Empfehlung von Seiten der Immissionsökologie (LfU) ist für das Folgeverfahren die trocken sowie nass eingetragene Ge-

samtstickstoffdeposition zu erfassen. Diese kann aus vielerlei Quellen eingetragen werden, insbesondere sollen auch die reduzierten Verbindungen Berücksichtigung finden. Zur Ermittlung einer repräsentativen Hintergrundbelastung des Gesamtstickstoffeintrages sollen in Abstimmung mit dem LfU zusätzliche Regensammler zur Erfassung der erforderlichen Daten aufgestellt werden.

In einer Vielzahl von Stellungnahmen und Äußerungen wird die Befürchtung geäußert, dass durch die Verkehrszunahme nach dem Bau einer 3. Start- und Landebahn im Bereich der bestehenden sowie eventuell neuer Flugrouten aufgrund von gezieltem **Ablassen von Treibstoff** die schon momentan großflächige Schadstoffbelastung noch weiter verstärkt werde. Hierzu stellt die Vorhabensträgerin in einer ergänzenden Stellungnahme fest (die auch von Seiten der Fachbehörde bestätigt wird), dass ein solcher Ablass nur in den seltenen (Not-) Fällen stattfindet, in denen nach einem Start eine schnelle Rückkehr zum Flughafen erforderlich sei und das aktuelle Flugzeuggewicht über dem zulässigen Landegewicht läge. Die Bereiche zum Ablassen von Treibstoff befänden sich jedoch nicht in Flughafennähe. Auf Grund der großen Ablasshöhe sei davon auszugehen, dass dadurch in bodennahen Schichten bzw. am Boden keine relevante Zusatzbelastung auftrete.

Während der **Bauphase** ist im Bereich der Baustelle sowie auf den Zufahrten mit der **Emission von Luftschadstoffen** zu rechnen. Hier sind vor allem die zu nennen, die durch den Betrieb der für den baustellenrelevanten Verkehr notwendigen Fahrzeuge und den Bau der Maßnahme erforderlichen Maschinen erzeugt werden. Die Untersuchung der Verkehrsemissionen (NO₂, PM₁₀, Benzol) ergibt laut Antragsunterlagen keine relevanten Auswirkungen, da sich der Verkehr auf das Gelände der Baumaßnahme selbst beschränkt, bzw. über geeignete Straßen höherer Ordnung gelenkt werden kann. Daneben können jedoch auch bei den Erdbaumaßnahmen durch das Verladen, Lösen und Transportieren von Aushubmassen bzw. Baustoffen je nach Witterungs- und Bodenverhältnissen Staubemissionen entstehen. Insbesondere bei der Bewegung und Ablagerung von Bodenaushubmassen mit natürlich erhöhten Arsengehalten sollte dies beachtet werden. Generell sollten im nachfolgenden Genehmigungsverfahren gem. LEP B V 1.1.6 (Z) Minimierungsmaßnahmen festgesetzt werden, um an der Baustelle sowie den Zu- und Abfahrten Staubemissionen so weit wie möglich zu verhindern.

Durch die Baumaßnahme ist mit keinen relevanten Beeinträchtigungen durch **Erschütterungen** zu rechnen. Die Baustellen selbst liegen in ausreichender Entfernung von besiedelten Gebieten. Der Transportverkehr kann auf übergeordnete Straßen geleitet werden. Eine dementsprechende Verkehrsführung sollte nach Aussage der Fachbehörde in einem Fachplanungsverfahren als Minimierungsmaßnahme festgelegt werden.

Ebenso sind durch das Vorhaben keine Belästigungen durch **Gerüche** zu erwarten, da nach Aussage der Fachstelle das Irrelevanzkriterium der Wahrnehmung unterschritten werde.

Für den Betrieb der 3. Start- und Landebahn werden neue Einrichtungen

benötigt, die mit **elektromagnetischen Feldern** auf ihre Umgebung einwirken können. Diesbezüglich wird vom LRA Erding bemängelt, dass keine Gegenmaßnahmen zu den Auswirkungen elektromagnetischer Strahlen genannt würden. Bei dem benötigten Rundstrahlradar handelt es sich um eine bestehende Anlage. Nach Einschätzung des LfU ist die Vorgehensweise, die 26. BImSchV als Beurteilungsgrundlage für die Wirkungseinschätzung der neuen Anlagen heranzuziehen, sinnvoll. In den Antragsunterlagen wurden für die Anlagen des Instrumentenlandesystems sowie der Marker Sicherheitsabstände berechnet, deren innerer Bereich gegen Betreten gesichert werde. Die Sicherheitsabstände für das ungerichtete Funkfeuer NDB sowie das Entfernungsmessgerät DME sind zwar auch dargestellt, das LfU weist jedoch darauf hin, dass im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens die Daten für die jeweilige Sicherung gegen unbeabsichtigtes Betreten erhoben und bewertet werden müssten. Zudem seien für den Wolkenmesser, das Sichtweitenmessgerät sowie das Haupteinflugzeichen die technischen Daten anzugeben sowie der Sicherheitsabstand gem. 26. BImSchV zu ermitteln. Bei Einhaltung der Sicherheitsabstände der erwähnten Anlagen könne davon ausgegangen werden, dass ein für die menschliche Gesundheit ausreichender Schutz vor schädlichen Emissionen gegeben ist. Ungeachtet dessen sind jedoch zudem gemäß Maßgabe A. II. 5.8 im Genehmigungsverfahren Minimierungsmaßnahmen zu beschreiben und festzulegen.

Für die sonstigen am Flughafen betriebenen Hoch- und Niederfrequenzanlagen verweist das LfU auf die Aussagen in der Umweltverträglichkeitsstudie, nach der diese Anlagen für die menschliche Gesundheit nicht relevant sind.

Auf dem Gelände des Flughafens München werden durch vielfältige Quellen **Lichtemissionen** erzeugt. Ein Großteil der Lichtquellen befindet sich im zentralen Bereich, von der dabei in Abhängigkeit zur meteorologischen Situation entstehenden Lichtkuppel gehen jedoch keine wesentlichen Belästigungen aus, wie vom LfU bestätigt wird. Sie lägen zu weit von relevanten Immissionsorten in der Umgebung entfernt. Anders verhält es sich mit der Anflugbefeuerung, die sich jeweils an den Enden der Start- und Landebahn befindet. Diese wird abhängig von den Sichtverhältnissen in unterschiedlicher Weise und Leistungsstärke betrieben. Nach Einschätzung des LfU könnten sich dadurch in der Gemeinde Attaching durch Aufhellung des Wohnbereiches und Blendwirkung Beeinträchtigungen ergeben. Angaben über Häufigkeit und Dauer der einzelnen Betriebsstufen seien den Unterlagen nicht zu entnehmen, wie auch das LRA Erding bemängelt. Im Zuge der Detailplanung und für das Planfeststellungsverfahren ist daher die Beleuchtungssituation gem. der einschlägigen Richtlinien zu erfassen und für die Gemeinde Attaching mit der Einstufung als Allgemeines Wohngebiet zu prüfen. Nach A. II. 5.8 sind mit geeigneten Minimierungsmaßnahmen die negativen Auswirkungen durch Lichtemissionen so gering wie technisch möglich zu halten.

Dies im Detail festzustellen und gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen, z.B. durch Gewährung von Schutzmaßnahmen, festzuschreiben, wird Aufgabe eines luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens sein.

Für die im relevanten Umfeld des Flughafens befindlichen Betriebsbereiche, die unter die Grundpflichten der Störfallverordnung (12. BImSchV) fallen, kann nach Aussage der Fachbehörde durch die geplante 3. Start- und Landebahn eine nennenswerten Risikoerhöhung hinsichtlich der **Anlagensicherheit** ausgeschlossen werden.

Es steht außer Frage, dass das betroffene Umland durch den Flughafen in Verbindung mit seinen Begleiterscheinungen einer hohen Belastung durch Immissionen ausgesetzt ist. Bau und vor allem Betrieb der 3. Start- und Landebahn würden ungeachtet der aus den Prognosen gewonnenen Erkenntnis, dass die meisten relevanten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, diese Belastungen weiter erhöhen. Insbesondere die Lärmbelastung erreicht stellenweise ein Ausmaß, dass zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung Absiedlungen notwendig werden könnten. Ein sehr viel größerer Bereich, in dem sich auch Wohn- und Erholungsgebiete befinden, wird durch Immissionen beeinträchtigt, benachteiligt bzw. belästigt.

Weder durch Minimierungsmaßnahmen noch durch Maßgaben lassen sich diese negativen Auswirkungen vollständig vermeiden; die Beeinträchtigungen lassen sich auch nicht zur Gänze ausgleichen oder kompensieren. Somit werden durch die Verwirklichung des Vorhabens die Belange des Immissionsschutzes negativ berührt. Die Konflikte mit den hierfür einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung sind schon durch den Flughafen in seiner jetzigen Form gegeben und sind unvermeidliche Folgeerscheinung einer solchen Einrichtung.

Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes ist das Vorhaben damit auch nach Berücksichtigung der unter A. II. 5 genannten Maßgaben nur zum Teil mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein erheblicher Rest negativ beeinträchtigter Belange, der entsprechend seinem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt wird.

2.5.3 Wasser und Boden, Wasserwirtschaft (inkl. Fischerei)

Art. 2 Nr. 9 BayLplG

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die Erfordernisse der Wasserwirtschaft und die Belange eines geordneten Wasserhaushalts in der Landschaft berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Wasser in ausreichender Menge und Güte, die Reinhaltung des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer sowie der Hochwasserschutz.

Art. 2 Nr. 11 BayLplG

Der Standort von Anlagen, die Luftverunreinigung, Lärm, Erschütterung oder schädliche Strahlung verursachen oder die natürliche Beschaffenheit des Grundwassers oder der oberirdischen Gewässer nachteilig beeinflussen können, soll so gewählt werden, dass Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen vermieden werden. Dies gilt insbesondere für Wohn-, Erholungs- und Fremdenverkehrsgebiete sowie andere besonders schützenswerte Räume und für Flächen, die gegenwärtig oder voraussichtlich künftig der Wasserversorgung dienen. Geplante Anlagen sollen nach Möglichkeit in geeigneten Gebieten zusammengefasst werden. Auf die durch bestehende Anlagen verursachten Einwirkungen soll bei Maßnahmen des Siedlungswesens Rücksicht genommen werden.

Art. 2 Nr. 13 BayLplG

Grund und Boden sind nicht vermehrbar. Der sparsame Umgang mit diesen Gütern bei Maßnahmen der Siedlung und der Infrastruktur und die Möglichkeiten der Minderung des Flächenverbrauchs sind zu berücksichtigen.

LEP A I 2.4 (Z)

Der Flächen- und Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen reduziert werden. Die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume soll so flächen- und ressourcensparend wie möglich erfolgen.

LEP B I 1.1 (G)

siehe Kap. 2.5.2

LEP B I 1.2.1 (G)

Der Intakthaltung und der Entwicklung des Wasserhaushalts für Menschen, Tiere und Pflanzen kommt besondere Bedeutung zu. Gleiches gilt für den Schutz und – wo möglich – für die Verbesserung der aquatischen und amphibischen Ökosysteme einschließlich der Feuchtgebiete und der vielfältigen Gewässerlandschaften mit ihren Auen.

LEP B I 1.2.2 (Z)

Als Träger der natürlichen Bodenfunktionen sowie als Archive der Natur- und Kulturgeschichte (Geotope) sollen die Böden gesichert und – wo erforderlich – wieder hergestellt werden.

Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens, insbesondere durch Versiegelung, Erosion, Verdichtung, Auswaschung und Schadstoffanreicherung, sollen bei allen Maßnahmen und Nutzungen minimiert werden. Soweit möglich und zumutbar soll der Boden entsiegelt und regeneriert werden.

LEP B I 2.2.4.3 (G)

Es ist anzustreben, dass Gräben möglichst naturnah gestaltet und unterhalten sowie ihre Uferbereiche nicht oder nur extensiv genutzt werden.

LEP B I 2.2.5 (G)

Es ist anzustreben, in naturnahen Nieder-, Übergangs- und Hochmooren die charakteristischen Standortbedingungen, insbesondere den typischen Wasser- und Nährstoffhaushalt, dauerhaft zu erhalten und zu verbessern.

LEP B I 3.1 (Z)

Zum Schutz der Gewässer, der öffentlichen Gesundheit und der Verbraucher sollen die oberirdischen Gewässer und das Grundwasser entsprechend den Anforderungen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie bewirtschaftet werden.

LEP B I 3.1 (G)

Es ist anzustreben, weitergehende Maßnahmen zu ergreifen, wenn es das Wohl der Allgemeinheit erfordert oder die Ziele zum Schutz des Wassers sonst nicht erreicht werden können.

LEP B I 3.1.1.1 (Z)

Für das Grundwasser soll insbesondere der gute mengenmäßige und chemische Zustand erhalten oder erreicht werden. Tiefengrundwasser, das sich nur langsam erneuert, soll besonders geschont werden.

LEP B I 3.1.1.2 (G)

Es ist von besonderer Bedeutung, die Schutzwirkung des Bodens für das Grundwasser zu erhalten oder wiederherzustellen.

LEP B I 3.1.1.3 (Z)

Abbaustellen im Grundwasser sollen grundsätzlich nicht mit Fremdmaterial verfüllt werden.

LEP B I 3.1.1.4 (Z)

Nutzungen der Grundwasservorkommen und Eingriffe, die Veränderungen der Grundwassermenge oder -beschaffenheit besorgen lassen, sollen nur dann zulässig sein, wenn die Belange der öffentlichen Wasserversorgung nicht beeinträchtigt werden.

LEP B I 3.1.2.1 (Z)

Für oberirdische Gewässer soll insbesondere der gute ökologische und chemische Zustand und für künstliche oder erheblich veränderte Oberflächengewässer das gute ökologische Potential und der gute chemische Zustand

erhalten oder erreicht werden.

LEP B I 3.1.2.2 (G)

Es ist von besonderer Bedeutung, die vielfältigen Gewässerlandschaften mit ihren Auen im Rahmen der Gewässerentwicklung zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Der Anlegung der Gewässerrandstreifen als Lebensräume, zur Entwicklung der Auen und zum Schutz der Gewässer vor Nährstoffbelastungen kommt besondere Bedeutung zu. Gleiches gilt für die Stärkung der Funktion der Gewässer als vernetzende Elemente der Lebensräume.

LEP B I 3.2 (G)

Es ist anzustreben, die Nutzungen und Einwirkungen auf das Wasser, insbesondere die Flächennutzung, so anzuordnen und zu begrenzen, dass das Wasser seine Aufgaben im Naturhaushalt auf Dauer erfüllen kann.

LEP B I 3.2.1.2 (G)

Die Erhaltung und Verbesserung der Versickerungsfähigkeit von Flächen, insbesondere durch Beschränkung der Bodenversiegelung, ist anzustreben.

LEP B I 3.2.2.1 (G)

Es ist anzustreben, dass die gewerbliche Wirtschaft ihren Bedarf – soweit keine Trinkwasserqualität gefordert ist – möglichst aus oberirdischen Gewässern, Regenwasser oder durch die betriebliche Mehrfachverwendung des Wassers deckt.

LEP B I 3.2.3.3 (G)

Es ist anzustreben, dass Niederschlagswasser von befestigten Siedlungs- und Verkehrsflächen möglichst dezentral entsorgt und vorzugsweise versickert wird.

LEP B II 1.1.1 (G)

Der Gewährleistung der Nutzung der Bodenschätze kommt zur Sicherung der Rohstoffversorgung besondere Bedeutung zu. Eine sparsame Inanspruchnahme von Flächen und ein sparsamer Verbrauch von Bodenschätzen sind anzustreben. Ferner kommt der Berücksichtigung der Anforderungen

- an die Verkehrsinfrastruktur, vor allem der Gesichtspunkt kurzer Wege,*
- an den Trinkwasser-, Boden- und Grundwasserschutz*

besondere Bedeutung zu.

RP 14 B I 2.1.1

Der Versorgung der Bevölkerung mit einwandfreiem Trinkwasser und der

Reinhaltung der Gewässer ist große Bedeutung beizumessen.

Die Gewässer der Region sind vor weiteren Belastungen zu schützen. Die Qualität der Oberflächengewässer ist zu verbessern.

RP 14 B I 2.5.3

Bei Wasserbaumaßnahmen, die zu Eingriffen in den Naturhaushalt führen, ist die biologische Wirksamkeit des Gewässers durch Ausgleichs- und Pflegemaßnahmen wieder herzustellen und langfristig zu sichern. Dabei sind insbesondere die Belange der Gewässerunterhaltung, des Landschafts- und Naturschutzes und der Erholungsfunktion der Gewässer aufeinander abzustimmen.

RP 14 B IV 2.6.1.2

Auf einen nachhaltigen und sparsamen Umgang mit den Bodenschätzen soll hingewirkt werden.

RP 14 B IV 2.6.1.3

Auf einen verstärkten Einsatz von umweltunschädlichen Ersatzrohstoffen soll hingewirkt werden.

RP 14 B IV 2.6.2.1

Der Eingriff in den Naturhaushalt soll so gering wie möglich gehalten werden; auf einen sparsamen Verbrauch von Flächen soll hingewirkt werden.

RP 14 B IV 2.6.2.2

Bei allen Abbaumaßnahmen soll eine möglichst vollständige Ausbeute der Rohstoffvorkommen angestrebt werden, soweit nicht öffentliche Belange, insbesondere der Wasserwirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft oder des Naturschutzes und der Landschaftspflege dem entgegenstehen.

RP 14 B IV 2.6.2.3

Es soll darauf hingewirkt werden, dass Nassabbau grundsätzlich nur im Ausnahmefall erfolgt.

RP 14 B IV 2.6.3.5

Bei Wiederverfüllung soll geeignetes, umweltunschädliches Material verwendet werden.

RP 14 B IV 2.6.3.6

Nach Nassabbau soll eine Wiederverfüllung im Regelfall nicht vorgenommen werden.

Im Ausnahmefall darf nach Nassabbau außerhalb des näheren Grundwas-

sereinzugsgebietes von Trinkwassergewinnungsanlagen, die oberflächennahe Grundwasservorkommen nutzen, ausschließlich mit natürlichem, nicht verunreinigtem ortsfremdem Bodenaushub ohne Humus, der nachweislich nicht aus Altlastenverdachtsflächen stammt, verfüllt werden. Die wasserwirtschaftliche Unbedenklichkeit des Verfüllmaterials soll durch geeignete Kontrollmaßnahmen sichergestellt werden.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Durch das vorliegende Vorhaben werden Belange von Wasser, Boden, Wasserwirtschaft und Fischerei schon allein durch die Größenordnung des Projektes in raumbedeutsamer Weise berührt. Die geplante Erweiterung des Flughafens nimmt dabei in vielfältiger Weise Einfluss auf Oberflächengewässer und Grundwasser, was auch von den beteiligten Fachstellen detailliert ausgeführt wird.

Die Eingriffe lassen sich in vier übergeordnete Themenkomplexe gliedern:

- Grundwasserregulierung

Die Errichtung der Bauwerke, die für das Vorhaben notwendig sind, erfordert während der Bauphase eine temporäre und danach eine dauerhafte Grundwasserabsenkung im Bereich des erweiterten Flughafengeländes. Durch technische Maßnahmen soll gewährleistet werden, dass diese Grundwasserabsenkung auf das Flughafengelände beschränkt bleibt und sich keine anhaltend negativen Auswirkungen auf das Umland ergeben.

- Gewässerneuordnung

Auf Grund von Überbauung und der Erweiterung des Flughafengeländes müssen mehrere Gewässer bzw. Gräben aufgelassen, verrohrt oder verlegt werden.

- Grundwasser- und Bodenschutz

Im Zuge der Bautätigkeiten ergeben sich unter anderem auch Auswirkungen durch Massenbewegungen aufgrund des Rohstoffmanagements bzw. der Geländemodellierung. Der hohe Rohstoffbedarf führt zu einer verstärkten Abbautätigkeit und damit verbunden zu Eingriffen in das Grundwasser sowie zu Regelungsbedarf bei Rekultivierung bzw. Nachfolgenutzung. Im Umfeld der Flugbetriebsflächen sind – vor allem durch den Einsatz von Enteisungsmitteln bei winterlicher Witterung – Schadstoffeinträge in das Grundwasser zu befürchten. Die durch Bauwerke erzeugte Flächenversiegelung verändert großflächig die bisherige Versickerung von Niederschlägen bzw. deren Abfluss. Die auf diese Flächen auftreffenden Niederschläge sowie die durch den Betrieb des vorhabensbezogenen Flughafenanteils erzeugten Abwässer sollen je nach

Schadstofffracht vorbehandelt und versickert bzw. abgeleitet werden.

– Trink- und Brauchwasserbedarf

Während der Baumaßnahme, insbesondere jedoch bei Betrieb der erweiterten Flugverkehrsflächen sowie zur Versorgung des zusätzlichen Verkehrs- und Passagieraufkommens ist mit einem erhöhten Bedarf an Trink- und Brauchwasser zu rechnen.

Zudem können sich aus Veränderungen in Qualität und Quantität von Oberflächengewässern auch Auswirkungen auf die fischereiliche Nutzung ergeben.

Das Naturgut Wasser ist sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG), es soll jedoch die Bevölkerung und auch die Wirtschaft mit Wasser in ausreichender Menge und Güte versorgt werden (Art. 2 Nr. 9 BayLplG, vgl. auch RP 14 B I 2.1.1).

Dem Schutz der Grundwasservorkommen ist allgemein ein sehr hoher Wert beizumessen (§ 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG, Art. 2 Nr. 9 BayLplG). So sollen die oberirdischen Gewässer und das Grundwasser entsprechend der europäischen Wasserrahmenrichtlinie bewirtschaftet werden (LEP B I 3.1 (Z)) und insbesondere für das Grundwasser der gute mengenmäßige und chemische Zustand erreicht werden (LEP B I 3.1.1.1 (Z)).

Im Bereich der neuen Flugbetriebsflächen ist eine **Grundwasserregulierung** in Form einer Absenkung des Grundwasserstandes notwendig, um diese mit einem nach Angabe der Projektträgerin akzeptablen Rohstoffaufwand frostfest ausführen zu können, eine ganzjährige Befahrbarkeit der Grünflächen sicherzustellen und um bei Hochwasser eine Verässung zu vermeiden. Gemäß Maßgabe A. II. 6.2 muss sichergestellt werden, dass die letztlich erzeugte Absenkung primär unter der Prämisse der Minimierung festgelegt wird. Zudem sollte diese im Wesentlichen auf das Flughafengelände beschränkt bleiben und im Abstrom nicht zu einer für den Naturhaushalt nachteiligen Absenkung des Grundwassers kommen (vgl. LEP B I 2.2.5 (G)). Es soll somit die Wassermenge sowohl im Grundwasserkörper, als auch in den durch diesen mit beeinflussten Oberflächengewässern durch Versickerung bzw. gezielte Einleitung in die abstromig des Flughafengeländes liegenden Bereiche auf dem bisherigen Stand aufrecht gehalten werden. Das in den Planunterlagen vorgestellte Konzept ist hierfür nach Einschätzung der Fachbehörden unter Berücksichtigung der Maßgaben A. II. 6.1, 6.2 und 6.5 grundsätzlich geeignet; es wird in vergleichbarer Weise schon im gegenwärtigen Betrieb praktiziert. Die Funktionsfähigkeit des geplanten Ersatzes der Schluckbrunnen durch ein Rigolensystem zur Wiederversickerung muss im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren in Abstimmung mit den Fachbehörden konkretisiert und verifiziert werden. Durch den regulierenden Eingriff in das Grundwasser kommt es jedoch selbst bei einer Aufrechterhaltung des mittleren Grundwasserstandes zu einer generellen Dämpfung der Grundwasserschwankungen im Abstrom, insbesondere der potenziellen Höchststände. In einem luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren ist daher sicherzustellen, dass es dadurch nicht zu lang-

fristig nachteiligen Einwirkungen auf den Naturhaushalt kommt. Hierbei muss jedoch berücksichtigt werden, dass es sich auch bei dem Bestand um ein bereits schon seit langer Zeit durch die Errichtung von Entwässerungsgräben für die Landwirtschaft und dann durch den Bau des bestehenden Flughafens vorbelastetes System handelt und schon die gegenwärtige Grundwasserregulierung dämpfende Effekte bewirkt.

Das Konzept der **Gewässerneuordnung** sieht vor, dass auch weiterhin durch angepasste technische Maßnahmen eine in Menge und Qualität ausreichende und durchgängige Wasserführung der Gewässer und Gräben gewährleistet werden soll. Dies wird auch in einer ergänzenden Stellungnahme der Vorhabensträgerin nochmals betont. Insbesondere von Seiten der Wasser- und Bodenverbände werden hier irreparable Eingriffe in und Auswirkungen auf das Grabensystem befürchtet, da schon die für den momentanen Ausbauzustand des Flughafens durchgeführte Neuordnung unbefriedigende Ergebnisse zeige.

Die Erkenntnisse aus den bisherigen Maßnahmen sind heranzuziehen, um die Gewässerneuordnung zu optimieren. Eine Ausführung und Gestaltung der Gewässer gemäß der Maßgaben A. II. 6.1 und A. II. 6.3 soll in den verbleibenden und neugeschaffenen Gewässerstrecken dauerhaft die Funktion des Naturgutes Wasser als natürliche Lebensgrundlage (LEP B I 1.1 (G)) sichern. Im Fachplanungsverfahren ist jedoch in Abstimmung mit den zuständigen Behörden festzulegen, in welcher Weise die anfallenden Oberflächenabflüsse in das teilweise neugeschaffene Gewässersystem eingebracht werden können, ohne dass langfristig nachteilige Auswirkungen auch in Hinsicht auf das Retentionsvermögen zu besorgen wären. Hier wird zudem zu klären sein, in welcher Weise sich die absolute Gewässerstrecke durch die Neuordnung verändert. Die auch in einer ergänzenden Stellungnahme der Vorhabensträgerin vertretene Auffassung, das aus der Neuordnung resultierende Gewässersystem besäße eine größere Ausdehnung als das bestehende, kann zum momentanen Planungsstand von Seiten der Fachstelle nicht nachvollzogen werden. Der Verlust durch Überbauung/Verfüllung bzw. Verlegung und somit Neubau der Gewässer bzw. Gräben kann nach Einschätzung der Fachbehörden durch eine ökologische Aufwertung im Zuge von Neugestaltungen des verbleibenden Bestandes oder der neu angelegten Strecken nur in begrenztem Umfang kompensiert werden. Die Kompensationsmaßnahmen haben sich daher auch auf andere Gewässer zu erstrecken. Gleichzeitig kann damit einer auch von Seiten der Naturschutzverbände geforderten Verbesserung der aquatischen Ökosysteme (LEP B I 1.2.1 (G), vgl. auch LEP B I 3.1.2.2 (G)) und einer möglichst naturnahen Gestaltung und Unterhaltung von Gräben (LEP B I 2.2.4.3 (G)) Rechnung getragen werden, wodurch bei den oberirdischen Gewässern der gute ökologische und chemische Zustand erreicht werden soll (LEP B I 3.1.2.1 (Z), vgl. auch RP 14 B I 2.1.1). Aus Sicht der Fachbehörde hat der bisherige Betrieb des Flughafens zu keiner Beeinträchtigung der Wasserqualität der Oberflächengewässer geführt, mit den dargestellten Maßnahmen sei dies auch in der Folge nicht zu erwarten.

Ein Flächen deckender Gewässer- und **Grundwasserschutz** ist not-

wendig, um die Funktion des Wassers als Lebensgrundlage im Naturhaushalt zu erhalten (vgl. LEP B I 3.1 (Z), LEP B I 3.1.1.1 (Z)). Der Standort von Anlagen, die die natürliche Beschaffenheit des Grundwassers oder der oberirdischen Gewässer beeinflussen können, soll so gewählt werden, dass Gefahren vermieden werden. Dies gilt insbesondere für Flächen, die gegenwärtig oder voraussichtlich zukünftig der Wasserversorgung dienen (Art. 2 Nr. 11 BayLplG). Im relevanten Bereich befinden sich weder bestehende noch geplante Trinkwasserschutzgebiete, noch sind dort wasserwirtschaftliche Vorranggebiete ausgewiesen oder in Planung (vgl. auch LEP B I 3.1.1.4 (Z)). Auf die genannten Gebiete lassen sich nach Aussage der Fachbehörde auch keine relevanten Auswirkungen durch das Projekt erkennen.

Ebenso ist der Boden als Träger natürlicher Funktionen zu schützen und Verluste an Substanz und Funktionen unter anderem durch Versiegelung zu vermeiden (LEP B I 1.2.2 (Z)). Der **Bodenschutz** ist u.a. wesentliche Voraussetzung für einen flächendeckenden Grundwasser- sowie Gewässerschutz. Während der Bauarbeiten wird jedoch durch die Eingriffe in den Boden mit seiner Schutzfunktion für das Grundwasser bzw. dessen Entfernung eine zusätzliche potenzielle Gefahrenquelle zu denen, die sich aus der Bautätigkeit ergeben, geschaffen (vgl. LEP B I 3.1.1.2 (G)). Die Vorhabensträgerin geht davon aus, dass vor Ort etwa 5,4 Mio. m³ Boden abgetragen bzw. umgelagert werden müssen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, im Planfeststellungsverfahren ein besonderes Augenmerk auf Maßnahmen zur Minimierung der Grundwassergefährdung bei der Bauausführung zu richten (vgl. LEP B I 1.2.2 (Z), LEP B I 3.1.1.2 (G)). Dies gilt insbesondere für die Mobilisation und Deposition von Aushubmassen, die potenziell auswaschbare, Grundwasser gefährdende Stoffe enthalten. Große Flächen werden durch Bauwerke am Projektstandort versiegelt; dort wird die Versickerung von Niederschlagswasser verhindert, wodurch sich Auswirkungen auf Grundwasserneubildung und Retentionsvermögen ergeben können. Die Versiegelung und der Flächenverbrauch sollte von den momentan geplanten ca. 326 ha durch Minimierungsmaßnahmen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden (Art. 2 Nr. 13 BayLplG, LEP A I 2.4 (Z), LEP B I 3.2.1.2 (G)). Vor diesem Hintergrund ist z.B. die Aussage der DFS von großer Bedeutung, dass aus ihrer Sicht die Breite der Rollwege nicht 40 m betragen müsse, wie in den Unterlagen der Antragstellerin dargestellt, sondern nur 35 m. Die endgültig versiegelten und entfernten Anteile des Bodens sowie der Verlust der natürlichen Bodenfunktionen sind gemäß Maßgaben A. II. 6.4, 6.5, 6.6 durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren, das bisherige Versickerungspotenzial im Rahmen der technischen Möglichkeiten aufrechtzuerhalten (LEP B I 3.2.3.3 (G)). Der Flächenverbrauch im Zuge der anhaltenden Siedlungstätigkeit im Flughafenumland ist im Rahmen der entsprechenden Bauleitplanverfahren zu bewerten und zu minimieren (vgl. LEP A I 2.4 (Z)).

Für das Vorhaben werden große Rohstoffmengen (ca. 7,9 Mio. m³) für die notwendigen Baustoffe benötigt. Es ist davon auszugehen, dass diese im Wesentlichen durch Nassabbau im Umfeld des Vorhabens gewonnen werden. Ein Teil soll nach Aussage der Antragstellerin aus Sei-

tenentnahmen der Baustelle stammen. Rund 5,8 Mio. m³ müssen jedoch von außerhalb des erweiterten Flughafengeländes angefahren werden. Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass in den bereits genehmigten Abbaustellen bzw. den festgelegten Vorranggebieten – die in für das Vorhaben geeigneter Entfernung liegen – genügend Rohstoffpotenzial zur Deckung dieses Bedarfs vorhanden ist. Zur Schonung der Rohstoffvorkommen sollte gem. Maßgabe A. II. 6.2 deren Einsatz durch geeignete technische sowie planerische Maßnahmen minimiert werden (LEP A I 2.4 (Z)), z.B. auch ein verstärkter Einsatz umweltunschädlicher Ersatzrohstoffe in Betracht gezogen werden (RP 14 B IV 2.6.1.3). Es soll zwar darauf hingewirkt werden, dass Nassabbau eine Ausnahme bleibt (RP 14 B IV 2.6.2.3), in der gegebenen geologischen Situation ist dies jedoch kaum zu vermeiden und auch generell unter dem Gesichtspunkt der kurzen Wege wünschenswert (LEP B II 1.1.1 (G)). Zur Minimierung des Flächenverbrauchs und um eine effiziente Nutzung der Vorkommen zu gewährleisten (LEP B II 1.1.1 (G), RP 14 B IV 2.6.1.2) sollten dabei die Lagerstätten möglichst vollständig ausgebeutet werden (vgl. RP 14 B IV 2.6.2.2). Obwohl Abbaustellen im Grundwasser grundsätzlich nicht mit Fremdmaterial verfüllt werden sollen (LEP B I 3.1.1.3 (Z), RP 14 B IV 2.6.3.6), sind voraussichtlich die im Zuge des Flughafenausbaus neugeschaffenen Baggerseen weitestgehend zu verfüllen. Dies ist notwendig, um das Vogelschlagsrisiko zu minimieren. Zum Teil kann dies auch bereits bestehende Baggerseen im Bereich der durch die 3. Start- und Landebahn neu entstehenden Flugrouten in ihrer bisherigen Folgenutzung betreffen. Damit hieraus kein Gefährdungspotenzial für das Grundwasser entspringt, ist gemäß Maßgabe A. II. 6.6 bereits im Vorfeld der Abbaumaßnahmen sicherzustellen, dass hierfür ausreichend geeignetes Material im Sinne des sog. „Eckpunktepapiers“ zur Verfügung steht.

Neben diesen überwiegend zeitlich begrenzt auftretenden Problempunkten, stellen die dauerhaft möglichen Schadstoffeinträge aus dem Betrieb des Flughafens die größte Gefahr für den Erhalt des guten qualitativen **Zustandes des Grundwassers** dar. Schon zum jetzigen Zeitpunkt sind nach Angabe der Fachbehörden im Grundwasser reduzierte Verhältnisse festzustellen, die darauf hinweisen, dass die natürliche biologische Abbaukapazität für Schadstoffe im Boden erschöpft ist. Dies sei insbesondere auf den diffusen Eintrag von Enteisungsmitteln zurückzuführen. Eine zusätzliche Belastung z.B. durch das vorliegende Vorhaben muss somit vermieden werden. Das in den Antragsunterlagen hierfür vorgeschlagene Konzept der Bodenfilter zur biologischen Behandlung erscheint hierzu aus Sicht der Fachbehörden generell geeignet zu sein. Dies muss jedoch im Zuge eines fachlichen Zulassungsverfahrens verifiziert werden.

Die Planung sieht vor, einen möglichst großen Anteil an mit Enteisungsmittel belastetem Abwasser zu fassen und einer Wiederverwertung (Flugzeugenteisungsmittel) bzw. der Kläranlage zur Behandlung zuzuführen. Da die in Betracht kommende Kläranlage derzeit keine zusätzliche Tagesfracht an Enteisungsabwässern behandeln kann, ergibt sich die Notwendigkeit, Konzepte für eine ordnungsgemäße Behandlung und Ableitung der enteisungsmittelbelasteten Abwässer in Anlehnung an

die bisherigen Erfahrungen zu erarbeiten (Maßgabe A. II. 6.1 und A. II. 6.5). Die sonstigen Abwässer können in die dafür ausreichend dimensionierte Kläranlage abgeleitet und aufbereitet werden. Niederschlagswasser von befestigten Siedlungs- und Verkehrsflächen ist möglichst dezentral zu entsorgen und vorzugsweise zu versickern (LEP B I 3.2.3.3 (G)). Dies gewinnt an Bedeutung insbesondere angesichts der großflächigen Bodenversiegelung. Diese lässt sich kaum minimieren und steht der Erhaltung der Versickerungsfähigkeit von Flächen, die eigentlich anzustreben ist (LEP B I 3.2.1.2 (G)), entgegen. Grundsätzlich muss gemäß der Maßgaben A. II. 6.4 und A. II. 6.5 nicht nur qualitativ sondern vor allem quantitativ konkretisiert und verifiziert werden, dass das vorgesehene System für die Behandlung und sachgerechte Ableitung/Versickerung der anfallenden Niederschlags- sowie Abwässer geeignet ist.

Mit der Erweiterung des Flughafens werden ein zusätzliches Passagieraufkommen, ein Zuwachs an Arbeitsplätzen und zusätzliche Flugbewegungen erwartet. Zudem sind erweiterte Flugverkehrsflächen, Bauwerke sowie Fahrzeuge zu warten und zu versorgen. All dies führt zu einem steigenden **Trink- und Brauchwasserbedarf**. Hierfür ist entsprechend der Forderungen der Fachbehörden gem. Maßgabe A. II. 6.7 darauf hinzuwirken, dass dieser primär aus oberflächennahen Grundwasserleitern gedeckt wird und sicherzustellen, dass der grundsätzliche Bedarf durch geeignete Maßnahmen wie z.B. eine Steigerung der Recyclingrate im Brauchwasserbereich minimiert wird (vgl. LEP B I 3.1.1.1 (Z)).

Wie oben ausgeführt, sind bei Berücksichtigung der Maßgabe A. II. 6.3 durch das Vorhaben langfristig negative Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer sowohl in Qualität wie Quantität nicht zu erwarten, im Zuge der Gewässerneuordnung soll zudem deren ökologische Aufwertung erfolgen. Damit kann auch den fischereilichen Belangen ausreichend Rechnung getragen werden.

Bei Berücksichtigung der Maßgabe A. II. 6.1 bis 6.3 kann das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung hinsichtlich der Belange des Wassers, der Wasserwirtschaft sowie der Fischerei in Einklang gebracht werden.

Dies kann jedoch nicht für die Belange des Bodens gelten. Aufgrund der massiven Eingriffe und insbesondere des großen Flächenverbrauchs sind diese negativ berührt. Auch durch Berücksichtigung der Maßgaben A. II. 6.4 bis 6.6 verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der allerdings durch die genannten Maßgaben reduziert werden kann. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2.6 Sonstige Belange (Energieversorgung und Nachrichtenwesen)

LEP B I 2.2.9.1 (Z)

(siehe Kap. 2.5.1)

LEP B V 3.1.1 (G)

Zur Wahrung nachhaltiger Lebensbedingungen heutiger und künftiger Generationen ist anzustreben, dass Energie stets in ausreichender Menge kostengünstig, sicher und Umwelt schonend in allen Landesteilen zur Verfügung steht.

LEP B V 3.1.2 (G)

Es ist von besonderer Bedeutung, dass die bayerische Energieversorgung im Interesse der Nachhaltigkeit auch künftig auf einem ökologischen und ökonomisch ausgewogenen Energiemix aus den herkömmlichen Energieträgern Mineralöl, Kohle, Erdgas und Kernenergie, verstärkt aber auch auf erneuerbaren Energien beruht.

LEP B V 2.1.1 (G)

Die flächendeckende Versorgung mit Telekommunikationsdiensten soll nicht beeinträchtigt werden.

RP 14 B IV 2.5.1.2

Soweit nicht Belange des Landschaftsschutzes, Gründe der Versorgungssicherheit oder andere Erfordernisse des öffentlichen Wohls zwingend entgegenstehen, sollen bei der Gestaltung der Versorgungsnetze Leitungen soweit als möglich mit weiteren Einrichtungen der Bandinfrastruktur zusammengefasst werden.

RP 14 B IV 2.5.2.2

Auf eine Koordinierung der Planungen von Hoch- und Höchstspannungsleitungen der verschiedenen Energieversorgungsunternehmen ist hinzuwirken. Leitungen sind, soweit aus Gründen der Versorgungssicherheit möglich, und aus Gründen des Landschaftsschutzes vertretbar, auf gemeinsamen Trassen zu bündeln.

RP 14 B IV 2.5.3.2

Bei Planungen von Erdgashochdruckleitungen ist auf eine Koordinierung der Maßnahmen verschiedener Gasversorgungsunternehmen hinzuwirken. Die Leitungen sind, soweit als möglich, mit anderen Infrastruktureinrichtungen insbesondere mit Verkehrswegen auf gemeinsamen Trassen zu bündeln.

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen 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, den zuständigen Fachbehörden und den betroffenen Kommunen 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, Abstimmung und rechtliche Vereinbarung mit den Spartenägern 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.

Vom Deutschen Wetterdienst wurden Hinweise (u.a. die Verlegung des im Bereich der geplanten Vorfelderweiterung befindlichen Messfeldes der Flugwetterwarte) gegeben, die Eingang in ein Planfeststellungsverfahren finden sollten.

Bei Berücksichtigung der Maßgabe A. II. 7 entspricht das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung hinsichtlich der Energieversorgung sowie des Nachrichtenwesens. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

D. Raumordnerische Zusammenfassung und Gesamtabwägung

Im Rahmen der raumordnerischen Zusammenfassung ergibt sich nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange folgende Ausgangslage für die Gesamtabwägung:

I. Positiv berührte Belange

Der Bau einer 3. Start- und Landebahn wirkt sich **positiv** auf die ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, die Belange des Verkehrs, insbesondere des Luftverkehrs, der gewerblichen Wirtschaft sowie des Arbeitsmarktes aus.

Hinsichtlich einer nachhaltigen Raumstruktur kommt insbesondere den ökonomisch-strukturellen Belangen der Raumstruktur eine überragende Bedeutung zu. Das Vorhaben entspricht in deutlich überwiegendem Umfang den überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung.

Dem Verkehrsflughafen München kommt als herausragender Standort- und Wirtschaftsfaktor für Bayern eine besondere Bedeutung zu. Der leistungsfähige bedarfsgerechte Ausbau zur Sicherung seiner Funktion als Drehkreuz von europäischem Rang ist als Ziel der Landesplanung im LEP normativ verankert (LEP B V 1.6.1 (Z)).

Mit dem Ausbau und der dadurch gewährleisteten Hub-Funktion wird nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafenstandortes nachhaltig gestärkt, es sind damit auch erhebliche Vorteile für die Unternehmen in der Metropolregion München und weit darüber hinaus verbunden. Von diesen positiven wirtschaftlichen Effekten als Folge einer herausragenden luftverkehrlichen Anbindung profitiert nicht zuletzt der Arbeitsmarkt im Großraum München und im gesamten bayerischen Raum.

Eine leistungsfähige Anbindung des ostbayerischen Raums an den Flughafen über den Schienenverkehr ist auch bei Realisierung der 3. Start- und Landebahn weiterhin möglich.

Das Vorhaben entspricht daher in hohem Maße den Erfordernissen der gewerblichen Wirtschaft und des Verkehrs (insbesondere des Luftverkehrs).

II. Negativ berührte Belange

Das Vorhaben wirkt sich **negativ** auf die Belange des Siedlungswesens, der Erholung, der Natur und Landschaft, der Land- und Forstwirtschaft sowie des Jagdwesens, der Wasserwirtschaft (inkl. Fischerei), des Bodenschutzes und des Immissionsschutzes (insbesondere Lärmschutz) aus. Den Belangen der Forstwirtschaft und der Wasserwirtschaft kann bei Berücksichtigung entsprechender Maßgaben ausreichend Rechnung getragen werden; sie fallen bei der Gesamtabwägung weder positiv noch negativ ins Gewicht. Bei den übrigen negativ berührten Belangen verbleibt

ein Rest beeinträchtiger Belange, wobei die Auswirkungen durch Maßgaben zum Teil deutlich reduziert werden können:

Die negative Betroffenheit des Siedlungswesens beschränkt sich im Wesentlichen auf die Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Gemeinden im unmittelbaren Flughafenumland in Folge der Ausweisung erweiterter Lärmschutzzonen zur Lenkung der Bauleitplanung. Der zu erwartende Siedlungsdruck kann allerdings durch die vorhandenen Flächenpotenziale aufgefangen werden. Des Weiteren werden die Möglichkeiten einer siedlungsnahen Erholung eingeschränkt. Das Vorhaben entspricht hinsichtlich der Belange des Siedlungswesens und der Erholung nicht in vollem Umfang den Erfordernissen der Raumordnung. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der durch die Maßgaben jedoch reduziert werden kann.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft in Folge der erheblichen Flächen- und Qualitätsverluste lassen sich in bedingtem Umfang durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen reduzieren bzw. ausgleichen. Bei Berücksichtigung von Maßgaben können die nachteiligen Auswirkungen zwar deutlich reduziert werden. Es verbleibt jedoch ein Rest an negativ berührten Belangen.

Hinsichtlich der grundsätzlich negativ berührten Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie des Jagdwesens entspricht das Vorhaben nur zum Teil den Erfordernissen der Raumordnung. Während dem Belang der Forstwirtschaft bei Berücksichtigung der Maßgabe zur Ersatzaufforstung Rechnung getragen werden kann, verbleibt für die Landwirtschaft und das Jagdwesen ein Rest beeinträchtigter Belange.

Den wasserwirtschaftlichen Belangen, die vor allem durch regulierende Eingriffe sowie mögliche Schadstoffeinträge in das Grundwasser und durch die Gewässerneuordnung tangiert werden, kann bei Berücksichtigung entsprechender Maßgaben ausreichend Rechnung getragen werden.

Die Belange des Bodenschutzes werden aufgrund der großflächigen Versiegelung, die nicht vollständig ausgleichbar ist, und dem damit einhergehenden Verlust der Bodenfunktionen negativ berührt. Auch durch Berücksichtigung von Maßgaben verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange.

Die Belange des Immissionsschutzes (insbesondere des Lärmschutzes) werden vom Vorhaben negativ berührt. Zwar lassen sich die erheblichen Auswirkungen auf die Anwohner insbesondere nördlich und nordöstlich des bestehenden Flughafengeländes teilweise durch Minimierungsmaßnahmen bzw. durch die Festlegung von Maßgaben (insbesondere zum Schutz vor Nachtlärm) verringern. Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes ist das Vorhaben jedoch auch bei Berücksichtigung von Maßgaben nur zum Teil mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein erheblicher Rest negativ beeinträchtigter Belange.

III. Neutrale Belange

Die Belange der Denkmalpflege, der Energieversorgung sowie des Nachrichtenwesens können unter Berücksichtigung von entsprechenden Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Diese Belange fallen bei der Gesamtabwägung weder positiv noch negativ ins Gewicht.

IV. Gesamtabwägung

In der Gesamtbewertung kommt zugunsten des Vorhabens der Umstand gewichtig zum Tragen, dass die für den Ausbau in Anspruch genommenen Flächen fast vollständig im Vorranggebiet für Flughafenentwicklung (LEP B V 1.6.3 (Z)) liegen, einem Gebiet, in dem alle raumbedeutsamen Nutzungen ausgeschlossen sind, die mit dieser vorrangigen Zweckbestimmung nicht vereinbar sind. Gemäß der Begründung zu LEP Ziel B V 1.6.3 wurden Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet festgelegt, um eine dauerhafte Standortsicherung des Flughafens München und eine Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten zu gewährleisten. Diese auf der Ebene des LEP getroffene Entscheidung der Festlegung des Vorranggebiets als Ziel der Raumordnung unterstützt den wirtschaftlichen Aspekt einer nachhaltigen Raumentwicklung fundamental und unterstreicht das besondere Gewicht im Rahmen der Gesamtabwägung.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen ein größeres Gewicht beizumessen ist als den entgegenstehenden Belangen. Entscheidend hierfür sind die zu erwartenden erheblichen positiven Auswirkungen der 3. Start- und Landebahn auf die überfachlichen sowie wirtschafts- und verkehrsstrukturellen Belange für das gesamte Landesgebiet. Der Verkehrsflughafen München ist internationaler Netzpunkt nach den Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz und dient als herausragender Standortfaktor der Anbindung Bayerns an das nationale, kontinentale und interkontinentale Luftverkehrsnetz im Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr. Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Darüber hinaus kommt ihm eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung als wichtige Arbeitsstätte und Auftraggeber zu. Gerade die durch den Flughafen entstehenden Belebungseffekte im Bereich Wirtschaft und Arbeitsmarkt wirken sich nicht nur auf das Flughafenumland, sondern auch auf die angrenzenden ländlichen Teilräume positiv aus.

Diese Belange überwiegen – gestützt insbesondere durch die normative Verankerung der Zielbestimmung zum Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang (LEP B V 1.6.1 (Z)) – die zweifelsohne beeinträchtigten Belange insbesondere des Immissionsschutzes und des Bodenschutzes. Die negativ berührten Belange führen zu einer Belastung der im Flughafenumland lebenden Menschen insbesondere durch Lärm sowie zu Beeinträchtigungen natürlicher Ressourcen und Lebensräume. Diese Belange müssen aber in der Gesamtbewertung zurückstehen. Insgesamt ist hierzu aber festzustellen, dass zum einen die Beeinträchtigung dieser Belange durch die festgelegten Maßgaben noch spürbar reduziert werden kann. Zum anderen lassen sich die verkehrs- und wirtschaftsstrukturellen Ziele ohne den Bau einer 3. Start- und Landebahn langfristig nicht sichern und der notwendige Beitrag zu einer nachhaltigen und positiven räumlichen Entwicklung Bayerns nicht erreichen.

Die Erweiterung des Flughafens München durch den Bau einer 3. Start- und Landebahn in der gewählten Bahnlage 5 b entspricht somit bei Berücksichtigung der unter A. II genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

E. Hinweise für nachfolgende Verfahren

Fragen des Ausgleichs von Schäden und Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen sowie forstwirtschaftlichen Produktionskraft, wie Ernteausfälle, Bewirtschaftungsschwernisse und Folgeschäden sowie mögliche Existenzgefährdungen durch das Vorhaben sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren und ggf. Enteignungsverfahren zu klären. Gegebenenfalls sind diesbezüglich bereits vor der förmlichen Beantragung des Planfeststellungsverfahrens vom Vorhabensträger entsprechend vertiefende Untersuchungen und die bedarfsgerechte Bereitstellung von Tauschgrundstücken zu veranlassen.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass im Raumordnungsverfahren nicht die FFH-/SPA-Verträglichkeit überprüft wird. Dies bleibt einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten, in dessen Rahmen evtl. erforderliche naturschutzrechtliche Genehmigungen und die FFH-/SPA-Verträglichkeitsprüfung fallen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat nach summarischer Betrachtung folgende Hinweise für die Behandlung der ggf. betroffenen FFH-Gebiete gegeben:

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es voraussichtlich erforderlich, dass im nächsten Verfahrensschritt für die FFH-Gebiete „Eittinger Weiher“ und „Viehlassmoos“ eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt wird. Diese Gebiete liegen sehr nahe am Planungsbereich, deutliche Beeinträchtigungen sind daher als sehr wahrscheinlich anzunehmen. Für das FFH-Gebiet „Isarauen“ könnte auf eine FFH-Verträglichkeitsprüfung dann verzichtet werden, wenn eindeutig und zweifelsfrei nachgewiesen werden kann, dass die Grundwasserauswirkungen an der Autobahn enden und sich nicht bis in die Isarauen erstrecken.

Wegen einer möglichen Korrelation zwischen den Wiesenbrüterpopulationen im Freisinger Moos und im Flughafenbereich wird aus fachlicher Sicht auch für das SPA-Gebiet „Freisinger Moos“ eine SPA-Verträglichkeitsprüfung erforderlich werden. Dies bedeutet zugleich, dass sich die unterschiedlichen Beeinträchtigungen auf dem Flughafengelände – insbesondere auch während der Bauphase bzw. durch den Kiesabbau – auf den Bestand im Freisinger Moos auswirken können.

In einem Folgeverfahren ist auch zu prüfen, ob und wie durch Bau und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn die Vogelzugbeziehungen zu den SPA-Gebieten „Vogelfreistätte Mittlere Isarstauseen“ und „Ismaninger Speichersee“ beeinträchtigt werden.

Die im Rahmen der UVS angesetzten Bewertungsmaßstäbe zur Einschätzung der jeweiligen Umweltauswirkungen und -beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter sind in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden plausibel und nachvollziehbar aufzubereiten. Dabei sind alle bereits vorhandenen, relevanten Planunterlagen heranzuziehen und auszuwerten und – soweit erforderlich – zu aktualisieren.

Für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind die erforderlichen Maßnahmen zur Grundwasserregulierung in ihrer Notwendigkeit, Ausführung sowie Machbarkeit detailliert darzustellen und nachvollziehbar quantitativ zu belegen. Hinsichtlich Oberflächengewässer sollte eine Bilanzierung aller damit in Zusammenhang stehenden Wasserströme erfolgen, die verwendeten Daten und Methoden sowie Auswirkungen z.B. auf Retentionswirkungen sind nachvollziehbar darzustellen. Ebenso ist ein

schlüssiges Konzept für die schadlohe Ableitung bzw. Behandlung der anfallenden Abwässer sowie ein schlüssiges Konzept, nach dem weitergehende negative Auswirkungen auf Boden und Grundwasser, insbesondere durch Enteisungsmittel, ausgeschlossen werden können, zu erstellen und vorzulegen. Im Planfeststellungsverfahren ist ein ganzheitliches Rohstoffmanagement-Konzept unter Einschluss des durch das Vorhaben bedingten Kiesbeschaffungsbedarfs vorzulegen. Hier sind auch konkrete Aussagen zur weiteren Behandlung des geogen Arsen belasteten Oberbodens zu treffen. In weiteren Wasserrechtsverfahren soll die Schonung tertiären Tiefen Grundwassers Berücksichtigung finden.

In einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren sind die zur Beurteilung der vorhabensbedingten Immissionsbelastung maßgeblichen Parameter, Grenzwerte und Methoden unter Berücksichtigung der jeweils relevanten und einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen möglichst frühzeitig in enger Abstimmung mit den Fachbehörden festzulegen. Die dafür bereits im Vorfeld notwendigen Erhebungen sind ebenfalls abzustimmen und rechtzeitig durchzuführen. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Themen Fluglärm, landseitiger Verkehrslärm, Stickstoffdeposition, Feinstaub, Lichtemissionen sowie elektromagnetische Felder zu richten.

Die Hinweise der Deutschen Flugsicherung (bezüglich des Bauschutzbereichs, der Hindernisfreiheit, Markierung etc.) sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Die Hinweise des Deutschen Wetterdienstes hinsichtlich des Messfeldes der Flugwetterwarte sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

F. Abschließende Hinweise

1. Diese landesplanerische Beurteilung enthält gleichzeitig auch eine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes.
2. Diese landesplanerische Beurteilung greift den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattungen noch die Bauleitplanung noch privatrechtliche Zustimmungen. Die nachfolgenden Verwaltungsentscheidungen unterliegen als raumbedeutsame Maßnahmen der Mitteilungspflicht gemäß Art. 26 Abs. 1 BayLplG.
3. Diese landesplanerische Beurteilung gilt nur so lange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern.

Die Entscheidung über die Frage der Änderung und der Grundlagen trifft die höhere Landesplanungsbehörde.

4. Die Beteiligten sowie das Bayer. Landesvermessungsamt erhalten eine Kopie dieser landesplanerischen Beurteilung.
5. Die Projektträgerin wird gebeten, der Regierung von Oberbayern als höherer Landesplanungsbehörde zu gegebener Zeit den Baubeginn und die Inbetrieb-

nahme unter Vorlage eines Lageplans mitzuteilen.

6. Bodenfunde unterliegen der gesetzlichen Meldepflicht nach Art. 8 des Denkmalschutzgesetzes.
7. Diese landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.

München, den 21.02.2007

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Konzmann', written in a cursive style.

Konzmann

Abkürzungsverzeichnis

12. BImSchV	Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfallverordnung)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
26. BImSchV	Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
B 471	Bundesstraße 471
BAB	Bundesautobahn
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayLplG	Bayer. Landesplanungsgesetz
BayVGH	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BNatSchG	Bundes-Naturschutzgesetz
CO	Kohlenmonoxid
dB(A)	Dezibel(A), Schalldruckpegel in A-Bewertung
DFS	Deutsche Flugsicherung
ED 5	Kreisstraße Erding 5
EJR	Eigenjagdrevier
EU	Europäische Union
Fa.	Firma
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-Verträglichkeitsprüfung	im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie
FMG	Flughafen München GmbH
FS 44	Kreisstraße Freising 44
FTO	Flughafen Tangente Ost
GVStr	Gemeindeverbindungsstraße
ha	Hektar (=10.000 m ²)
HC	Kohlenwasserstoff
Hub-Flughafen	Luftverkehrs-Drehscheibe
HWK	Handwerkskammer
ifo	Institut für Wirtschaftsforschung e.V.
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILS-Schutzzone	Schutzzone für den Wirkungsbereich des ILS
ILS-System	instrument landing system / Instrumenten-Lande-System
IO	Immissionsort
LEP	Landesentwicklungsprogramm
L_{eq3} , L_{eq4}	energieäquivalenter Dauerschallpegel mit Halbierungsparameter $q = 3$ bzw. 4 (Verdopplung der Schallenergie um 3 bzw. 4 dB pro Zeithalbierung)
LfL	Bayer. Landesanstalt für Landwirtschaft

LfU	Bayer. Landesamt für Umwelt
LH	Landeshauptstadt
LSG	Landschaftsschutzgebiet
N	Stickstoff
NO	Stickstoffmonoxid
NO ₂	Stickstoffdioxid
NO _x	Stickstoffoxide (Stickoxide)
NSG	Naturschutzgebiet
O ₃	Ozon
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PM ₁₀	Feinstaub (Staubteilchen Durchmesser < 10 µm)
RP 14	Regionalplan der Region München (14)
ROG	Raumordnungsgesetz
RPV	Regionaler Planungsverband
St 2084	Staatsstraße 2084
StMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
StMUGV	Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
SPA	Specially Protected Area
SUP	Strategische Umweltprüfung
SO ₂	Schwefeldioxid
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
WWA	Wasserwirtschaftsamt
ZW	Zentralwasserstand

Anhang

zur

landesplanerischen Beurteilung
für eine 3. Start- und Landebahn
am Verkehrsflughafen München

vom 21.02.2007

(Az.: 24.2-8262-1-05)

Zusammengefasste Stellungnahmen

Anhang

zur landesplanerischen Beurteilung für eine 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München

Wesentliche Ergebnisse der Anhörung

I. Regionale und kommunale Belange, Siedlungswesen

Der Landkreis Freising, die Große Kreisstadt Freising, der Markt Wartenberg, die Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Erdweg, Fahrenzhausen, Finsing, Fraunberg, Haag a.d.Amper, Hallbergmoos, Kirchdorf a.d.Amper, Kranzberg, Langenpreising, Marzling, Moosinning, Neufahrn b.Freising, Oberding, Petershausen, Pliening, Röhrmoos, Zolling, und die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V., stützen ihre Ablehnung des Vorhabens im Wesentlichen auf eine von den Rechtsanwälten (RAe) Deißler, Kraus und Domcke ausgearbeitete Stellungnahme. Beigefügt sind der Stellungnahme vier Fachgutachten (zu Fragen des Schallschutzes, zu ausgewählten raumordnerisch relevanten Prognosen und Gutachten, zur Abwicklung des Flugverkehrs sowie zur Luftverkehrsprognose), deren Inhalte ebenfalls zum Gegenstand des Vortrages gemacht werden. Im Ergebnis wird die Auffassung vertreten, dass das Vorhaben nicht den zur Antragsbegründung herangezogenen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung entspreche und darüber hinaus im Widerspruch zu anderen, in der Antragsbegründung nicht abgehandelten Zielen und Grundsätzen stehe:

Zunächst wird geltend gemacht, es fehle an der notwendigen raumordnerischen Rechtfertigung des Vorhabens. Die Vorgaben des Raumordnungsgesetzes (ROG) zur Schaffung entsprechender Standortbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklungen seien bereits mit der Errichtung des Flughafens München und den vorhandenen Kapazitäten geschaffen worden. Ein weiterer Ausbau stehe jedoch dem Nachhaltigkeitsprinzip entgegen und verletze die raumordnerische Verpflichtung, gleichwertige Lebensverhältnisse in den Teilräumen zu schaffen. Es sei mit vermehrten Immissionen im bereits stark belasteten Flughafenumland zu rechnen, die Entwicklung einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumstruktur sei ebenso wie die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts gefährdet.

Die Ziele B V 1.6.1 und B V 1.6.3 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) könnten nicht zur Rechtfertigung des Vorhabens herangezogen werden. Der Flughafen München werde auch ohne Ausbau seine Stellung als Drehkreuz von europäischem Rang nicht verlieren. Mit der Festlegung von Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet – welches keine ausdrücklichen Aussagen über die konkrete Nutzung enthalte – sei keine rechtliche Entscheidung über die Zulässigkeit einer 3. Start- und Landebahn verbunden, vielmehr seien auch andere luftfahrtaffine Nutzungen denkbar. Im Übrigen gehe der Planumgriff des Vorhabens im Westen über die festgelegten Vorrangflächen hinaus. Dem Vorhaben stünde darüber hinaus Grundsatz B V 6 des LEP entgegen, demzufolge die Bevölkerung dauerhaft von Lärm und Erschütterungen durch Maßnahmen an den Lärmquellen selbst zu entlasten sei. Die Flächenversiegelung durch das Vorhaben sei nicht mit Ziel A I 2.4 LEP und der Vorgabe B I 1.2.2 des LEP zur Minimierung von Verlusten an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens vereinbar. Außerdem stehe das Vorhaben in Widerspruch zu Vorgaben des Grundsatzes B V 1.1.1 LEP, wonach umweltfreundliche Verkehrsträger bei der Gewährleistung der Mobilität bevorzugt gestärkt werden sollen und verstoße gegen das Ziel B VI 1.4 des LEP, da der Regionale Grünzug im Norden des Flughafens völlig entwertet und seiner Funktionen beraubt werde. Da die Antragsstellerin einen Großteil ihrer Einnahmen aus dem „Non-Aviation“-Bereich beziehe, könne das Vorhaben außerdem der Einzelhandelsstruktur des Umlands schaden.

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung vom August 2000 stelle keinen verbindlichen Flughafenentwicklungsplan dar und könne – anders als in der Antragsbegründung dargestellt – das Vorhaben nicht rechtfertigen. Es sei auch nicht als Entscheidungsgrundlage geeignet, da die verbindliche Festlegung von Umweltzie-

len fehle und die wirtschaftlichen Impulse bewusst überschätzt worden seien. Auch der von der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ vorgelegte Masterplan könne nicht zur Rechtfertigung herangezogen werden, da er keine nachhaltige Gestaltungsstrategie der Verkehrsentwicklung enthalte. Das auf maximale Kapazitätserweiterung ausgelegte Vorhaben widerspreche darüber hinaus der 2002 beschlossenen „Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung“. Auch die Luftverkehrsprognose 2020 der Fa. Intraplan Consult GmbH könne nicht zur Rechtfertigung herangezogen werden, da sie Mängel und Unzulänglichkeiten aufweise. U.a. seien die prognostizierten Rohölpreise zu niedrig, das unterstellte Wirtschaftswachstum in Deutschland von 2 % jährlich bis 2020 zu hoch angesetzt worden. Sonstige preissteigernde Faktoren, wie ein möglicher Abbau steuerlicher Vergünstigungen seien nicht berücksichtigt, die Auswirkungen des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs unzureichend ermittelt worden, Sättigungstendenzen blieben unberücksichtigt. Auch die Konkurrenzsituation durch andere Flughäfen sei außer Acht gelassen worden.

In der Stellungnahme wird weiter die Auffassung vertreten, dass die von der Antragstellerin durchgeführte Alternativenprüfung unzureichend sei. Bei einem UVP-pflichtigen Vorhaben dürfe die sog. Nullvariante nicht grundsätzlich außer Acht gelassen werden. Auch ohne eine 3. Start- und Landebahn könnten die Kapazitäten am Flughafen München ausgeweitet werden, beispielsweise durch eine Variation der An- und Abflugrouten, eine bessere Abstimmung der Flugzeugtypen oder zusätzliche Bewegungen in verkehrsschwachen Zeiten. Ohnehin bestünden erhebliche Zweifel am prognostizierten Bedarf für einen Koordinierungseckwert von 120/h. Von den geprüften 31 Bahnlagen seien 25 ausgeschieden worden, ohne dass eine Prüfung der jeweiligen Auswirkungen erfolgt wäre, bzw. die Ausschlusskriterien hinreichend hinterfragt worden wären. Insbesondere die Nullvariante sei zu Unrecht in einem frühen Planungsstadium ausgeschieden worden.

Das Planungsziel eines bestimmten Koordinationseckwertes erlaube ebenso wenig wie das Planungsziel einer durchschnittlichen Verspätung von höchstens vier Minuten den Ausschluss bestimmter Bahnen. Das Entstehen von Verspätungen sei nicht einseitig auf steigende Verkehrszahlen und nicht ausreichende Flugplatzkapazitäten zurückzuführen, sondern käme vor allem durch wetterbedingte Faktoren zustande. Auch über das Planungsziel eines unabhängigen Zweibahnsystems dürften Alternativen nicht ausgeschlossen werden, da die zur Sperrung führenden Wettersituationen nicht zu beeinflussen seien und die Verfügbarkeit zweier Bahnen bei schlechten Witterungsbedingungen nicht realistisch sei. Weiter seien Bahnen mit einer Länge von weniger als 4.000 m zu Unrecht ausgeschieden worden. Der geplante Koordinationseckwert ließe sich auch mit einer kürzeren Bahn erreichen, die im Gutachten verwandte Rechenmethode sei für repräsentative Betrachtungen ungeeignet.

Die abschließende Gesamtbewertung der resultierenden sechs Bahnlagen im Rahmen der Konfigurationsanalyse sei rechtlich nicht haltbar. So erscheine der Gewichtungsfaktor für den Aspekt „Inanspruchnahme bebauter Grundstücke“ im Vergleich zu den restlichen Aspekten unangemessen hoch. Der Schutz vor Fluglärm sei jedoch grundrechtlich geschützt (Schutz der körperlichen Unversehrtheit) und übersteige in seiner Bedeutung die Bedeutung von Eigentumsinteressen. Die Lärmauswirkungen auf Personen in den Wertbereichen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unterfallen diesem Schutzbereich des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, da Fluglärm das psychische Wohlbefinden beeinträchtigt, was der Zufügung von Schmerz entspreche. Es müsse eine entsprechende Neubewertung vorgenommen werden.

In mehreren Gebieten sei infolge des Vorhabens mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu rechnen. Derart hohe Lärmbelastungen würden die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschreiten und infolge dessen die betroffenen Grundstückseigentümer ein Recht auf Übernahme ihres Grundstücks haben. Dieser Aspekt der „Inanspruchnahme bebauter Grundstücke“ sei bei der Bewertung der Bahnlagen nicht berücksichtigt worden.

Über die Defizite in der Rechtfertigung bzw. bei der Alternativenprüfung hinaus sei das Vorhaben auch nicht raumverträglich. Die prognostizierten Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung seien nicht nachvollziehbar. Ein Zuwachs an Arbeitsplätzen könne nur durch Zuzug von Arbeitskräften bewältigt werden, was zu hohen Folgekosten führen würde. Die positive Prognose für die direkten Arbeitsplatzeffekte am Flughafen München sei nicht haltbar, da der dargestellte jährliche Rückgang der Beschäftigungsintensität um 1,5 % zu niedrig bemessen sei und ein Vergleich mit anderen Flughäfen aufgrund unterschiedlicher Bedingungen nicht herzustellen sei. Bei der Prognose zur Entwicklung der Beschäftigungsintensität seien außerdem der Preiswettbewerb und der Rationalisierungszwang an deutschen Flughäfen sowie die Tatsache, dass Umsteiger, mit deren Zunahme in erster Linie gerechnet werde, Flughafeneinrichtungen nur zu einem geringen Teil nutzen würden, unberücksichtigt geblieben. Im Hinblick auf einen hohen Anteil von Niedriglohnarbeitsplätzen fehle

eine Untersuchung der qualitativen Aspekte der Arbeitsplätze am Flughafen München. Auch die sekundären Beschäftigungseffekte im Umland seien zu hoch angesetzt, da zukünftig Kaufkraftverluste anzunehmen seien. Das Vorhaben werde darüber hinaus negative Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur nach sich ziehen. Für die Umlandgemeinden werde eine Einschränkung der gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten befürchtet. Durch flughafenbedingten Zuzug, aber auch durch flughafenunabhängige Suburbanisierungsprozesse und Wanderungen werde eine Ausweisung weiterer Wohnbauflächen zulasten anderer Entwicklungsmöglichkeiten erforderlich. Die durch Nachverdichtung zu erreichenden Flächenpotenziale seien zudem zwar theoretisch vorhanden, eine Realisierung sei aufgrund der nicht einschätzbaren Verkaufsbereitschaft der Grundeigentümer jedoch schwer zu kalkulieren. Die vom Gutachten der BulwienGesa AG geforderte starke Einbeziehung auch der nichtzentralen Orte bei der Bedarfsdeckung für Wohnbauflächen widerspreche den landes- und regionalplanerischen Vorgaben, da das zusätzliche Wachstum deutlich über die Eigenentwicklung hinausgehe. Da bereits heute im Flughafenumland in manchen Gemeinden ein hohes Preisniveau bestehe, würde das Wachstum nichtzentraler Orte durch den Nachfragedruck nach weniger teuren Wohnflächen zusätzlich steigen.

Die verkehrliche Erschließung des Flughafens über Straße und Schiene sei seit dessen Inbetriebnahme ein großes Problem. In Folge des Ausbaus sei mit einer weiteren massiven Verkehrszunahme im Umfeld des Flughafens zu rechnen. Aufgrund fehlender Ortsumfahrungen werde dies die Ortskerne einiger Gemeinden über Gebühr belasten. Von den im Gutachten genannten sechs großen Projekten, welche bis 2020 als realisiert angenommen würden, sei die Verwirklichung des Ausbaus der ABS 38, der Walpertskirchener Spange sowie der Magnetschwebebahn zweifelhaft. Es werde die Erstellung einer neuen Prognose über die langfristige Verkehrsentwicklung gefordert. Durch eine mit dem Vorhaben verbundene disperse Nachfrage nach Wohnsiedlungsflächen, seien verkehrliche Auswirkungen außerdem nicht auf Flughafenzubringer beschränkt, sondern beträfen auch nachgeordnete Straßen. An den Kosten für den nötigen Ausbau der Infrastruktur solle die Antragstellerin beteiligt werden.

Weiter wird geltend gemacht, dass das Gutachten zur Bewertung der Lärmauswirkungen der Fa. Müller BBM GmbH (sog. schalltechnische Untersuchung) unzureichend sei. Die Untersuchung weise erhebliche Mängel auf; es müssten zusätzliche Kriterien zur Beurteilung der Lärmauswirkungen, wie beispielsweise die Schwelle der Belästigungsreaktion bzw. die Schwelle der erheblichen Belästigung mit der Zuordnung konkreter Pegelwerte herangezogen werden. Nach neueren Erkenntnisquellen liege die Schwelle der Gesundheitsgefährdung bereits bei 65 dB(A) statt 70 dB(A) tags. Die Darstellung von Lärmschutzzonen für die Bauleitplanung sei darüber hinaus kein maßgebliches Kriterium für die Bewertung der Auswirkungen der Fluglärmgeräusche. Die äußere Umhüllung der Zone C_a sei sowohl beim Prognosenußfall als auch beim Planungsfall nahezu identisch, was zeige, dass zu den tatsächlichen Auswirkungen kein Bezug hergestellt werden könne. Auch die Festlegung des Untersuchungsgebietes sei in der schalltechnischen Untersuchung fehlerhaft, da sowohl Pegelwerte zwischen 50 und 60 dB(A) tags wie auch die Neu- und Mehrbelastung des gesamten Raumes unberücksichtigt geblieben seien. Ferner wird bemängelt, dass bei der Verwendung der meteorologischen Korrektur C_{met} im Gutachten nicht angegeben sei, ob zwischen Tag und Nacht unterschieden wurde. Unterbleibe diese Unterscheidung, würden vor allem in der Nachtzeit zu niedrige Geräuschpegel berechnet. Das Gutachten sei dahingehend zu überprüfen. Des Weiteren werde darauf hingewiesen, dass die zur Ermittlung herangezogenen Grundlagen wie Flugverkehrsmengen, Betriebsrichtungsverteilung, Belegung der jeweiligen Flugrouten und Bahnen, Anzahl und Art der Fluggeräte, nicht exakt angegeben seien und sich somit einer Überprüfung entzögen. Zur Beurteilung der Raumverträglichkeit sei eine Betrachtung des Maximalbetriebs des 3-Bahn-Systems als Grundlage notwendig. Der Untersuchung des Bodenlärms sei zu entnehmen, dass südliche Siedlungsgebiete von Attaching in einem Maße belastet würden, das für eine Wohnnutzung nicht mehr erträglich sei.

Aus fachlicher Sicht sei bei der Beurteilung der Lärmauswirkungen die DIN 18005 zu verwenden. Statt wie bisher in der schalltechnischen Untersuchung lediglich Belastungen oberhalb von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts zu verwenden, empfehle die DIN 18005, Maßstäbe von 55 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts zu berücksichtigen. Die Aussage der schalltechnischen Untersuchung, eine zusätzliche Erhöhung der Lärmbelastung trete nur in kleinräumigen Bereichen auf, während sie in ausgedehnten Bereichen durch eine Geräuschartlastung kompensiert werde, sei fehlerhaft. So lasse die 3. Start- und Landebahn einen höheren Koordinationskoeffizienten als 120/h und damit eine höhere Fluglärmbelastung zu. Bei einer Verlagerung der derzeitigen Geräuschbelastung um die Länge des Achsabstandes von 1.180 Metern nach Norden sei außerdem ersichtlich, dass unter anderem nahezu der gesamte Siedlungsbereich in Freising mit Fluglärmimmissionen von unter 50

dB(A) belastet würde. Schließlich fehlten den Antragsunterlagen Angaben über die Gefährdungen von Siedlungsgebieten, die durch zusätzliche Überflüge hervorgerufen würden.

Eine Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ergebe sich nach § 14 b Abs. 2 i.V.m. Abs. 3 UVPG sowie gemäß Art. 3 Abs. 2 lit. A) der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments. Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) könne eine SUP nicht ersetzen, zudem weisen sie zahlreiche Mängel auf. Im Gegensatz zur vorgelegten UVS beinhalte eine SUP auch eine über das Vorhaben hinausgehende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen. In einem gemeinsamen Planungshorizont von Planungs- und Prognosenullfall für das Jahr 2020 liege ein methodischer Fehler der vorgelegten Untersuchung, da er unterschläge, dass die Belastungen bereits mit der ersten Inbetriebnahme der neuen Bahn steigen würden. Eine ernsthafte Alternativenprüfung im Hinblick auf die fünf weiteren Bahnlagen mit einem Koordinationseckwerk von 120/h habe nicht stattgefunden. So könne nicht ausgeschlossen werden, dass diese Bahnlagen vor allem in Bezug auf die Lärmbetroffenheit umweltverträglicher als die Bahnlage 5 b seien.

Die Festlegung des Untersuchungsraumes sei nicht nachvollziehbar, da die Abgrenzung des „engeren Wirkraums“ nicht ausreichend begründet sei und für die Abgrenzung des weiteren Untersuchungsraums die zweifelhafte 60 dB(A) Schallgrenze herangezogen worden sei. Auf der Karte „Schutzgebiete und schützenswerte Objekte“ würden u.a. die Kirche St. Erhard in Attaching sowie der Bannwald im weiteren Untersuchungsgebiet fehlen. Das Schutzgut menschliche Gesundheit und Wohlbefinden sei unzureichend untersucht, da erhebliche Neubelastungen durch die 3. Start- und Landebahn immer wieder durch angebliche Entlastungen relativiert würden. Der Schwellenwert einer erheblichen Belästigung von 55 dB(A), wie vom Umweltbundesamt, vom Sachverständigenrat für Umweltfragen und der WHO angegeben, würde nicht hinreichend berücksichtigt, die Lärmauswirkungen des zu erwartenden landseitigen Mehrverkehrs nicht weiter quantifiziert. Ferner müsse von einem erheblichen, nicht mehr kompensierbaren Verlust an Erholungsraum ausgegangen werden, da größere Bereiche als die in der Studie erwähnten „bestehenden Erholungseinrichtungen und Festsetzungen zur Erholungsfunktion“ von Lärm betroffen seien. Außerdem seien die für die Störung der Erholungsnutzung relevanten Geräuschpegel von unter 50 dB(A) nicht dargestellt, was zu einer zu niedrigen Bewertung der Lärmbelastung führe. Die in der Studie angegebenen 440 ha an Kompensationsfläche für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Boden erschienen zu gering angesetzt, die tatsächlich zu realisierende Kompensation sei nicht gesichert, da lediglich ein Verweis auf vermutlich zur Verfügung stehende Flächen erfolge.

Die Gutachter bewerten die Zunahme der Schadstoffbelastung im Planungsfall als „gering“. Dies werde unter anderem mit Hinweis auf die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid an den Immissionsorten Brandau (IO5), Attaching (IO6) und Freising-Süd (IO7) abgelehnt. Weiter sei festzuhalten, dass durch das Vorhaben sowie infolge einer dadurch induzierten Zunahme von Verkehrs- und Siedlungsflächen das Landschaftsbild massiv verändert werde. Schließlich wird darauf hingewiesen, dass die Absenkung des Grundwassers negative Auswirkungen auf Niedermoorreste nach sich ziehe und vor allem im Sommer – wenn es nicht zu einer Abwassertrennung wie im Winter komme – mit einer zunehmenden Verschmutzung des Wassers zu rechnen sei.

Auch an der Verträglichkeitsbetrachtung Natura 2000 bestünden Zweifel. In den vorgelegten Unterlagen werde der spezielle Artenschutz aus Art. 12 ff. FFH-Richtlinie für streng geschützte Arten nicht beachtet. Da im Kartiergebiet streng geschützte Arten recherchiert wurden, sei eine artenschutzrechtliche Verträglichkeitsprüfung inklusive Alternativenprüfung erforderlich. Bei der Betrachtung einer Verschlechterung für die Natura 2000-Gebiete sei außerdem nicht auf die Differenz zwischen Prognosenullfall und Planungsfall abzustellen, sondern auf die Differenz zwischen dem aktuellen Zustand und dem Planungsfall. Eingriffe in potentielle Schutzgebiete seien darüber hinaus nicht zugelassen, wenn die Möglichkeit bestünde, dass die ökologischen Merkmale eines Gebiets ernsthaft beeinträchtigt werden könnten.

Der Landkreis Freising weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass in den Jahren 2000 bis 2002 im Norden des Stadtteiles Pulling ein neues Förderschulzentrum errichtet worden ist. Dieses käme durch den Bau der 3. Start- und Landebahn in einen Bereich mit einem Dauerschallpegel >60 dB(A). Hier dürfe gem. LEP B V 6.4.1 keine schutzbedürftige Einrichtung angesiedelt werden. Da diese nun schon existiere, sei im Umkehrschluss der Bau der neuen Start- und Landebahn nicht zulässig. Zudem sehe der Landkreis als Baulastträger von Kreisstraßen im Landkreis erhebliche Mehrbelastungen auf sich zukommen. Zur Realisierung notwendiger Entlastungsmaßnahmen im Straßenbau (z.B.

Westtangente Freising) sei die Finanzierung nicht gesichert, überörtliche Straßen- und Schienenanbindungen (z.B. Neufahrner Kurve mit Ringschluss) seien nicht vorhanden.

Die Gemeinde Eching lehnt das Vorhaben aufgrund fehlender Raumverträglichkeit ab. Sie weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass besonders für die Ortsteile Gützenhausen und Dietersheim eine unzumutbare Erhöhung der Lärmbelastung und damit eine Verminderung der Lebensqualität befürchtet werde. Diese Ortsteile seien in der schalltechnischen Untersuchung unzureichend berücksichtigt worden.

Eine erwartete Zunahme des Siedlungsdruckes durch das Vorhaben mache zudem eine nachhaltige Orts- und Landschaftsplanung unmöglich, eine Zerschneidung von großflächigen Natur-, Kultur- und Erholungslandschaften durch eine disperse Siedlungsentwicklung werde befürchtet. Dies dränge die Gemeinde in eine passive, reaktive Rolle und untergrabe ihre Planungshoheit.

Die durch das Vorhaben hervorgerufene Zunahme des Verkehrsaufkommens könne insbesondere auf der A 9, der A 92 bzw. der B 11, welche bereits heute häufig überlastet seien, zum Kollaps der Verkehrssysteme führen. In den Antragsunterlagen werde zudem der Verkehr, der sich aus der Zunahme der Gewerbe- und Siedlungsgebiete ergebe, nicht berücksichtigt. Insbesondere die B 11 und damit der Ortsteil Dietersheim seien jedoch von einer derartigen Zunahme besonders stark betroffen.

Die Gemeinde Eitting lehnt das Vorhaben ab. Ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke weist sie darauf hin, dass die von der Antragstellerin unterstellten Infrastrukturmaßnahmen im Straßennetz rechtlich nicht gesichert seien. Es müsse daher von einer Verschlechterung der Straßenverkehrsverhältnisse auf den ohnehin schon stark belasteten Verkehrswegen ausgegangen werden.

Die Gemeinde werde durch das Vorhaben darüber hinaus in ihrer Entwicklung sowie ihrer Planungs- und Finanzhoheit beschränkt. Als zukünftig einzige Form der Bauleitplanung würden Ortsabrundungen und die Schließung von Baulücken möglich sein.

Die Bewohner der Ortschaft Eittingermoos seien durch das Vorhaben und seine Lärmwirkungen in ihrer Existenz gefährdet. In Teilen komme es hier zu einem Gesamtlärmdauerschallpegel von bis zu 70 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts, wodurch die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten würde und die Anwohner einen Übernahmeanspruch ihrer Grundstücke geltend machen könnten. Auch die Landwirtschaft müsse Verluste von Flächen hinnehmen. Der Betrieb mehrerer gemeindlicher Einrichtungen werde beeinträchtigt.

Die Gemeinde Fahrenzhausen lehnt das Vorhaben ab und weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass der Dauerschallpegel in der Gemeinde im Planungsfall um 10 bis 12 dB(A) ansteigen würde. Durch diese Immissionen würden die möglichen Erweiterungsflächen in den Hauptorten Fahrenzhausen, Unterbruck, Großnöbich, Jarzt und Weng wesentlich beeinträchtigt. Zudem sei ein erhöhter, sozial schwer verträglicher Siedlungsdruck zu befürchten.

Das Vorhaben sei mit einer Zunahme des Straßenverkehrs auf der heute bereits stark belasteten B 13 bzw. dem Zubringer FS 6 verbunden, auch untergeordnete Nebenstraßen im Gemeindegebiet könnten stärker belastet werden.

Die Gemeinde Finsing lehnt das Vorhaben ab und weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass es vor allem in den Bereichen Brennermühle, Finsingermoos, Eicherloh und Neufinsing zu einer weiteren Zunahme der Lärmbelastung kommen würde. Zudem würde das Straßennetz sehr stark zusätzlich belastet. Zur Entlastung der St 2082 im Ortsteil Neufinsing fordere die Gemeinde die Fertigstellung der FTO.

Die Gemeinde Fraunberg lehnt das Vorhaben ab und ergänzt die Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke um die Hinweise, dass bereits der Prognosenullfall eine enorme zusätzliche Belastung im Hinblick auf den Fluglärm und auf die Zunahme des Straßenverkehrs bedeute. Des Weiteren werde eine Ausweitung der Flugrouten in Richtung Osten zur Abwicklung des Interkontinentalverkehrs abgelehnt.

Die Gemeinde Kirchdorf a.d.Amper lehnt das Vorhaben ab. Ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke weist sie darauf hin, dass dieses zu neuen Abflugrouten und insgesamt mehr Flugbewegungen über dem Gemeindegebiet führen werde. Die schalltechnische Untersuchung beruhe außerdem auf falschen Annahmen. Das von der Deutschen Flugsicherung entwickelte Anflugverfahren „Transition“ sei

nicht berücksichtigt worden, welches vorgebe, dass die Flugzeuge im Bereich der nach Süden und Norden abzweigenden Abflugrouten die maximale Steigfähigkeit nicht nutzen dürften. Bei einer korrekten Berechnung würden sich die Zonen der Dauerschallpegel noch weiter über das Gemeindegebiet verschieben. In Folge der Planung werden eine Zunahme des LKW-Verkehrs, insbesondere auf der St 2054, sowie eine Zunahme des PKW-Verkehrs durch den Zuzug neuer Arbeitskräfte befürchtet. Die Gemeinde fordert daher den Bau von Umgehungen der Orte Kirchdorf a.d.Amper und Nörting sowie eine Entflechtung des Verkehrs auf der St 2054 und der FS 8 durch den Bau von Geh- und Fahrradwegen.

Die Gemeinde Kranzberg lehnt das Vorhaben ab und ergänzt zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke, dass damit eine Ausweitung der Lärmbelastungen, eine Verletzung der Planungshoheit der Gemeinde, eine Wertminderung von Baugrundstücken, eine Einschränkung der Lebensqualität sowie eine Mehrbelastung der Verkehrswege einhergingen.

Die Gemeinde Langenpreising lehnt das Vorhaben strikt ab und weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass durch den hiervon ausgelösten Siedlungsdruck die kommunalen Kosten für die Infrastruktur steigen würden. Weiterhin sei die im LEP vorgeschriebene Gleichbehandlung aller Bürger nicht gewährleistet, würden gemeindliche Einrichtungen durch die hohen Lärmpegel entwertet. Zudem zerstöre der Flugverkehr das Klima. Außerdem verstoße das Vorhaben gegen das demzufolge die Entwicklung des Landes möglichst flächensparend und ohne wesentliche Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen erfolgen solle. Da nur 12 % der für 2020 prognostizierten Flugbewegungen eine Startbahnlänge von über 2.500 m benötigen würden, sei die Notwendigkeit dreier Bahnen mit jeweils 4.000 m Länge nicht nachvollziehbar. Die im Ortsteil Zustorf vorhandenen Bauparzellen würden in Zukunft nur noch schwer verwertbar sein. Darüber hinaus sehe sich die Gemeinde in ihrer Selbstverwaltungshoheit verletzt.

Die Gemeinde Marzling bemerkt ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke, dass die Erweiterung des Flughafens München durch den Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 nicht gedeckt sei.

Beim Bedarfsgutachten zur Entwicklung des Verkehrsflughafens München seien die Subventionen durch die Steuerfreiheit des Kerosins, das Gesellschafterdarlehen sowie das kontinuierliche Wirtschaftswachstum außer Acht gelassen und der Rohölpreis zu niedrig angesetzt worden. Da das originäre Fluggastaufkommen im Planungsfall kaum höher sei als im Prognosenullfall, sei die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn für das unmittelbare Umfeld des Flughafens nicht relevant und nicht notwendig. Es sei darüber hinaus betriebswirtschaftlich äußerst riskant, Investitionsentscheidungen von einem Großnutzer wie der Deutschen Lufthansa AG abhängig zu machen.

Die Engpässe bei den Bahnkapazitäten ergäben sich zudem vor allem in den Morgen-, Mittags- und Abendstunden, während zu den restlichen Zeiten die Kapazitäten nicht ausgelastet und durch Optimierungsversuche noch ausbaufähig seien. Dass am Flughafen Frankfurt mit einem Koordinationseckwert von 83 Bewegungen pro Stunde beinahe doppelt so viele Passagiere abgewickelt werden könnten wie am Flughafen München würde darauf hinweisen, dass die Kapazitäten am Flughafen München auch ohne eine 3. Bahn ausgeweitet werden könnten.

Die Variante 5 b sei nicht das Ergebnis einer intensiven Abwägung, sondern lediglich nach wirtschaftlichen Kriterien wie das Erreichen eines Koordinationseckwertes von 120 Bewegungen pro Stunde sowie die Inanspruchnahme bebauter Grundstücke ausgewählt worden. Eventuell vorhandene Alternativen, die einen niedrigeren Koordinationseckwert erreichen, aber geringere negative Auswirkungen auf die Umwelt aufweisen, seien nicht berücksichtigt worden.

Eine Beseitigung der Defizite in der landseitigen Verkehrserschließung des Flughafens bis 2020, wie im Gutachten der Firma Transver GmbH unterstellt, werde bezweifelt. Darüber hinaus werde die positiv raumgeordnete Trasse der „Marzlinger Spange“ im bisherigen Verfahren zur Flughafenerweiterung nicht berücksichtigt. Laut UVS sei für das Vorhaben eine Flächeninanspruchnahme von 1.150 ha erforderlich. Auch auf den nicht mit Beton versiegelten Flächen sei eine sicherheitsrelevante Bodenbeschichtung vorgesehen, weshalb diese Flächen nicht mehr als regenerationsfähiges Grünland zu bezeichnen seien und es im Hinblick auf eine Kompensation durch Ausgleichsflächen eine neuerliche, fachlich-kompetente Betrachtung benötige. Der UVS fehle außerdem eine Alternativenprüfung.

Bei der Ausweisung des Vorranggebietes für die Flughafenentwicklung seien der Flächennutzungsplan von 1984 der Gemeinde Marzling, der Bebauungsplan Nr. 7 „Erholungsgebiet Stoibermühle“, der Bebauungsplan

„Landschaftsentwicklung Stoibermühle“, ein Wiesenbrütergebiet nach einer Verordnung des Landratsamtes Freising und Wiesenbrüterlebensräume nach einer Kartierung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz nach Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG nicht berücksichtigt worden (z.T. besonders schützenswerte Teilbereiche), wodurch das Gegenstromprinzip nach § 1 Abs. 3 ROG verletzt worden sei. Im Ergebnis lehnt die Gemeinde das Vorhaben ab.

Die Gemeinde Moosinning ergänzt die Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke. Sie befürchtet, dass es durch das Vorhaben zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der bereits heute stark belasteten B 388 sowie auf der Kreisstraße ED 5 und damit zu unerträglichen Lärmimmissionen in den Ortschaften kommen werde. Sie lehnt das Vorhaben ab.

Die Gemeinde Oberding verweist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke auf die zu erwartende erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens im bereits heute überlasteten Straßennetz des Flughafenumlandes. Die Fertigstellung der Flughafentangente Ost sowie der Bau des S-Bahn-Ringschlusses seien in diesem Zusammenhang längst überfällig. Um weitere Belastungen des Gemeindegebietes zu vermeiden, müsse die Realisierung der angesprochenen Projekte sichergestellt werden.

Da der Flughafen nach Verwirklichung des Vorhabens ca. 22,5 % der Gesamtfläche des Gemeindegebietes beanspruchen werde, verliere die Kommune einen erheblichen Umfang des bauleitplanerischen Entwicklungspotentials und werde somit in ihrer Planungshoheit, ihrem kommunalen Selbstgestaltungsrecht und schließlich ihrer Finanzhoheit eingeschränkt. Durch die Verlegung der St 2084 würden die Restfluren im Norden vom übrigen Gemeindegebiet abgeschnitten.

Insbesondere im Bereich der Ortslage Schwaigermoos führe das Vorhaben zu einer massiven Lärmzunahme von über 70 dB(A) tags und über 64 dB(A) nachts, die ebenfalls die bauliche Entwicklung einschränke, zudem gesundheitsschädigende Wirkungen habe und zu Übernahmeansprüchen von Grundstückseigentümern führen könne. Die Gemeinde lehnt das Vorhaben ab.

Die Gemeinde Olching lehnt den Bau der 3. Start- und Landebahn ab. Die steigende Anzahl der Flugbewegungen führe zu einer massiven Belastung der Einwohner Olchings. Schon jetzt würde Olching zunehmend überflogen. Da nur Nachteile und keine Vorteile zu erwarten seien, würde das Vorhaben abgelehnt.

Die Gemeinde Pliening lehnt das Vorhaben ab. Ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke weist sie darauf hin, dass die St 2082 sowie die St 2332 mit ihren Ortsdurchfahrten zusätzlichen Verkehr nicht mehr bewältigen könnten. Insbesondere die an Ortsdurchfahrtsstraßen lebenden Einwohner müssten künftig größere Immissionen hinnehmen. Die straßenmäßige Erschließung der Region um den Flughafen sei unzureichend. Selbst nach einer zukünftigen Realisierung der geplanten Flughafentangente Ost wären keine ausreichenden Kapazitäten für die erwartete Zunahme des Straßenverkehrs vorhanden. Für die Orte Gelting, Pliening und Landsham werden Umgehungsstraßen gefordert, die in die Resolution des Nachbarschaftsbeirates mit aufzunehmen seien.

Auch der Öffentliche Nahverkehr müsse als ökologisch sinnvolle Alternative zum Individualverkehr deutlich verbessert werden; unverzichtbar seien der S-Bahn-Ringschluss mit Ausbau der Walpertskirchener Spange, die Umstellung der S 2 auf den 10-Minuten-Takt, der viergleisige Ausbau der Strecke München Ostbahnhof – Markt Schwaben sowie die Realisierung der Magnetschnellbahn bzw. der Express-S-Bahn.

Eine weiter zunehmende Lärmbelästigung sei mit dem Ziel, die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, nicht vereinbar. Der Schallimmissionsplan zeige, dass sich im Planungsfall der Lärmgipfel weiter nach Süden verlagere und das Gemeindegebiet mit Werten von über 50 dB(A) belastet werde. Durch das verstärkte Flugaufkommen werde außerdem der Schadstoffausstoß erhöht und die menschliche Gesundheit gefährdet.

Der Markt Wartenberg lehnt das Vorhaben ab. Er ergänzt zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke, dass die Einflugschneise der geplanten 3. Start- und Landebahn nach der von der FMG veröffentlichten Flugroutensimulation im Süden des bebauten Ortsteiles von Wartenberg verlaufen würde. Bei Ostbetrieb würde Wartenberg direkt überflogen werden, wodurch das Gemeindegebiet einer Schallimmission von mindestens 50 dB(A) ausgesetzt und der Wohnwert beeinträchtigt wäre. Die Ortschaft Pesenlern läge im Planungsfall in der Schallimmissionsstufe 55 dB(A), die Ortschaft Manhartsdorf in der Zone 60 dB(A).

Eine Realisierung des Vorhabens sowie eine Aufweitung der Nachtflugregelung bedeute eine enorme zusätzliche Lärmbelastung mit schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen, eine Beeinträchtigung des Erholungsge-

bietes „Thenner Weiher“ sowie der ausgeschilderten Wanderwege. Zudem sei ein Wertverlust bei den Immobilien zu befürchten.

Darüber hinaus werde eine Beeinträchtigung des Betriebes der Privatklinik von Prof. Dr. Selmaier, eines wichtigen Arbeitgebers in der Gemeinde, befürchtet. Neue Arbeitsplätze würden in Zusammenhang mit der Flughafenerweiterung lediglich im Billiglohnsektor entstehen und seien somit für die jetzige Bevölkerung des Landkreises Erding unbedeutend. Ein Zuzug neuer Arbeitskräfte bedeute hohe Folgekosten für den Markt. Das vorhandene Straßennetz Wartenbergs sei nicht mehr in der Lage, den durch das Vorhaben induzierten zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Das Vorhaben widerspreche zudem dem LEP-Ziel, gleichwertige, gesunde Arbeits- und Lebensbedingungen in allen Landesteilen zu erhalten.

Die Gemeinde Rührmoos weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass durch die geplante Erweiterung des Flughafens die bereits bestehenden Gesundheitsbeeinträchtigungen ihrer Einwohner und eine Wertminderung der Immobilien durch Lärmimmissionen noch weiter zunehmen. Zudem werde eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens der in der Behinderteneinrichtung des Franziskuswerkes Schönbrunn untergebrachten Menschen durch die Erhöhung der Flugbewegungen befürchtet, da sich diese Einrichtung in der Landeanflugszone befindet. Die Landeanflugszone führe außerdem über wertvolle Biotop, z.B. im Riedenzhofer Moos und im Bereich Biberbach. Die Gemeinde lehnt das Vorhaben ab.

Die Gemeinde Petershausen weist ergänzend zu den Ausführungen der RAe Deißler, Kraus und Domcke darauf hin, dass bereits heute Flugzeuge im Gegenanflug über die Gemeinden Hohenkammer und Petershausen geführt würden. Durch die geplante Kapazitätssteigerung werde eine nicht hinnehmbare Steigerung der Lärmbelastung befürchtet, insbesondere zur Nachtzeit. Auch eine verstärkte Schadstoffbelastung der Luft werde erwartet. Der Bau einer 3. Start- und Landebahn stelle darüber hinaus einen Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde dar.

Die Stadt Erding spricht sich gegen die Planung einer 3. Start- und Landebahn aus, da deren Notwendigkeit in den Antragsunterlagen nicht ausreichend und überzeugend nachgewiesen worden sei. Ungeachtet dessen sei für eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur zu sorgen.

Die im Verkehrsgutachten der Firma Intraplan vorgelegten Zahlen seien überholt, es werde darüber hinaus nicht auf die Funktion der St 2084, der St 2331 und der B 388 als Flughafenzubringer eingegangen. Das Verkehrsgutachten solle daher auf den Bereich östlich des Flughafens ausgedehnt werden. Aussagen zur Verkehrszunahme in Folge des Vorhabens stünden im Widerspruch zu den dem Verkehrsgutachten beigefügten Verkehrsmengenkarten. Aussagen zu Verkehrszunahmen im Straßennetz und damit einhergehenden Lärmbelastungen seien aufgrund eines zu geringen Umgriffs nicht zutreffend.

In Bezug auf die Entwässerung über die Kläranlage des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos sei nachzuweisen, dass dies nicht zu Lasten der Kapazitäten für die bauliche Entwicklung der Mitgliedsgemeinden geschehe. In Hinblick auf die Rohstoffreserven in den Kiesabbaugebieten sei darauf hinzuweisen, dass diese nach der Ausbeute wiederverfüllt werden müssten, was eine großräumige Beschaffung von dafür geeigneten Materialien erforderlich machen würde.

Daneben würden die prognostizierten Passagierzahlen bezweifelt. Eine Vereinbarkeit der Bahnlage 5 b mit den Erfordernissen der Raumordnung könne nicht festgestellt werden.

Die Stadt gibt außerdem zu bedenken, dass der Flughafen München laut Regionalplan der Region 14 und Planfeststellungsverfahren dafür vorgesehen worden sei, lediglich den nationalen und internationalen Luftverkehr der Region abzuwickeln und nicht als europäisches Drehkreuz zu fungieren. Durch die Verschiebung der Vorfelder nach Osten werde die Bevölkerung der Stadt Erding mit zusätzlichem Lärm durch Kleinflieger belastet. Die Errichtung des 3. Terminals würde zusätzliche Verkehrsströme im Osten des Flughafens generieren, wobei die dortigen Verkehrsverbindungen bereits heute überlastet seien. Die Stadt fordere daher die Fertigstellung des S-Bahnringeschlusses Erding – Flughafen bis zum Jahr 2010, die Anbindung des Flughafens über die Walpertskirchener Spange mit Haltepunkt in Erding, die Verlegung der B 388 im Osten, die Umfahrung der Stadt im Norden sowie die zügige Fertigstellung der Flughafentangente Ost.

Zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen fordere der Stadtrat eine Strukturabgabe des Flughafens. Zur Lärmsituation gibt die Stadt zu bedenken, dass der im Antrag aufgeführte Lärmschutzbereich zur Lenkung der

Bauleitplanung nicht den landesplanerischen Vorgaben entspreche und die Gutachten in Bezug auf den Straßenlärm unzureichend seien.

Die Gemeinde Ismaning erhebt unter dem Vorbehalt, dass ihre Forderungen erfüllt werden, keine Einwände und Bedenken. Es sei ein optimaler Schutz vor Fluglärm zu gewährleisten, insbesondere bei der Genehmigung sei rechtssicher festzulegen, dass keine weitere Beeinträchtigung durch Fluglärm über den momentan genehmigten Zustand hinaus ermöglicht wird. Die noch unzureichende verkehrliche Gesamterschließung des Flughafens sei vor Inbetriebnahme der 3. Start- und Landebahn ausreichend auszubauen. Dies betreffe unter anderem den Neubau der B 388a einschließlich der Anbindung der B 388a an die B 388 auf Höhe Fischerhäuser durch einen Kreisverkehr sowie die Fertigstellung der Flughafentangente Ost. Beim achtstreifigen Ausbau der A 99 sei die Gemeinde Ismaning durch eine Lärmschutzwand zu schützen. Dagegen sei auf die von der Gemeinde Aschheim geplante „Autobahnparallele“ zu verzichten. Außerdem sei eine massive Ertüchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere ein 10-Minuten-Takt auf der Flughafen-Linie S 8 erforderlich.

Die Landeshauptstadt München stimmt dem Vorhaben grundsätzlich zu. Sie verspricht sich davon wesentliche positive Effekte für den Wirtschaftsraum München. Für das weitere Verfahren sei jedoch sicherzustellen, dass ein umfassender Vergleich der in Betracht kommenden Bahnvarianten der Entscheidung zugrunde gelegt werden könne. Insbesondere hinsichtlich der Prognosen zum zukünftigen Passagieraufkommen und der Lärmauswirkungen auf Personen, vor allem in Folge veränderter Flugrouten, seien vertiefende Untersuchungen notwendig. Die Zustimmung erfolge unter der Voraussetzung, dass die bestehende Nachtflugregelung beibehalten bzw. nicht zu Ungunsten der Bevölkerung verändert werde. Die Festlegung der zukünftigen Flugroutenführung solle unter frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen und hinsichtlich des Schutzes der Anwohner optimiert werden. Die bestehenden überflugfreien Schutzzonen dürften nicht verkleinert werden. Die notwendigen Maßnahmen zur besseren Verkehrsanbindung des Flughafens auf der Straße sowie der Schiene seien unverzüglich einzuleiten. Insbesondere der Erdinger Ringschluss mit Walpertskirchener Spange und Neufahrner Gegenkurve sowie eine Express-S-Bahn-Verbindung zum Flughafen, möglichst auf der Trasse der S 8, seien prioritär zu behandeln. Die Entwicklung einer Magnetschwebbahn würde abgelehnt. Der Freistaat Bayern sei aufgefordert, in Abstimmung mit dem Bund ein Finanzierungskonzept für den S-Bahn-Verkehr vorzulegen. Die Option einer Einbindung des Flughafens in den Regional- und Fernverkehr sei offen zu halten. Weiter werde der Freistaat Bayern aufgefordert, im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ein Gesamtkonzept für den zivilen Luftverkehr im Raum München unter Einbeziehung der Perspektiven für Oberpfaffenhofen, Fürstenfeldbruck sowie Jesenwang vorzulegen.

Die Gemeinde Oberschleißheim lehnt den Bau der 3. Start- und Landebahn ab, da sie u.a. eine Mehrbelastung der überregionalen Verkehrsverbindungen im Gemeindegebiet befürchtet. Es wird auf das „Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München“ der Staatsregierung hingewiesen und die Realisierung der darin beschriebenen sowie weiterer Maßnahmen gefordert (Verbindungsspange A 92 AS Oberschleißheim – St 2342, 6-spuriger Ausbau A 92 inkl. Schallschutzmaßnahmen, Verlegung St 2342 an die A 92, Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs an der B 471). Das Verkehrsgutachten in den Antragsunterlagen würde die Auswirkungen auf den Verkehr auf der St 2342 im Gemeindegebiet nicht darstellen und sei somit unzureichend. Der zunehmende Verkehr verursache erhöhte Immissionen, verletze die Gemeinde in ihrer Planungshoheit und gefährde die Gesundheit der Anwohner. Die den Planunterlagen zugrunde gelegten Flugrouten müssten eingehalten werden, um sicherzustellen, dass das Gemeindegebiet Oberschleißheim nicht überflogen wird.

Die Stadt Unterschleißheim regt an, das Vorhaben hinsichtlich des Bedarfes, der prognostizierten wirtschaftlichen Impulse und der damit verbundenen Auswirkungen auf die Einwohner einer strengen Prüfung zu unterziehen. Es bestünde Einverständnis mit dem Vorhaben, wenn weiterhin das Gemeindegebiet nicht überflogen wird und Standort sowie Ausrichtung der geplanten 3. Bahn nicht verändert würden. Aufgrund des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens seien insbesondere der Bau eines Autobahn-Südringes und der 6-streifige Ausbau der A 92 im Abschnitt AK Neufahrn - AD Feldmoching zu fordern. Sollte die – von der Stadt abgelehnte – Magnetschwebbahn zum Flughafen realisiert werden, würde wohl der Zubringeranteil per S-Bahn geringer ausfallen, als in den Antragsunterlagen dargestellt.

Die Stadt Moosburg a.d.Isar lehnt die Errichtung einer 3. Start- und Landebahn ab. Der dafür notwendige Bedarf würde nicht durch das regionale Fluggastaufkommen erzeugt, sondern durch einen Zuwachs an Umsteigern. Auch dieser sei mit zwei Bahnen zu bewältigen. Das zusätzliche Flugaufkommen verursache eine wesentliche Vergrößerung der bestehenden Flugkorridore und somit der Betroffenen. Das Vorhaben widerspreche den Zielen LEP A I 1.1 (Z), A I 1.2 (Z) sowie A I 2.4 (Z), da ausschließlich Bezug auf wirtschaftliche und verkehrliche Ziele genommen, das Schutzgut Mensch aber vernachlässigt werde. Es müsse den ökologischen Belangen Vorrang eingeräumt werden, insbesondere da durch das Vorhaben erst der Bedarf induziert werde. Der Flächenverbrauch primär durch das Vorhaben und sekundär durch einen gesteigerten Siedlungsbedarf sei nicht ressourcen-schonend. Die Konzentration von Arbeitsplätzen führe zu weiteren Abwanderungsbewegungen. Die Steigerung des Lärms bzw. die Neuverlärmung sei u.a. für die Naherholungs-räume der Region von Bedeutung, die Wohn- und Lebensqualität würde erheblich beeinträchtigt, mit Folgen für die Gesundheit der Bevölkerung sei zu rechnen. Das Vorhaben widerspreche allen Zielen von Staats- sowie Bundesregierung zum Klimaschutz.

Die Gemeinden Kirchberg und Hohenpolding lehnen den Bau der 3. Start- und Landebahn ab. Das Vorhaben widerspreche dem Landesentwicklungsprogramm, es bestünde kein Bedarf, die Lärmbelastung stiege an, irreparable Eingriffe in Natur und Landschaft seien zu befürchten. Der Umweltbericht fehle, somit werde gegen die EU-Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung verstoßen. Die Zuwächse könnten durch Optimierung der Betriebsabläufe bewältigt werden. Die Gemeindegebiete würden zu weiten Teilen von Dauerschallpegeln von 50 bis 55 dB(A) überzogen, zudem würden die Flugbewegungen drastisch ansteigen und die Überflughöhe um 100 m sinken. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass schon heute die Verkehrserschließung des Flughafens mangelhaft sei.

Die Gemeinde Steinkirchen lehnt den Bau der 3. Start- und Landebahn ab, da das Vorhaben dem Landesentwicklungsprogramm widerspreche, kein Bedarf bestünde, die Lärmbelastung ansteige, irreparable Eingriffe in Natur und Landschaft zu befürchten seien, der Umweltbericht fehle und somit gegen die EU-Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung verstoßen werde. Die Zuwächse könnten durch eine andere Geschäftspolitik bewältigt werden. Es würden Naherholungsgebiete zerstört und verlärmt, das Vorhaben widerspreche allen Zielen der Staats- und Bundesregierung zum Klimaschutz.

Die Gemeinde Poing nimmt Stellung, da sie sich durch mehrere Abflugkorridore betroffen sieht. Da nur eine Alternative im Verfahren sei, könne aufgrund der fehlenden Vergleichsmöglichkeiten nicht beurteilt werden, ob sie mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sei. Für das weitere Planungsverfahren sei dies sicherzustellen, unvermeidbare vorhabensbezogene Belästigungen seien zu minimieren bzw. angemessen zu kompensieren. Ohne Verbesserung der – insbesondere Richtung Ost und Südost – unzureichenden Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens würde das Projekt einschneidende Nachteile für die Bevölkerung durch ansteigende Immissionen mit sich bringen. Die Staatsstraßen 2082 und 2332 könnten mit ihren Ortsdurchfahrten keinen zusätzlichen Verkehr mehr bewältigen, Ausweichrouten seien dafür nicht ausgelegt, die Realisierung der Flughafentangente Ost sei in weiter Ferne. Somit sei es unabdingbar, für das Projekt der 3. Start- und Landebahn die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Ebenso würde das aktuelle Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs den Bedarf nicht annähernd decken. Der S-Bahn-Ringschluss mit Walpertskirchener Spange, die Umstellung der S 2 auf 10-min-Takt, der viergleisige Ausbau der Strecke München Ostbahnhof – Markt Schwaben und der Transrapid bzw. die Express-S-Bahn seien umgehend zu realisieren. Durch das Projekt sei zu befürchten, dass im Gemeindegebiet Dauerschallpegel über 50 dB(A) erreicht würden. Es sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, um die Lärmbelastung auf ein größeres Gebiet zu verteilen. Zudem werde durch den ansteigenden Flug- sowie Landverkehr eine Zunahme schädlicher Immissionen befürchtet. Eine Raumverträglichkeit des Vorhabens sei nur dann gegeben, wenn unverzüglich die Flughafentangente Ost sowie der Ausbau des ÖPNV mit den erwähnten Projekten fertig gestellt würden.

Die Gemeinde Allershausen ist gegen den weiteren Ausbau des Flughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn, da das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung habe. Der Siedlungsdruck würde zu Entwicklungen führen, die von den Gemeinden nicht erwünscht seien und diese in ihrer Planungshoheit beeinträchtigten. Nichtzentrale Orte sowie Kleinzentren ohne Schienenanbindung würden am stärksten wachsen. Die Kosten für die Infrastruktur blieben an den Gemeinden hängen.

Nicht nur das aktuelle Vorhaben, sondern auch der Bestand habe schädliche Auswirkungen auf das Klima. Der Planungsnullfall sei eine weitere Alternative, durch optimierte Betriebskonzepte könne auch hier eine Steigerung erreicht werden. Zeiten geringen Flugverkehrs könnten durch attraktive Preisgestaltung gefördert werden. Eine weitere Start- und Landebahn würde den Luftraum in deutlich höherem Maße beanspruchen, wie das bisherige System und damit auch höhere Belastungen der Umlandbevölkerung durch Lärm und Immissionen erzeugen. Verspätungen aufgrund widriger Witterungsbedingungen würde auch eine 3. Bahn nicht verhindern. Für das Erreichen des Koordinationseckwertes von 120 Bewegungen/h sei eine komplett unabhängige Bahn von 4.000 m Länge unnötig. Die reale Belastung der Gemeinde Allershausen sei von der jeweiligen Belegung auf den Flugrouten abhängig und könne zum jetzigen Planungsstand nicht abgeschätzt werden. Es sei jedoch davon auszugehen, dass das Gemeindegebiet aufgrund der Freigabe ab einer Höhe über 5.000 ft flächendeckend überflogen werden dürfe.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die notwendige Verkehrserschließung des Flughafens wie z.B. die Umfahrung von Allershausen immer noch nicht durchgeführt sei. Die Gemeinde schließe sich zudem vollinhaltlich den Gutachten und Ausführungen der Schutzgemeinschaft an.

Die Gemeinde Langenbach beantragt festzustellen, dass das Vorhaben nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sei. Ergänzend wird gefordert, die Luftverkehrsprognose zu überarbeiten, da die Planungsziele einer Begrenzung bedürften und kein stetiges Wachstum angenommen werden könne. Zudem sei die Konfigurationsanalyse zu überarbeiten, da die Bewertungskriterien anders angesetzt werden müssten. Die Lärmauswirkungen seien neu zu berechnen, da die Eingangsparameter nicht nachvollziehbar, die Berechnungskriterien fehlerhaft und die Grenzwerte unzureichend seien. Eine eigenständige Umweltverträglichkeitsstudie sei zu erarbeiten, die sich nicht auf die vorhergehenden Untersuchungen beziehe. Die gemeindliche Planungshoheit werde durch den vom Flughafen verursachten Siedlungsdruck beeinflusst. Dieser habe unter anderem dazu geführt, dass verstärkt Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen gewesen wären, die den Gemeindehaushalt stark belasteten. Ein weiteres Wachstum bedürfe einer breiten Unterstützung der Gemeinden, damit dieses sozial und kulturell ausgewogen stattfinden könne. Die teilweise neuen schutzbedürftigen Einrichtungen wie Kindergärten, Bildungseinrichtungen oder Alten- und Pflegeheime würden durch die Auswirkungen des Vorhabens stark verlärm und müssten dann aufwändig davor geschützt werden. Nachteilige Auswirkungen seien dennoch nicht zu vermeiden. Naherholungsgebiete sowie die Natur würden verlärm, die Flugrouten seien zur Minimierung dieser Auswirkungen entsprechend anzupassen. Das Gebiet der Gemeinde sei generell von einer unzumutbaren zusätzlichen Lärmbelastung betroffen, ohne dass dieser daraus ein Vorteil erwüchse. Das vorhandene Verkehrsnetz sei schon aktuell überlastet, der prognostizierte Verkehrszuwachs sei nicht mehr tragbar, deshalb sei die regionale Verkehrsinfrastruktur auszubauen. Die zukünftigen Pendlerströme müssten auch auf die Schiene verlagert werden, dies erfordere den Aus- bzw. Neubau der S-Bahnanbindung an den Flughafen. Die Neufahrner Kurve werde als die beste Lösung erachtet, die Marzlinger Spange sei abzulehnen.

Die Gemeinde Wörth und die Gemeinde Walpertskirchen weisen auf bestehende und zu erwartende Verkehrsprobleme durch den Flughafen München hin. Solange diese nicht durch die Realisierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen gelöst seien (Flughafentangente Ost FTO, Ringschluss, Walpertskirchener Spange) würden die Gemeinden das Vorhaben ablehnen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass durch Folgeerscheinungen der 3. Start- und Landebahn eine Überlastung der Ortsdurchfahrt Hörlkofen (St 2331) zu befürchten sei sowie eine Unterführung der Staatsstraße am Kreuzungspunkt der Bahnlinie München-Mühldorf erforderlich würde. Zudem drohe eine Überlastung der Kreisstraßen ED 14 und 20 im Gemeindegebiet Walpertskirchen. Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen seien in die Maßgaben aufzunehmen. Eine Zunahme der Lärmbelästigung werde befürchtet.

Die Stadt Dorfen spricht sich gegen das Vorhaben aus, da ein entsprechender Bedarf dafür nicht nachgewiesen sei. Grundsätzlich sei sie gegen die Entwicklung des Flughafens zu einem Drehkreuz und die damit verbundene Erhöhung des Transitanteils. Es sei zu befürchten, dass durch das prognostizierte Flugzeugaufkommen auch die Stadt Dorfen unter Dauerfluglärm und zunehmenden Immissionen zu leiden habe. Zudem seien noch nicht einmal die für den derzeitigen Bestand erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen realisiert oder geplant. Die notwendige Anbindung des südostbayerischen Raumes und der angrenzenden Länder erfolge nur über das Straßennetz. Ein Hauptzubringer aus dieser Richtung zum Flughafen sei die St 2084, welche die Stadt Dorfen durchschneide und die Grenzen ihrer Belastbarkeit erreicht habe. Die prognostizierte Abnahme

des Verkehrs sei nicht nachvollziehbar. Es sei nicht zu akzeptieren, dass die Beseitigung der Defizite einer adäquaten Schienenanbindung weder realisiert, noch im Prognosezeitraum projektiert sei. Die Zunahme des Verkehrs durch Passagiere und vor allem Fracht sei über das bestehende Straßennetz nicht mehr abzuwickeln.

Dem entstehenden Siedlungsdruck müsse Dorfen durch Neuausweisungen von Siedlungsgebieten begegnen. Es sei deshalb unverständlich, warum die Stadt nicht in die förmliche Beteiligung mit aufgenommen worden sei. Ergänzend werde auf die Stellungnahme der Stadtratsfraktionen hingewiesen, in denen u.a. die Bedarfsprognose in Zweifel gezogen und die Befürchtung von negativen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und den Klimawandel geäußert wird.

Das Ostbündnis (Bündnis der elf Gemeinden des östlichen Landkreises Erding und der zwei Gemeinden des westlichen Landkreises Mühldorf) spricht sich gegen die Erweiterung des Flughafens München aus, da die Verkehrsprobleme im Bündnisgebiet schon mit dem jetzigen Ausbau nicht gelöst seien, die Planung im Konflikt mit den Zielen des LEP stehe und das Bündnis 52.000 Bürger in zwei Landkreisen vertrete.

Die Stadt Cham bittet um Aufnahme einer Maßgabe, wonach das Vorhaben so auszuführen sei, dass die Marzlinger Spange später noch verwirklicht werden könne.

Die Stadt Deggendorf schließt sich der Stellungnahme der Initiative „Pro Marzlinger Spange“ an, der sie angehört. Der Ausbau des Flughafens werde ausdrücklich begrüßt, sei notwendig und berge die Chance für weitere Prosperität am Standort selbst und im engeren sowie weiteren Umfeld. Der Flughafen habe für Ostbayern und die dortige positive wirtschaftliche Entwicklung große Bedeutung, zudem sei er Arbeitgeber für viele Menschen. Die Schienenanbindung aus dem ostbayerischen Raum sei jedoch unzureichend und müsse verbessert werden. Insbesondere zu der Marzlinger Spange seien die Antragsunterlagen unzureichend. Die mittelfristige Realisierung dieser Schienenanbindung würde gefordert, es sollten Lösungen für eine Vereinbarkeit der beiden Vorhaben gefunden werden, keinesfalls dürften sie sich gegenseitig ausschließen.

Die Stadt Simbach am Inn verfolge die positive Entwicklung des Flughafens mit großem Interesse, da dieser auch für den südostbayerischen Raum ein nicht unerheblicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung sei. Die Notwendigkeit für den Bau der 3. Start- und Landebahn würde nicht verkannt, zudem wäre dieser durch das Landesentwicklungsprogramm vorgesehen. Es sei jedoch nicht zu akzeptieren, dass das Vorhaben der Marzlinger Spange und somit einer besseren Schienenanbindung des südostbayerischen Raumes an den Flughafen entgegenstehe, da auch diese aufgrund überregionaler Planungsvorgaben zwingend erforderlich sei. Es seien konkrete Aussagen für eine Vereinbarkeit der beiden Vorhaben zu treffen.

Die Gemeinde Neuching lehne Planung und Bau der 3. Start- und Landebahn ab, da die dargelegten Argumente für eine Erweiterung nicht überzeugen würden und schon heute die Verkehrserschließung des Flughafens mangelhaft sei.

Die Gemeinde Niederaichbach erhebt gegen das Vorhaben keine Einwände, stellt jedoch in diesem Zusammenhang mehrere Forderungen. So sei eine direkte Anbindung der Region Landshut über die Marzlinger Spange erforderlich, ein Verbot sämtlicher Überflüge der Kraftwerke Isar 1 und 2 sowie des Zwischenlagers Niederaichbach sei notwendig. Es seien beim Bau des Vorhabens Unternehmen und Arbeitskräfte aus der Region zu bevorzugen und detailliertere Unterlagen über Flugrouten sowie Auswirkungen des Vorhabens auf das Umland erforderlich.

Das Landratsamt Dachau fordert, die für die Prüfung von Bauleitplanungen notwendigen Lärmschutzzonen in den Planunterlagen darzustellen. Zudem sei ein Ausbau des Flughafens über den Bedarf hinaus abzulehnen. Diese Bedarfsfrage sei ergebnisoffen zu prüfen. Ein möglicher Zuwachs an Arbeitsplätzen sei ebenso wie ein optimaler Lärmschutz zu berücksichtigen. Generell werde ein absolutes Nachtflugverbot für die neue Start- und Landebahn gefordert.

Der Landkreis Erding lehnt Planung und Bau einer 3. Start- und Landebahn wegen der Belastungen für die Bevölkerung, die sich aus einseitigen Unternehmensentscheidungen ergäben, ab. Zudem sei schon die be-

stehende Verkehrserschließung des bestehenden Systems mangelhaft. Die Auflassung der Kreisstraße ED 5 wird abgelehnt.

Das Landratsamt Erding führt aus, dass die Auflösung des Radwanderweges auf der Freisinger Straße LEP B V 1.5 (G) widerspreche. Im Planungsfall würden Wohngebiete der Ortschaft Berglern in die Zone B fallen, dies widerspreche LEP B V 6.4.1 (Z). Die positiv raumgeordnete Schienenanbindung über den Erdinger Ringschluss bzw. die Walpertskirchener Spange sei in den Unterlagen nicht hinreichend gewürdigt. Die Planungen widersprächen den Darstellungen in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden Oberding und Eitting. Der Aspekt des Flächensparens habe in der Konfigurationsanalyse zu wenig Gewicht. Das Vorhaben könnte sich möglicherweise negativ auf Baudenkmäler z.B. in Eittingermoos auswirken. Zudem seien negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild und insbesondere auf das Ortsbild von Eittingermoos zu erwarten. Der Richtwert der UVS zur Prävention einer Gesundheitsgefährdung von Menschen sei mit 65 dB(A) $L_{eq3,Tag}$ im Vergleich zu aktuellen und relevanten Studien um 5 dB(A) zu hoch gewählt. Für einige Regionen im Landkreis bestünde durch die vorhabensbezogene Lärmzunahme aus medizinischer Sicht eine konkrete Gesundheitsgefährdung bzw. seien die Schwellenwerte zur Beeinträchtigung gesunder Wohnverhältnisse erreicht. Dies würde noch zunehmen, wenn die Nachtflugbelegung erweitert würde. Im Außenbereich der geplanten Bahn seien einige Bereiche aufgrund der Lärmpegel nicht mehr zum Wohnen geeignet, daneben wären auch besonders schutzbedürftige oder sensible Einrichtungen wie Kindergärten oder Schulen betroffen. Eventuelle Umsiedlungen brächten zudem erhebliche psychische Belastungen mit sich. Es sei somit erforderlich, alle Möglichkeiten der aktiven Schallschutzmaßnahmen auszuschöpfen. Sollte dies nicht möglich sein, müsse auf Mittel des passiven Schallschutzes zurückgegriffen werden, die jedoch die dauerhaften Beeinträchtigungen nicht verhindern könnten.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben den Bestand einiger Wasser- und Bodenverbände erheblich beeinträchtigt bzw. gänzlich gefährde.

Von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde wird ergänzt, dass in den Schlussfolgerungen der UVS Beurteilungsdefizite zu erkennen seien, deren Ursache eine mangelhafte Gewichtung und Schutzgutabwägung sei. Generell seien bereits vorhandene Unterlagen bzw. Fachkonzepte nur unzureichend berücksichtigt worden. Der Kompensationsbedarf sei nicht ermittelt, dafür sei ein Entwicklungs- und Pflegekonzept zumindest in den Zielbestimmungen zwingend erforderlich. Durch das Vorhaben und die von ihm verursachten Auswirkungen würden der Naturhaushalt, das Landschaftsbild und der Erholungs- sowie Freizeitwert des Erdinger Mooses erheblich und nachhaltig beeinträchtigt. Die Begründung der Variantenauswahl sei schwer nachvollziehbar. Es werde durch das Vorhaben bereits bestehendes Flughafengelände Zone I und II der Konzeption der Landschaftsgestaltung in Anspruch genommen, das u.a. bedeutende Brutvorkommen wiesenbrütender Arten (Brachvogel, Kiebitz) beinhalte. Nach Ermittlung und Wertung gemäß einschlägiger Normen seien gegebenenfalls Ausgleichslebensräume bereit zu stellen. Die verbindlichen Gestaltungsziele und -grundsätze des Gestaltungsplanes gem. Planfeststellungsbeschluss/Planänderungsbeschluss seien zwingend zu beachten, sie sollten in einer entsprechenden landschaftsplanerischen Konzeption wieder entstehen. Bei einer Durchführung des Vorhabens seien Beeinträchtigungen von den Grünzugselementen durch das Erdinger Moos als Verbindung der Isarau südwestlich von Goldach mit den Isarauen im Bereich von Gaden fernzuhalten, neue Kompensationsanstrengungen sollten sich auf diese Zielsetzung konzentrieren. Die ehemalige Vorbehaltsfläche Ost sei unzureichend bewertet worden. Die Kiesabbaustellen im Umfeld des Vorhabens seien eingriffsrechtlich äußerst kritisch zu bewerten. Deren Inanspruchnahme setze erhebliche Ausgleichsmaßnahmen voraus, deshalb sei die Eingriffswirkung unterbewertet. Die zusätzliche Verlärmung und Durchtrennung von Landschaftsräumen durch Straßenneubauten und -umverlegungen seien fehlerhaft gewichtet. Die eingriffsrechtliche Betrachtung in bereits planfestgestellten Bereichen sei konkreter und an deren funktionaler Wertigkeit orientiert vorzunehmen. Die Betrachtungen zu möglichen Eingriffen in Natura 2000-Gebiete seien zumindest fragwürdig. Die Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Boden sei fachlich fehlerhaft, da diese nicht ausgleichbar seien. Die bekannte Arsenproblematik der Böden im Planungsgebiet sei nicht gewürdigt. Die Variante 5b verursache die größten Eingriffe in den Wasserhaushalt, Minimierungsmaßnahmen seien zwingend erforderlich. Die Eingriffe in die Oberflächengewässer seien schwerwiegend, das Erreichen einer gleichwertigen ökologischen Bedeutung im Zuge von Kompensationsmaßnahmen nur langfristig realisierbar. Die Beurteilung der Eingriffsschwere sei fehlerhaft und unzureichend. Des Weiteren müsse davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen auf Gewässer sowie Grundwasser durch Eintrag enteisungsmittelbelasteter Abwässer größer sind als dargestellt. Der durch die Grundwasserregulierung erzeugte Absenkungstrichter reiche weit über die vorgesehene Flughafengrenze hinaus und sei daher bezüglich der Eingriffsschwere

unterbewertet. Die Flächeninanspruchnahme sei aufgrund der weiträumigen Immissionswirkungen sowie weiterer Infrastrukturmaßnahmen nicht auf die genannten 1.180 ha beschränkt und der Eingriff zudem deutlich höher zu bewerten.

Die klimatischen Veränderungen durch das Vorhaben seien insbesondere vor dem Hintergrund der allgemeinen Klimaerwärmung sowie der spezialisierten Florenvergesellschaftungen als schwerwiegende Beeinträchtigung anzusehen. Die Ermittlung der Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe, insbesondere Stickstoffoxide, sei nicht sachgerecht und nicht differenziert gewichtet. Der Ausschluss von Wirkfaktoren hinsichtlich der Lärmbetroffenheit sei unzulässig begründet, notwendige Untersuchungen würden fehlen, die Lichteinwirkungen seien unzureichend dargestellt. Zu den Auswirkungen elektromagnetischer Strahlen seien keine Gegenmaßnahmen genannt, dies werde als Abwägungsdefizit gesehen ebenso wie der zu gering bewertete Eingriff in das Schutzgut biologische Vielfalt. Die Auswirkungen auf die Fauna, insbesondere auch auf die Avifauna im Zuge der Vogelschlagproblematik sowie die Zerschneidung von Vernetzungsachsen seien ungenügend bewertet worden. Ebenso die Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, die aus vielerlei Gründen falsch bewertet worden seien. Abschließend müsse festgestellt werden, dass die Eingriffe in landschaftliche Vorbehaltsgebiete und den regionalen Grünzug unterbewertet würden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass in bauleitplanerischen Fällen ansonsten sehr restriktiv gehandelt würde.

Zusammenfassend müsse festgestellt werden, dass das Vorhaben im Widerspruch zu den in den Planunterlagen getroffenen Ausführungen unter keinen Umständen umweltverträglich verwirklicht werden könne. Es sei als nicht raumverträglich abzulehnen. Aufgrund der alternativenlosen Antragsfestlegung auf die Variante 5b seien die naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsvorgaben des Art. 6a BayNatSchG missachtet worden, in zentralen Eingriffsbereichen seien dahingehend auch keine Überlegungen angestellt worden. Es sei weder ein Ausgleich, noch eine vollständige Kompensation des Vorhabens möglich. Zudem hätte sich bei den bisher durchgeführten Maßnahmen bei weitem nicht das erwünschte Ergebnis eingestellt. Auch wenn ausdrücklich festgehalten werden müsse, dass das grundsätzliche Konzept richtig sei und weiterhin beibehalten werden müsse. Es ergebe sich in einer überschlägigen Abschätzung für das vorliegende Projekt ein Bedarf für Kompensationsflächen zwischen 550 und 860 ha. Abschließend sei darauf hinzuweisen, dass die Ausführungen in den Antragsunterlagen zwar von fachlich hoher Qualität, die daraus gezogenen Schlüsse jedoch zu Gunsten des Vorhabens idealisiert seien.

Das Landratsamt Freising erklärt, dass das Umland bereits jetzt durch Flugbetrieb und Defizite in den Infrastrukturmaßnahmen überaus stark belastet sei. Somit bestünden Widersprüche zu den Zielen der Nachhaltigkeit und Gleichrangigkeit (z.B. LEP A I 1.1 (Z)). Ein Bedarf für eine sofortige Erweiterung sei nicht vorhanden, da die bestehenden 2 Bahnen noch nicht ausgelastet seien. Auch eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes sei nicht erforderlich, da hier nahezu Vollbeschäftigung herrsche. Deshalb sei eine solche nur durch Schwächung anderer, ohnehin wirtschaftlich benachteiligter Standorte zu erreichen. Der prognostizierte Zuzug erzeuge Probleme.

Hinsichtlich der konkreten Bahnauswahl wird geltend gemacht, dass in der Konfigurationsanalyse der Faktor „Inanspruchnahme bebauter Grundstücke“, insbesondere im Vergleich zu dem der Lärmauswirkungen, zu stark gewichtet worden sei. Zudem lasse der Ausbau des Flughafens zu einem Drehkreuz eine Aufweichung der Nachtflugregelung erwarten, wodurch die Belastung des Umlandes zunähme. Die vorliegende Planung überschreite im Nordwesten das Vorranggebiet Flughafenentwicklung und reiche sehr nahe an die Ortschaft Attaching; dies könne nicht hingenommen werden.

Die Erholungsgebiete Isarauen und Freisinger Moos seien schon jetzt einer starken Lärmbelastung ausgesetzt, eine weitere Zunahme würde diese Gebiete für eine Freizeitnutzung wertlos machen. Es werde befürchtet, dass die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des hohen Flächenbedarfes kaum realisiert werden könnten, zudem würde dadurch die heimische Landwirtschaft verdrängt.

Durch die Abhängigkeit von einem Arbeitgeber bzw. einem Unternehmen sei keine ausgewogene Branchenstruktur mehr gegeben.

Aus naturschutzfachlicher Sicht sei aufgrund des Formfehlers, dass den vorliegenden Planunterlagen kein Hinweis auf die Strategische Umweltprüfung (SUP) zu entnehmen sei, das Raumordnungsverfahren bis zur Vorlage eines Umweltberichtes auszusetzen. Zudem müssten mehrere Varianten geprüft werden. Der Eingriff in den regionalen Grünzug Isartal und den Grüngürtel Flughafen München / Erdinger Moos widerspreche den regional- sowie landesplanerischen Vorgaben, insbesondere die Flächeninanspruchnahme dem ROG. Es seien weder die Bauleitpläne, noch die Landschaftspläne der betroffenen Gemeinden und Städte sowie das Schutzgebiet für Wiesenbrüter östlich von Attaching berücksichtigt worden. In der UVS sei der Planungsfall

nicht mit dem Prognosenullfall zu vergleichen gewesen, sondern mit dem Ist-Zustand, wodurch sich eine erheblich höhere Belastung der Schutzgüter ergeben hätte. Somit seien die Aussagen zu den Betroffenheiten generell zu niedrig und damit fehlerhaft. Die grundsätzlichen Erhebungen seien gut, die Schlussfolgerungen der UVS jedoch nicht nachvollziehbar und tendenziell verharmlosend. Das Vorhaben habe direkte und indirekte Auswirkungen auf planfestgestellte Flächen des Gestaltungsplanes sowie auf wertvolle Geländestrukturen und Biotope wie Wiesenbrütergebiete. Durch den Baubetrieb seien Totalverluste an Arten wie z.B. *Potamogeton coloratus* sowie belastende Nährstoffausträge durch Windverfrachtung im Zuge der Bodeneingriffe zu befürchten. Die benötigten Rohstoffe könnten zumindest nicht im Landkreis Freising gewonnen werden, da sich eine Ausbeutung der vorhandenen Lagerstätten – insbesondere in Verbindung mit den fraglichen Möglichkeiten einer nachfolgenden Verfüllung – nicht mit den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, der Flugsicherung sowie der Wasserwirtschaft vereinbaren ließe. Die Auswirkungen durch Straßenverlegungen seien in der UVS nicht betrachtet worden. Eine Kompensation der Bodenversiegelung erscheine nicht möglich, weshalb der Eingriff abzulehnen sei. Zudem sei ein Risiko durch die Mobilisation der geogenen Arsenbelastung in den Böden gegeben.

Eine weitere Verunreinigung von Oberflächen- und Grundwasser durch belastete Abwässer (z.B. Enteisungsmittel) sei unter keinen Umständen zulässig. Da diese ebenso wie eine über das Flughafengelände hinausgehende Grundwasserabsenkung nicht zu verhindern sei, sei auch das Vorhaben unzulässig. Das Landschaftsbild sowie die Möglichkeiten zur Erholung würden massiv beeinträchtigt. Das Projekt widerspreche in vielerlei Hinsicht dem Klimaschutz. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere seien nicht kompensierbar, der Verweis auf eine evtl. erforderlich werdende Natura 2000-Prüfung unzulässig. Das Untersuchungsgebiet für Pflanzen sei zu klein, dies werde schon durch die Darstellung der Stickstoffdepositionen deutlich, zudem seien die Erhebungen und das Bewertungssystem fehlerhaft. Generell sei eine Zunahme der Schadstoffbelastung der Luft zu befürchten, insbesondere durch Feinstaub sowie Stickoxide, hier würden bereits jetzt die jeweiligen Vorsorgewerte überschritten.

Grundsätzlich könnten die Eingriffe in den Naturhaushalt nicht kompensiert werden, die vorgestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen seien unzureichend bzw. nicht geeignet. In einem etwaigen Planfeststellungsverfahren würden nicht nur FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“, „Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos“, sondern aufgrund der vielfältigen Auswirkungen durch den Kiesabbau auch für das SPA-Gebiet „Freisinger Moos“ als notwendig erachtet. In diesem Zusammenhang sei die Lärmzunahme als ein wesentlicher Einwirkfaktor auf FFH-Gebiete zu beachten. Detaillierte und aktuelle Darstellungen hinsichtlich streng und besonders geschützter Arten fehlten in den Unterlagen. Schließlich belaufe sich der Bedarf an Kompensationsflächen nicht auf ca. 440 ha, sondern auf mindestens 880 ha. Der Suchraum hierfür sei zu erweitern, dafür biete sich das Freisinger Moos an. Da die Zielsetzungen des bisherigen Konzeptes aufgrund der dauerhaft hohen Nährstoffeinträge nicht erreicht wurden, sollten neue Ansätze verfolgt werden. Zusammenfassend lehne die Untere Naturschutzbehörde aufgrund der genannten Punkte das Vorhaben ab.

Ergänzend wird auf die wasserrechtlich relevanten Eingriffe in den Wasserhaushalt eingegangen.

Von Seiten der Immissionsschutzbehörde wird darauf hingewiesen, dass laut der Prognosen im Planungsfall an einigen Punkten der nach der 22. BImSchV ab 01.01.2010 einzuhaltende Grenzwert für NO₂ überschritten werde. Zudem fehlten in den Unterlagen Angaben über Synergieeffekte der beteiligten Schadstoffe, diese wirkten ebenso wie die stellenweise verdoppelte Lärmbelastung zusätzlich gesundheitsschädigend. Auch aus diesen Gründen sei das Vorhaben abzulehnen.

Aus bauleit- und ortsplanerischer Sicht wird darauf hingewiesen, dass einzelne Flächennutzungen auf dem Flughafengelände falsch oder unvollständig dargestellt seien. Die Lärmschutzzonen erschienen nicht korrekt wiedergegeben. Die räumlichen Konflikte mit den bestehenden Bebauungsplänen müssten, wie auch die widersprechenden landesplanerischen Ziele, in den Antragsunterlagen hinreichend dargestellt werden und Eingang in die Abwägung finden. Es sei darüber hinaus unklar, ob genügend Bauland zur Verfügung stünde, um den erwarteten Siedlungsdruck bewältigen zu können. Die Darstellung der Maßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur sei unzureichend, somit könne die Raumverträglichkeit einer 3. Start- und Landebahn nicht beurteilt werden.

Das Landratsamt München sieht die Belange, die es wahrzunehmen hat, von dem Vorhaben nicht berührt.

Von Seiten des Landratsamtes Pfaffenhofen a.d. Ilm werden keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben. Es werde davon ausgegangen, dass die zu erwartende Verkehrszunahme in der Luft und am Boden im Land-

kreis nicht zu einer relevanten zusätzlichen Lärmbelastigung führt. Die Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt sei in diesem Zusammenhang besonders zu beachten. Im Landkreis werde mit einem Zuwachs am Arbeitsmarkt und dem Zuzug von neuen Bürgern gerechnet. Eine Erweiterung des Untersuchungsrahmens auf den südlichen Landkreis wäre wünschenswert gewesen, um die Beurteilung zu erleichtern.

Das Landratsamt Kelheim bezieht sich auf die Stellungnahme der Initiative „Pro Marzlinger Spange“ und verweist zudem auf die Ziele A I 1.1, B V 1.3.1 sowie B V 1.6.2 des LEP. Wesentlich sei, dass die Verwirklichung der direkten Fernbahnanbindung in Form der Marzlinger Spange möglich bleibe.

Das Landratsamt Regensburg begrüßt den Ausbau des Flughafens München-Erding. Die positiven Auswirkungen dürften jedoch nicht durch verkehrliche Unzulänglichkeiten beeinträchtigt werden. Da nur die Marzlinger Spange die wünschenswerten positiven Effekte einer fernverkehrsorientierten Schienenanbindung zum Flughafen München erbringen könnte, dürfe deren Realisation nicht durch das Projekt der 3. Start- und Landebahn beeinträchtigt werden.

Der Regionale Planungsverband München erhebt gegen den Ausbau des Flughafens München mit einer 3. Start- und Landebahn keine grundsätzlichen regionalplanerischen Bedenken. Die beantragte Bahnlage 5 b sei jedoch nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar, da das angewandte Auswahlverfahren fehlerhaft sei. Um die gesundheitliche Beeinträchtigung der Anwohner zu minimieren, sei für die neue Bahn ein absolutes Nachtflugverbot zu fordern. Zudem sei die innerregionale Verkehrsanbindung vor allem auf der Schiene zu verbessern. Vorrangig seien dabei die vom Nachbarschaftsbeirat geforderten Verkehrsprojekte zu realisieren. Weiter wurde gefordert, dass der Freistaat Bayern ein Gesamtkonzept für die zivile Luftfahrt im Raum München unter Einbeziehung der Standorte Oberpfaffenhofen, Fürstenfeldbruck und Jesenwang sowie der 3. Start- und Landebahn München erstellt und vorlegt.

Der Regionale Planungsverband Oberpfalz-Nord hält es für nicht hinnehmbar, wenn die vorliegenden Planungen eine Realisation der Marzlinger Spange, die zur Stärkung der ländlichen Räume bzw. der Zukunftsperspektiven Ostbayerns notwendig sei, erschweren oder verteuern. Die Schienenanbindung sei unbeeinträchtigt sicherzustellen und vom Flughafenbetreiber einzufordern.

Der Planungsverband Oberfranken-Ost weist darauf hin, dass das Vorhaben der 3. Start- und Landebahn so realisiert werden müsse, dass ein Bau der Marzlinger Spange, der weiterhin gefordert werde, auch später noch möglich sei.

Der Regionale Planungsverband Donau-Wald stellt fest, dass der Flughafen München für die Entwicklung der Region Donau-Wald eine wesentliche Bedeutung als Impulsgeber und Standortfaktor habe. Die Erweiterung durch eine 3. Start- und Landebahn könne dazu beitragen die Entwicklung der Region voranzubringen. Dafür sei jedoch eine direkte und leistungsfähige Schienen- und Straßenverkehrsanbindung von Osten zwingende Voraussetzung. Auf der Schiene sei dies momentan nicht gewährleistet. Zu diesem Themenkomplex, insbesondere dem erforderlichen Ausbau, gebe es einschlägige Ziele im RP 12 (RP 12 A II 1.6 (Z), RP 12 B X 2.1 (Z)). Es bestehe die Auffassung, dass eine sinnvolle Schienenanbindung nur über die Marzlinger Spange erfolgen könne; für diesen Planungskonflikt müsse eine Lösung gefunden werden.

Der Bezirksverband Niederbayern des Bayerischen Landkreistages begrüßt einmütig das Vorhaben, es sei jedoch eine fernbahntaugliche Schienenanbindung aus dem ostbayerischen Raum notwendig, damit man dort auch von den wirtschaftlichen Impulsen profitieren könne. Daher müsse eine Lösung gefunden werden, damit die Marzlinger Spange realisiert werden könne.

Der Kreistag des Landkreises Cham begrüßt den weiteren Ausbau des Verkehrsflughafens München. Die davon ausgehenden Entwicklungsimpulse müssten jedoch auch Ostbayern zu Gute kommen. Es werde deshalb eine mittelfristige Realisierung der Marzlinger Spange gefordert; diese müsse auch nach Errichtung der 3. Start- und Landebahn uneingeschränkt möglich sein. Dieser Resolution schließt sich in seiner Stellungnahme der Kreistag des Landkreises Neustadt a.d.Waldnaab an.

Von Seiten der Regierung von Niederbayern wird auf die entscheidende Bedeutung der verkehrlichen Infrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung der niederbayerischen Teilräume hingewiesen. Der Flughafen München sei wichtiger Standortfaktor für ansässige bzw. sich ansiedelnde Unternehmen in Niederbayern. Das Vorhaben diene der Sicherung der Verkehrsbedeutung des Flughafens. Hinsichtlich der Wahl des Mikrostandortes würden keine Bedenken erhoben; dies gelte auch bezüglich der Belange des technischen Umweltschutzes sowie des Naturschutzes. Um die positiven Effekte des Flughafens auch für den umliegenden Raum wirksam werden zu lassen, bedürfe es jedoch einer qualitativ und quantitativ ausreichenden Verkehrsanbindung. Wegen der Notwendigkeit einer leistungsfähigen Fernbahnanbindung werde insbesondere die Errichtung der Marzlinger Spange für zwingend erforderlich gehalten. Deren Verwirklichung müsse sichergestellt sein, damit das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspreche. Sie dürfe weder durch die Schaffung unüberwindbarer technischer Hindernisse, noch durch eine erhebliche Verteuerung der Baumaßnahme verhindert werden.

Die Regierung der Oberpfalz sieht den Ausbau des Flughafens als wichtigen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Standortqualität Bayerns, vor allem auch Ostbayerns. Aufgrund der landesweiten Ausstrahlung käme der optimalen Erschließung an das regionale und überregionale Straßen- und Schienennetz besondere Bedeutung zu, insbesondere auch zur Anbindung der strukturschwachen ländlichen Räume. Da auf die Marzlinger Spange nicht verzichtet werden könne, müssten Lösungen gefunden werden, wie beide Projekte ohne gegenseitige Behinderung realisiert werden könnten.

Das Sachgebiet Städtebau, Bauordnung (SG 34) der Regierung von Oberbayern (ROB) nimmt in Abstimmung mit dem Sachgebiet Baurecht (SG 33) Stellung. Es stellt fest, dass die Planung nur geringe Flächen des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes im Viehlassmoos und im Eittingermoos betreffe, welche jedoch einen wichtigen Kontrast zu den umliegenden befestigten und monotonen Flächen des Flughafens bildeten. Zudem würde eine große Fläche des regionalen Grünzuges in Anspruch genommen. Daher müsse der Nachweis erbracht werden, dass die Maßnahme dessen Funktionen nicht entgegensteht.

Mit Blick auf die Lenkung der Bauleitplanung wird darauf hingewiesen, dass entsprechen der vorgelegten Unterlagen prognostizierte Wohn- und Gewerbeflächenbedarf im Flughafenumland deutlich geringer sei, als die zur Verfügung stehenden Flächen. Diese Einschätzung ließe sich jedoch nicht überprüfen. Der Siedlungsdruck und die damit verbundenen Folgelasten für die umliegenden Gemeinden würden weiter zunehmen. Sie sollten sich an den Vorgaben der Landes- und Regionalplanung ausrichten. Der Flächenbedarf solle weitgehend zugunsten einer flächensparenden Bauweise gedeckt werden.

Die städtebaulichen Auswirkungen in Folge der in der Regionalplanung auszuweisenden Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung könnten noch nicht abschließend beurteilt werden, da der geltende Regionalplan noch nicht an die entsprechenden Vorgaben des LEP angepasst sei. Die Antragsunterlagen zeigten, dass die Schallbelastungen vorhabensbedingt in einigen Gemeinden zunehmen. Dies führe – neben der unmittelbaren Geländeinanspruchnahme – zu einschränkender Wirkung auf die kommunale Bauleitplanung, in besonderem Maße in der Gemeinde Berglern und im Stadtteil Attaching der Stadt Freising. Teilgebiete würden in bauleitplanerische Schutzzonen verschoben, in denen die vorhandene Nutzung eigentlich nicht vorgesehen ist. Teile von Eittingermoos müssten abgesiedelt, zwei Denkmäler abgerissen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die geplante Erweiterung zur Gänze im Vorranggebiet Flughafen liegt. Im Übrigen sei das Gebiet der Flughafenerweiterung als Sondergebiet Flughafen entsprechend § 11 BauNVO auszuweisen.

II. Fachliche Belange

1. Verkehr und Nachrichtenwesen

1.1 Ziviler Luftverkehr

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie stellt fest, dass der Kapazitätsausbau des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung notwendig sei und landesplanerischen sowie luftverkehrspolitischen Zielen entspreche. Die in LEP B V 1.6.1 (Z) formulierten Ziele hinsichtlich der Sicherstellung nationaler bis interkontinentaler Luftverkehrsverbindungen sowie des leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbaus als Drehkreuz europäischen Rangs schließe den Ausbau der Flughafeninfrastruktur auch im Bereich der Start- und Landeanlagen ein. Für die Absicherung der nachhaltigen Entwicklung des Flughafens sei der rechtzeitige Bau der 3. Start- und Landebahn unverzichtbar.

Der Ausbau entspreche dem von der Bundesregierung im August 2000 beschlossenen Flughafenkonzept sowie dem Masterplan der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“. Die Bundesverkehrsministerkonferenz betrachte den Ausbau der beiden Drehkreuzflughäfen Frankfurt und München in dem im Masterplan beschriebenen Umfang als von herausragender Bedeutung für die Stellung des deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb und als unabdingbare Voraussetzung zur Realisierung des gesamten Potentials für Beschäftigung und Wachstum.

Zur Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München solle eine Verbindungsspanne dorthin von der Schienenstrecke München-Landshut realisiert werden, Marzlinger Spange, Pullinger Spange sowie Neufahrner Gegenkurve seien dahingehend positiv landesplanerisch beurteilt worden. Es werde um Prüfung gebeten, in welcher Weise die Marzlinger Spange mit dem Vorhaben vereinbar wäre.

Die Deutsche Lufthansa AG begrüßt das Vorhaben, zu dem es keine Alternativen gebe. Es sei ein wichtiger Schritt, um Perspektiven für nachhaltiges Wachstum und damit zusätzliche Arbeitsplätze für den Standort und die umgebende Region zu schaffen. Es sei geplant, vor allem das Langstreckenangebot in München auszubauen und dafür weitere Mitarbeiter einzustellen. Dafür schaffe erst der Kapazitätsausbau die Voraussetzungen. Das überproportionale Wachstum der letzten Jahre sei nur durch den Aufbau eines Drehkreuzes für den Umsteigerverkehr möglich geworden. Kurze Umsteigezeiten, Pünktlichkeit und vielfältige Verbindungen seien für die führende Position des Luftverkehrsstandortes München Voraussetzung. Bis 2010 erwarte man für München die Kapazitätserschöpfung für den Drehkreuzbetrieb. Durch bereits erfolgte Optimierungen könne die Zeit bis zum Ausbau überbrückt werden; dieser sei jedoch als Wachstumsperspektive für die Lufthansa notwendig, ohne die das Engagement in München überdacht werden müsse. Die weitere Stationierung von Flugzeugen benötige auch weiterhin Wachstumspotential für weitere Flugbewegungen, insbesondere beim Langstreckenverkehr. Momentan arbeite der Flughafen in diesem Bereich in den relevanten Zeiten am Kapazitätslimit. Ein weiterer Ausbau sei nur durch die Anhebung des Gesamtbewegungseckwertes auf 120 Bewegungen pro Stunde zu erreichen.

Von Seiten der Deutschen Flugsicherung bestehen gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken, es seien jedoch für das nachfolgende Fachverfahren Hinweise zu geben. So sei ein zusätzlicher Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG einzurichten, da der bestehende nicht mehr greife. Dagegen sei eine Rollbahnbreite von 30 m nicht notwendig, 25 m wären ausreichend. Die neuen Rollwege seien so anzulegen, dass diese die bestehende Nordbahn nicht penetrieren. Markierungen und Befeuerungen seien nach den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder anzulegen. Bei einer Realisierung des Vorhabens würden zudem Um- bzw. Neubauten im Bereich der Radaranlagen sowie des ILS-Systems erforderlich. Für die technischen Einrichtungen müssten ausreichend Geländeflächen verfügbar sein.

Das Luftamt Südbayern weist darauf hin, dass es als zuständige Planfeststellungsbehörde zu rechtlichen und tatsächlichen Fragen der ins Verfahren eingebrachten Bahnlage keine Aussagen treffen könne. Es würde sich deshalb nur zu einigen grundsätzlichen Aspekten äußern. Es wird festgestellt, dass sich das gesamte Vorhaben weitgehend, das Landebahn- und Rollwegesystem gänzlich innerhalb des Vorranggebietes Flughafen-

entwicklung (LEP B V 1.6.3 (Z)) befindet. Anhand der momentan vorliegenden Unterlagen erschiene – ohne den für die Planfeststellung notwendigen Unterlagen vorgehen zu wollen – das vorgelegte Konzept zum Bau einer 3. Start- und Landebahn summarisch betrachtet schlüssig und nachvollziehbar, um die vom Vorhabens-träger beabsichtigten Planungsziele erreichen zu können. Dies gelte sowohl hinsichtlich der Fragen der Funktionsfähigkeit als auch unter Aspekten der Sicherheit.

1.2 Straßenbau

Das Sachgebiet Straßenbau (SG 31.1) der ROB stellt fest, dass das vorhandene Straßennetz durch das Vorhaben auf der einen Seite in seiner baulichen Substanz unmittelbar betroffen sei, auf der anderen Seite ausbaubedingt höhere Verkehrsbelastungen zu bewältigen seien.

Die Kreisstraße ED 5 müsste im Abschnitt zwischen der St 2584 und der St 2084 ersatzlos aufgelassen werden. Die Gemeindeverbindungsstraßen zwischen der Kreisstraße FS 44 und Attaching bzw. von Attaching zur St 2084 müssten geringfügig nach Norden bzw. Nordosten und die St 2084 um 700 m nach Norden verschoben werden. Auch im Bereich der St 2584 wären Änderungen notwendig.

Grundsätzlich könne das prognostizierte Verkehrsaufkommen von dem bestehenden Straßennetz bis auf zwei Abschnitte aufgenommen werden. Damit dies vollständig möglich sei, seien die St 2584 (Erdinger Allee) sowie die St 2580 (FTO) im Abschnitt zwischen der Anbindung an die St 2584 und der verlegten St 2084 jeweils zweibahnig auszubilden. Die Knotenpunkte zwischen den beiden ertüchtigten Abschnitten seien höhenfrei und entsprechend leistungsfähig auszubauen. Für die übrigen Strecken der St 2580 (FTO) sei auch künftig der vorhandene zweistreifige Querschnitt ausreichend, ebenso bei den übrigen beschriebenen Umbauten am Straßennetz. Die notwendigen Arbeiten am Straßennetz seien in enger Abstimmung mit dem Straßenbauamt München zu planen. Es würde für zweckdienlich gehalten, wenn die unmittelbar durch den Bau der 3. Start- und Landebahn ausgelösten Straßenbaumaßnahmen Bestandteil des luftrechtlichen Planfeststellungsverfahrens würden.

Die Autobahndirektion Südbayern weist hinsichtlich der Prognosen zum landseitigen Verkehr darauf hin, dass unter Pkt. 6.1.1 der 6-streifige Ausbau der A 92 im Abschnitt AD Feldmoching bis AK Neufahrn als weitere bis 2020 realisierte Maßnahme gewertet werden könne, da diese mit Schreiben des BMVBS vom 27.6.06 als unvorhergesehener Bedarf gem. § 6 Fernstraßenausbaugesetz anerkannt sei. Zu Pkt. 8 wird darauf hingewiesen, dass zwei der Projekte, die als erforderlich angesehen würden, um die Erreichbarkeit des Flughafens sicherzustellen, nicht im vordringlichen Bedarf enthalten seien (A 94 AS Markt - Pocking Neu- bau/abschnittsweise weiterer Bedarf; A 99 AS Haar - AK München-Süd 8-streifiger Ausbau/weiterer Bedarf). Ihre Realisation hänge von der zukünftigen Einstufung ab.

Seitens des Straßenbauamtes München bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass bei Verlegung der St 2084 auf eine richtlinienkonforme Festlegung des Abstandes des Ableitungsgrabens Nord von Alleebäumen zu und von baulichen Anlagen zu achten sei, sowie bei der Neuplanung der Auffälligkeit im Unfallgeschehen entgegengewirkt werden solle. Bei der Auflassung der ED 5 sei sicherzustellen, dass für den dortigen Verkehr eine alternative Wegeverbindung bestehe, an die auch die ED 19 anzuschließen sei. Der Strukturausschuss des Landkreises Erding lehne im Übrigen die Auflassung der ED 5 ab.

Der neue Anschlussknoten Südring/St 2584 sei in die Baulast des Flughafens zu übernehmen. Ein Verkehrsrisiko für die St 2580/FTO in Form von Ablenkung, Blenden und Erschrecken müsse durch ausreichende Überflughöhen vermieden werden. Der Standort der HEZ-Anlage (Haupteinflugzeichen) östlich der St 2580/FTO sei mit dem Straßenbauamt abzustimmen.

Laut Prognosen des Verkehrsgutachtens der TransVer GmbH würden auf einigen Straßenverbindungen die Kapazitätsgrenzen erreicht, daher seien weitere Untersuchungen mit Spitzenstundenwerten erforderlich. Bei Einfriedung des Flughafens müssen alle zur Straße gehörigen Einrichtungen zugänglich bleiben. Durch das Vorhaben hervorgerufene Kosten seien von der FMG zu tragen.

1.3 Schienerverkehr

Die DB Services Immobilien GmbH weist auf den Konflikt mit der positiv raumgeordneten Schienenanbindung an den Flughafen München über die Marzlinger Spange hin. Der Ausbau des Flughafens München mache eine Aufhebung dieses Raumordnungsbeschlusses notwendig. Der Interessenkonflikt zwischen dem Flughafen ausbau und dem Ausbau der Schienenwege müsse abgewogen werden. Ergänzend würde sich das Vorhaben mit einigen GSM-R Anlagen der Deutschen Bahn AG überschneiden. Diese betriebsnotwendigen Anlagen dürften durch das Vorhaben hinsichtlich Betrieb, Bau und Wartung keine Einschränkungen erfahren. Zudem sei von der DB Energie GmbH mitgeteilt worden, dass sich mehrere 110-kV/ 15-kV-Starkstromleitungen im Projektgebiet befänden. Abschließend sei noch zu beachten, dass gemäß einschlägiger Bestimmungen ein Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn verhindert werden müsse. Die Bepflanzung sei so auszuführen, dass kein Windbruch auf das Bahngelände bzw. Lichtraumprofil des Gleises fallen könne. Beleuchtungen und Werbeflächen seien so auszuführen, dass Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs nicht beeinträchtigt werden. Die einschlägigen DIN-Vorschriften seien anzuwenden, künftige Aus- und Umbaumaßnahmen dürften nicht beeinträchtigt werden.

Von der DB Magnetbahn GmbH wird die Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die 3. Start- und Landebahn begrüßt. Sie nimmt Bezug auf die Aussage in den Planunterlagen, dass mögliche Summationswirkungen in Verbindung mit der Magnetschwebbahn München Hbf-Flughafen zu keinen negativen Auswirkungen auf Erhaltungsziele der FFH-Gebiete führen würden. Im weiteren Planungsverlauf seien vertiefende Untersuchungen im Sinne einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unabdingbar. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gefahr einer Lockwirkung durch zusätzliche Lichtemissionen für nachtaktive Insekten, hier insbesondere mit Bezug auf Sekundärauswirkungen auf Fressfeinde der Insekten z.B. Fledermäuse als charakteristische Arten der Isarauwälder, in der Verträglichkeitsbetrachtung nicht spezifiziert seien.

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH stimmt der Planung zu, gibt jedoch zu bedenken, dass die Verkehrsgutachten von Intraplan Consult und Transver GmbH die dringende Erforderlichkeit eines Ausbaus der landseitigen Verkehrsverbindungen im Zuge des Vorhabens verdeutlichen würden. Dabei sei eine Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens unerlässlich. Im Einzelnen seien der Erdinger Ringschluss, der Ausbau der S-Bahninfrastruktur zwischen Erding und Markt Schwaben sowie zwischen Markt Schwaben und München Ost, die Walpertskirchener Spange, die Neufahrner Gegenkurve einschließlich des Ausbaus der Infrastruktur am Bahnhof Freising und der Ausbau einer schnellen Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen spätestens zeitgleich mit der 3. Start- und Landebahn zu realisieren. Dem Öffentlichen Verkehr müsse bei der Abwicklung des flughafeninduzierten Verkehrs eine Rückgratfunktion zukommen.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH stimmt grundsätzlich dem Vorhaben zu. Es hätte zwar keinen Bezug zur bestehender Schieneninfrastruktur, es werde jedoch darauf hingewiesen, dass für den bestehenden Konflikt mit der Marzlinger Spange keine Lösungsmöglichkeiten angeboten würden und deren Realisation durch die 3. Start- und Landebahn wesentlich erschwert würde.

Die Initiative Pro Marzlinger Spange begrüßt zwar ausdrücklich den Ausbau des Flughafens München, er sei Arbeitgeber für viele Menschen und habe für die wirtschaftliche Entwicklung Ostbayerns große Bedeutung. Es bestehe jedoch keine adäquate Schienenanbindung aus dem ostbayerischen Raum, insbesondere zu der fernverkehrsorientierten Anbindung der Marzlinger Spange seien die Aussagen in den Planunterlagen unzureichend. Für deren Realisation sei eine rasche Entscheidung zu treffen und eine Vereinbarkeit mit der 3. Start- und Landebahn aufzuzeigen.

2. **Wasserwirtschaft**

Das Bayerische Landesamt für Umwelt verweist in Bezug auf die Belange der Wasserwirtschaft auf die Stellungnahmen des WWA München sowie des SG 52 ROB, zur Thematik der Altlasten bzw. altlastenverdächtigen Flächen seien die Stellungnahmen der Landratsämter zu berücksichtigen.

Das Wasserwirtschaftsamt München sieht die wasserwirtschaftlichen Belange durch die Flächenversiegelung, die Entwässerung der versiegelten Flächen inklusive der Entsorgung enteisungsmittelhaltiger Abwässer im Winter, die Grundwasserabsenkung, Gewässerverlegungen, Seitenentnahmen sowie deren Wiederverfüllung, den Umgang mit Wasser gefährdenden Stoffen und dem im Zuge der Kapazitätserweiterung zu erwartenden höheren Trinkwasserverbrauch sowie Anfall häuslichen Abwassers berührt.

Die genannten Maßnahmen hätten Auswirkungen sowohl auf das Grund- als auch Oberflächenwasser, erhebliche Auswirkungen könnten jedoch weitgehend auf das geplante erweiterte Flughafengelände begrenzt werden. Für bestehende oder geplante Trinkwasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete und wasserwirtschaftliche Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiete seien keine relevanten Auswirkungen erkennbar. Es sei jedoch noch nachzuweisen, dass der zu erwartende zukünftige Bedarf an Trinkwasser aus Erschließungen der oberflächennahen Grundwasserleiter gedeckt werden könne (z.B. ZVzWV Moosrain). Eine verstärkte Nutzung von Tiefgrundwasser sei nicht zu befürworten.

Grundsätzlich sei die im Vergleich zu anderen Themen eher geringe Gewichtung der wasserwirtschaftlichen Belange in der Konfigurationsanalyse angesichts deren hohen Bedeutung in dem wasserwirtschaftlich sensiblen Gebiet des Erdinger Moores zu bemängeln. Zudem würden in der Konfigurationsanalyse die wasserwirtschaftlichen Kriterien mit nicht quantifizierbaren Parametern bewertet und seien deshalb nicht vollständig nachvollziehbar.

In Bezug auf die Oberflächengewässer könne aufgrund fehlender Informationen über verwendete Daten sowie angewandte Methoden keine Bewertung der Aussagen zu den Bemessungsabflüssen getroffen werden. Diese seien im Planfeststellungsverfahren offenzulegen. Bei den Gleichzeitigkeitsbetrachtungen in Bezug auf Hochwasserereignisse seien für belastbare Aussagen längere Betrachtungszeiträume heranzuziehen. Man gehe jedoch grundsätzlich davon aus, dass große Hochwasserereignisse an der Isar unabhängig von denen im Bereich des Flughafens seien.

Der bisherige Betrieb habe zu keiner Beeinträchtigung der Wasserqualität der Oberflächengewässer geführt. Mit den dargestellten Maßnahmen sei dies auch in der Folge nicht zu erwarten. Bei der Gewässerneuordnung würde jedoch, insbesondere durch die weitreichenden Verfüllungen bei Kalkgries- sowie Keckeisgraben, die beide nur zeitweilig Wasser führen, eine deutliche ökologische Beeinträchtigung des Gewässersystems vorliegen. Dies könne zwar durch die Neugestaltung des Ludwigkanals, des Ableitungsgrabens Nord sowie des Vorflutgrabens Ost teilweise kompensiert werden, weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seien jedoch erforderlich. Im Falle der bereits durch den bestehenden Flughafen unterbrochenen Gewässer (Süß-, Mittel-, Gruselgraben etc.) würde das bestehende System in akzeptablen Umfang nach Norden ausgedehnt. Technische Maßnahmen könnten bewirken, dass außerhalb des Flughafengeländes nur mit einer geringfügigen Abflussverschärfung der Oberflächengewässer zu rechnen sei. Die resultierende minimale Abflusserhöhung in der Isar habe keine nennenswerte Verschlechterung für die Unterlieger zur Folge.

Die bestehende Grundwassersituation werde zutreffend dargestellt. Zur Beurteilung der Auswirkungen sei jedoch eine Berücksichtigung der Situation vor dem Bau des Flughafens notwendig. Es habe sich zwar keine Veränderung der Niedrig- und Mittelwasserstände ergeben, bei den natürlichen Spitzen hoher Grundwasserstände sei jedoch eine Dämpfung eingetreten.

Durch den dauerhaften Eintrag von Enteisungsmitteln seien verstärkt reduzierte Verhältnisse im Grundwasser festzustellen, da die natürlichen Abbaukapazitäten nicht mehr ausreichen. Ein zusätzlicher Eintrag durch eine weitere Start- und Landebahn und zudem durch das dadurch bedingte zusätzliche Verkehrsaufkommen sei nicht mehr akzeptabel. Aufgrund fehlender Erfahrung könne die Wirksamkeit des geplanten Bodenfilters nicht beurteilt werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens müsse ein schlüssiges Konzept vorgelegt werden, das negative Auswirkungen auf Boden und Grundwasser ausschließe. Es seien auch nur in Bezug auf diese zusätzliche Ableitung enteisungsmittelhaltiger Abwässer Auswirkungen auf die Kläranlage Eitting zu erwarten, hierzu sei auf die Stellungnahme des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos zu verweisen.

Die vorgeschlagene Absenkung von -0,5 m ZW sei zum gegenwärtigen Stand eine akzeptable Größenordnung, im Folgeverfahren sei jedoch eine genauere Betrachtung und Optimierung notwendig, da weiterhin die Minimierung der Grundwasserabsenkung wesentliches Ziel sei.

Hinsichtlich der Rollwege sowie der Vorfelderweiterung Ost seien den Planunterlagen keine Angaben zu entnehmen, ob bzw. in welchem Umfang hierfür eventuell eine zusätzliche Grundwasserregulierung notwendig wäre.

Durch die Erweiterung entstehe ein hoher Bedarf an Rohstoffen, der aus der näheren Umgebung gedeckt werden müsse. Zur Minimierung der Vogelschlaggefahr müssten die im Nassabbau erstellten Gewinnungs-

stellen verfüllt werden. Es müsse geklärt werden, ob hierfür ausreichend geeignetes Material zur Verfügung stünde. Ebenso müsse geklärt werden, in welcher Form die Teile des Oberbodens, die geogen mit Arsen belastet seien, sinnvoll eingesetzt werden könnten.

Das Sachgebiet Wasserwirtschaft (SG 52) der ROB stellt zunächst klar, dass seine Stellungnahme mit der des WWA München abgestimmt sei, in der ausführlicher auf Umfang der Prüfung und Auswirkungen des Vorhabens eingegangen werde. Die Gewichtung der wasserwirtschaftlichen Belange in der Konfigurationsanalyse werde ebenfalls für zu gering erachtet und das Fehlen eindeutig quantifizierbarer Bewertungskriterien bemängelt.

Da bereits jetzt eine Belastung des Grundwassers durch Einträge von Enteisungsmitteln festzustellen sei, wären die Auswirkungen durch einen zusätzlichen Anfall nicht abschätzbar. Die Festlegung der erforderlichen Grundwasserabsenkung auf -0,5 m ZW sei qualitativ erfolgt; sie wäre im Genehmigungsverfahren quantitativ zu belegen und gegebenenfalls zu optimieren. Hier seien auch technische Detailaussagen sowie Machbarkeitsnachweise für das System der Wiederversickerung zu erbringen.

Den Unterlagen zur Planfeststellung sollten dann auch ausführlichere Angaben zu Bestand und den Auswirkungen auf die Oberflächengewässer sowie des Retentionsraumes zu entnehmen sein, womit eine detaillierte Bewertung und Prüfung ermöglicht würde. Hier seien auch die Gleichzeitigkeitsbetrachtungen zur Wahrscheinlichkeit des Auftretens unterschiedlicher Hochwassersituationen zu ergänzen. Bei der Neuordnung der Gewässer sei die Ausschöpfung der Möglichkeiten einer naturnahen, gewässerökologisch sinnvollen Neugestaltung sowie der Verbesserung des Retentionspotentials zwingend notwendig.

Der hohe Anteil neu versiegelter Fläche bedinge eine Beeinflussung des Wasserhaushaltes. Für die Planfeststellung sei eine Bilanzierung aller Wasserströme erforderlich sowie belastbare Aussagen darüber, wie die schadlose Ableitung der einzelnen Abwasserströme gewährleistet werden solle. Die bisherigen Konzepte seien grundsätzlich dafür geeignet.

Die Wiederverfüllung bestehender Gruben gemäß Eckpunktepapier führe momentan schon zu Beschaffungsengpässen bei geeignetem Verfüllmaterial. Im Folgeverfahren sei insbesondere dazu ein Konzept für das Rohstoffmanagement vorzulegen sowie Aussagen zu Behandlung und Verwertung As-belasteten Oberbodens bzw. generell eingeschränkt wirtschaftsfähigen Materials.

Der künftige Bedarf an Trink- und Brauchwasser müsse bilanziert werden, die Bedarfsdeckung solle keiner weiteren Inanspruchnahme tertiären Tiefengrundwassers bedürfen.

Grundsätzlich werde bemängelt, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie die Auswirkungen des Vorhabens auf die wasserwirtschaftlichen Belange als gering eingestuft würden; tatsächlich seien sie teilweise erheblich. Das Vorhaben liege außerhalb bestehender bzw. geplanter Vorranggebiete Wasserversorgung. Einzig der Untersuchungsbereich der UVS würde in einzelne geplante Vorranggebiete Hochwasser hineinreichen.

Als Fazit könne festgestellt werden, dass dem Vorhaben unter folgenden Randbedingungen zugestimmt werden kann:

- Im Zuge des Ausbaus und der damit verbundenen Kapazitätserweiterung dürfe es vor allem vor dem Hintergrund der bestehenden Vorbelastung zu keiner Verschlechterung der Schutzwirkung des Bodens kommen.
- Vor der schadlosen Einleitung der anfallenden Niederschlags- und Abwasserströme in Grund- und Oberflächengewässer seien die dafür erforderlichen Schritte nachzuweisen.
- Bei der Neuordnung der Gewässer sei eine naturnahe und ökologisch sinnvolle Gestaltung anzustreben. Zudem seien zur Kompensation der erheblichen Eingriffe weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig.
- Der zusätzliche Bedarf an Trinkwasser solle nicht über Tiefengrundwasser gedeckt werden.

Grundsätzlich solle zur Minimierung der wasserwirtschaftlichen Auswirkungen in der Bauphase durch Bauwasserhaltung und Öffnung der Seitenentnahmen die Grundwasserableitung sowie Gewässerneuordnung vorab realisiert werden.

Der Wasserzweckverband Berglerner Gruppe lehnt die Planungen ab, da sich im Ortsteil Glaslern der Gemeinde Berglern das Wasserwerk der Gruppe sowie ein Wasserschutzgebiet befänden. Durch die zu erwartende Zunahme des Flugverkehrs sei eine Zunahme der Verschmutzungen z.B. durch Kerosinverlust im Bereich des Schutzgebietes zu erwarten.

Der Wasser- und Bodenverband Loosbach Attaching weist darauf hin, dass sich der Bachlauf der Goldach bis zu 3 m geweitet habe und große Auflandungen festzustellen seien. Dies sei durch die zeitweise großen Wassermengen verursacht worden, die beim Bau des Flughafens in den Graben geleitet worden seien. Ähnliche Einleitungen wären bei einem Bau der 3. Start- und Landebahn zu befürchten, diese seien jedoch generell abzulehnen. Die FMG habe für alle Folgeschäden und –kosten aufzukommen, die durch das Vorhaben dem Verband entstünden.

Der Wasser- und Bodenverband Breitwiesen sieht durch das Projekt die Existenz des Verbandes gefährdet, da eine erneute Veränderung des Wasserhaushaltes im Verbandsgebiet nicht mehr vertretbar sei.

Der Wasser- und Bodenverband Süß- und Grüselgraben spricht sich gegen die 3. Start- und Landebahn aus, da der wiederholte und großflächige Eingriff in die Grabensysteme im Verbandsgebiet nicht mehr verträglich sei.

Der Wasser- und Bodenverband Gaden – Berglern reguliere und kultiviere das Grabensystem seit Generationen und lehne einen Eingriff in das Grabensystem ab, da dieser nicht verträglich sei.

3. Natur und Landschaft

Das Bayerische Landesamt für Umwelt weist aus Sicht der Immissionsökologie darauf hin, dass nur die in den lufthygienischen Untersuchungen ermittelte vollständige Zusatzbelastung für die Beurteilung der Auswirkungen relevant sei. Bei der Stickstoffdeposition würde ausschließlich die trockene Deposition berücksichtigt. Die nasse Deposition fehle, zudem würden reduzierte Stickstoffverbindungen nicht erwähnt. Die fehlenden Komponenten müssten in die Berechnungen mit einbezogen werden, wodurch der aktuellen Hintergrundbelastung höhere Werte zugrunde gelegt werden müssten. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanze würde nur auf oxidierte Stickstoffverbindungen eingegangen, eine Berücksichtigung der reduzierten fehle. Da deshalb keine Kenntnis der Gesamt-N-Hintergrundbelastung bestehe, sei die Bewertung der N-Belastbarkeit von Biotopen schwer nachvollziehbar. Es würden deshalb die Aufstellung von Regensammlern zur Erfassung des Nitrat- und AmmoniumN-Eintrags und Ammoniak-Passivsammlern im Umfeld des Flughafens in Abstimmung mit dem LfU vorgeschlagen, um Lücken in der Kalkulation der Hintergrundbelastung schließen zu können.

Von Seiten des Naturschutzes und der Landschaftspflege sei festzustellen, dass die Planungsvorgaben für die Kapazitätserweiterung und die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Vorzugsvariante transparent und nachvollziehbar dargestellt seien. Bei der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung würden jedoch nachprüfbar Angaben über den methodischen Ansatz und über nachvollziehbare Bewertungskriterien vermisst, die aufzeigten, wie die Eingriffsfolgen im nachfolgenden Genehmigungsverfahren ermittelt und kompensiert werden sollen. Diesbezügliche Fachvorgaben des SG 51 ROB seien in die landesplanerische Beurteilung mit aufzunehmen. Der durch das Vorhaben bedingte Verlust an Erholungsraum sei als nachhaltige Störung einzustufen und in den Projektunterlagen entsprechend zu ergänzen. Die Beschränkung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen allein auf den Raum zwischen Flughafengelände und BAB A 92 sei nicht gerechtfertigt, da vordringliches Ziel sein müsse, die durch Bau und Betrieb des Flughafens bedingten Belastungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsgefüges insgesamt zu kompensieren.

Das Sachgebiet Naturschutz (SG 51) der ROB weist darauf hin, dass sich die Stellungnahme darauf beschränkt, die Bahnvariante 5 b naturschutzfachlich einzuschätzen. Es würde in diesem Zusammenhang auf die detaillierten Stellungnahmen der Landratsämter Erding und Freising hingewiesen. Für die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und Lebensräume, Biologische Vielfalt sowie Landschaft/Landschaftsbild sei die Bewertung der Eingriffsschwere in der UVS zu niedrig angesetzt, aus fachlicher Sicht sollten im Nachfolgeverfahren die Bewertungsfaktoren überprüft werden. Bei dem erheblichen Eingriff in das Schutzgut Boden sei kein Ausgleich, sondern nur Ersatzmaßnahmen möglich. Die Arsenproblematik bei den Bodenbewegungen sollte im Planfeststellungsverfahren näher untersucht werden.

Durch die Grundwasserabsenkungen bestünde die Gefahr, dass terrestrische wie aquatische feuchtigkeitsgebundene Lebensgemeinschaften dauerhaft beeinträchtigt würden. Die weitere Belastung des Grundwassers mit Enteisungsmitteln könnte ebenfalls bestimmte Tierarten erheblich beeinträchtigen. Bei Beseitigung, Verlegung und Neuschaffung von Oberflächengewässern würden ökologisch wertvolle Bereiche deutlich verändert oder ganz verschwinden.

Auch der gering erscheinende Temperaturanstieg von 0,1°C könne zu Artenverlust führen. Darüber hinaus könne es durch Torfmineralisierungen im Zuge der Entwässerung zu Nährstofffreisetzungen und damit durch CO₂-Emissionen zu klimaschädlichen Anreicherungen von Treibhausgasen kommen. Beides sollte im Nachfolgeverfahren stärkere Beachtung finden.

Die enorme Flächeninanspruchnahme führe zu hohem Konfliktpotential mit den dort vorkommenden Tierarten und würde sich auch auf die Lebensräume der Pflanzen auswirken, für die zudem die Beeinträchtigungen der Gewässersysteme relevant seien. Ergänzend wurde bemängelt, dass offensichtlich einige Pflanzenarten der Roten Liste nicht beachtet worden seien und die Problematik der Stickstoffdepositionen auf nährstoffarme Lebensräume nicht entsprechend bewertet worden sei. Hier sollten, ebenso wie in Bezug auf die biologische Vielfalt, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen geprüft werden. Ein Flughafenbetriebsgelände sei im Vergleich zur bisherigen (Kultur-)Landschaft ein anderer Nutzungstyp und würde durch die große Flächeninanspruchnahme eine grundlegende Veränderung der Niedermoorlandschaft nach sich ziehen. Eine randliche Eingrünung könne allenfalls als grünordnerische Maßnahme gewertet werden.

Für Freizeit und Erholung gingen nicht nur die innerhalb der zukünftigen Einzäunung gelegenen Gebiete verloren, der betroffene Raum sei wegen der Lärmauswirkungen und vorhabensbezogener Infrastrukturmaßnahmen deutlich größer anzusetzen.

In Bezug auf den hohen Rohstoffbedarf sei zu fragen, ob überhaupt ausreichend Rohstoffe und für die Wiederverfüllung genügend geeignetes Material zur Verfügung stünden. Zudem sei die Problematik des Transportes der benötigten Materialien zu betrachten. Die Auswirkungen durch die vorhabensbedingten Straßenverlegungen bzw. -neubauten auf bisher wenig vorbelastete Räume seien aus naturschutzfachlicher Sicht unzureichend gewürdigt worden. Bestehende Bauleit- und Landschaftspläne sowie einige landschaftsplanerische Fachplanungen seien nicht ausgewertet und berücksichtigt worden.

Generell sei der Kompensationsbedarf deutlich höher anzusetzen, als in den Planunterlagen dargestellt. Überschlägig ermittelt könne dieser bis zu 870 ha betragen. Im nachfolgenden Verfahren sei eine detaillierte, nachvollziehbare und plausible Eingriffs-/Ausgleichsbilanz zu erstellen. Das mit dem Bau des Flughafens München bereits festgelegte Grün- und Freiflächenkonzept müsse aufgegriffen und fortgesetzt werden. Neben dem Erdinger Moos sei auch das Freisinger Moos als Such- und Entwicklungsraum für Kompensationsflächen festzuschreiben.

Für das Planfeststellungsverfahren sei aus naturschutzfachlicher Einschätzung für die FFH-Gebiete „Eitinger Weiher“ und „Viehlaßmoos“ sowie das SPA-Gebiet „Freisinger Moos“ eine Verträglichkeitsprüfung notwendig, für das FFH-Gebiet „Isarauen“ könne eventuell darauf verzichtet werden. Zudem sei zu prüfen, ob durch das Vorhaben die Vogelzugbeziehungen zu den SPA-Gebieten „Vogelfreistätte Mittlere Isarstauseen“ und „Ismaninger Speichersee“ beeinträchtigt würden.

Zusammenfassend müsse die 3. Start- und Landebahn aus landschaftsökologischer und naturschutzfachlicher Sicht kritisch beurteilt werden, da sie einen weiteren erheblichen und schwerwiegenden Eingriff in den stark vorbelasteten Naturraum „Erdinger Moos“ darstelle, der in Teilbereichen nicht ausgleichbar sei. Die eingereichten Unterlagen würden zwar durchgehend hohe fachliche Qualität aufweisen und würden z.T. erhebliche Auswirkungsfaktoren darstellen. In der UVS seien jedoch durchgängig nur niedrige Bewertungsfaktoren angesetzt. Im Folgeverfahren sollten alle verfügbaren Fachplanungen aufgearbeitet und so erforderlich weiterentwickelt sowie die Bewertung entsprechend plausibel und nachvollziehbar überarbeitet werden. Hier solle zudem erhoben und geprüft werden, welche weiteren Infrastrukturmaßnahmen zwingend für das Projekt notwendig seien und welche Summationswirkungen sich dadurch für Natur und Landschaft ergäben.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) lehnt das Vorhaben strikt ab. Es stelle einen erheblichen, vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Eingriff in Natur und Landschaft dar. Die Begründung des Bedarfes sei als fehlerhaft zurückzuweisen, das Wachstum sei nicht regional, sondern international begründet und nicht mit den Zielen des Klimaschutzes zu vereinbaren. Die Kapazität würde künstlich reduziert, das Planungsziel der Engpassfreiheit sei willkürlich und das Gutachten von Intraplan gehe von falschen Grundlagen für die Prog-

nosen aus u.a. hinsichtlich der Themen Treibstoffpreise, Nachfrage bei mittleren Einkommensschichten, Wirtschaftswachstum und -struktur, Realisierung zahlreicher Verkehrserschließungen sowie des Ausbaus konkurrierender Verkehrsflughäfen.

Die vorgelegte Planung verstoße gegen zahlreiche Grundsätze und Ziele der Landesentwicklung und Regionalplanung zum Schutz von Mensch und Natur und nehme nur auf wirtschaftliche und verkehrliche Ziele Bezug. Das Vorhaben habe keine positiven Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur und widerspreche mit der Konzentration von Investitionen und Arbeitsplätzen dem Primat der gleichwertigen Lebens- und Arbeitsbedingungen.

Aufgrund des Fehlens einer strategischen Umweltprüfung mit Umweltbericht, einer ergebnisoffenen Alternativenprüfung, detaillierter FFH-Verträglichkeitsprüfungen sowie artenschutzrechtlicher Ausnahmegenehmigungen lägen Verfahrensfehler vor. Die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung sei in Erfassung und Bewertung (insbesondere bei den Themen Lärm und Luftschadstoffe) unzureichend bzw. fehlerhaft.

Der Landesbund für Vogelschutz, Kreisgruppe Freising, lehnt das Vorhaben ab. Es sei nur eine Variante im Verfahren, die nicht unter dem Aspekt der Minimierung der Belastungen z.B. beim Lärm ausgewählt worden sei. Das Untersuchungsgebiet sei zu klein, wie das Beispiel der NO_x-Karte zeige, der tatsächliche Flächenverbrauch sei wesentlich größer, da unter anderem die Kiesgewinnung im Umland und die notwendige Verkehrsanbindung nicht mit einbezogen worden wären. Die Bewertung der Biotop im Umland, vor allem vielfältiger Lebensräume im Erdinger Moos, sei fehlerhaft. Es würden Probleme bei der Ablagerung arsenbelasteten Bodenaushubs gesehen.

Von Seiten des Referates Artenschutz des LBV wird das Vorhaben ebenfalls abgelehnt, da gegen Vorgaben der FFH-Richtlinie bzw. europäische artenschutzrechtliche Bestimmungen verstoßen würde. Die Eingriffe seien so hoch, dass sie als nicht kompensierbar abgelehnt werden müssten. Die Planungen würden auf veraltetem und unzureichendem Datenmaterial basieren. Für betroffene Arten der Anhänge 2 und 4 der FFH-Richtlinie sei zu prüfen, ob der Verbotstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG erfüllt werden. Weiter seien für die Arten des FFH-Anhanges IV die Verbotstatbestände nach Art. 12 FFH-RL bzw. für die Vogelarten Anhang I der VS-RL die Verbotstatbestände nach Art. 5 VS-RL zu prüfen. Die Eingriffsbewertungen in der UVS seien widersprüchlich und zu niedrig angesetzt. Die Aussagekraft sei für eine Beurteilung landesplanerischer Ziele und der Einhaltung europäischer Richtlinien unzureichend. Das Vorhaben sei somit nicht genehmigungsfähig. Die Notwendigkeit der Maßnahme sei vor dem Hintergrund des Klimawandels, des Ressourcenverbrauchs sowie der Verknappung fossiler Brennstoffe nicht gegeben. Ergänzend werde auf die Stellungnahme des Bund Naturschutzes verwiesen, welcher sich der LBV vollinhaltlich anschließe.

Der Verein zum Schutz der Bergwelt lehnt das Vorhaben ab. Er vertritt die Auffassung, dass in den Antragsunterlagen eine ordnungsgemäße Strategische Umweltprüfung, eine FFH-Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Alternativprüfungen fehlten und in den Antragsunterlagen Ziele und Grundsätze des LEP sowie geltendes EU-Naturschutzrecht missachtet werden. Durch einen Verzicht auf das Vorhaben seien nicht ausgleichbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden. Im Übrigen schließe sich der Verband der Stellungnahme des Bund Naturschutzes in Bayern zum gegenständlichen Verfahren an.

4. Land- und Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei

Die Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft (LfL) nimmt abgestimmt mit den Ämtern für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck sowie Erding Stellung.

Das Vorhaben entspreche aus Sicht der vom LfL zu vertretenden Belange nicht den Erfordernissen der Raumordnung. Aufgrund des erheblichen Flächenverbrauches widerspreche es den Zielen eines schonenden Ressourcenverbrauches sowie der Nachhaltigkeit.

Durch das Vorhaben würde in Folge von Überbauung bzw. der Schaffung von Ausgleichsflächen eine Fläche von mindestens 1.452 ha der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Zusätzlich würden bis ins Jahr 2020 6,5 Mio. m² Gewerbe- und 4,1 Mio. m² Wohnfläche sowie umfangreiche Verkehrsflächen benötigt. Wie sich dies inklusive der dafür benötigten Ausgleichsflächen auf landwirtschaftliche Nutzflächen auswirke, sei noch nicht abgeschätzt. Die Ausgleichsflächen sollten deshalb vorrangig in Gebieten gesucht werden, die für eine landwirtschaftliche Nutzung ungünstig seien (z.B. Kernbereich Freisinger Moos, monostrukturierte Forstflä-

chen). Nach ökologischer Aufwertung solle die extensive Nutzung bzw. Pflege dieser Flächen durch ansässige Landwirte erfolgen. Durch die immense Flächeninanspruchnahme müssten eine Vielzahl landwirtschaftlicher Betriebe Flächeneinbußen erleiden, zumindest 53 seien stark betroffen. Bei den meisten davon sei eine erhebliche Existenzgefährdung gegeben. Da durch das Vorhaben der regionale Bodenmarkt stark beeinflusst würde, seien Schwierigkeiten bei der Beschaffung geeigneten Ersatzlandes zu erwarten. Für Landwirte, die ihre Betriebe weiterführen wollten, sei jedoch Ersatzland bereitzustellen. Da im Zuge der umfangreichen Grundwasserregulierungen Auswirkungen nicht auszuschließen seien, müsste vor Beginn der Bautätigkeiten ein pflanzensoziologisches Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden. Aus Gründen des vorsorgenden Boden- und Verbraucherschutzes seien künftig auch auf landwirtschaftlichen Flächen Beweissicherungsmaßnahmen hinsichtlich einer Belastung von Boden und Pflanzen durch kerosinbezogene Kohlenwasserstoffe durchzuführen. Die durch den Neubau direkt betroffene Waldfläche müsse höher als in den Antragsunterlagen angesetzt werden. Im Sinne des Art. 2 BayWaldG ermittelt, könne diese überschlägig bis zu 40 ha betragen. Dem Erhalt des Waldes in diesem extrem waldarmen Gebiet käme besondere Bedeutung zu (RP 14 B IV 1.1.3), dies sei auch Ziel des Waldaktionsplanes. Einer Rodung könne nur zugestimmt werden, wenn die negativen Auswirkungen – auch diejenigen durch Folgemaßnahmen sowie durch ökologischen Funktionsverlust infolge Zerschneidung – durch Ersatzaufforstungen im Verhältnis 1:1 ausgeglichen würden; ein höherer Ausgleich sei wünschenswert. Aufforstungen sollten möglichst zusammenhängend und in waldarmen Gebieten, ersatzweise durch Mehrung des Isarawaldes erfolgen. Eine genaue Festlegung sei dem Genehmigungsverfahren vorbehalten und habe im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Amt für Landwirtschaft und Forsten zu erfolgen.

Der Bayerische Bauernverband regt an, in Bezug auf die Land- und Forstwirtschaft Beweissicherungsmaßnahmen des Ist-Zustandes durchzuführen. Der Verband hebt hervor, dass sich das Vorhaben negativ auf das Landschaftsbild, Flora und Fauna sowie die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen auswirke. Durch die Grundwasserabsenkung verstärke sich das Risiko von Trockenschäden und von Ertragsminderungen. Daher sei eine Absenkung des Grundwasserspiegels auf den angrenzenden Flächen zu verhindern. Qualitätsminderungen im pflanzlichen und tierischen Bereich seien auszuschließen. Bei Eingriffen in das Feldwegenetz seien angemessene Ersatzwege einzuplanen. Beim Entzug land- und forstwirtschaftlicher Flächen sei für einen Ausgleich durch qualitativ gleichwertige Flächen zu sorgen. Die Entschädigungspositionen der Land- und Forstwirtschaft seien zu berücksichtigen.

Die Bayerische Staatsforsten, Forstbetrieb Freising, stellt fest, dass staatliche Waldflächen durch das Vorhaben nicht unmittelbar betroffen sind. Mit den Lärmauswirkungen des Vorhabens könne jedoch eine Verschlechterung der Arbeitssicherheit verbunden sein, weiter würden Auswirkungen auf Bestand bzw. Verhalten von Tierarten befürchtet. Die Zunahme der künstlichen Beleuchtung würde zudem Erschwernisse für die Jagd nach sich ziehen. Schädliche Immissionen durch zusätzliche Flugbewegungen könnten nicht akzeptiert werden.

Dem Bayerischen Waldbesitzerverband e.V. seien zwar keine Planungen bekannt, die das Vorhaben berühren könnten, es bestünden aus seiner Sicht jedoch erhebliche Bedenken. Die dauerhafte Absenkung des Grundwasserspiegels führe zu einer Anspannung des Wasserhaushaltes der angrenzenden Forstflächen, insbesondere in Bezug auf flachwurzelnde (Fichten-)Bestände. Diese würden dadurch dauerhaft beeinträchtigt, was für die Bewirtschaftung finanzielle Einbußen und zusätzlichen Arbeitsaufwand erfordere. Die für das Vorhaben erforderlichen Rodungen seien bedenklich, da der Landkreis Erding der waldärmste in Bayern sei. Durch die Verkehrszunahme am Flughafen und durch die Erweiterung würden zusätzliche Emissionen entstehen. Diese würden gerade die mehrstufigen Mischwälder (Laubbäume und Tannen) belasten, die das Ziel der nächsten Waldgeneration darstellen. Mit erheblichen Ausfällen sei zu rechnen, was auch den Erholungs- und Wohnwert der Region schwächen würde.

Das Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern hat grundsätzlich keine Bedenken. Es weist jedoch darauf hin, dass im östlichen Bereich der vorgesehenen 3. Start- und Landebahn einzelne Grundstücke am Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz Eitting-West beteiligt sind. Die Ausführungsanordnung sei bereits angeordnet, die Schlussfeststellung werde in Kürze erlassen.

Der Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei hat keine grundsätzlichen Bedenken aus Sicht der Fischerei, wenn einige Punkte gewährleistet würden. Bei der Neuanlage von Gewässern sei die morphologische Ausgestaltung der Gewässerbetten so zu optimieren, dass von einer langfristig wirksamen strukturellen Verbesserung ausgegangen werden könne. Es solle geprüft werden, inwieweit dies nicht auch im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen an weiteren, nicht direkt betroffenen Gewässern geschehen könne. Zudem dürften sich durch die neue Drainageeinspeisung die Abflussverhältnisse der von dem Vorhaben betroffenen Gräben nicht verändern. Die Wirksamkeit des Konzeptes der Ab-/Niederschlagswasserbeseitigung sei vom amtlichen Sachverständigen zu prüfen und im Betrieb zu verifizieren.

Der Landesfischereiverband Bayern e.V. weist darauf hin, dass neben der direkten Beeinträchtigung von Gewässern, die sich unmittelbar auf dem Gebiet der geplanten Start- und Landebahn befänden (Grüsel-, Süß-, Mittel- und Flutgraben; Flutmulde, kleinere Wiesengräben, moortypische Lacken nahe Eittingermoos), auch indirekte Beeinträchtigungen auf weitere Gewässer (z.B. Isar, Goldach, Alte Dorfen, Eittinger Weiher) zu befürchten wären. Es lägen zwar keine detaillierten Untersuchungen zum Fischbestand der direkt betroffenen Gewässer vor, es könne jedoch von einer größeren Artenvielfalt ausgegangen werden. Durch das Vorhaben würden deren Lebensräume und das Reproduktionspotential weiter reduziert. Zudem seien während Bau und Betrieb des Vorhabens sinkende Grundwasserspiegel sowie reduzierte Wasserführungen bis hin zum partiellen Austrocknen zu befürchten. Diese würden zu veränderten Strömungs- und Substrat- sowie Temperaturverhältnissen führen, was wiederum zu veränderten Floren- und Faunenvergesellschaftungen führen würde. Zudem sei eine Gewässerverunreinigung durch Emissionen des Flugbetriebs zu befürchten, die sich schädlich auf Fische und deren natürliche Nahrungskette auswirken könnte.

Von Seiten des Kreisjagdverbandes Erding e.V. im Landesjagdverband Bayern e.V. wird das Vorhaben in der Zusammenschau der naturschutzfachlichen Bewertung und aus Sicht der Jagd abgelehnt. Es sei die Verschlechterung eines schwerwiegenden und nicht ausgleichbaren Eingriffs. Drei Jagdreviere (Eitting III, Oberding II, EJR) seien maßgeblich von dem direkten, bzw. dem durch die begleitenden Infrastrukturmaßnahmen erzeugten Flächenbedarf betroffen. Der Naturraum Erdinger Moos werde erheblich beeinträchtigt, Wiesenbrückerflächen gingen verloren, bislang gering belastete Landschaftsräume würden zusätzlich verlärmte und landschaftsökologisch elementare Vernetzungsachsen vor allem zwischen Erdinger Moos und Isaraue würden durchschnitten. Die Neuordnung der Gewässer führe zu dauerhaft negativen Auswirkungen bis hin zur Beeinträchtigung der regionalen Biodiversität. Ein Entwicklungs- und Pflegekonzept sei erforderlich, die Lage der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen sei so zu wählen, dass räumliche und funktionale Verflechtungen wiederhergestellt werden könnten und den Ansprüchen wildlebender Arten Rechnung getragen werde. Die Kompensationsmaßnahmen sollten in der Nähe des Eingriffsortes liegen und möglichst vor Beginn des Vorhabens realisiert werden.

5. Gewerbliche Wirtschaft

Das Bayerische Landesamt für Umwelt stellt fest, dass von Seiten der Wirtschafts- und Rohstoffgeologie gegen das Vorhaben keine Einwände bestehen.

Das Bergamt Südbayern (SG 26, ROB) hat keine Einwände, da bergbauliche Belange nicht berührt werden.

Der Bayerische Industrieverband Steine und Erden e.V. begrüßt grundsätzlich die geplante Flughafenerweiterung. Er weist jedoch darauf hin, dass das Unternehmen Gutbrod GmbH & Co. KG östlich der geplanten Start- und Landebahn ansässig ist. Es sei zu befürchten, dass durch das Vorhaben in Zukunft das Vogelschlagrisiko anders eingestuft würde und dies ebenso wie die zu erwartende Erweiterung der Fluglärmmzonen im Regionalplan zu Einschränkungen in der Betriebsführung des Unternehmens führten.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Erweiterung und verweist u.a. auf die große wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region. Es sei jedoch fraglich, ob für ein Projekt dieser Größenordnung der Planungshorizont von 15 Jahren ausreiche.

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern begrüßt grundsätzlich das Vorhaben, da die rechtzeitige Kapazitätserweiterung die vorherzusehenden Engpässe vermeiden und die Position des Flughafens sichern würde. Dieser habe mittlerweile eine weit über den regionalen Rahmen hinaus reichende Bedeutung für das Verkehrsgeschehen aber auch das gesamtwirtschaftliche Geschehen. Nicht nur der Bestand sei entscheidender Standortfaktor für Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen, sondern auch die Aussicht, dass der prognostizierte Anstieg des Passagier- und Frachtaufkommens bewältigt werden könne. Die Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung zeige sich daran, dass der Arbeitsamtsbezirk Erding-Freising die geringste Arbeitslosenquote Deutschlands habe. In den Jahren 1987 bis 2000 seien am Flughafen und in seiner Umgebung rund 105.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Es würde gesehen, dass der Ausbau und der weiter zunehmende Verkehr zusätzliche Belastungen für die Bevölkerung brächten. Die Straßenverkehrsinfrastruktur sowie die Schienenanbindung zeigten schon jetzt Defizite, die sich weiter verstärken würden. Hier seien kapazitätserweiternde Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes notwendig (u.a. A 92, Straßenanbindung von (Süd)Osten, Ringschluss S-Bahn Erding, Walpertskirchener Spange, Transrapid). Zudem sei zu prüfen, wie sich das Vorhaben mit der Marzlinger Spange vereinbaren ließe.

Von Seiten der Industrie- und Handelskammer Regensburg wurde das Vorhaben begrüßt, es müsse jedoch eine Lösung gefunden werden, wie die Marzlinger Spange realisiert werden könne. Diese sei unabdingbar, um die notwendige Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr aus dem ostbayerischen Raum zu schaffen.

Die Industrie- und Handelskammer Oberfranken Bayreuth begrüßt ebenfalls das Vorhaben, fordert jedoch eine nachhaltige Verbesserung der Anbindung des Flughafens an das Schienennetz aus dem ostbayerischen und ostoberfränkischen Raum und somit die Realisation der Marzlinger Spange.

Die Industrie – und Handelskammer für Niederbayern in Passau stellt zunächst heraus, dass der Flughafen München und der weitere Ausbau für die Unternehmen des niederbayerischen Raumes große Bedeutung habe. Es sei jedoch eine leistungsfähige Schienenanbindung notwendig, sowohl für den Nahverkehr über die Neufahrner Kurve, als auch für den Fernverkehr über die Marzlinger Spange. Hier solle man eine Untertunnelung in Verbindung mit anderen Verkehrsprojekten andenken.

Die Handwerkskammer Niederbayern – Oberpfalz, die Handwerkskammer Oberfranken sowie der Kreistag des Landkreises Cham begrüßen das Vorhaben ausdrücklich. Sie verweisen jedoch auf die positiv raumgeordnete Marzlinger Spange, auf deren Realisierung für eine ausreichende Schienenanbindung des nord-, südost- und ostbayerischen sowie ostoberfränkischen Raumes nicht verzichtet werden könne. Zudem sei sie notwendig, damit sich die positiven Auswirkungen des Flughafens nicht nur auf das engere Umland des Flughafens beschränken würden.

6. Technischer Umweltschutz

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat bezüglich der Anlagensicherheit keine Einwendungen gegen das Vorhaben.

Zu der Aussage in der klimatologischen Erheblichkeitsabschätzung, dass durch das Vorhaben mit keinen Veränderungen der Temperatur-, Nebel- und Windverhältnisse auf den regionalen Grünzug, auf landwirtschaftlich genutzten Flächen oder Siedlungen im Umfeld zu rechnen sei, bestünden aus fachlicher Sicht keine Einwände.

Zur Thematik der Luftreinhaltung könne festgestellt werden, dass eine exakte Überprüfung der Berechnungen für die Immissionsprognosen wegen der vielfältigen Eingabeszenarien nicht möglich sei, die Ergebnisse erschienen jedoch plausibel.

In den Untersuchungen zu den schalltechnischen Auswirkungen durch das Vorhaben seien alle wesentlichen Einflussgrößen und Gesichtspunkte behandelt. Eine Überprüfung der Ergebnisse sei zwar nicht vorgenommen worden, die Ergebnisse seien jedoch plausibel. Es sei anzumerken, dass die Zunahme der Straßenlärmimmissionen nur der Differenzpegelkarte zu entnehmen sei, in der textlichen Erläuterung aber nur auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte verwiesen werde. Man sei jedoch der Ansicht, dass die tatsächliche

Veränderung der Beurteilungspegel dargestellt werden sollte. Von Seiten des LfU sei eine Erhöhung des Emissionspegels von Straßen im Zuge des Projektes um bis zu 1,3 dB(A) errechnet worden. Es werde darauf hingewiesen, dass für den Schienenverkehr keine verfahrensbedingten Pegelerhöhungen entstünden, da man davon ausgehe, dass im Prognosejahr 2020 die Neufahrner Gegenkurve, der Erdinger Ringschluss sowie die Magnetschwebebahn bereits verwirklicht sein werden.

Die Aussage, dass für die Zunahme der Gesamtlärmbelastung im Zuge des Baus der 3. Start- und Landebahn im wesentlichen der Fluglärm verantwortlich sei und die übrigen untersuchten Schallquellen keine oder nur eine geringe Rolle spielen würden, sei plausibel.

Für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren würden folgende Hinweise gegeben:

In der UVU sollte auf den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten eingegangen werden.

In Bezug auf Straßenverkehrslärm würde im Rahmen der UVP die Feststellung, dass Lärmschutz nach § 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV gewährt werde, nicht genügen. Es seien für die lautesten Immissionsorte die Gesamtbeurteilungspegel aus den Geräuschen aller Landverkehrswege vor und nach Fertigstellung des verfahrensgegenständlichen Verkehrsweges gegenüberzustellen.

Hinsichtlich des Baulärmes würden als Auflagen Beschränkungen zu Dauer und Höhe der Schallimmissionen sowie zur Führung des Baustellenverkehrs vorgeschlagen.

Hinsichtlich der Lichtimmissionen könne durch die Anflugbefeuerung im Gegensatz zum restlichen Flughafengelände eine wesentliche Belästigung in der benachbarten Wohnbebauung auftreten. Diese sei insbesondere in der Gemeinde Attaching zu erwarten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sollte daher die dortige Beleuchtungssituation hinsichtlich Aufhellung und Blendwirkung geprüft werden.

Da bei der 3. Start- und Landebahn eine größere Anzahl von Sendeeinrichtungen und technischen Anlagen erforderlich würde, erscheine es sinnvoll, die 26. BImSchV als Beurteilungsgrundlage im vorliegenden Verfahren heranzuziehen, wenn auch Flughäfen eigentlich nicht in den Geltungsbereich nach § 2 BImSchG fallen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens seien die fehlenden Daten zu Sicherheitsabständen und teilweise auch technische Angaben für das ungerichtete Funkfeuer NDB, das Entfernungsmessgerät DME und den Wolkenhöhenmesser, das Sichtweitenmessgerät und das Haupteinflugzeichen zu liefern. Beim Flughafenrundsicht radar handle es sich um eine bestehende Anlage. Für das Instrumentenlandesystem sowie die Marker wären die Abstände bereits berechnet und dieser Bereich gegen unbeabsichtigtes Betreten gesichert. Sonstige Hoch- und Niederfrequenzanlagen seien nach Angabe der UVS für die menschliche Gesundheit nicht relevant.

Von Seiten des Sachgebiets Technischer Umweltschutz (SG 50) der ROB wird in Bezug auf die schalltechnischen Gutachten festgestellt, dass eine relevante vorhabensbezogene Veränderung des Straßenverkehrslärmes nicht stattfindet und bei den geplanten Änderungen bzw. Neubauten von Straßen die Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten würden. Der Fahrverkehr im Zuge der Bautätigkeit würde die Vorgaben der Ziff. 4 TA Lärm erfüllen. Die Immissionsrichtwerte zum Baulärm würden entsprechend der AVV-Baulärm an Immissionsorten eingehalten. Der betrachtete Schienenverkehr würde vorhabensbedingt keinen verfahrensrelevanten Änderungen unterliegen.

Somit bliebe als wesentliche Quelle zusätzlicher Belastungen der Fluglärm.

Hierzu bestätigt der Fluglärmschutzbeauftragte an der ROB, dass die in den schalltechnischen Untersuchungen der Antragsunterlagen enthaltenen grafischen und tabellarischen Darstellungen und textlichen Ausführungen qualitativ nachvollziehbar, plausibel und schlüssig erstellt worden seien, die Berechnungsmethodik und die daraus resultierende Bewertung dem aktuell anerkannten fachlichen Standard entspreche und die Betrachtungstiefe sowie –schärfe für die Beurteilung der Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter im ROV ausreichend sei.

Hinsichtlich des lufthygienischen Gutachtens wird von Seiten SG 50 ROB bestätigt, dass für die Schadstoffkomponenten Schwebstaub, Benzol, SO₂ und CO die prognostizierten Schadstoffkonzentrationen sowohl die vorhabensbedingte Zusatzbelastung, als auch die resultierende Gesamtbelastung von untergeordneter Bedeutung bzw. in unkritischen Größenordnungen sei. Bei NO₂ seien vorhabensbedingte Zusatzbelastungen von 0 bis 4 µg/m³ gegenüber dem Prognosenullfall prognostiziert. Damit käme es zu Überschreitungen des Grenzwertes von 40 µg/m³ an den drei Immissionsorten IO5 Brandau, IO6 Attaching sowie IO7 Freising-Süd. Bei IO5 und 7 käme es auch im Prognosenullfall zu diesen Überschreitungen. Verursacht würde dies vor allem aufgrund der hohen Hintergrundbelastung von ca. 63 %.

Den baustellenbedingten Staubemissionen könne durch eine angepasste Betriebsführung begegnet werden. Dabei sei eine temporär erhöhte As-Belastung des Feinstaubes aufgrund der geogenen Belastung des Bodens

denkbar, die jedoch nach der Bauphase nicht mehr auftrete. Dies gelte ebenso für die typischen Luftschadstoffemissionen des Baustellenverkehrs.

Bei der Geruchswahrnehmung werde das Irrelevanzkriterium unterschritten. Ein Treibstoff-Schnellablass sei nur in sehr seltenen Notsituationen erforderlich und solle laut Regel nur über unbewohnten Gegenden stattfinden. Aufgrund der hohen Freisetzungshöhe könne davon ausgegangen werden, dass in bodennahen Schichten keine relevante Zusatzbelastung auftrete.

Die Autobahndirektion Südbayern weist darauf hin, dass sich auf dem Areal der Autobahnmeisterei 6 Wohneinheiten für Bedienstete befinden. Diese seien als Gewerbegebiet im ROK enthalten und hätten somit keine Berücksichtigung bei den Lärmberechnungen gefunden. Evtl. notwendig werdende Schallschutzmaßnahmen seien im Planfeststellungsverfahren zu ermitteln.

7. Sonstige fachliche Belange (Öffentliche Sicherheit, Verteidigung, Ver- und Entsorgung, Denkmalpflege, Erholung)

Der Fachberater für den Brand- und Katastrophenschutz (SG 10, ROB) erhebt keine Bedenken hinsichtlich des Vorhabens. Er weist darauf hin, dass Lage, Größe und Ausstattung der voraussichtlich notwendigen 3. Feuerwache mit dem Leiter der Werkfeuerwehr des Flughafens München einvernehmlich zu klären seien.

Die Stadtwerke München GmbH nimmt auch im Namen der Münchener Verkehrsgesellschaft mbH Stellung. Das in den Antragsunterlagen vorgelegte Verkehrsgutachten der Firma TransVer GmbH beruhe auf ähnlichen Annahmen, wie die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die Magnetschwebebahn München Hauptbahnhof – Flughafen eingereichte flughafenbezogene Nachfrageprognose „Verkehrsverbindung MSB München Hbf – Flughafen“ der Firma Intraplan Consult vom 11.08.2004. Die beiden Gutachten hätten jedoch unterschiedliche Anteile des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bei der landseitigen Anbindung des Flughafens ermittelt.

Für die Analyse des Ist-Zustandes werde das Jahr 2003 (Intraplan Consult) bzw. das Jahr 2004 (TransVer GmbH) als Bezug herangezogen. Bei der Berechnung der Intraplan Consult ergebe sich ein ÖV-Anteil von 30,5 %, während die TransVer GmbH diesen mit 37 % beziffert. Die Gesamtheit der den Flughafen landseitig anfahrenen Personen werde mit 23 % bzw. 27 % angegeben. Da es sich um Daten handle, die auf Erhebungen zurückliegender Zeiträume zurückgreifen, sei diese Differenz nicht nachvollziehbar.

Für den Prognosenullfall 2020 prognostiziere das Gutachten der TransVer GmbH Zuwächse von 56 % für das gesamte Fluggastaufkommen sowie einen sinkenden Umsteigeranteil von 34 % auf 30 %, während das Gutachten von Intraplan Consult einen Zuwachs von 123 % für das Fluggastaufkommen und einen Anstieg des Umsteigeranteils auf 42 % ausweise. Für den Planungsfall 2020 gehe das Gutachten der TransVer GmbH von einem um 3,6 Mio. Fahrten geringeren landseitigen Verkehr aus als das Gutachten von Intraplan Consult. Die Stadtwerke München GmbH fordere eine Klarstellung bzw. Erläuterung dieser Abweichungen. Zudem werde die höhere Landesplanungsbehörde um Klarstellung gebeten, welches Mengengerüst sie als Grundlage für die Beurteilung beider Vorhaben heranziehen werde.

Die Stadtwerke München Infrastruktur GmbH nimmt ohne Einwände von dem Vorhaben Kenntnis, da die bestehende Erdgashochdruckleitung E-3.1.13 sowie die 110 kV Freileitung außerhalb des Planungsbereiches liegen. Sie bittet jedoch um Beteiligung im weiteren Verfahren.

Die Stadtwerke Freising lehnen das Vorhaben ab, da es dem Ziel des LEP gleichwertige und gesunde Lebensbedingungen zu erhalten (LEP A I 1.1 (Z)) widerspreche. Es würden gravierende Auswirkungen auf den Naturschutz und den Grundwasserhaushalt befürchtet. Insbesondere bei letzterem könnten sich irreparable Eingriffe ergeben, da bei Westwind 3 Ab- und Anflugrouten über das Wassergewinnungsgebiet der Stadt Freising führen würden.

Die Freisinger Stadtwerke Versorgungs-GmbH stimmt dem Vorhaben zu. Von Seiten der Stromversorgung müssten jedoch aufgrund der Änderung der Gemeindeverbindungsstraße Kreisstraße 44 – Attaching Stromversorgungsleitungen verlegt werden. Hierfür sei der Freisinger Stadtwerke Versorgungs-GmbH ein ausrei-

chender Spartenraum in öffentlichen Flächen bereitzustellen bzw. entsprechende Grunddienstbarkeiten oder Gestattungen einzuräumen. Jede Überbauung, die den Zugang zu den Leitungen erschwere sowie Anpflanzungen, die die Leitungen gefährden könnten seien unzulässig, Veränderungen des gegenwärtigen Höhengniveaus müssten mitgeteilt werden. Vor dem Baubeginn seien von den beauftragten Firmen Spartenpläne einzuholen, eine frühzeitige Kontaktaufnahme werde empfohlen. Von Seiten der Gasversorgung seien keine Bedenken zu erheben. Einzig aus Sicht des Wasserwerkes sei das Vorhaben abzulehnen, da es irreparabel in den Grundwasserhaushalt eingreife und dem LEP widerspreche. Das Raumordnungsverfahren sei auszusetzen und ein Umweltbericht vorzulegen, in dem die Belange der Stadtwerke Freising berücksichtigt würden.

Laut Abwasserzweckverband Erdinger Moos ist die Erhöhung des Schmutzwasseranfalls im Rahmen der vorgesehenen Erweiterung unbedenklich. Ebenso sei die Restentleerung der Regenklärbecken in die Mischwasserkanalisation unbedenklich. Durch geeignete Maßnahmen müsse sichergestellt werden, dass die Einleitung maximal 180 l/sec betrage und ein Verhältnis von 65 l/sec Schmutzwasser und 115 l/sec Niederschlagswasser eingehalten werde. Es wird festgestellt, dass die zu erwartenden zusätzlichen Mengen an Abwässern mit behandlungsbedürftigen Enteisungsmitteln nicht vom Verbandsklärwerk aufgenommen werden könnten. Für eine ordnungsgemäße Behandlung seien weitergehende Maßnahmen als bisher dargestellt erforderlich. Abschließend wird darauf hingewiesen, dass Teile des Verbandshauptsammlers sowie ein Teil der Abwasserdruckleitung von Eittingermoos zum Verbandsklärwerk innerhalb des zukünftigen Flughafenzaunes zu liegen kämen. Diese Leitungen müssten auf Kosten des Vorhabensträgers verlegt werden.

Vom Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching und Neufahrn wurden keine Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebracht.

Von Seiten der Deutschen Telekom AG bestehen gegen die Planungen keine Einwände. Es werde jedoch um rechtzeitige Abstimmung gebeten, falls durch die Baumaßnahmen in irgendeiner Weise bestehende Telekommunikationsanlagen berührt werden.

Die Überlandwerk Erding GmbH & Co KG hat keine Einwände gegen das Vorhaben, weist jedoch darauf hin, dass bei eventuellen Umbaumaßnahmen der Verursacher die anfallenden Kosten übernehmen müsste.

Die E.ON Netz GmbH stellt fest, dass durch das Vorhaben mehrere ihrer Hochspannungsfreileitungen bzw. -kabel berührt werden und stellt diese in mehreren Lageplänen dar. Sie weist auf die einzuhaltenden Schutz-zonen hin. Unter der Voraussetzung, dass die notwendigen Umbauarbeiten gemäß den Ausführungen in den Antragsunterlagen durchgeführt werden, bestünden keine Einwände gegen das Vorhaben. Sämtliche Planungen im Bereich der betroffenen Anlagen seien jedoch frühzeitig mit der E.ON Netz GmbH abzustimmen und entsprechende Vereinbarungen zu treffen.

Seitens der E.ON Bayern AG werden keine Einwände gegen das Vorhaben vorgebracht, da keine Anlagen des Unternehmens (Mittel- und Niederspannungsnetz) von dem Vorhaben betroffen seien.

Die Bayerngas GmbH weist auf die im Planungsbereich verlaufenden Leitungen (Gashochdruckleitung Forchheim – Finsing, diverse Abzweigleitungen) hin und stellt dar, dass diese – mit entsprechend hohem Zeit- und Planungsaufwand – bei einer Realisierung des Vorhabens aus Sicherheitsgründen an die zukünftige Flughafengrenze zu verlegen wären. Bei einer rechtzeitigen Umverlegung und Berücksichtigung der bestehenden Rechte bestünden keine Einwände gegen das geplante Vorhaben.

Die Erdgas Südbayern GmbH bemerkt, dass bei Realisierung der Bahnlage 5b die Gasdruckregel- und Messanlage Grünschwaige (Ü 3005), die Gasdruckregel- und Messanlage Freising, Flughafen München (G 3045) sowie ca. 5 km der Erdgashochdruckleitung Grünschwaige – Freising DN 200 DP 70 (HD 352) von weit reichenden Anpassungen betroffen wären, wofür ein zeitlicher Vorlauf erforderlich sei. Die Planungen seien frühzeitig mit der ESB abzustimmen. Über die Leitung Grünschwaige – Freising werden der Flughafen München, die Stadt Freising und die Gemeinde Neufahrn mit Erdgas versorgt. Da es keine alternativen Leitungswege gebe, müsse zunächst Ersatz geschaffen werden, bevor eine Außerbetriebnahme der Leitungen möglich sei. Gegebenenfalls sei ein Energiemehrbedarf durch den Ausbau des Flughafens zu berücksichtigen.

Eine Inanspruchnahme von Grundstücken durch die Anpassung der Anlagen sei im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Das Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) legt aus Sicht der Bodendenkmalpflege dar, dass die Überplanung eines Bau- oder Bodendenkmals nur in Ausnahmefällen zulässig sei und zählt die im Planungsgebiet befindlichen Denkmäler auf. Falls die Planungen zulässig seien, wären vor Aufnahme der Erdarbeiten für die Maßnahme (in Einvernehmen mit dem BLfD und unter dessen Aufsicht) sachgerechte archäologische Sondierungen, Grabungen und Dokumentationen vom Vorhabensträger und auf dessen Kosten durchzuführen. Eine frühzeitige Kontaktaufnahme werde empfohlen.

Aus Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege bestehe mit der vorgelegten Planung grundsätzlich Einverständnis, da auf den Denkmälerbestand im räumlichen Umgriff der neu zu bauenden Start- und Landebahn in angemessener Weise Bezug genommen werde und durch das Vorhaben mit keiner Substanz gefährdenden oder optisch störenden Beeinträchtigung der im Umfeld gelegenen Baudenkmäler zu rechnen sei.

Von Seiten der Wehrbereichsverwaltung Süd bestehen keine Bedenken, solange die derzeitige Luftraumstruktur beibehalten werde. Hinsichtlich der Schutzbereiche, Infrastruktur sowie der Liegenschaften würden ebenfalls keine Einwendungen erhoben.

Die E.ON Bayern Wärme GmbH weist darauf hin, dass sich Fernwärmeversorgungsanlagen (Schachtbauwerke und Leitungen) unter einem geplanten zukünftigen Rollweg befinden. Es werde eine Umverlegung der FW-Trasse für unumgänglich gehalten und um frühzeitige Kontaktaufnahme gebeten.

Vom Deutschen Wetterdienst wird auf die beigefügte Stellungnahme der Regionalen Messnetzgruppe München (RMG MS) hingewiesen, von der die vom Bau des Vorhabens betroffenen Belange wahrgenommen würden. Zudem wird auf das bereits vorab erstellte Gutachten des Regionalen Gutachtenbüros München (RGB MS) verwiesen. Die RMG MS weist darauf hin, dass sich im Bereich der geplanten Vorfelderweiterung ein Messfeld der Flugwetterwarte München befindet. Dieses müsste an einen geeigneten Standort verlegt werden. Im Zuge dieser Verlegung sollte an den Neubau eines Landebahnbeobachtungshauses gedacht werden, um Nachteile zu beseitigen, die durch den bisherigen Standort im Tower begründet seien.

Der Verein zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e.V. (Erholungsflächenverein, EFV) weist darauf hin, dass die von ihm ganz oder teilweise betriebenen Erholungsgebiete „Stoibermühle“ bzw. „Pullinger Seen“ bei Realisierung des Vorhabens durch zusätzliche Lärmimmissionen in ihrer Nutzbarkeit beeinträchtigt würden. Ähnliches gelte für die Radwege/-routen des EFV im Planungsgebiet.

III. Sonstige Äußerungen

Die beteiligten Gemeinden wurden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens gebeten, die Unterlagen öffentlich auszulegen, über diese Auslegung zu berichten und die Wünsche, Anregungen und Bedenken von Bürgern der gemeindlichen Stellungnahme beizufügen. Zudem wurde eine Vielzahl Äußerungen direkt an die Regierung von Oberbayern geschickt. Die auf diesem Weg eingegangenen Äußerungen öffentlicher Stellen, Trägern öffentlicher Belange und deren Regionalinitiativen wurden ausgewertet und namentlich zusammengefasst. Ebenso wurden die Äußerungen von Privatpersonen ausgewertet und die angeführten Aspekte, soweit diese sich nicht schon in den Ausführungen der beteiligten Fachstellen und Institutionen wiederfinden ließen, stichpunktartig zusammengefasst.

Folgende Stellungnahmen, Wünsche oder Anregungen wurden vorgebracht:

Die meisten Äußerungen wurden als vorformulierte Mustervorlagen übermittelt. In diesen wird insbesondere die Auffassung vertreten, dass für das Vorhaben kein Bedarf bestünde. Die Zahlen im Gutachten der Projektträgerin werden angezweifelt, im Übrigen könnten alternative Betriebsmodelle eine weitere Start- und Landebahn überflüssig machen. Das Vorhaben sei aufgrund seiner irreparablen Ein-

griffe in Natur, Landschaft und Grundwasser abzulehnen. Es würde dem LEP in Bezug auf die Schaffung und Erhaltung gleichwertiger und gesunder Lebensbedingungen (LEP A I 1.1 (Z)) widersprechen. Weiter wird die Vorlage eines Umweltberichts gefordert, da dieser für eine Strategische Umweltprüfung (SUP) erforderlich sei. Naherholungsgebiete würden zerstört und verlärm, die Lärmbelastung für die bewohnten Ortschaften steige insgesamt an. Da das Vorhaben die Zunahme des Flugverkehrs unterstütze und damit eine Zunahme der Emissionen fördere, widerspreche es den Zielen des Klimaschutzes.

In den eigenständig ausgearbeiteten Stellungnahmen wurde Folgendes geäußert:

Das Vorhaben widerspreche der einschlägigen Gesetzgebung zu Raumordnung und Landesplanung.

Das Vorhaben widerspreche den Leitvorstellungen und Grundsätzen in § 1 Abs. 2 Nrn. 2, 4, 5, 6 und 7 und § 2 des ROG.

Das Vorhaben entspreche nicht dem als Begründung herangezogenen § 2 Abs. 2 Nr. 9 und Nr. 12 ROG, da es nicht zu einer räumlich ausgewogenen Wirtschaftsstruktur oder zur Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger beitrage.

Der jetzige Flughafen sei nur als Ersatz für den Regionalflughafen München-Riem geplant und genehmigt gewesen, nicht als internationales Drehkreuz.

Beim Bau des Flughafens München wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts der Ausbau auf mehr als zwei S/L-Bahnen wegen der Beeinträchtigung der Region ausgeschlossen. Dieses Urteil sei im gegenständlichen Raumordnungsverfahren zu berücksichtigen.

Die Grenzen für den Flughafen seien bereits 1984 abgesteckt worden, als eine nördliche Nebenbahn aus der Planung gestrichen worden sei.

Da sich der geplante Zuwachs hauptsächlich auf Umsteiger beziehe, sei die Erweiterung auf eine Gewinnoptimierung der FMG ausgerichtet, ohne Rücksicht auf die in der Region ansässigen Bewohner zu nehmen. Für die Funktion als Regionalflughafen werde die 3. Start- und Landebahn nicht gebraucht.

Der Verkehrsflughafen München erfülle bereits in seiner heutigen Form die Forderung, die interkontinentale Verkehrsanbindung Bayerns sicherzustellen.

Die Aussagen und Forderungen der Deutschen Lufthansa seien für eine Bedarfsermittlung irrelevant, deshalb bestehe für den Neubau keine Notwendigkeit. Das Partialinteresse eines Unternehmens könne kein Grund für einen Ausbau sei.

Im LEP B V 1.6.1 sei keine Aussage zu einer zusätzlichen Start- und Landebahn (wie z.B. zum Nürnberger Flughafen) getroffen. Damit sei diese aus dem Ziel auch nicht ableitbar. Es werde angezweifelt, ob die 3. Bahn überhaupt die erwünschte Kapazitätssteigerung erbrächte.

Die Planung sei rein kapazitätsorientiert und damit nicht geeignet, einen abwägungsrechtlichen Ausgleich zwischen betroffenen Belangen herbeizuführen.

Die 3. Bahn werde nicht die erhoffte Kapazitätserweiterung erbringen können, da aus Sicherheitsgründen während eines An- oder Abfluges keine Flugzeuge zur oder von der geplanten Bahn rollen dürften.

Die prognostizierte Zunahme des Flugverkehrs sei vor allem aufgrund der steigenden Energiepreise unrealistisch.

Die Aussage von Flughafensprecher Dr. Kerkloh, es müssten bei einem Wachstum von unter 5 % pro Jahr Entlassungen vorgenommen werden, zeige die bereits jetzt bestehenden Überkapazitäten des Flughafens.

Als zukünftige deutschland- und weltweite Luftverkehrsstrategie sei ein Ausbau der Point-to-Point-Verbindungen statt der Hub-to-Hub-Verbindungen zu erwarten.

Die Flughäfen Köln/Bonn sowie Leipzig/Halle lägen verkehrsgünstig in der Mitte Deutschlands und verfügten über gute Anbindungen an das Straßen- und Schienennetz, wodurch sich eine Erweiterung des Flughafens München nicht begründen lasse.

Es sei keine seriöse und vollständige Kosten-Nutzenrechnung erstellt worden.

Die für den Ausbau notwendigen Finanzmittel wären besser für den Schutz vor Wassergefahren und den Ausbau des Straßennetzes einzusetzen.

Bei einer Optimierung des Betriebskonzeptes sei die 3. Bahn nicht notwendig. Der Vergleich zu anderen europäischen und amerikanischen Flughäfen zeige, dass auch bei einem Passagieraufkommen von über 65 Mio. (London Heathrow) eine 3. S/L-Bahn nicht zwingend erforderlich sei.

Es gäbe keine geordnete Landesentwicklung und Raumordnung, da der südbayerische Raum entwickelt werde und nordbayerische Regionen vernachlässigt würden.

Durch die Entwicklung der Region München zu einer zentralen Entwicklungsregion würden die Grenzregionen Bayerns in ihren Entwicklungsmöglichkeiten geschwächt. Arbeitsplätze seien sinnvoller in benachteiligten Regionen zu schaffen. Der Abwanderung dort sei entgegenzuwirken.

Das Vorhaben rechtfertige sich nicht aus den Grundsätzen des Art. 2 Nr. 1 und Nr. 8 des BayLPIG, da es nicht die Interessen aller Landesteile berücksichtige und bereits bei der ersten Planung hätte berücksichtigt werden müssen.

Es solle in bevölkerungsarmen Regionen Bayerns ein Umsteigerflughafen errichtet werden.

Nach landesplanerischen Zielsetzungen sei der Einzugsbereich des Flughafens München auf maximal den bayrischen Raum begrenzt. Aus den Antragsunterlagen gehe hervor, dass unter Ausschöpfung derzeit absehbarer Optimierungspotentiale die Versorgung dieses Einzugsbereiches gesichert sei und eine Unterversorgung nicht ersichtlich sei.

Das Ziel der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit eines Flughafens müsse hinter dem Ziel der Lärmverringering zurücktreten.

Der Flughafen sei momentan schon nahe an der durch die 62db(A) Kontur vorgegebene Kapazitätsgrenze. Eine Ausweitung würde die Genehmigung des kompletten Flughafens in Frage stellen.

Die Kapazitätsgrenzung des Flughafens auf eine Grenze von maximal 62 dB(A) sei in der luftrechtlichen Genehmigung und in der Planfeststellung rechtsverbindlich festgeschrieben worden und bereits heute erreicht.

Bei Planverwirklichung würden in Attaching Dauerschallpegelwerte erreicht, die zu Außenbereichsentschädigungs- und Übernahmeansprüchen führen würden. Bereits für die Bauphase müsse mit massiven Lärmbeeinträchtigungen gerechnet werden.

Durch das Vorhaben würde die dreifache Anzahl an Anwohnern einem Fluglärm von über 50 dB(A) ausgesetzt.

Die Mindest-Überflughöhen in Moosburg würden bereits heute nicht eingehalten. Es werde befürchtet, dass es im Planungsfall zu einer höheren Lärmbelastung komme, als aus den Unterlagen ersichtlich sei.

Die Emissionszunahme und Flächenversiegelung werden beanstandet.

Durch die zusätzlichen Emissionen entstünde eine Zunahme der Gesundheitsgefährdung mit negativen Auswirkungen bis hin zur Berufsunfähigkeit.

Die beantragte Variante 5b sei in Bezug auf Lärmauswirkungen auf Personen, die kommunale Bauleitplanung, die Geländeanspruchnahme und die Gewässerauswirkungen deutlich schlechter als die Variante 4b. Eine Steigerung der Flugbewegungen trage dazu bei, den Treibhauseffekt zu verstärken. Im Planungsfall übersteige die Stickstoffdioxidbelastung am Immissionsort Attaching den Immissionswert von 40 mg pro m³ und verletze somit die Zielvorgaben der 22. BImSchV.

Die Naherholungsgebiete und die Lebensqualität des Umfeldes würden durch den zusätzlichen Lärm beeinträchtigt.

Die LEP-Vorgaben, dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung zu tragen, seien nicht berücksichtigt worden.

Im Planungsfall würden schutzwürdige Einrichtungen belastet: die Klinik Wartenberg (tätig im rehabilitativen wie akutmedizinischen Bereich), das Förderzentrum in Pulling, Kindergarten und Grundschule in Berglern. Geplante Radareinrichtungen zur Verminderung des Vogelschlagrisikos würden die elektromagnetische Strahlenbelastung im Umfeld des Flughafens erhöhen.

Das Vorhaben und die Zunahme des Luftverkehrs würden den Zielen der Bundes- sowie Landesregierung zum Klimaschutz widersprechen.

Um den internationalen Abkommen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes (Kyoto-Protokoll, Agenda 2010) nachzukommen, solle die Optimierung vorhandener Anlagen Vorrang vor einer Erweiterung haben.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft seien nicht ausgleichbar.

Zerschneidungen von Vernetzungsachsen und Lebensräumen seien im Rahmen des Verschlechterungsverbot der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzlinie unzulässig. Auch negativen Auswirkungen auf gemeinschaftsrechtlich streng geschützte Arten stehe das Verschlechterungsverbot entgegen.

Eine Grundwasserabsenkung sei lediglich aus wirtschaftlichen Gründen seitens des Vorhabensträgers gewünscht, jedoch planungsrechtlich nicht erforderlich.

Der tatsächliche Flächenbedarf für eine Startbahn sei geringer als die vorgesehenen 970 ha.

Das Vorhaben verletze die Grundsätze aus Art. 2 Nr. 10 und 11 Landesplanungsgesetz, nach denen die Ertragsbedingungen der Land- und Forstwirtschaft zu verbessern seien und der land- und forstwirtschaftlich genutzte Boden als Kulturlandschaft erhalten werden solle.

Der Transport der benötigten Kiese und Sande könne nicht über das bestehende Straßennetz erfolgen.

Das Vorhaben stehe im Widerspruch zum Ostbündnis Teilraumgutachten, das den Erhalt und die Entwicklung siedlungsnaher Freiräume zum Ziel habe.

Die schon derzeit unzureichenden Straßenverkehrsverbindungen werden bemängelt. Es sei zu befürchten, dass der zu erwartende zusätzliche Verkehr nicht mehr bewältigt werden könne. Explizit werden die Fertigstellung einer Ostumfahrung Erding und der Ausbau der B 388 angemahnt.

Es solle anstelle des Flughafens lieber das Schienennetz und der ÖPNV in der Region weiter ausgebaut werden.

Die Gemeinden müssten mehr Bauland ausweisen und hätten für die soziale Infrastruktur erhöhte Aufwendungen zu tragen.

In der Flughafenregion mit einer seit Jahrzehnten niedrigen Arbeitslosenquote sei die Schaffung neuer Arbeitsplätze als Belastung der Umlandgemeinden anzusehen, die die notwendige Infrastruktur bereitstellen müssten.

Die Arbeitslosenzahlen seien schon jetzt sehr gering, ein weiterer Ausbau würde dies verbessern.

Der bisherige Branchenmix in den Landkreisen Freising und Erding werde durch eine einseitige, krisenanfällige Wirtschaftsstruktur gefährdet.

Das Vorhaben wirke sich negativ auf die Eigentümer von Mietwohnungen aus, da die Mietpreise bereits seit Bekanntwerden der Pläne zum Ausbau des Flughafens fielen.

Die Gutachten seien fehlerhaft, die Antragsunterlagen mangelhaft:

- Aussagen zur Entschädigung der nicht unmittelbar von der 3. Start- und Landebahn betroffenen Bürgern sowie Aussagen zu Lärmschutzmaßnahmen an Privatgebäuden fehlten.
- Die Darstellung der Slotnachfrage sei keine überprüfbare Grundlage für die Bedarfsermittlung, da sie von den Luftverkehrsgesellschaften im Sinne des Ausbaus beliebig gesteuert werden könne.
- Die graphische Darstellung der Slotsituation sei missverständlich, da die Zuteilung der Slots nicht zwingend auf Kapazitätsengpässe am Flughafen München zurückzuführen sei, sondern u.U. auf Kapazitätsengpässe an anderen Flughäfen bzw. in der Luft.
- Für die Berechnung des Kapazitätsbedarfes fehle eine methodische Vorgehensweise z.B. nach VDI 2221 bzw. eine Faktor- und Wertanalyse.
- Das prognostizierte Wachstum auf 55,8 Mio. Passagiere im Jahr 2020 sei nicht nachvollziehbar, da das relevante Gutachten von einer unwahrscheinlichen, optimalen Entwicklung der Wirtschaft ausgehe und sich zudem auf Momentaufnahmen stütze. Künftige Einsätze von Großraumflugzeugen und damit eine Verringerung der Flugbewegungen würden nicht berücksichtigt.
- Die Bedarfsprognose sei fehlerhaft und unzulänglich ermittelt, da die Arbeitshypothese der Engpassfreiheit zugrunde gelegt sei.
- Das Wirtschaftswachstum sei zu hoch angesetzt.
- Die Abhängigkeit von einer Firma und von einem Arbeitgeber berge unkalkulierbare Gefahren, die Terrorgefahr sei verharmlost.
- Der Bedarf sei fehlerhaft ermittelt, da die derzeit zulässige Kapazität beinahe ausreichend sei, um das prognostizierte Fluggastaufkommen zu bewältigen und es keinen Bedarf aus dem originären Fluggastaufkommen, sondern nur durch die Umsteiger gäbe.
- Die Konfigurationsanalyse lasse hinsichtlich der Untersuchung der Lärmauswirkungen verschiedener Bahnlagen die Nachtzeit außer Acht.
- Die der Konfigurationsanalyse zu Grunde gelegten Kriterien seien beliebig gestaltet worden, mit dem Ziel, die Bahnlage 5b zu bevorzugen. Die Schwerstbetroffenheit der Ortslage von Attaching sei dabei ausgeblendet worden.
- Der Planungsfall werde im Vergleich zum Prognosenullfall als zu positiv dargestellt, v.a. in Bezug auf prognostizierte Passagierzahlen.
- Die in der Luftverkehrsprognose vorgenommene Annahme, dass die Luftverkehrspreise für den Prognosezeitraum keine signifikante Steigerung erfahren würden, sei anzuzweifeln, da steigende Preise für Flugbenzin angenommen werden müssten.

- Die gegenwärtige Standortentscheidung einer Luftverkehrsgesellschaft sei nicht zur Begründung einer Kapazitätserweiterung geeignet, da sie einen Unsicherheitsfaktor darstelle.
- Bei den Verkehrsgutachten würden landseitige Verkehrsverbindungen als im Planungsfall als realisiert zu Grunde gelegt, die seit langer Zeit umstritten seien und deren Realisierung fraglich sei (A 94, B 15, Westtangente Freising, Öffentliche Verkehrsverbindungen).
- Die vorliegende Verträglichkeitsstudie zu FFH- und Vogelschutzgebieten berücksichtige nicht den neuesten Stand der Rechtsprechung des EuGH gemäß dem Urteil vom 14.09.2006, nach dem nicht mehr von einer Erheblichkeit einer Beeinträchtigung sondern von einer ernsthaften Beeinträchtigung auszugehen sei und FFH- und Vogelschutzgebieten eine höhere Priorität als in der bisherigen Auslegung der Richtlinien einzuräumen sei.
- Das Gefährdungspotential einiger Vogelschutzgebiete (Freisinger Moos; Gebiete in Attaching und Erdinger Moos) sei nicht ausreichend untersucht worden. In diesem Zusammenhang müsse auch der Eingriff in den Luftraum als Eingriff in Vogelschutzgebiete betrachtet werden.
- Das Schutzgut Landwirtschaft sei in der Umweltverträglichkeitsstudie unzureichend berücksichtigt worden.
- Die Darstellung erhöhter Luftschadstoffe im Bereich des Flughafengeländes im Vergleich zu einer nur marginalen Erhöhung im Außenbereich sei nicht schlüssig.
- Die Aussage, dass sich eine Grundwasserabsenkung nur innerhalb des Flughafengeländes bemerkbar mache, sei falsch. Aufgrund dieser Aussage seien Auswirkungen auf die Umgebung außerhalb des Geländes unzureichend untersucht worden.
- Entwicklungen, die einer positiven Entwicklung der Passagierzahlen entgegenlaufen, seien nicht in Erwägung gezogen worden, wie z.B. Einführung einer Kerosinsteuer, Erhöhung des Treibstoffpreises, Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge.
- Es werde bezweifelt, dass sich die auf der 3. Bahn startenden Flugzeuge in den Korridor der Nordbahn „einfädeln“ würden. Stattdessen sei zu befürchten, dass, wie zum Teil bereits heute, eine Abkürzung über Domburg und Weihenstephan genommen werde.
- Anzahl und Lage der geplanten An- und Abflüge sowie die damit verbundenen Lärmbelastungen seien für die Gemeinde Pliening nicht ausreichend konkretisiert.
- Bei Schönwetterlagen und gewissen Windverhältnissen sei die Lärmbelastung oftmals höher, als in den Antragsunterlagen dargestellt.
- Aus den von der DFS aufgezeichneten Flugspuren vom 18.09.2006 22:00 Uhr bis 19.09.2006 21:59 gehe hervor, dass die Region bereits erheblich massiver betroffen sei, als in den Antragsunterlagen dargestellt.

Folgende weitere Forderungen wurden gestellt:

- Ein neutraler, „überparteilicher“ Gutachter solle erneut den Bedarf ermitteln.
- Der direkte Fernbahnanschluss Nordost- und Ostbayerns an den Verkehrsflughafen München, insbesondere durch Ausbau der Marzlinger Spange, müsse auch im Planungsfall möglich bleiben.
- Verminderung der Straßenverkehrsbelastung und damit einhergehenden Sicherheitsrisiken durch z.B. Ortsumgehungen, Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Gerlhausen)
- Der Verfahrens Antrag müsse durch alternative Verkehrsstrategien ergänzt werden.
- Ein striktes Nachtflugverbot solle eingehalten werden.

Folgende Träger öffentlicher Belange bzw. sonstige Beteiligte haben keine Stellung genommen bzw. haben sich im Verfahren nicht geäußert:

Gemeinde Hohenkammer, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bayerische Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft, Landesamt für Vermessung und Geoinformation, die Polizeidirektionen Flughafen München sowie Erding, Bezirk Oberbayern Bezirksverwaltung, Wasser- und Bodenverband Dorfen-Reisen, Immobilien Freistaat Bayern, Schutzverband Isartal e.V., Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband e.V., Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd, Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain, Stadtwerke Erding GmbH, DB Netz AG, OMV Deutschland GmbH, IHK Erding/Freising, die Kreishandwerkerschaften Erding sowie Freising, Deutscher Gewerbeverband, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in der Helmholtzgemeinschaft, Flughafenkoordination Deutschland, Deutscher Fluglärmdienst, Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH.

Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz teilt mit, dass es generell zu der geplanten Erweiterung des Flughafens München keine Stellung nehme, da die Belange des Geschäftsbereiches von den Fachstellen der Regierung von Oberbayern sowie den Fachbehörden wahrgenommen würden.

Vom Bayerischen Staatsministerium für Landwirtschaft und Forsten erfolgte keine Äußerung.

Das Sachgebiet Personenbeförderung, Schienenverkehr (SG 23.2) der ROB teilt mit, dass zu dem Vorhaben keine Äußerung erfolge.

Die Belange der Ämter für Wald und Forstwirtschaft Erding sowie Fürstenfeldbruck würden nach eigener Aussage von der Landesanstalt für Landwirtschaft wahrgenommen.

