

**Verkehrsflughafen München;
Neuordnung Flugbetriebsfläche Ost/Passagierabfertigungsbereich Ost**

Auf Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) vom 20.12.2000 erlässt die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nach den §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl I S. 550) zum Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 Az. 315 F-98-1, zuletzt geändert durch 64. Änderungsbescheid vom 17.09.2001 Az. 315 FM-98/0-54/1, folgenden

65. Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan zur Neuordnung der Flugbetriebsfläche Ost und des Passagierabfertigungsbereichs Ost am Verkehrsflughafen München wird mit den sich aus den folgenden Ziffern ergebenden Regelungen festgestellt.

II. Feststellung der einzelnen Pläne

Die Planfeststellung umfaßt im einzelnen folgende Pläne:

- Tektur zu Plan B2-03d, Lageplan Höhenverbund Rollbahnen und Vorfelder
M = 1 : 5.000
- Tektur zu Plan C1-03b, Grunderwerbsplan Feststellung des Flughafengeländes
M = 1 : 5.000
- Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen Langenpreising Stand 31.01.2002 M = 1 : 5.000
- Grunderwerbsplan Ausgleichsflächen Schwaig Nord Stand 31.01.2002 M = 1 : 5.000
- Tektur zu Plan I-02c Stand: 22.01.2002, Plan der baulichen Anlagen M = 1 : 5.000
- Ausschnitt zu Plan J-35a Stand: 31.01.2002, Übersichtsplan Landschaftsplanung
Flughafenrandzone M = 1 : 5.000
- Landschaftspflegerischer Begleitplan Nr. 2108 Stand 23.01.2002, Lageplan der land-
schaftspflegerischen Maßnahmen M = 1 : 2.500, festgestellt zugleich als Pflegeplan
- Landschaftspflegerischer Begleitplan Nr. 2112 Stand 23.01.2002, Entwicklungs- und
Pflegeplan Langenpreising M = 1 : 2.500 nebst Erläuterungsbericht der Grünplan
GmbH vom 23.01.2002
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-92b Lageplan Nr. W103 geplante Bauwerke im Grundwas-
ser M = 1 : 2.000
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-92b Lageplan Nr. W104 – Westbereich, Bauwerke im
Grundwasser M = 1 : 5.000

- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-107a Grundwasserregelung, geologisches Profil in Bahnachse KM 21.0 - 35.0 M = 1 : 5.000/200, **in der Fassung des Roteintrags des Wasserwirtschaftsamts Freising vom 12.07.01 (Streichung der alternativen Dichtsohle)**
- Plan D1a/F6.1a-300, Grundwasserregelung Gepäck- und Versorgungstunnel, Längsschnitt M = 1 : 5.000/200
- Plan D1a/F6.1a-301, Grundwasserregelung PTS-Tunnel, Längsschnitt M = 1 : 5.000/200
- Plan D1a/F6.1a-303, Grundwasserregelung Tunnelbauwerk Betriebsstraße, Bauwerksplan M = 1 : 1.000/100
- Tektur zu Plan D1a/F6.1a-124b, Strangsystemplan Entwässerung M = 1 : 2.000
- Lageplan Nr. G110, Grundwasserüberleitungen 7 bis 9 M = 1 : 1.000
- Lageplan Nr. G210, Grundwassersammler Südwest und Südost M = 1 : 1.000
- Lageplan Nr. G211, Grundwassersammler Nord M = 1 : 1.000
- Plan Nr. 0001, Ramp 3, Schema Flugbetriebsstoffleitung
- Plan Nr. 0007, Ramp 3, Hydrantensystem M = 1 : 1.000
- Plan Nr. 0008, Ramp 3, Hydrantensystem M = 1 : 1.000
- Plan Nr. 0009, Ramp 3, Hydrantensystem M = 1 : 1.000
- Plan Nr. 0050, Hydrantenpumpstation 1
- Plan Nr.0052, Hydrantenpumpstation 2

- Plan Nr. 0099, Legende für R u. I Schema
- Plan Nr. 0102, Erweiterung Hydrantenpumpstation 1, M = 1 : 50
- Plan Nr. 0600, BW-Entwässerung Hydrantenpumpstation 2, M = 1 : 200
- Plan Nr.0601, RW-Versickerung Hydrantenpumpstation 2, M = 1 : 20
- Lageplan Nr. 0605, RW-Entwässerung Hydrantenpumpstation 2, M = 1 : 200

III. Feststellung von Verzeichnissen

Die Planfeststellung umfasst das Grunderwerbsverzeichnis Flughafengelände vom 30.10.2000 sowie die Grunderwerbsverzeichnisse Ausgleichsflächen Langenpreising und Schwaig Nord vom 31.01.2002.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen mit Nebenbestimmungen und Hinweisen

1. Zur Bauwasserhaltung

Der Planfeststellungsbeschluss wird nach V.7.4 wie folgt ergänzt:

„7.5 Die beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG zum vorübergehenden Absenken, Zutagefördern und Einleiten von Grundwasser über Vorflutleitungen in die Goldach und die Überleitung Süd/Nord sowie über die Versickerung in das Grundwasser (Bauwasserhaltung) wird für die Errichtung von

- Grundwasserüberleitungssystemen,
- Grundwassersammler,

- Flugbetriebsstoffleitungen mit Schachtbauwerken,
- Entwässerungsleitungen (Kanäle, Regenüberläufe etc.),
- Verlängerung S-Bahn-Tunnel,
- Verlängerung Gepäck- und Versorgungstunnel,
- Verlängerung PTS-Tunnel und Betriebshof,
- Betriebsstraßentunnel und
- verschiedene dichte Baugrubenumschließungen

zur Erweiterung des Vorfeldes Ost/Ramp 3 unter folgenden Auflagen und Bedingungen erteilt:

7.5.1 Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass qualitative und quantitative Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser minimiert werden.

7.5.2 Die Grundwasserströmung im Quartär und Tertiär sowie die Potenzialverhältnisse dürfen während der Bauphase und danach nicht nachteilig verändert werden. Insbesondere muss das Druckpotenzial des tertiären Grundwassers und die hydraulische Wirksamkeit der tertiären Deck-schichten erhalten bleiben.

7.5.3 Bodeneingriffe in tertiäre Schichten durch Baugrubenwände sind auf ein Minimum zu beschränken. Die Maßnahmen sind so durchzuführen, dass sie, um hydraulische Beeinflussungen auszuschließen, entsprechend den geologischen Verhältnissen rückgebaut werden können. Beim Ziehen von Spundwänden sind die Schlitzte im Tertiär dicht zu verfüllen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Durchgängigkeit für das Quartär erhalten bleibt.

7.5.4 Als Grundlage für die Bauwasserhaltung, deren Dimensionierung und der Abschätzung ihrer Auswirkungen ist ein Handbuch als verbindliche Richtlinie für alle Firmen, die dort Bauwasserhaltung planen oder betreiben, erforderlich. Dieses Handbuch muss alle für die Planung und Durchführung der Bauwasserhaltung notwendigen Daten und Richtlinien sowie die hier

aufgeführten Auflagen und Bedingungen enthalten. Dieses Handbuch ist den Firmen, die dort Bauwasserhaltung planen oder betreiben, und dem Wasserwirtschaftsamt Freising vor Beginn der Maßnahme auszuhändigen.

7.5.5 Die Bauwasserhaltung ist nur auf den zur Durchführung der Baumaßnahme unbedingt erforderlichen Umfang beschränkt.

7.5.6 Beginn und Beendigung der Bauwasserhaltung sind dem Wasserwirtschaftsamt Freising und der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – mitzuteilen. Der verantwortliche Bauleiter ist zu benennen.

7.5.7 Die FMG sowie die Unternehmer haben den Bediensteten der Gewässeraufsichtsbehörde jederzeit den Zutritt zur Baustelle und deren Anlagen zu gewähren.

7.5.8 Für die Dauer der Wasserhaltungsmaßnahmen wird ein maximales Entnahmevolumen von 12 Millionen m³ festgesetzt.

7.5.9 Die Entwässerungsgräben und die Versickerungsanlage sind so zu betreiben, dass das Defizit im Grundwasserhaushalt, verursacht durch die reguläre Grundwasserregelung und die Bauwasserhaltung, ausgeglichen wird.

Die Forderungen nach weiteren Versickerungsmöglichkeiten (Rigolen, Mulden, Schächte) und einer Erhöhung der Pumpleistung für die bestehende Versickerungsanlage bleiben vorbehalten. Die Auflagen und Bedingungen gemäß V.3. des Planfeststellungsbeschlusses sind für den Zeitraum der Bauwasserhaltung sinngemäß zu beachten.

7.5.10 Eine Ableitung überschüssigen Bauwassers in den Vorflutgraben Nord kann nur nach Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising erfolgen, wenn der normalerweise auftretende Grundwasserhöchststand

(HW 93) dauerhaft überschritten wird. Die Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses gemäß IV.9.3.5 bleiben hiervon unberührt.

7.5.11 Spätestens drei Monate vor Baubeginn ist dem Wasserwirtschaftsamt Freising ein Konzept zur quantitativen und qualitativen Beweissicherung und Überwachung des Grundwassers und der betroffenen Oberflächengewässer vorzulegen. Ein Baubeginn vor einer zustimmenden Prüfung durch das Wasserwirtschaftsamt Freising und der Gestattung durch die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist nicht zulässig.

7.5.12 Zur quantitativen Beweissicherung ist an Messstellen innerhalb und in Umgebung des Baufelds wöchentlich der Wasserstand zu messen und dem Wasserwirtschaftsamt Freising jeweils innerhalb einer Woche mitzuteilen. Vor Baubeginn ist die Eignung der Messstellen für die Beweissicherung zu prüfen. Unabhängig hiervon sind weiterhin die festgesetzten Basis- und Zusatzmessstellen entsprechend dem 54. Änderungsplanfeststellungsbeschluss zu überwachen. Die Ergebnisse dieser Überwachung sind zusammen mit den obengenannten Ergebnissen der Beweissicherung innerhalb einer Woche dem Wasserwirtschaftsamt Freising mitzuteilen. Die Daten sind als Excel-Datei oder Access-Datenbank aufzubereiten und über E-Mail dem Wasserwirtschaftsamt Freising zu übermitteln.

Sollte auf Grund der Wasserhaltungsmaßnahmen (Entnahme und Wiedereinleitung in Grund- und/oder Oberflächengewässer) über einen längeren Zeitraum der hier ermittelte Mittelwasserstand (Grundwasser) unterschritten (siehe 7.5.9) oder das HW 93 (siehe 7.5.10) überschritten werden, sind sofort in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising weitere Maßnahmen zu ergreifen. Sollten die Abweichungen von o.g. Vorgaben ihre Ursache außerhalb der Verantwortung der FMG haben (z.B. extreme klimatische Bedingungen, Bauwasserhaltung bei Baumaßnahmen außerhalb des Flughafenbereichs usw.), können in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising Ausnahmen zugelassen werden.

- 7.5.13 Zur qualitativen Beweissicherung sind die bauwerksbezogenen Messstellen zu errichten bzw. auszuwählen und regelmäßig wie unter 7.4.13 zu untersuchen.
- 7.5.14 Sind trotz Einhaltung der Rahmenbedingung Auswirkungen der Bauwasserhaltung und Wiederversickerung außerhalb des Flughafens (z.B. Anomalien bei Beweissicherung nach 7.5.12 und 7.5.13) bzw. Auswirkungen auf Dritte erkennbar, bleiben Maßnahmen vorbehalten um dem entgegenzuwirken.
- 7.5.15 Von dem zur Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind täglich jeweils Menge, Förderzeit und Förderstelle zu registrieren und aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind auf der Baustelle zur Einsichtnahme aufzulegen. Weiterhin sind sie dem Wasserwirtschaftsamt Freising zusammen mit den Ergebnissen der Beweissicherung (7.5.12) wöchentlich zu übersenden.
- 7.5.16 Dem Wasserwirtschaftsamt Freising ist vierteljährlich ein Bericht vorzulegen, in dem die Bau- und Wasserhaltungsmaßnahmen beschrieben, erläutert und anhand der Untersuchungen entsprechend den Punkten 7.5.12, 7.5.13 und 7.5.15 sowie den Auswertungen von Ganglinien, Grundwassergleichen-Plänen u.a. bewertet werden.
- 7.5.17 Beim Erstellen von Grundwassermessstellen sind die Vorgaben gemäß IV.9.2 des Planfeststellungsbeschlusses (Auflagen zur Beweissicherung) einzuhalten.
- 7.5.18 Die Einrichtungen der Baustelle sind so anzuordnen, dass davon keine Gefährdung für ein Oberflächengewässer oder das Grundwasser ausgehen kann.
- 7.5.19 Die Entnahmestellen sind so auszuführen und abzusichern, dass zu keiner Zeit wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen können.

7.5.20 Die Einleitung von Abwässern aller Art sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Wassers herbeizuführen, ist untersagt. Durch Sand, Lehm oder durch sonstige Beimengungen verunreinigtes Grundwasser ist vor Einleitung in einer ausreichend dimensionierten Absetzanlage zu klären, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten ist. Das eingeleitete Bauwasser muss einen pH-Wert zwischen 7 und 8,5 aufweisen und darf eine Chromatkonzentration von 10 µg/l nicht überschreiten. Bauwasser, das auf Grund seiner Berührung mit Beton, Injektionssuspensionen oder anderen Stoffen diese Werte nicht einhält, ist vor seiner Ableitung so zu behandeln, dass die o.g. Werte (pH-Wert, Chromat) eingehalten werden. Dem Wasserwirtschaftsamt Freising ist vor Bauausführung ein Konzept zur Behandlung des Bauwassers vorzulegen und nach Absprache in das Handbuch Bau und Technik zur Wasserhaltung einzuarbeiten. Vor Beginn des Lenzens der Baugrube ist das Lenzwasser auf die relevanten Parameter (Chromat und pH-Wert) zu untersuchen.

7.5.21 Beton, Injektionssuspensionen oder andere Stoffe, die beim Einbau mit Grundwasser in Berührung kommen, dürfen keine wassergefährdenden und organischen Zusatzmittel enthalten. Die Zusammensetzung von Injektionssuspensionen oder Ähnlichem ist dem Wasserwirtschaftsamt Freising vorab bekannt zu geben und mit dieser Stelle abzustimmen. Während der Baumaßnahme müssen die eingesetzten Stoffe einer regelmäßigen Qualitätssicherung unterliegen. Für Beton, Injektionssuspensionen oder andere zementhaltige Suspensionen, die im Grundwasser abbinden, sind grundsätzlich nur chromatreduzierte Zemente einzusetzen. Im Überstandswasser von Zementsuspensionen (HDI, MIP, Anker, Schmalwände usw.) ist ein Richtwert für Cr(VI) von 10 µg/l einzuhalten. Die Analysen sind an der frisch angesetzten Bindemittelsuspension vor der ersten Injektion durchzuführen; anschließend ist alle 100 t eingesetztes Bindemittel eine Beprobung notwendig. Sollten aus Gründen der erforderlichen Betonqualität keine chromatreduzierten Zemente eingesetzt werden können, ist dies vorab dem Wasserwirtschaftsamt Freising nachzuweisen.

- 7.5.22 Schwebstoffbelastetes Wasser aus dem Klarspülvorgang der Absenkbrunnen ist ortsnahe zur Entnahmestelle wieder zu versickern. Eine Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht statthaft.
- 7.5.23 Sollten Versickerungen im Baufeld selbst erfolgen, ist vorher in eigener Verantwortung abzuklären, ob hierdurch angrenzende Baubereiche beeinträchtigt werden.
- 7.5.24 Bei allen Einleitungen (Grundwasser und oberirdische Gewässer) ist sicherzustellen, dass sie nur in einem Umfang erfolgen, der außerhalb des Flughafenbereichs keine Auswirkungen hervorruft. Hierzu ist eine entsprechende Beweissicherung erforderlich.
- 7.5.25 Die Erkundung nach Gewässernutzern (Grund- und Oberflächengewässer) ist vor Baubeginn vorzunehmen. Diese sind auf die Maßnahme hinzuweisen.
- 7.5.26 Sofern wider erwarten private Wasserversorgungsanlagen, Fischteichanlagen oder andere Wassernutzungen durch die Wasserhaltungsmaßnahmen beeinflusst werden, sind von der FMG geeignete Abhilfemaßnahmen zu treffen. Ist ein Ausgleich nicht möglich, kann die Umstellung auf ein anderes System oder die Einstellung der Absenkung verlangt werden.
- 7.5.27 Sofern ein Fischereiberechtigter von der Maßnahme betroffen ist, ist dieser vor Beginn der Einleitung zu hören. Baubeginn und Bauende sind diesem ebenfalls mitzuteilen.
- 7.5.28 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden.
- 7.5.29 Die Haftung der FMG für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit den Grundwasserabsenkungen, der Einleitung sowie dem Grundwasser-

raufstau bzw. -abfall entstehen sollten, richtet sich nach den jeweiligen gesetzlichen Vorschriften.

7.5.30 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.“

2. Zur Bewilligung nach § 8 WHG (Wasserhaushaltsgesetz) zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke

2.1 Im Planfeststellungsbeschluss wird V.5.1.1 wie folgt neu gefasst:

„5.1.1 Hiervon sind folgende Bauwerke betroffen:

- Tunnelbauwerke für S-Bahn (mit Rampe), Fernbahn, PTS, Gepäck, Versorgung und Betriebsstraße zwischen den Rechtswerten der Flughafenkoordinaten 13850 und 17320
- Terminal-West
- Terminal-Ost
- MAC
- Parkhaus für Passagierabfertigung Ost
- Vorfeldstation/Gepäcksortierhalle (Satellit 1)
- PTS Betriebshof

Das aufgestaute Grundwasser wird durch Horizontalfilter bzw. Drainagen gefasst, auf die unterstromige Seite der Bauwerke übergeleitet und dort dem Grundwasserleiter wieder zugeführt.“

2.2 Im Planfeststellungsbeschluss wird V.5.1.2 wie folgt neu gefaßt:

„5.1.2 Der Bewilligung liegen die Pläne D1a/F6.1a-08b, -92a, -92b, -104a bis einschließlich -115a, E2-04 mit E2-07, E2-10, E2-15, W003, W103 und W104 (beide als Tektur vom 30.10.2000 zu D1a/F6.1a-92b), D1a/F6.1a-303, -107b (mit Roteintrag vom 12.07.2001) zugrunde“.

2.3 Im Planfeststellungsbeschluss wird in V.6.1 die Liste der Bauwerke wie folgt ergänzt:

- „- PTS-Betriebshof,
- Tunnelbauwerk Betriebsstraße“

Die Liste der im letzten Absatz aufgeführten Pläne ist um die Pläne „W103 und W104 (beide als Tektur vom 30.10.2000 D1a/F6.1-a92b), D1a/F6.1a-300 bis -303, -107b (mit Roteintrag vom 12.07.2001)“ zu ergänzen.

3. Zur Behandlung und Einleitung von verschmutztem und unverschmutztem Niederschlagswasser in Gewässer

3.1 Im Planfeststellungsbeschluss wird in V.1.1 die Liste der wesentlichen Bestandteile der Entwässerungsanlagen wie folgt neu gefasst:

- „- 1 Mischwasserkanalisationsnetz
- 4 verschiedene Regenwasserkanalisationsnetze
- 8 Regenauslässe in unverrohrte Vorfluterabschnitte
- 14 sonstige Einleitungen in Vorfluterabschnitte
- 18 Regenüberläufe
- 4 Entlastungsbauwerke in Vorflutgewässer
- 4 Regenklärbecken

- 1 Regenrückhaltebecken (hervorgegangen aus dem ehemaligen Regenüberlaufbecken)
- 1 Regenüberlaufbecken (hervorgegangen aus dem ehemaligen Regenüberlaufbecken)
- 2 Mischwasserpumpwerke
- 5 Regenwasserpumpwerke
- 22 Leichtstoffabscheider mit vorgeschalteten Entlastungsbauwerken
- 1 Flugzeugwaschwasserreinigungsanlage
- 3 Speicherbecken für Enteisungsabwasser (Schmelzwasserbecken)

3.2 Im Planfeststellungsbeschluss werden in V.1.1 die der Erlaubnis zu Grunde liegenden Pläne wie folgt neu gefasst:

„Der Erlaubnis liegen die Pläne:

D1a/F6.1a-36, -603, -652, -37a, -38, -38a, -42, -606, -43, -124a Tektur AL, -124a Tektur ÖBB, -124b (wird ersetzt durch Strangsystemplan Nr. 2120 vom 21.09.1999), -124b Tektur Neuordnung Flugbetriebsflächen Ost/Passagierabfertigungsbereich Ost, -130, -131, -133, -134, -135a, -136, 138 bis -143, -146 bis -151, -153, -154, -160 bis -164, -166, -166 Tektur (wird ersetzt durch die Pläne KB04 - KB07), -167 bis -172, -173 (wird ersetzt durch KL01) zugrunde.“

3.3 Im Planfeststellungsbeschluss wird in V.1.1 die Tabelle der Einleitungsbauwerke für den Bereich Entwässerungsgraben Nordost a) Einleitung in unverrohrte Gewässerabschnitte 1. Zeile wie folgt neu gefasst:

Bereich Entwässerungsgraben					
Nordost					
<i>Gewässer, km der Einleitungsstelle</i>	<i>Herkunft Bauwerke</i>	<i>Beschaffen- heit</i>	<i>Kanal- nummer</i>	<i>Einleit- dimension (B/H)</i>	<i>Vollfüllungs- leistung QV(m³/s)</i>
<i>a, Einleitung in unverrohrte Gewässerabschnitte</i>					
<i>Graben XI 16 + 065</i>	<i>RRB NO</i>	<i>Wasser aus Überleitung S-N</i>	<i>3595</i>	<i>DN 1200</i>	<i>1,34</i>
	<i>RÜB NO</i>	<i>MW aus Entlastungen</i>			

3.4 Im Planfeststellungsbeschluss wird V.1.2.2 3.Abs.Satz 2 wie folgt neu gefasst:

„Hierbei sind auch die Frachten aus Ableitungen von gering verschmutztem Niederschlagswasser aus den Schmelzwasserbecken und den Ableitungen von unbelastetem Niederschlagswasser bei enteisungsfreien Winterperioden mit zu berücksichtigen.“

4. Die Grundwasserüberleitung Sickerstrang 9 ist zumindest provisorisch und funktionsstüchtig zu erstellen.

V. Straßenrechtliche Verfügungen

1. Der öffentliche Feld- und Waldweg Tratmoosweg im Bereich der (aktuellen) Fl. Nr. 6897 der Gemarkung Oberding wird mit seinem Teil eingezogen, der sich innerhalb des mit diesem Beschluss erweiterten Flughafengeländes befindet.
Der örtliche Bereich der Einziehung ist aus dem Grunderwerbsplan „Tektur zu Plan C1-03b“ vom 31.10.2000 ersichtlich.

2. Die Einziehung wird mit der Sperrung wirksam.

VI. Maßgaben zum Plan der baulichen Anlagen

Auch für den Erweiterungsbereich des Plans der baulichen Anlagen gelten die Ziff. IV. 5.1 und 5.2 des Planfeststellungsbeschlusses.

VII. Nebenbestimmungen, Hinweise

1. Zum Personentransportsystem (PTS, Tunnel und Bahnhöfe)

- 1.1 Für die Erweiterung des Baus der PTS-Anlage (Tunnel, Bahnhöfe, Wendeanlage, Werkstatt) gelten die Festsetzungen A.II. des 59. Änderungsbescheids vom 03.01.2000 Az. 315 FM-98/0-48/2 und A.III.1. des 60. Änderungsbescheids Az. 315 FM-98/0-48/3 entsprechend.
- 1.2 Die baulichen Anlagen des Systems sind so zu gestalten, dass das Einbringen und Entfernen von Fahrzeugen sowie von Teilen der Betriebseinrichtungen etc. durch entsprechende Öffnungen und die Zugänge und Verkehrsanbindungen an diese Ein- bzw. Ausgangsorte gewährleistet werden.
- 1.3 Die in der Absperrung vorhandenen vollautomatischen Türen müssen im Notfall, d.h. wenn die Automatik versagt, von Hand zu öffnen sein.
- 1.4 Die Arbeitsplätze im Bereich der Werkstätten und der Leitzentrale sollen nach Möglichkeit eine Sichtverbindung ins Freie aufweisen.
Die oberirdischen Gebäude sind grundsätzlich so zu planen und zu errichten, dass die nach § 23 Arbeitsstätten-Verordnung (ArbStättV) vorzusehenden Mindestraumhöhen durch Gepäcksysteme, Lüftungs- und Entrauchungs- sowie ähnliche Anlagen nicht unterschritten werden.

2. Zur Flugsicherheit

Die Festsetzungen A.III.3 im 60. Änderungsbescheid geltend entsprechend.

3. Zum Straßenbau und -verkehr

Die Festsetzungen A.III.4 im 60. Änderungsbescheid gelten entsprechend. Die in den Lageplänen Straßen Nord und Straßen Süd dargestellte Erschließungsstraße Ost einschließlich Knotenpunkt zur St 2584 ist nach Maßgabe dieser Pläne herzustellen.

4. Zum Brandschutz

4.1 Soweit Belange des Brandschutzes nicht bereits in bauordnungsrechtlichen Verfahren thematisiert werden, sind die entsprechenden Anforderungen, insbesondere zu Fragen der Zugänglichkeit der Gebäude und den Anmarschwegen für die Feuerwehr(-fahrzeuge), Löschwasserleitungen, Hydranten, Brandmeldeanlagen, Kommunikationsmittel, automatische Löschanlagen, Flucht- und Rettungswegeplan und zur Gewährleistung der erforderlichen Hilfsfristen in Abstimmung mit den hierfür zuständigen Stellen, insbesondere dem Fachberater für den Brand- und Katastrophenschutz der Regierung von Oberbayern und der Flughafen-Feuerwehr zu erfüllen.

4.2 Außerdem wird folgendes festgesetzt:

4.2.1 An jeder Flugzeug-Abstellposition und am Hubschrauberlandeplatz müssen Druckknopfmelder zur unmittelbaren Alarmierung der Hilfskräfte angebracht werden.

4.2.2 An den Luftfahrzeug-Abstellpositionen müssen ausreichend dimensionierte Löschwasser-Entnahmestellen eingerichtet werden.

4.2.3 Die Sicherheitseinrichtungen am Unterflur-Betankungssystem sowie deren Funktionssicherheit sind durch einen geeigneten Gutachter zu prüfen und bestätigen zu lassen.

4.2.4 Durch die geplanten Ablauf- und Auffangrinnen für auslaufenden Treibstoff dürfen die Gebäude und Einbringschächte nicht gefährdet werden.

5. Zur Flugbetriebsstoffversorgung

5.1 Im Planfeststellungsbeschluss wird IV.13 nach 13.6.11.5 wie folgt ergänzt:

„13.6.7 Für die im 65. Änderungsbescheid zugelassene Erweiterung des Vorfelds Ost gelten zur hiermit verbundenen Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung die Ziffern 13.6.1 - 13.6.6 entsprechend. Zusätzlich wird folgendes festgesetzt:

13.6.7.1 Vor Baubeginn ist dem TÜV Süddeutschland und dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft eine Ergänzung der hydraulischen Berechnung vorzulegen, die im Hinblick auf Lastfälle, die den maximal zulässigen Betriebsüberdruck von 16 bar überschreiten, Abhilfemaßnahmen aufzeigt und hierbei der Nachweis erbracht wird, dass der maximal zulässige Betriebsüberdruck an allen Stellen im Hydrantensystem eingehalten wird.

13.6.7.2 Die Ausführung der Flugbetriebsstoffversorgung hat entsprechend der vorgelegten Unterlagen zu erfolgen.

13.6.7.3 Alle Änderungen müssen entsprechend den geltenden Vorschriften, insbesondere der Verordnung brennbarer Flüssigkei-

ten (VbF), den technischen Regeln zu brennbaren Flüssigkeiten für Flugbetankungsanlagen TRbF 111 i.V.m. TRbF 302, den einschlägigen Vorschriften des Verbands deutscher Elektrotechniker, den Unfallverhütungsvorschriften sowie allen weiteren einschlägigen Vorschriften erfolgen.

13.6.7.4 Alle Rohre und Rohrleitungsteile müssen den geprüften Spezifikationen entsprechen. Für in diesen Spezifikationen nicht festgelegte Rohrleitungsteile müssen entsprechend der TRbF 302 gültige und zutreffende Abnahmezeugnisse vorgelegt werden.

13.6.7.5 Art und Umfang der durchzuführenden Prüfungen sind rechtzeitig mit dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und dem TÜV Süddeutschland abzustimmen. Details sind vor Baubeginn in einer Baueingangsbesprechung unter Teilnahme aller maßgeblichen Stellen festzulegen.

13.6.7.6 Vor Aufnahme der Schweißarbeiten ist dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und dem TÜV Süddeutschland eine Schweißspezifikation mit den notwendigen Unterlagen zur Prüfung vorzulegen. Abweichend von den Unterlagen sind in der Saugleitung von dem neu zu errichtenden Tank B 5 bis zur Hydranten-Pumpstation sämtliche Schweißnähte zerstörungsfrei zu gestalten.

13.6.7.7 Für die einzubauenden Rohrleitungsteile ist der rechnerische Nachweis der ausreichenden Bemessung dem TÜV Süddeutschland und dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft vorzulegen.

13.6.7.8 Die fertiggestellte unterirdische Rohrleitungsanlage ist einer Wasserdruckprüfung nach dem VdTÜV-Merkblatt Rohrleitungen 1060 (Stresstest) zu unterziehen. Einzelheiten sind rechtzeitig

mit dem TÜV Süddeutschland abzustimmen. Oberirdische Rohrleitungsteile und die Rohrleitungen in den Schächten sind einer Wasserdruckprüfung mit dem 1,5fachen des zulässigen Überdrucks zu unterziehen.

13.6.7.9 Nach Abschluss der Arbeiten ist die fertiggestellte Anlage einer Abnahmeprüfung durch das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und dem TÜV Süddeutschland zu unterziehen. Hierbei sind insbesondere die sicherheitstechnisch relevanten Funktionen zu überprüfen. Es sind betriebstechnische Messungen durchzuführen und die hydraulischen Berechnungen zu überprüfen und nachzuweisen, dass der zulässige Betriebsüberdruck an keiner Stelle der Flugbetankungsanlage überschritten wird.

13.6.7.10 Vor Aufnahme des Betriebs ist die Dichtheit der Anlage nachzuweisen. Einzelheiten über die Durchführung und rechnerische Leckgrenzen sind zuvor mit dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft und dem TÜV Süddeutschland abzustimmen. Für die Feederleitung DN 700 ist gegenüber dem TÜV Süddeutschland noch darzulegen, nach welchem Verfahren die wiederkehrenden Dichtheitsprüfungen durchgeführt werden. Für die Inbetriebnahme der erweiterten Flugfeldbetankungsanlage ist ein detailliertes Befüll- und Ablaufprogramm zu erstellen und mit dem TÜV Süddeutschland und dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft abzustimmen.

13.6.7.11 Der Betrieb der erweiterten Flugbetriebsstoffversorgung ist dem derzeitigen Betrieb anzupassen. Die bisher durchzuführenden wiederkehrenden Prüfungen sind entsprechend auszuweiten. Einzelheiten sind an Hand eines Überwachungsschemas mit dem TÜV Süddeutschland und dem Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft abzustimmen.

13.6.8 Soweit im Planfeststellungsbeschluss das Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft als wasserwirtschaftlicher Sachverständiger vorgesehen und genannt ist, tritt an seine Stelle die zuständige Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt.“

5.2 Im Planfeststellungsbeschluss erhält IX.7 Absatz 1 Satz 2 folgende Fassung:

„Dies gilt auch für die Flugbetankungsanlage Vorfeld Ost einschließlich ihrer Erweiterung im 65. Änderungsbescheid.“

6. Zum Naturschutz und zur Grünordnung

- 6.1 Die FMG hat die Ausgleichs-, Optimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen einschließlich der Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen entsprechend den hierzu festgestellten Plänen (s. II. Spiegelstriche 3 - 8) durchzuführen.
- 6.2 Die FMG hat auf der Grundlage des festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplans Nr. 2108 (Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen M = 1 : 2.500) darzulegen, wie die dort dargestellten Maßnahmen dem Vollzug des 60., 61. und 65. ÄPFB zugeordnet werden sollen. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – entscheidet hierüber gesondert.
- 6.3 Die in diesem Beschluss festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen sind bis zur Vegetationsperiode Frühjahr/Sommer 2003 umzusetzen. Hierbei sind die Optimierungsarbeiten in den naturnahen Bereichen nicht während der jährlichen Brut- bzw. Vegetationszeit vom 01.03 - 01.08. durchzuführen.
- Die konkrete Durchführung der Maßnahmen hat in enger Abstimmung mit dem Landratsamt Erding zu erfolgen.
- Die FMG hat dem Landratsamt Erding regelmäßig – zumindest halbjährlich – über den Baufortschritt der Kompensationsmaßnahmen zu berichten.

7. Zur Waldwirtschaft

Die FMG wird verpflichtet, entsprechend der Erklärung in ihrem Schreiben vom 24.02.2002 S. 3 Abs. 2 bei künftigen Untersuchungen zur Immissionsbelastung in Abstimmung mit der zuständigen Forstbehörde Waldstandorte einzubeziehen.

8. Sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise

8.1 Soweit bei der Verwirklichung des Vorhabens Baudenkmäler zu Tage kommen, sind diese gem. Art. 8 Denkmalschutzgesetz (DSchG) und unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden.

8.2 Vor Ausbau des Satelliten ist im Rahmen einer Nutzerabstimmung der Bundesgrenzschutz rechtzeitig zu beteiligen.

8.3 Hinweise des Bergamtes Südbayern

Die Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern – übt gem. §§ 2 Abs. 2, Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes, der Sicherheitstechnik, des Chemikalien- und Medizinprodukte-rechts (ASiMPV) vom 02.12.1998 (GVBl S. 956) an Stelle des Gewerbeaufsichtsamts die Aufsicht über die Durchführung von Maßnahmen gewerblicher Unternehmer zum Zweck der Herstellung, wesentlichen Erweiterung oder wesentlichen Veränderung von Hohlräumen, die in nichtoffener Bauweise unter Tage errichtet werden, aus. Geplante Arbeiten der vorgenannten Art sind der Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern – rechtzeitig vor ihrer Aufnahme anzuzeigen.

Gemäß § 2 Abs. 3 der Baustellenverordnung (BaustellV) vom 10.06.1998 (BGBl I S. 1283) ist für Baustellen mit besonders gefährlichen Arbeiten (z.B. Tunnelbau und/oder Sprengarbeiten) vor der Einrichtung der Baustelle ein Sicherheits-

und Gesundheitsschutzplan durch den Bauherrn oder einen beauftragten Dritten zu erstellen.

Vor Beginn der Arbeiten ist der Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern – ein detaillierter Schichtenplan vorzulegen. Feststellungen nach § 13 Abs. 3 Nr.1 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) oder Ausnahmen (z.B. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, Arbeitszeitverlängerungen) nach diesem Gesetz sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten und mit einer stichhaltigen Begründung für die Notwendigkeit bei der Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern – gesondert zu beantragen.

Beim Einsatz von dieselbetriebenen Arbeitsgeräten sind die Vorschriften der technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) Nr. 554 „Dieselmotorenemissionen (DME)“ vom März 1999 (BArbBl 3/99, S. 54) zu beachten und einzuhalten. Wenn nach eingehender Prüfung durch den Unternehmer das vorgesehene Arbeitsverfahren nicht so gestaltet werden kann, dass keine Dieselmotorenemissionen entstehen, ist der Einsatz von Partikelfiltern beim Betrieb von dieselgetriebenen Arbeitsgeräten oder Maschinen als Stand der Technik anzusehen. Beim Umgang mit Gefahrstoffen (z.B. Erstarrungsbeschleuniger für Spritzbeton) sind die Vorschriften der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) zu beachten und einzuhalten.

Bezüglich eventuell durchzuführender untertägiger Sprengarbeiten sind entsprechende Anzeigen gem. Sprengstoffgesetz vor Beginn der Arbeiten und unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Fristen bei der Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern – zur Genehmigung vorzulegen. Eine eventuell erforderliche Lagergenehmigung ist ebenfalls rechtzeitig mit den entsprechenden Planunterlagen zu beantragen.

Gem. § 55 ArbStättV ist von der Bauleitung ein Alarm- und Rettungsplan zu erstellen. Im Alarmplan sind auf einer Seite die wichtigsten Telefonnummern und Anweisungen zur Einleitung der Erstmaßnahmen bei Unfällen durch die Belegschaft vor Ort aufzulisten. Der Rettungsplan soll eine umfassende Darstellung

zu Standort, Anzahl und Beschreibung der vorhandenen Flucht- und Rettungsmittel und der Sicherheitseinrichtungen, die sich im Tunnel befinden, enthalten.

Für die Durchführung von Arbeiten unter Druckluft sind die Bestimmungen der Druckluftverordnung vom 4.10.1972 (BGBl. I S. 1909, zuletzt geändert durch die 1. Verordnung zur Änderung der Druckluftverordnung vom 19.06.1997 (BGBl. I S. 1384) einzuhalten. Schildvortriebe, bei denen nicht ständig Personen unter Druckluft arbeiten, unterliegen ebenfalls den Bestimmungen der Druckluftverordnung.

VIII. Entscheidung über Einwendungen

Die im Verfahren vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen des Plans oder Nebenbestimmungen entsprochen wurde.

IX . Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar.

X. Kosten

1. Die FMG trägt die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens.
2. Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird eine Gebühr von 19.500 Euro festgesetzt.
3. Die Höhe der von der FMG zu erstattenden Auslagen wird gesondert festgesetzt.

B. Sachverhalt

I. Antragsgrundlage

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft den östlichen Bereich des Verkehrsflughafens München zwischen den beiden Start- und Landebahnen. Durch diesen Beschluss wird die östliche Flughafengrenze um ca. 300 m weiter nach Osten verschoben. Das Flughafengelände vergrößert sich dadurch um knapp 48 ha.

Dieser Beschluss betrifft sowohl die Neuordnung von Flugbetriebsflächen als auch des Passagierabfertigungsbereichs.

Im Einzelnen sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Erweiterung des bereits bestehenden Vorfelds Ost um ca. 120 m nach Osten und ca. 320 nach Süden und damit verbunden die Verlegung des Hubschrauberlandeplatzes sowie die Möglichkeit zur variablen Neuorganisation der Vorfeldnutzung
- Änderung und Erweiterung der bisher für eine Gepäcksortierhalle planfestgestellten Baufläche zur Errichtung eines Satelliten
- Ausweisung einer Baufläche für eine (ergänzende) Energiezentrale und einer Fläche zur Ablagerung von Schnee
- Ergänzung des flughafeninternen Straßensystems, insbesondere einer geänderten Erschließungsstraße Ost
- Erweiterung der Tunnelbauten für Fernbahn, S-Bahn, PTS und Versorgung sowie der Flugbetriebsstoffversorgung
- wasserrechtliche Änderungen zur Grund- und Bauwasserhaltung sowie zur Entwässerung der befestigten Flächen

Mit Bescheid vom 05.10.2001 (Az.: 315.FM-98/113a) hat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – den vorzeitigen Beginn der Tunnelbaumaßnahmen für den PTS-, Versorgungs- und S-Bahn-Tunnel beschränkt auf den Bereich der gemäß dem Plan der baulichen Anlagen bisher ausgewiesenen Vorfeld- und Baufläche AL zugelassen.

II. Antrag und Antragsbegründung

1. Einzelanträge

Die FMG hat zur Durchführung der o.a. Maßnahmen am 20.12.2000 einen Planänderungsantrag gestellt.

Dieser Antrag enthält im Wesentlichen folgende Einzelanträge:

- Tektur zum Plan I-02 c (Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung) auf Erweiterung seines Geltungsbereichs, der Ausweisung einer Baufläche für Energiezentrale, der Aufhebung und Neufestsetzung der Baugrenze Ost der Baufläche PA-Satellit, der Änderung von Baumassen und Bauhöhen im Bereich PA-Satellit, der Ausweisung zusätzlicher Flächen für Bahnanlagen und PTS sowie der Erweiterung der Verkehrsflächen Flugbetrieb und der öffentlichen Verkehrsflächen
- wasserrechtliche Anträge zur Benutzung des Grundwassers durch Tunnelbauwerke, zur Behandlung des verschmutzten und unverschmutzten Regenwassers, zur ständigen und temporären Benutzung des Grundwassers sowie zu Versickerungen
- Zulassung der Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung durch Erweiterung der Hydrantenpumpstation 1 und Neuerrichtung der Hydrantenpumpstation 2 im bestehenden Tanklager sowie zusätzliche Versorgungsleitungen und Schächte
- Einziehung eines Teils des öffentlichen Feld- und Waldwegs Tratmoosweg

2. Antragsbegründung

Die FMG begründet ihren Antrag im Wesentlichen wie folgt:

Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose (2003: 27,8 Mio. Passagiere, 2015: 48 Mio. Passagiere) sei die durch das Terminal 2 bereitgestellte Passagier-Abfertigungskapazität allein nicht ausreichend. Der Satellit gestatte eine deutliche Erweiterung dieser Kapazität zuzüglich der Schaffung gebäudenaher Flugzeugpositionen. Die Erweiterung des Vorfelds Ost erlaube dort eine betriebliche Neuorganisation und ermögliche die gleichzeitige Abfertigung von bis zu max. ca. 80 Flugzeugen.

Die in Anspruch zu nehmenden Flächen befänden sich im Eigentum der FMG. Die Erweiterung der Passagierabfertigungsbereiche und der Vorfeldflächen führe zu keiner Erhöhung der Kapazität des Verkehrsflughafens München, sondern zur (optimierten) Abwicklung des Passagieraufkommens unter Berücksichtigung der von Luftverkehrsgesellschaften geforderten Mindestumsteigezeit von 30 Minuten. Die Deutsche Lufthansa rechne für das Jahr 2010 mit einem Umsteigeranteil von 54%.

Die Neuorganisation und Erweiterung des Vorfelds Ost mache es erforderlich, im Regelbetrieb die Abstellpositionen der Allgemeinen Luftfahrt im Norden des Vorfelds, also im unmittelbaren Umgriff um das Terminal Allgemeine Luftfahrt und die Unterstellhallen zu konzentrieren. Deshalb sei im Nordosten des Erweiterungsgebietes eine Vorfeldfläche für dieses Luftfahrtsegment vorgesehen.

Das Vorhaben verändere nicht den vom Flughafen ausgehenden Fluglärm, da die Kapazität durch die Start- und Landebahnen bestimmt werde und dieser Bereich durch die Planung unverändert bliebe. Die Bewertung des Bodenlärms habe zudem ergeben, dass der nachgesuchte Ausbau in schalltechnischer Hinsicht keine wesentliche Änderung zur Folge habe.

Des weiteren seien keine wesentlich nachteilhaften lufthygienischen Auswirkungen zu erwarten.

Der landschaftspflegerische Begleitplan stelle die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch das beantragte Vorhaben dar, bewerte diese und enthalte Maßnahmen zur Minimierung und zum Ausgleich der Eingriffe.

Die beigefügte Umweltverträglichkeitsstudie komme zu dem Ergebnis, dass die Erweiterung des Flughafengeländes keine oder nur geringe Auswirkungen auf die maßgeblichen Schutzgüter habe. Die Erweiterung des Flughafengeländes führe zu einem Ausgleichsbedarf von 35 ha, der im landschaftspflegerischen Begleitplan im einzelnen ausgewiesen sei.

Im Übrigen sei die Funktionsfähigkeit des Erweiterungsvorhabens, insbesondere bezogen auf Trink- und Löschwasser, Abfallwirtschaft sowie Energieversorgung gewährleistet.

III. Antragsunterlagen

1. Pläne und Verzeichnisse

Im Hinblick auf die zur Planfeststellung beantragten Pläne und Verzeichnisse und die nachrichtlich vorgelegten Pläne wird auf die Seiten 2 ff des Antragsschreibens vom 20.12.2001 verwiesen.

2. Erläuterungsberichte

Erläuterungsberichte wurden vorgelegt zur:

- Vorfeldplanung
- Straßenplanung
- PTS
- Grundwasserregelung
- Grundwasserüberleitung 7 - 9

- Entwässerungsplanung einschließlich Kanalnetzberechnung
- Flugbetriebsstoffversorgung einschließlich Hydrantenanlage und -pumpstation 1 und 2
- statischen Berechnung der Flugbetriebsstoffversorgung

3. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Zur landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- Erläuterungsbericht
- Bestandsplan
- Bewertungsplan
- Konfliktplan
- Flächennachweis
- Maßnahmenplan

4. Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen und Studien

Mit dem Antrag wurden folgende Gutachten, gutachterliche Stellungnahmen und Studien vorgelegt:

- Umweltverträglichkeitsstudie nebst Erläuterungsbericht und Planunterlagen von Dr. Blasy
- lufthygienisches Gutachten zur Immissionsprognose der Zusatzbelastung des TÜV Süddeutschland
- Bodengeräuschuntersuchung von Müller-BBM
- ornithologischer Beitrag zur Umweltverträglichkeitsstudie der Grünplan GmbH von Dipl.-Ing. Burbach
- Aussagen der Grünplan GmbH zur Verträglichkeit des Projekts mit den Bestimmungen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG

- Erfassung und Bewertung der Lebensräume von Pflanzen und Tieren nebst Plänen der Grünplan GmbH
- Planung der Erweiterungsbauten zum Terminal 2 im Hinblick auf den späteren Einbau und Betrieb eines PTS (TÜV Bau und Betrieb/TÜV Süddeutschland)
- Grobdimensionierung von Entrauchungsanlagen und Brandsimulation der F-Plan GmbH und der Gebäude-Technik-Dresden GmbH

5. Nachweise der Funktionsfähigkeit

Zum Nachweis der Funktionsfähigkeit wurden Erläuterungen zur/zum:

- Erweiterung der Energieversorgung nebst Planunterlagen
- Abfallwirtschaft
- Trink- und Löschwasser (nebst hydraulischen Berechnungen und Plänen)

vorgelegt.

IV. Anhörungsverfahren

1. Beteiligung

1.1 Mit Schreiben vom 26.03.2001 wurden folgende Behörden, Gebietskörperschaften, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen durch Übersendung der Antragsunterlagen am Verfahren beteiligt:

- Große Kreisstadt Freising
- Gemeinde Hallbergmoos
- Gemeinde Marzling
- Gemeinde Oberding
- Stadt Erding
- Gemeinde Berglern

- Markt Wartenberg
- Gemeinde Fraunberg
- Gemeinde Langenpreising
- Gemeinde Eitting
- Landratsamt Erding
- Landratsamt Freising
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Amt für Landwirtschaft und Ernährung Erding
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Abwasserzweckverband Erdinger Moos
- Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft
- Gewerbeaufsichtsamt München-Land
- Polizeidirektion Flughafen München
- Grenzschutzpräsidium Süd
- Straßenbauamt München
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Lufthansa AG
- Forstamt Anzing
- Forstamt Freising
- Bayer. Staatsministerium des Innern
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- AOC
- Regionaler Planungsverband München
- Bayer. Bauernverband

Innerhalb der Regierung von Oberbayern wurden folgende Sachgebiete beteiligt:

- Sachgebiet 801 (Landes- und Regionalplanung in den Regionen Ingolstadt (10) und München (14))
- Sachgebiet 830 (Fachfragen des Naturschutzes und der Landschaftspflege)
- Sachgebiet 840 (Fachfragen des technischen Umweltschutzes)
- Sachgebiet 201 (öffentliche Sicherheit und Ordnung, Katastrophenschutz, Jagdrecht, Land- und Forstwirtschaftsrecht)
- Sachgebiet 310 (Straßenverkehr)
- Sachgebiet 311 (Personenbeförderung, Schienen- und Güterkraftverkehr)
- Sachgebiet 340 (Bergamt Südbayern)
- Sachgebiet 430 (Straßenbau)
- Sachgebiet 431 (konstruktiver Ingenieurbau, Schienenbahnen, fliegende Bauten)
- Sachgebiet 420 (Städtebau, Bauplanung, Bauordnung)

1.2 Die Anhörung der Öffentlichkeit mit der Möglichkeit zur Einsichtnahme und der Erhebung von Einwendungen zu dem Antrag der FMG wurde im oberbayerischen Amtsblatt Nr. 8 vom 06.04.2001 amtlich und von der Gemeinde Oberding in ihrem Amtsblatt vom 06.04.2001 ortsüblich bekannt gemacht. Die örtliche Presse wurde durch Pressemitteilung der Regierung von Oberbayern Nr. 101 vom 28.03.2001 informiert.

Die Antragsunterlagen wurden in der Zeit vom 09.04. bis 09.05.2001 in der Gemeinde Oberding zur öffentlichen Einsichtnahme bereit gehalten.

1.3 Der Erörterungstermin, zu dem die beteiligten Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen sowie die Betroffenen und Einwender eingeladen worden waren, fand am 12.12.2001 im Bürgersaal von Notzing der Gemeinde Oberding statt.

Dieser Termin war im Oberbayerischen Amtsblatt vom 30.11.2001 amtlich, in der Gemeinde Oberding am 30.11.2001 ortsüblich bekannt gemacht worden. Zudem waren die Medien durch Pressemitteilung der Regierung von Oberbayern vom 23.11.2001 informiert worden.

2. Ergebnis der Beteiligung

2.1 Stellungnahmen der Kommunen, Behörden, Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen

Folgende Stellen haben auf der Grundlage der am 26.3.2001 versandten Antragsunterlagen Einwände erhoben oder Hinweise gegeben:

Die **Stadt Freising** lehnt das Vorhaben mit folgender Begründung ab:

Der Antrag enthalte keine Aussage, inwieweit die prognostizierten Fluggastzahlen beim derzeitigen und künftigen Flugzeugmix, den optimierten Umsteigebedingungen und dem Eckwert für die Belastung der S/L-Bahn im Zwei-Bahnen-System bewältigbar seien. Die neuen Erweiterungen lösten sich von den bisherigen Inhalten der Planfeststellungsbeschlüsse. Außerdem sei es fehlerhaft, dass lediglich die Zusatzbelastung und nicht die Gesamtbelastung durch den Flughafen ermittelt worden sei; im Übrigen sei beim Bodenlärm nicht von der Maximalbelastung im Jahr 2015 ausgegangen worden. Der Antrag enthalte keine Aussage zu den Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung und die Zunahme der notwendigen Arbeitsplätze. Das Vorhaben habe Auswirkungen, auf Grund derer die Stadt Freising Ausgaben für ihre Infrastruktur tätigen müsse. Zudem dürfe die Stadt als mögliches Oberzentrum allein wegen der wirtschaftlichen Interessen der FMG keine Einbußen an Lebensqualität erleiden. Schließlich seien die Auswirkungen des gesamten Flughafenbetriebes einschließlich eines Lärmschutzwalls zu untersuchen.

Die **Gemeinde Hallbergmoos** lehnt die Planung ab:

Die Optimierung der Betriebsvorgänge führe zu Steigerungen der Flugbewegungen. Die Bodenlärmbelastungsprüfung erstrecke sich nicht auf den maximalen Prognosefall und nur auf eine Entfernung von bis zu 3 km. Es seien höhere Schadstoff- und Lärm- sowie infrastrukturelle Belastungen wegen hohem Einwohnerzuzug zu erwarten.

Die **Gemeinde Marzling** lehnt den Antrag ebenfalls ab:

Die ursprüngliche Planung werde durch zahlreiche Einzelverfahren ausgehöhlt. Die Maßnahme erhöhe die Kapazität des Verkehrsflughafens; außerdem seien die Auswirkungen des Vorhabens nur für den Prognosefall 2003 ermittelt.

Die **Gemeinde Oberding** lehnt den Änderungsantrag aus folgenden Gründen ab:

Das Vorhaben sei nicht nötig und führe zu einer Erhöhung des Flug- und Bodenlärms sowie zu mehr Nachtflugbewegungen. Die Lufthygiene werde sich verschlechtern. Die Erschließung des Flughafens bliebe unberücksichtigt, der Ring- und Fernbahnanschluss fehle. Außerdem sei die Zunahme von Verwaltungsaufgaben und eine Mehrbelastung für die Feuerwehr gegeben. Der Zugzugsdruck stehe im Widerspruch zum Harmonisierungsgebot im LEP.

Die Gemeinde Oberding stellt folgende Forderungen:

- präzise Ermittlung von Flug- und Bodenlärm bei 500.000 Jahresflugbewegungen
- Ausbauplanung erst nach Fertigstellung der Infrastruktur
- Entschädigung der Ausfälle für die Landwirtschaft infolge zunehmenden Flug- und Straßenverkehrs
- Entlastung der Gemeindeverwaltung durch Delegation von im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München stehenden Aufgaben
- Aussagen über die finanzielle Unterstützung zur Verbesserung der Infrastruktur und Schaffung eines Katalogs für diese Maßnahmen in der Flughafenumgebung

- Erstellung eines Master-Plans für die Vorbehaltsfläche Ost im Hinblick auf weitere Erweiterungsabsichten

Die **Stadt Erding** lehnt das Vorhaben auch ab:

Hierbei verweist die Stadt auf die problematische Verkehrsinfrastruktur im östlichen Flughafenumland, die Zuzugsproblematik und das nähere Heranrücken des Flughafens an die Kommune.

Die **Gemeinde Berglern** lehnt den Antrag ab:

Die Maßnahme führe zu einer Erhöhung der Flugbewegungen und der Beschäftigtenzahl. Der Antrag enthalte keine Aussage zur Infrastruktur außerhalb des Flughafens. Außerdem bestehe beim Freistaat Bayern als Mehrheitsgesellschafter und Straßenbauplaner bzw. Förderer derartiger Maßnahmen ein Interessenskonflikt.

Die **Gemeinde Fraunberg** lehnt das Vorhaben ab:

Entgegen der Argumentation der FMG werde durch die Vergrößerung des Vorfelds die Anzahl der Flüge erhöht. Die Lärmbelastung für die Gemeinde nehme wegen der Verlagerung von Emissionen nach Osten zu. Außerdem sei zumindest die östliche Verkehrsanbindung des Flughafens unterdimensioniert.

Die **Gemeinde Langenpreising** stimmt dem Vorhaben grundsätzlich zu, fordert aber die Bereitstellung von Mitteln für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld des Flughafens.

Die **Gemeinde Eitting** lehnt das Vorhaben ab:

Es diene der höheren Auslastung des Flughafens und der Bequemlichkeit der Passagiere und führe zu höheren Lärm- und Umweltbelastungen. Eine Ausweitung der Nachtflugbewegungen sei zu befürchten, ebenso eine Zunahme des Bodenlärms. Ein weiterer Anstieg des Fahrzeugverkehrs werde eintreten, außerdem seien lärmbedingte Gesundheitsschäden und Belastungen landwirtschaftlicher Produkte mit Schadstoffen zu erwarten. Schließlich würden Gemeindestraßen infolge Aushubs und Transports von Kies beschädigt.

Das **Landratsamt Erding** lehnt den Antrag bis zur Sicherstellung der Verkehrserschließung von Osten ab.

Es sollte keine höhengleiche Kreuzung des Fuß- und Radwegs Erdinger Allee mit der Erschließungsstraße Ost erfolgen. Es solle eine Möglichkeit für Moped- und Rollerfahrer zur Anfahrt des Flughafens ohne Ausnahmegenehmigung geschaffen werden. Es fehle im Antrag eine grünordnerische und städtebauliche Planung für die Erweiterung nach Osten.

Die Untere Naturschutzbehörde lehnt das Vorhaben aus naturschutzfachlichen Gründen grundsätzlich ab. Mit den von der FMG in der Folgezeit mit Schreiben vom 04.02.2002 vorgelegten aktualisierten und erweiterten Plänen zum Naturschutz besteht jedoch im Wesentlichen fachliches Einverständnis.

Das **Landratsamt Freising** hat keine Einwendungen erhoben, die sich auf Fragen des Bauplanungsrechts und des Straßenverkehrs erstrecken.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** fordert, dass die einzelnen Baumaßnahmen zur Stellungnahme vorzulegen seien und das Radargutachten auch auf den Satelliten zu erstrecken sei.

Das **Landesamt für Denkmalpflege** erhebt keine Einwendungen, verweist aber auf die Meldepflicht gemäß Art. 8 Denkmalschutzgesetz (DSchG).

Das **Wasserwirtschaftsamt Freising** ist mit der Planung einverstanden bei Beachtung der notwendigen Nebenbestimmungen.

Das **Gewerbeaufsichtsamt München-Land** ist mit dem Vorhaben grundsätzlich einverstanden. Bezüglich der Werkstätten und Leitzentrale im PTS sollten für die Arbeitsplätze Sichtverbindungen nach außen vorgesehen werden.

Das **Grenzschutzpräsidium Süd** hat grundsätzlich keine Einwände gegen das Vorhaben, fordert jedoch beim Ausbau des Satelliten eine zeitnahe Beteiligung des Bundesgrenzschutzes, eine eindeutige Trennung von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren, eine Ebenentrennung analog dem Terminal 2, eine

Einbindung des Satelliten in den terminalübergreifenden Non-Schengen-Transitbereich, eine Abstimmung zum Evakuierungs- und Rettungsplan des PTS sowie die rechtzeitige Übersendung von Passagierprognosen zum Terminal 2 bzw. Satelliten.

Das **Straßenbauamt München** sieht in dem Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die östliche Flughafenzufahrt (St 2584). Es werde deshalb eine zusätzliche Fahrspur Richtung Flughafen ab der Anschlussstelle ED 5 bis zum Verkehrskreisel empfohlen. Außerdem sei die Flughafentangente-Ost St 2580 zweistreifig nur dann ausreichend leistungsfähig, wenn die Kreisstraße Nordtangente Erding komme.

Die **DB Netz AG** hat anfänglich Bedenken bezüglich der beiden Rampen im Fernbahntunnel mit 30‰ Gleisneigung erhoben, diese konnten jedoch im Rahmen des Verfahrens ausgeräumt werden.

Die **Forstdirektion Oberbayern** weist in ihrer abschließenden Stellungnahme darauf hin, dass Erkenntnisse über Vorbelastungen von in der Flughafenumgebung liegenden Wäldern fehlten. Andererseits würden bestimmte Schadstoffe in Waldböden gespeichert und angereichert werden. Zur Behebung dieses Informationsmangels seien bei neuerlichen lufthygienischen Untersuchungen geeignete Waldböden mit einzubeziehen.

Der **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** lehnt das Vorhaben ab. Der hohe Passagierumsteigeranteil diene nicht mehr dem regionalen Verkehrsbedürfnis. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens erfolge durch rechtswidrige Subventionen. Das Vorhaben führe zu einer Erhöhung der Kapazität und der damit verbundenen Belastungen; außerdem müssten die Auswirkungen der Maßnahme auf das Grundstück des Vereins östlich des Flughafen geprüft werden.

Der **Regionale Planungsverband** teilt mit, dass die Maßnahme eine notwendige Anpassung an die Verkehrsentwicklung darstelle und im Einklang mit dem

LEP stehe, soweit sich keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umgebung, insbesondere keine Fluglärmzunahme ergäben.

Die **Höhere Landesplanungsbehörde** teilt mit, dass das Vorhaben im Einklang mit den Zielen im Landesentwicklungsplan Bayern (LEP) stehe.

Das **Bayer. Landesamt für Wasserwirtschaft** stimmt der Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung unter Beachtung der notwendigen Nebenbestimmungen zu.

Das **Sachgebiet 830 der Regierung von Oberbayern** verweist auf die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde.

Das **Sachgebiet 840 der Regierung von Oberbayern** weist auf die Notwendigkeit hin, die Richtlinie des Europäischen Rates 1999/30/EG betreffend Grenzwerte für Schwefeloxide, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft zu berücksichtigen und diese in die UVU einzubeziehen.

Das **Sachgebiet 201 der Regierung von Oberbayern** gibt Hinweise zu den Belangen des Brandschutzes.

Das **Sachgebiet 311 der Regierung von Oberbayern** verweist auf die notwendige Genehmigung- und Planfeststellungspflichtigkeit des PTS.

Das **Bergamt Südbayern** erhebt keine grundsätzlichen Einwendungen, gibt jedoch Hinweise zu den in bergmännischer Bauweise errichteten Tunnelbauwerken.

Das **Sachgebiet 430 der Regierung von Oberbayern** weist darauf hin, dass durch die Verknüpfung zwischen vorhandenem und ergänzendem Straßennetz Belange der Straßenbauverwaltung berührt seien, die vor Bauausführung mit dem Straßenbauamt München geklärt werden müssten. Allein wegen des vor-

liegenden Antrags sei der vierstreifige Ausbau der St 2584 nicht erforderlich, aber ab dem Prognosejahr 2015 (dann ggf. auch bei der FTO).

Das Sachgebiet 431 der Regierung von Oberbayern äußert sich zur Gestaltung der Tunnelbauten.

Das Sachgebiet 421 der Regierung von Oberbayern weist darauf hin, dass für den Vollzug des Plans der baulichen Anlagen auch im Erweiterungsbereich die Bayer. Bauordnung (BayBO) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) gelte.

2.2 Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Es gingen 21 Privateinwendungen ein.

Die Einwender wohnen in Eitting, Freising, Erding, Kranzberg und Dorfen. Im Auslegungsgebiet Oberding wurde keine Einwendung erhoben.

In den Einwendungen wurde im Wesentlichen vorgetragen, das Vorhaben bedeute eine Zunahme der Flugbewegungen, führe zu höheren Flug- und Bodenschallbelastungen, bewirke angesichts des bereits gegenwärtig hohen Straßenverkehrsaufkommens eine weitere Zuspitzung der straßenverkehrlichen Erschließungssituation und diene dem internationalen Luftverkehr, obwohl der Flughafen nur zur Deckung regionaler Verkehrsbedürfnisse konzipiert gewesen sei.

C. Entscheidungsgründe

Dem Antrag der FMG konnte – eingeschränkt durch die verfügbaren Nebenbestimmungen – unter Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange stattgegeben werden.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss ist die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als Planfeststellungsbehörde sachlich und örtlich zuständig.

Dies ergibt sich aus § 10 Abs. 1 LuftVG i.V.m. § 1 Ziff. 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten im Planfeststellungsverfahren nach dem LuftVG (BayRS 960-1-2-W) und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG).

I. Verfahren

1. Planfeststellungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen Flughäfen nur angelegt und bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist.

Im vorliegenden Fall wird der bestehende Verkehrsflughafen München im Wege der (luftrechtlichen) Fachplanung geändert.

2. Flugplatzanlagen

Die Änderungsplanung umfasst Anlagen, die der Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planung unterliegen (vgl. § 38 Baugesetzbuch - BauGB -).

Nach der Zielsetzung des LuftVG sind Flugplatzanlagen solche Anlagen, die im Flugplatzgelände gelegen oder diesem zugeordnet sind und der Zweckbestimmung des Flugplatzes zumindest dienlich sind.

Diese Kriterien werden von den in diesem Plan festgestellten Anlagen erfüllt:

- Die Erweiterung des bestehenden Vorfelds Ost und die damit verbundene Erweiterung des Flughafengeländes betreffen unmittelbar Flugbetriebsflächen.
- Die im Bereich der bisher planfestgestellten Gepäcksortierhalle neu ausgewiesene Baufläche dient der Errichtung eines Satelliten und damit der Schaffung zusätzlicher Passagierabfertigungsmöglichkeiten. Hierbei handelt es sich um eine planfeststellungspflichtige Flugplatzanlage.
- Die weiteren Gegenstände dieses Planfeststellungsbeschlusses, insbesondere die zusätzlichen Erschließungsstraßen, der Vorfeldtower, die Ausweisung einer Baufläche für eine ergänzende Energiezentrale, der Tunnelbau für das PTS, die Ausweisung einer Schneedeponie sowie die Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung stellen notwendige flughafeninfrastrukturelle Maßnahmen zur Herstellung und Durchführung eines ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetriebs dar.

3. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Gemäß § 9 LuftVG ersetzt die luftrechtliche Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen; unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr nach § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i.V.m. Art. 84 Bayer. Wassergesetz (BayWG) kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG).

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen

Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

4. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG; §§ 1 ff UVPG i.V.m. Nr. 14.12.1 der Anlage 1 hierzu war bei der vorliegenden Änderung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Diese konnte als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Auf Antrag der FMG vom 16.10.2000 hat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – mit Schreiben vom 26.10.2000 das Verfahren gemäß § 5 UVPG eingeleitet und die entsprechenden Behörden im Sinne von § 7 UVPG beteiligt. Eine Besprechung über Inhalt und Umfang der Unterlagen (Scoping-Termin) war nicht erforderlich und wurde von keinem Beteiligten beantragt.

Der Antrag, die Pläne, der landschaftspflegerische Begleitplan sowie die UVU beinhalten die nach § 6 UVPG erforderlichen Angaben. Diese wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach § 7 UVPG zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme zugeleitet. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 9 Abs. 1 UVPG erfolgte mit dem nach Art. 73 Abs. 3-7 BayVwVfG durchgeführten Anhörungsverfahren.

Die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgte gemäß §§ 11 f UVPG

5. Raumordnerische Behandlung

Die Höhere Landesplanungsbehörde wurde als Trägerin öffentlicher Belange beteiligt und hat sich zu dem Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Raumordnung und Landesplanung geäußert.

Demnach stellt sich das Vorhaben als notwendige Anpassung der Flughafen-Infrastruktur an die Verkehrsentwicklung dar und steht zweifelsfrei im Einklang mit dem Ziel des LEP B X 5.1. Gemäß III. 4. der Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 27.03.1984 über die Durchführung von Raumordnungsverfahren und landesplanerische Abstimmung auf andere Weise (LUMBI S. 30) erübrigte sich daher ein Raumordnungsverfahren gemäß Art. 23 Abs. 2 Bayer. Landesplanungsgesetz (BayLplG).

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Untersuchungsraum

Hierbei war nicht nur auf den (unmittelbaren) Eingriffsbereich, also die Erweiterungsfläche für das Flughafengelände mit einer Größe von ca. 48 ha abzustellen. Vielmehr war ein weiterer Geländeumgriff zu untersuchen. Dieser erweiterte Umgriff war in einen engen Untersuchungsbereich mit einer Fläche um den Eingriffsort von ca. 640 ha und einen Untersuchungsbereich von ca. 3 km Radius um den Eingriffsort mit einer Fläche von ca. 2.190 ha zu unterscheiden.

2. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

Die Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens sind in einer zusammenfassenden Darstellung gemäß § 11 UVPG zu beschreiben. Grundlage dieser Darstellung sind zunächst die entscheidungserheblichen Unterlagen der FMG über die Umweltauswirkungen gemäß § 6 Abs. 1 UVPG. Hierzu gehören im vorliegenden Fall insbe-

sondere die UVS der beratenden Ingenieure Dr. Blasy & Mader sowie als Fachbeiträge hierzu das lufthygienische Gutachten des TÜV Süddeutschland, die Bodengeräuschuntersuchung des schalltechnischen Beratungsbüros Müller-BBM, die ornithologische Stellungnahme der Grünplan GmbH, eine Aussage zur Verträglichkeit des Projekts mit den Bestimmungen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG sowie der landschaftspflegerische Begleitplan der Grünplan GmbH. Die Stellungnahmen der Behörden nach § 7 UVPG und die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG sind im weiteren ebenso mit einzubeziehen wie die Ergebnisse eigener Ermittlungen gemäß § 11 Satz 2 UVPG i.V.m. Art. 24 BayVwVfG.

2.1 Methodik der UVS

Die UVS wurde im Auftrag der FMG erstellt. Die von dem Vorhaben auf die Umwelt ausgehenden Wirkungen wurden hierbei nach dem Prinzip der ökologischen Bilanzierung eingeschätzt. Dabei wurden über eine vergleichende Gegenüberstellung der Bestandssituation die Veränderungen bei Umsetzung der Planung für jedes einzelne Schutzgut ermittelt und anschließend einer Gesamtbewertung unterzogen. Für jedes Schutzgut wurde ein Empfindlichkeits- bzw. Schutzwürdigkeitsprofil entwickelt. Schließlich wurden Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung sowie zum Ausgleich erheblicher Auswirkungen auf die Umwelt dargestellt und die Umweltauswirkungen zusammenfassend beurteilt.

Bei den potentiellen Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde auf bau- und abbruch-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen abgestellt.

2.2 Beschreibung der auf den Menschen zurückgehenden Umweltsituation

Die Erweiterungsfläche von ca. 48 ha grenzt an das östliche Vorfeld des Verkehrsflughafens München an, der insgesamt eine Flächengröße von ca. 1.500 ha hat.

Die Eingriffsfläche wird gegenwärtig z.T. als Baustelleneinrichtungsfläche für Baumaßnahmen zum Terminal 2 genutzt. Diese Nutzung ist jedoch nur temporär gestattet, so dass für die Bestandsbewertung der ursprüngliche Zustand zugrunde zu legen ist.

Die nächstliegende Wohnbebauung zur Eingriffsfläche ist die Restsiedlung Franzheim in einem Abstand von 1,0 km. Südwestlich von Schwaigermoos liegt ein Einzelgehöft 1,3 km von der Eingriffsfläche entfernt, größere Wohnbebauungen befinden sich im Oberdinger Ortsteil Schwaig in einer Entfernung von 1,5 km.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Schutzgebiete nach der FFH-Richtlinie.

Im engeren Untersuchungsbereich liegen auch keine Schutzgebiete nach dem BayNatSchG. Im weiteren Untersuchungsbereich befinden sich Gehölz-Naturdenkmäler, Waldreste als geschützte Landschaftsbestandteile sowie das Wiesenbrütergebiet „Marzling“.

Im Untersuchungsgebiet bestehen keine Schutzgebiete nach dem WHG.

Teile des Untersuchungsgebiets sind im Regionalplan für die Region München als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete ausgewiesen.

Im Untersuchungsbereich liegen Wälder mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie sowie für den Lärm- und Immissionsschutz.

Der nordöstliche Bereich des engeren Untersuchungsgebiets wird als Wiesenbrütergebiet von überregionaler Bedeutung gekennzeichnet.

2.3 Ist-Zustand von Natur und Landschaft

2.3.1 Klima, Meteorologie und Lufthygiene

Im Untersuchungsgebiet herrschen mäßig feuchte Klimabedingungen. Die mittlere Jahrestemperatur liegt bei 7° - $7,5^{\circ}$ C. Die Vegetationsdauer beträgt ca. 210 - 230 Tage im Jahr. Westwinde sind vorherrschend.

Im Erdinger Moos entsteht sehr häufig nächtliche Kaltluft, die bei Inversionsschichtlagen im ebenen Gelände dieser Landschaft verbleibt.

2.3.2 Geologie und Böden

Das Untersuchungsgebiet ist Teil der Münchner Schotterebene.

Der Boden und Untergrund ist typischerweise – von oben nach unten betrachtet – wie folgt geschichtet: ca. 0,1 m durchwurzelte und humose Oberbodenschicht, rd. 0,5 m Humus mit sandigen Beimengungen, quartärer Kies bis ca. 13 m, kiesig-sandige tertiäre Schicht von rd. 1,5 m, tertiäre Schluffe und Tone als Grundwasserstauer.

Auf der Erweiterungsfläche und östlich hiervon liegen kalkhaltige Anmoorgley-Böden vor.

2.3.3 Hydrogeologie

Im Flughafenbereich und Umgebung fließt im quartären Kies Grundwasser als breiter Grundwasserstrom in Nordostrichtung ab; tertiäre Sedimente bilden einen Grundwasserstauer.

Die Schwankungsbreiten des Grundwasserspiegels im Flughafenbereich zwischen den Entwässerungsgräben sind überwiegend niederschlagsabhängig und aufgrund der Versiegelung geringer als in anderen Bereichen.

Im Allgemeinen liegt der gegenwärtige Grundwasserstand auf der vor Baubeginn des Flughafens errechneten Höhe. Im Bereich der Erweiterungsfläche lagen die Grundwasserstände der letzten Jahre tiefer als prognostiziert.

2.3.4 Oberflächengewässer

Im Untersuchungsgebiet befinden sich grundwasserbeeinflusste, gefällarme Gewässer niedriger Fließgeschwindigkeit und Temperatur. In diesem Bereich existieren zahlreiche Entwässerungsgräben. Zugleich weist das Untersuchungsgebiet Tümpel und Teiche auf.

2.3.5 Tiere

Nach der Artenschutzkartierung sind im Bereich der Eingriffsfläche keine wertbestimmenden Tierarten verzeichnet. Im engeren Untersuchungsgebiet wurden die Dorngrasmücke, die große Moosjungfer und der große Brachvogel gesichtet und damit in der Kartierung erfasst. Im weiteren Untersuchungsgebiet verzeichnet die Kartierung einige Vorkommen wertbestimmender Tierarten unterschiedlicher Gefährdungsgrade der Roten Liste gefährdeter Tiere Bayerns. Auf der Grundlage des Arten- und Biotopschutzprogramms Erding sind einige landkreisbedeutsame (z.B. der Wachtelkönig) als auch überregional bis landesweit bedeutsame Tierarten (z.B. der Große Heufalter) im Bereich des weiteren Untersuchungsgebiets vorhanden.

Die Wiesenbrüterkartierung 1998 weist in der Umgebung des Flughafens 20 Brutpaare des Großen Brachvogels nach.

In 2000 wurde von der Grünplan GmbH eine Struktur- und Nutzungstypenkartierung für ein 220 ha großes Gebiet östlich des Flughafens durch-

geführt. Diese Kartierung ergab gefährdete Säugetiere, z.B. den Abendsegler, als auch potentiell gefährdete Tiere, z.B. die Zwergfledermaus. Innerhalb des Flughafens existieren derzeit 30 Brutpaare des Großen Brachvogels, innerhalb der Erweiterungsfläche gab es in den letzten Jahren jedoch keine Brutpaare mehr.

Außerdem liegt ein ornithologisches Gutachten von Herrn Dipl.-Ing. Burbach für Bereiche des weiteren Untersuchungsgebiets zur quantitativen Erfassung von Brutvogelarten der Roten Listen Bayerns und Deutschlands vor. Hiernach wurden insgesamt 57 Arten festgestellt, wovon 37 sichere Brutvögel im Gebiet, 3 wahrscheinliche Brutvögel und 10 als Nahrungsgäste einzustufen seien. Als Grund für die relativ geringe Zahl der Brutvogelarten werden vor allem die homogene Gebietsstruktur mit geringem Gehölzanteil und fehlendem Wald benannt.

2.3.6 Flora und Vegetation

Hierzu ist aus amtlichen Quellen folgendes dargestellt:

Nach der Biotopkartierung liegt ca. 150 - 400 m östlich der Erweiterungsfläche ein Biotop nach Art. 13d BayNatSchG, das mit einer Teilfläche (Heckenstruktur) im Eingriffsbereich liegt.

Im engeren Untersuchungsgebiet sind außerdem Bereiche des Trattoosgrabens als Biotope kartiert.

Auch im weiteren Untersuchungsbereich befinden sich Biotope, insbesondere ein Kalkflachmoor, Feuchtwaldreste und Laubmischwald sowie Gewässervegetation und Nasswiesen.

Im Eingriffsbereich befinden sich diverse Gehölzstrukturen, insbesondere naturnahe Feldgehölze und naturnahe Hecken mit einem Alter von z.T.

über 25 Jahren. Auch im engeren Untersuchungsgebiet befinden sich Gehölzstrukturen von vergleichbarer ökologischer Wertigkeit.

Im Eingriffsgebiet erfolgt überwiegend Grünland-, zum Teil aber auch Ackerernutzung.

2.3.7 Landschaftsbild und Erholung

Im Bereich des Untersuchungsgebiets bestehen Sichtbeziehungen zum Flughafen mit seinen (hochbaulichen) Anlagen. Andererseits dominieren optisch bei Änderung der Blickrichtung im kleinräumigen Bereich Gehölzstrukturen, baulich unberührte Grünlandbereiche sowie die bäuerliche Kulturlandschaft.

Der Flughafen selbst gehört zu den bedeutendsten Ausflugszielen Bayerns. Auf den Wirtschaftswegen in der Umgebung sind Spaziergänger, Radfahrer und Reiter anzutreffen. Auch wenn die Sicht nicht auf Flughafenanlagen gerichtet ist, ist der Untersuchungsraum, insbesondere das Eingriffsgebiet, zu Lasten der Erholungssuchenden durch Fluglärm stark belastet.

2.4 Bewertung des Bestands

Die Bewertung des Bestands erfolgt anhand der relevanten Schutzgüter des UVPG.

2.4.1 Schutzgut Mensch

Wurde bis Mitte des letzten Jahrhunderts das Erdinger Moos nur sehr beschränkt wirtschaftlich genutzt, setzte ab diesem Zeitraum durch systema-

tische Entwässerung und Torfabbau eine Kultivierung zur Nutzung als Agrarflächen ein. Neben der zum Teil intensiven Bewirtschaftung und dem Heranrücken des Verdichtungsraums München hat vor allem der Bau des Flughafens den Landschaftsraum Erdinger Moos intensiv und nachhaltig verändert. Einhergehend mit dieser Veränderung erfolgten Umwälzungen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich sowie Änderungen in der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur.

Im Untersuchungsbereich bestehen erhebliche Belastungen durch Fluglärm. Diesen Belastungen stehen Maßnahmen des passiven Schallschutzes, Nachtflugbeschränkungen und Außenwohnbereichsentschädigungen gegenüber.

Die Belastung der Bevölkerung im Untersuchungsbereich durch Luftschadstoffe von verschiedenen Emittenten (Hausbrand, Straßen- und Luftverkehr, Industrie und Gewerbe) hat seit Eröffnung des Flughafens im Untersuchungsgebiet zugenommen und entspricht derjenigen gering bis mittel belasteter Gebiete mittelgroßer Städte.

2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund eines hohen Anteils an Tieren, die offene Geländeflächen bevorzugen, von regionaler bis überregionaler naturschutzfachlicher Bedeutung. Dies zeigt sich vor allem daran, dass insbesondere im engeren Untersuchungsbereich zahlreiche Vogelarten der Roten Liste vorkommen. An gefährdeten Arten ist insbesondere der Große Brachvogel und der Kiebitz bedeutsam für die Vogelwelt des Untersuchungsgebiets. Trotz Störungen durch flughafenbezogene und landwirtschaftliche Nutzung kommen zahlreiche störungsempfindliche Tierarten, vor allem Vögel, vor.

Im Untersuchungsgebiet haben vor allem naturnahe und artenreiche Gehölzbestände erhebliche Bedeutung als Pflanzen dieses Landschaftsraums. Innerhalb des Eingriffsgebiets befinden sich erhebliche Teile von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen von Bedeutung, im Bereich des engeren Untersuchungsgebiets zu einem kleinen Teil sogar von höherer Bedeutung.

2.4.3 Schutzgut Boden

Im gesamten Flughafengelände (und zum Teil auf dem Erweiterungsgebiet) ist nahezu kein gewachsener Boden mehr vorhanden. Flächen im Eingriffsgebiet und im engeren Untersuchungsgebiet weisen dagegen keine wesentlichen Vorbelastungen auf.

Belastungen der Böden, z.B. durch Schadstoffe und Nährstoffeinträge, erfolgen durch die Lage an stark befahrenen Straßen und generell durch abgelagerte Luftschadstoffe sowie durch landwirtschaftliche Nutzung.

2.4.4 Schutzgut Wasser

Durch den Bau des Flughafens wurden die vormals in diesem Bereich bestehenden Oberflächengewässer im gesamten Untersuchungsgebiet fast vollständig umgestaltet. Die Kleingewässer im Untersuchungsgebiet sind aus biologisch-ökologischer Sicht vorbelastet und durch äußere Nutzungseinflüsse geprägt, ihr Wasserstand schwankt abhängig vom jeweiligen Grundwasserspiegel. Zum Teil sind ehemals wasserführende Gräben ausgetrocknet.

Eine überdurchschnittliche Belastung des Grundwassers im Vergleich zu sonstigen landwirtschaftlich genutzten Bereichen wurde bisher nicht nachgewiesen.

2.4.5 Schutzgut Luft

Im Bereich des Verkehrsflughafens München werden an Messstellen kontinuierliche Luftschadstoff-Immissionsmessungen durchgeführt. Als Ergebnis der Messungen ist festzustellen, dass im Untersuchungsbereich gegenwärtig alle gemessenen Schadstoffe die maßgeblichen Richt- und Leitwerte z.T. deutlich unterschreiten.

2.4.6 Schutzgut Klima

Die klimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet werden durch das Großklima und die lokalen Einflüsse der Niederungslandschaft bestimmt. Zunehmende Bebauung führt zu gewissen Luftstauungen. Insgesamt haben sich jedoch die örtlichen Klimaverhältnisse im Untersuchungsbereich im Verhältnis zum Großklima nicht messbar verändert.

2.4.7 Landschaft

Aufgrund der Sichtbeziehungen im Untersuchungsgebiet zum Flughafen ist dessen Wirkung auf das Landschaftsbild im Wesentlichen omnipräsent. Die einsehbaren Funktionsbauten des Flughafens und z.T. die (neueren) Gewerbe- und Wohngebiete im Untersuchungsraum bilden einen Gegensatz zu den Resten der bäuerlichen Kulturlandschaft und stehen unter ästhetischem Blickwinkel im Widerspruch zur traditionellen Idealen einer dörflich-kleinstädtischen Kulturlandschaft.

Die Erholungseignung im Untersuchungsgebiet hat einen Bedeutungswandel erfahren. Die Sichtbeziehungen zu den an- und abfliegenden Flugzeugen sowie die in unmittelbarer Nähe, insbesondere im Eingriffsbereich vorhandenen erheblichen Fluglärmbelastungen geben insoweit weniger Raum für naturgebundene Erholung. An ihre Stelle tritt zum Teil

eine Ausflugsgestaltung, die der einer modernen Freizeitgesellschaft entspricht; insbesondere wird der Flughafen selbst zum Zwecke seiner Besichtigung oder die Flughafenumgebung gezielt zur Beobachtung der an- und abfliegenden Flugzeuge angesteuert.

Andererseits sind auf den gut ausgebauten Wirtschaftswegen, zum Teil entlang von Gehölzstrukturen, gegenwärtig nach wie vor beachtliche Naturerlebnisse möglich. Auch zu diesem Zweck wird das Untersuchungsgebiet genutzt.

2.4.8 Zusammenfassung der Bestandsbewertung

Trotz der Nähe des Eingriffs- und engeren Untersuchungsgebiets zum Flughafen haben sich diese Flächen eine eigenständige Bedeutung erhalten können. Dies liegt insbesondere daran, dass sie nur zum Teil intensiv landwirtschaftlich genutzt werden und biologisch hochwertige Gehölzstrukturen erhalten geblieben sind. Dieser Landschaftserhalt hat bisher dazu geführt, dass trotz der Nähe der Luftfahrzeugemissionen und flughafenbezogener Sichtbeziehungen vor allem die örtliche Vogelwelt eine beachtliche Vielfalt auch an bedrohten Tieren aufweist.

Für die Darstellung und Bewertung der Auswirkungen des Änderungsvorhabens ist von diesem Bestand auszugehen.

2.5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

2.5.1 Schutzgut Mensch

Auf den erweiterten Flächen werden Luftschadstoffe durch die Roll- und Fahrbewegungen von Flugzeugen und Kraftfahrzeugen ausgestoßen. Dabei handelt es sich um Benzol, Stickoxide, Kohlenmonoxid, Schwefel-

dioxid, Ruß und Benzoapyren. Vergleicht man den Referenzfall (Gesamtbelegung der bisher planfestgestellten Vorfeldfläche Allgemeine Luftfahrt unter Berücksichtigung einer – je nach untersuchtem Schadstoff – pessimistisch ausgelegten Nutzung mit Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt oder des Linien- und Charterverkehrs) mit dem Prognosefall (erweiterte Vorfeldfläche, aufgeteilt in einen Bereich für Allgemeine Luftfahrt im Norden und Linien- und Charterflugzeug im südlichen Teil unter Zugrundelegung der Maximalbelegung), so ergibt sich, dass die Zusatzbelastung für die Komponente Ruß in Schwaigermoos 7,33% und in Attaching 2,67% des Beurteilungswerts beträgt. Kohlenmonoxid und Benzoapyren liegen im Bereich des sog. Irrelevanzkriteriums. Die Beurteilungswerte für Schwefeldioxid sowie Benzol werden nicht überschritten. Bei den Stickoxiden wird der EU-Grenzwert ab 2005 voraussichtlich nicht mehr eingehalten.

Eine zusätzliche Belästigung des Flughafenumfelds und der Ortschaften durch mit dem Vorhaben verbundenen Gerüche ist auszuschließen. Geruchsemissionen können aus Fahrzeugen und Geräten mit Verbrennungsmotoren sowie aus der Verdunstung von Treibstoffen entstehen. Angesichts der nur verhältnismäßig geringen Erweiterung nach Osten wird es zu keiner Zusatzbelastung kommen.

Mit Belästigungen durch Staubverwehungen, die von Staubemissionen aus Erdbaumaßnahmen herrühren können, ist nur im Sommer bei Austrocknung des Bodens und nur bis zu max. 200 m Entfernung zu rechnen.

Lärm während der Bauphase wird durch die erforderlichen Baufahrzeuge an der Baustelle selbst, durch sonstige Transporte und durch Baumaschinen verursacht. Erfahrungswerte der Geräuscheinwirkung aus Abbaustellen haben gezeigt, dass bei reinen Wohngebieten bereits nach 300 m der maßgebliche Beurteilungspegel der TALärm in Höhe von 50 dB(A) nicht mehr erreicht wird. Der Lieferverkehr wird überwiegend auf Autobahnen,

Bundes- und Staatsstraßen abgewickelt und wird nur vereinzelt Ortsdurchfahrten betreffen.

Da das Änderungsvorhaben zu keiner Kapazitätserhöhung des Flughafens München führt, ist eine wesentliche Verkehrszunahme auf den Zufahrtsstraßen, insbesondere durch Passagiere, nicht zu erwarten. Eine Verkehrszunahme betrifft allenfalls An- und Abfahrten der im Erweiterungsbereich arbeitenden Arbeitnehmer. Dieser Verkehr verteilt sich jedoch auf die verschiedenen Zufahrtsstraßen und fällt zahlenmäßig im Vergleich zum Gesamtverkehr nicht ins Gewicht.

Durch das Vorhaben wird sich der Bodenschall des Rollverkehrs der Luftfahrzeuge erhöhen. Der Vergleich zwischen Referenz- und Prognosefall zeigt, dass die Zusatzbelastungen am ungünstigsten Ort Schwaig-Nord tags maximal 1,1 dB(A) und nachts maximal 1,4 dB(A) betragen werden. Die Maximalpegel beim Bodenschall werden durch die Staupunkte an den Start- und Landebahnen bestimmt und nicht durch Bodengeräusche im Vorfeldbereich.

In der Bauphase ist die Erholung im näheren Umfeld zur Baustelle durch Schall und sonstige Baustellenemissionen eingeschränkt.

Nach Fertigstellung des Änderungsvorhabens ergibt sich eine Beeinträchtigung der Erholung dadurch, dass bisher nutzbare Flächen künftig der Erholung nicht mehr zur Verfügung stehen und der Flughafen von Osten in gewissem Umfang optisch noch präsenter wird als bisher.

2.5.2 Schutzgut Luft

Durch das Vorhaben werden zusätzliche Schadgase, Schadstoffe und Stäube hervorgerufen. Die Prüfung der Zusatzbelastung hat jedoch ergeben, dass diese verhältnismäßig gering ist. Auch künftig wird die Luftquali-

tät in der Umgebung des Flugplatzes maximal das Niveau mittelmäßig großer Städte erreichen. Dies betrifft auch den Luftschadstoff Stickoxid.

2.5.3 Schutzgut Klima

Hierbei ist maßgeblich, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Flächenversiegelungen zu einer Änderung der Verdunstungsverhältnisse und des Wärmehaushalts der betreffenden Flächen mit Wirkungen auf die bodennahen Luftschichten führen können. Durch Versiegelungen wird die nächtliche Abkühlung bodennaher Luftschichten herabgesetzt. Versiegelte Flächen geben im Gegensatz zu Bodenflächen mit Vegetation keine Feuchtigkeit ab und führen zu keiner Verdunstung. Mit Auswirkungen auf das Lokalklima im näheren Umfeld der Erweiterungsmaßnahme ist allerdings nicht zu rechnen, da die Gesamtfläche zu klein ist, um hierfür einen wirksamen Einfluss auszuüben. Die geplanten Hochbauten führen zu keinen relevanten Luftbarrieren.

2.5.4 Schutzgut Boden

Im Bereich der Erweiterungsfläche geht Boden in seiner Funktion als Produktionsfaktor verloren. Die Flächen im Erweiterungsgebiet werden jedoch nur eingeschränkt landwirtschaftlich genutzt, stellen jedenfalls keine Sicherung der Ernährungsgrundlage dar.

Soweit Versiegelungen vorgenommen werden, verliert der Boden seine Regelungs- und Filterfunktion. Durch die Asphaltierung der Vorfeldflächen wird allerdings sichergestellt, dass keine Schadstoffe in den Boden versickern.

Im Erweiterungsgebiet befinden sich nur wenig alte Böden reifer und naturnaher Ökosysteme. Vielmehr handelt es sich überwiegend um land-

wirtschaftlich genutzte Böden, die als Lebensraum für Bodenorganismen eine geringere Bedeutung haben.

2.5.5 Schutzgut Wasser

Im Erweiterungs- bzw. der Baustelleneinrichtungsbereich sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Das Vorhaben ist mit keinen wesentlichen Änderungen des Grundwasserhaushalts verbunden. Durch die Flächenversiegelung, Grundwasserstandsregelung, Grundwasserüberleitung und Wasserhaltung werden sich die Grundwasserverhältnisse nicht ändern.

2.5.6 Schutzgut Tiere

Auf dem Erweiterungsgebiet werden Hecken und Gehölzbereiche überwiegend beseitigt und Grünflächen nur noch in kleinem Ausmaß vorhanden sein. Für bestimmte Vogelarten wird es dort keine Brutplätze mehr geben. Bezogen auf die nachgewiesenen Flächen des Erweiterungsgebiets handelt es sich hierbei um den Mäusebussard, den Turmfalke, die Schleiereule, die Waldohreule, die Schafstelze, den Sperber, den Baumfalken, die Kornweihe, die Saatkrähe, die Wachtel, den Kiebitz, die Dorngrasmücke und den Feldsperling. Da im Bereich der östlichen Grenze der Erweiterungsfläche eine Erschließungsstraße geplant ist, ist damit zu rechnen, dass Nistplätze – auch von geschützten Vogelarten – im Bereich von bis zu 200 m zur östlichen Grenze des Erweiterungsvorhabens entfernt verloren gehen.

2.5.7 Schutzgut Pflanzen

Im Bereich der Eingriffsfläche liegt die Teilfläche eines kartierten Biotops. Dort wird eine vorhandene Hecke entfernt und ein Graben überbaut. Die betroffenen Lebensräume für Flora und Vegetation sind dort von mittlerer Wertigkeit.

Da sich das Erweiterungsvorhaben an das bestehende Flugplatzgelände anschließt, hat es keine wesentliche Bedeutung für den großräumigen Biotopverbund. Allerdings hat das Gelände Bedeutung als Teilareal von Vogelarten mit großräumigen Revieren.

2.5.8 Schutzgut Landschaft

In dieses Schutzgut wird eingegriffen, wenn durch optische Wirkungen etwaige Erholungsnutzungen oder die Erholungseignung der Umgebung belastet werden. Insbesondere der Vorfelddturm (max. 55 m hoch) wird aus Süd-, Ost-, und Nordrichtung einen zusätzlichen Sichtpunkt darstellen, der vor der Kulisse des Terminal 2, des MAC und des bisherigen Towers allerdings keine völlig neue Sichtbeziehung („Blickfang“) eröffnet.

2.5.9 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Im Erweiterungsbereich bzw. seinem Umfeld liegen keine Kultur- und Sachgüter.

2.5.10 Schutz- und Vorranggebiete

Das Vorhaben greift durch die teilweise Inanspruchnahme eines Biotops (Grüselgraben) in die Biotop- und Artenschutzkartierung ein.

3. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung diene zur Vorbereitung der Entscheidung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen. Die Festlegung der Wertungsstufen für die Beeinträchtigung eines Schutzguts erfolgte für jedes Schutzgut gesondert.

Die Beurteilung der dargestellten Umweltauswirkungen ergab, dass die stärksten Auswirkungen die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Lebensräume und Boden betreffen.

Hierbei fällt ins Gewicht, dass die Erweiterungsfläche überwiegend versiegelt wird und damit in diesem Bereich seine positive Funktion auf das Kleinklima verliert. Zugleich erstreckt sich das Erweiterungsgebiet auf Flächen von hoher Bedeutung als Nistplatz und Lebensbereich zum Teil bedrohter Vogelarten. Die Wertigkeit dieser Auswirkungen ist als „mittel negativ“ einzustufen.

Nicht ganz so negativ, aber auch noch im Bereich „mittel negativ“ ist der Verlust von zum Teil verhältnismäßig alten Gehölzstrukturen zu bezeichnen. Dies betrifft sowohl diese Flora an sich, als auch in ihrer Funktion als Lebensraum für die Vogelfauna.

Für diese Eingriffe in Natur und Landschaft ist ein angemessener Ausgleich zwingend erforderlich, nur dann ist die Ausbaumaßnahme unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit als vertretbar anzusehen.

Die negativen Auswirkungen für die sonstige Fauna sind in der Relation geringer, da im Unterschied zur Vogelfauna ein unbedeutenderes Vorkommen zu verzeichnen ist. Aber auch die Beeinträchtigung dieses Schutzguts ist bei den Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Da die Erweiterungsmaßnahme keine Erhöhung der Kapazität des Flughafens nach sich zieht, Zusatzbelastungen also überwiegend durch den Boden- und Rollverkehr zu erwarten sind, bleiben die Auswirkungen in diesem Bereich gering, obgleich im

Untersuchungsgebiet die Belastung mit Luftschadstoffen bereits mit dem unteren Belastungsbereich von Städten mittlerer Größenordnung vergleichbar ist.

Durch die Erweiterungsfläche gehen Gebiete für Erholung und Freizeit verloren. Diese negativen Auswirkungen sind als „gering“ bis „unten mittel“ zu bezeichnen, da sich die Erholungsmöglichkeiten in diesem Bereich wegen der Lärmbelastung durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge weniger an rein naturnaher Ruhe orientiert haben.

Auch die Auswirkungen auf die Bodennutzung sind als gering einzustufen, da keine landwirtschaftlichen Flächen in relevantem Umfang, die Grundlage für die ausreichende Ernährung der Bevölkerung darstellen, verloren gehen; im Übrigen werden die Flächen, die für die Erweiterung vorgesehen sind, nur zum Teil landwirtschaftlich genutzt.

Die Lärmauswirkungen betreffen wegen der Beibehaltung der Flughafenkapazität allein Bodenlärmgeräusche; die diesbezüglichen Zunahmen von maximal 1,4 dB(A) sind als sehr gering einzustufen.

4. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich trotz unmittelbarer Nähe des Erweiterungsbereichs zum bereits bestehenden Flugplatzgelände ökologisch relativ wertvolle Flächen erhalten haben, die eine überaus hochwertige Vogelfauna aufweisen. Durch die Versiegelung des größten Teils der Erweiterungsfläche gehen diese Grünflächen mit Heckenstrukturen und Brut- und Lebensraum für wertvolle Vögel dauerhaft verloren.

Der Verlust dieser Flächen ist nur vertretbar, soweit geeignete Ausgleichsflächen in angemessenem Umfang bereitgestellt werden können.

III. Materielles Recht

1. Rechtsgrundlage

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf §§ 8 ff LuftVG. Das Vorhaben ist nach den Festsetzungen des LuftVG gerechtfertigt, um dem gegenwärtigen und künftigen Verkehrsbedürfnis am Verkehrsflughafen München gerecht zu werden. Unüberwindbare Planungsleitsätze stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Abwägung mit den von dem Änderungsvorhaben berührten Belangen konnte es deshalb zugelassen werden. Nachteilige Auswirkungen werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeglichen.

2. Planrechtfertigung

Eine Flugplatzplanung wie die vorliegende ist gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist. Die Dringlichkeit der auf der Ebene der Planrechtfertigung zugrunde gelegten Zielvorstellungen bestimmt zugleich auch das Gewicht der in die Abwägung einzustellenden Belange.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – kam hierbei zu dem Ergebnis, dass das beantragte Ausbauvorhaben erforderlich ist. Die Änderungsplanung zielt darauf ab, den künftig zu erwartenden Bedürfnissen des Luftverkehrs am Verkehrsflughafen München Rechnung zu tragen.

2.1 Wesentlicher Inhalt der Änderungsplanung

2.1.1 Umgriff der Änderungsplanung

Die Planung knüpft an die bereits planfestgestellten Flughafenanlagen Terminal Ost, Vorfeld Ost und Vorfeld AL (mitbenutzbar durch Flugzeuge im Charter- und Linienverkehr) an und erweitert diese im östlichen Betriebsbereich um ca. 3%.

2.1.2 Art der Änderungen

Die Änderungsplanung schafft zusätzliche Passagier- und Flugzeugabfertigungsfazilitäten für den Abfertigungsbereich Ost.

Mit dem Bau eines Satelliten werden zusätzliche Wartemöglichkeiten für eingeeckte und kontrollierte Passagiere sowie gebäudenahe Flugzeug-Abstellpositionen geschaffen. Der dem Satelliten östlich vorgelagerte Tower ermöglicht flugsicherungsmäßig die Kontrolle der erweiterten Vorfeldflächen.

Diese erweiterten Flächen dienen der Abwicklung des Bodenverkehrs. Zusätzliche Rollwege zu den S/L-Bahnen sind nicht geplant. Im Zuge der Umgestaltung der Vorfeldflächen wird der Hubschrauber-Landeplatz nach Norden verlegt und ein neuer Betriebsbereich für die Allgemeine Luftfahrt geschaffen.

Die Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung schafft zusätzliche Betankungsmöglichkeiten der Flugzeuge im erweiterten Vorfeldbereich. Die Ausweisung einer Baufläche für eine ergänzende Energieversorgungsanlage dient der ausreichenden Energie-Infrastruktur.

Die bereits im 60. Änderungsbescheid avisierte Erschließungsstraße Ost wird – entsprechend der Erweiterung der Vorfeldflächen – nach Osten verlagert, verläuft gerade in Nord-Süd-Richtung und schwenkt am südöstlichen Ende nach Westen zur öffentlichen Zufahrt für das Terminal 2.

2.2 Erforderlichkeit der Änderungsplanung

Die Erweiterung des östlichen Abfertigungsbereichs einschließlich der Vorfeldflächen ist erforderlich.

Die Erforderlichkeit resultiert insbesondere daraus, dass das Terminal 2, das in Kooperation zwischen der FMG und der Deutschen Lufthansa AG gebaut und betrieben wird, voraussichtlich ausschließlich von der Deutschen Lufthansa AG und den mit ihr in einer Allianz verbundenen Luftverkehrsgesellschaften genutzt wird. Nachdem dieses zweite Terminal vorrangig auf die Bedürfnisse der Deutschen Lufthansa AG zugeschnitten ist, wird diese hier ihre Flüge abwickeln und insoweit nicht mehr im Terminal 1 abfertigen.

Die Deutsche Lufthansa AG als nationaler Carrier ist die am Verkehrsflughafen München dominierende Luftverkehrsgesellschaft. Sie baut München – neben Frankfurt am Main – zum zweiten Luftverkehrsknoten in Deutschland aus. Mit dieser Funktion geht die sog. „Hub-Rolle“ einher, d.h. der Flughafen München fungiert als Verteilerknoten, über den die Umsteigerströme der Fluggesellschaften zu den Enddestinationen im In- und Ausland geführt werden. Nach den Prognosen der Deutschen Lufthansa AG wird ihr Umsteigeranteil ab 2003 auf deutlich über 50% anwachsen (Gesamt-Umsteigeranteil dann bei über 40%).

Diese funktionale Verlagerung der Passagierabfertigung und Vorfeldbedienung zum Terminal 2 geht einher mit Passagierprognosen, die auch für die Zukunft Zunahmen voraussagen. Die FMG prognostiziert, dass bis zum Jahr 2015 auf dem Verkehrsflughafen München die Passagierzahlen von ca. 23 Mio. pro Jahr gegenwärtig auf über 48 Mio. pro Jahr steigen werden. Das Bewegungsauf-

kommen hierfür wird auf 500.000 pro Jahr geschätzt, davon rd. 460.000 Bewegungen im gewerblichen Linien- und Charterverkehr.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es vernünftigerweise geboten, den östlichen Abfertigungsbereich und die Vorfeldflächen so auszubauen, dass die Passagiere zeitgerecht und angemessen komfortabel abgefertigt werden und die Rollbewegungen der Flugzeuge betriebsgerecht und sicher durchgeführt werden können. Hierzu ist es auch erforderlich, gebäudenaher Flugzeug-Abstellpositionen zu schaffen, die – im Vergleich zu den Remote-Positionen – ein schnelleres Boarden der Passagiere ermöglichen.

Die Ausbaumaßnahme betrifft lediglich Anlagen der Passagierabfertigung und der Abwicklung des Vorfeldverkehrs; das S/L-Bahnsystem sowie seine Anbindung über Rollbahnbrücken bleiben unverändert.

2.3 Einzelne Ausbaumaßnahmen

2.3.1 Satellit

Diese Maßnahme ist erforderlich. Wie bereits dargestellt, werden auf diese Weise zusätzliche komfortable und flugzeugnahe Wartemöglichkeiten für die Passagiere geschaffen. Außerdem ist es luftverkehrlich und luftsicherheitlich günstiger, die Passagiere vom Warteraum direkt ins Flugzeug zu befördern anstatt zuerst mit Bussen über das Vorfeld zu transportieren.

2.3.2 Vorfeldtower

Diese Flughafenanlage ist erforderlich. Der Tower dient dazu, den Bodenverkehr auf dem östlichen Vorfeld zu überwachen. Wegen der größeren Entfernung und des Terminals 2 wäre eine sichere (Sicht-)Kontrolle des Bodenverkehrs vom bisherigen Tower aus nicht mehr möglich.

2.3.3 Erweiterung der Vorfeldflächen

Die erweiterten Vorfeldflächen sind gerechtfertigt.

Die Erweiterung der Vorfeldflächen einschließlich der Änderungen bzgl. des Hubschrauberlandeplatzes und des Areals für die Allgemeine Luftfahrt steht in direktem und zwingendem Zusammenhang mit einer sichereren und kapazitätsmäßig ausreichend dimensionierten Abwicklung des Luftverkehrs östlich des Terminals 2 bzw. des Satelliten. Räumliche Enge behindert die Rollbewegungen der Flugzeuge selbst und erschwert zusätzlich die Koordination des fahrzeuggebundenen Versorgungssystems (Catering, Gepäck usw.).

Eine Anpassung der Vorfeldflächen an die Abfertigungskapazität ist deshalb eine bauliche Maßnahme, die gerechtfertigt ist.

2.3.4 Erweiterung der Flugbetriebsstoffversorgung

Diese Maßnahme ist erforderlich, damit auf den neugeschaffenen Vorfeldflächen alle wesentlichen flugzeugbezogenen Versorgungsleistungen angeboten werden können. Hierzu gehört die Schaffung einer ausreichenden Zahl an Flugzeugbetankungsmöglichkeiten, um die Roll- und Rangiervorgänge – auch im Interesse der Minimierung des Bodenlärms – möglichst gering zu halten.

2.3.5 Verlegung der Erschließungsstraße Ost

Die Erschließungsstraße Ost – so wie geplant – ist notwendig. Der Abzweig von der Erdinger Allee nach Süden zum öffentlichen Vorfahrtsbereich des Terminals Ost war bereits Gegenstand des 60. Planfeststellungs-Änderungsbescheids. Es ist notwendig, den östlichen Verkehr vom/zum Terminal 2 an der östlichen Flughafengrenze entlang nach Norden/Süden zu führen, damit ein vorheriges Zusammentreffen des westlichen mit dem östlichen Anfahrtsverkehrs im Interesse kurzer Wege, eindeutiger Orientierungen und der Sicherheit und Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs beschränkt werden kann.

2.4 Einwendungen zur Planrechtfertigung

Zum Teil wurde eingewandt, der Antrag sei deshalb mangelhaft, da er keine Aussage beinhalte, inwieweit die prognostizierten Fluggastzahlen beim derzeitigen und künftigen Flugzeugmix, den optimierten Umsteigebedingungen und dem Eckwert für die Belastung der S/L-Bahnen bewältigbar sind. Hierzu ist zu sagen, dass die Kapazitäten des Bahnsystems gegenwärtig nicht erschöpft sind und auch nach Umsetzung dieser Änderung nicht erschöpft sein werden, d.h. mit den bestehenden Bahnen ist es möglich, mehr Flugzeugbewegungen als bisher abzuwickeln. Gegenwärtig können keine konkreten Aussagen getroffen werden, bei wie viel Passagieren das Bahnsystem erschöpft sein wird. Dies hängt neben einer Vielzahl anderer Faktoren auch davon ab, ob die Passagiere mit kleineren oder größeren Flugzeugen befördert werden. Ein Trend zu größeren Flugzeugen würde dazu führen, dass mehr Passagiere mit weniger Flugbewegungen befördert werden könnten. Die mit diesem Beschluss zugelassene Osterweiterung des Flughafens steht deshalb in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bahnsystem des Flughafens.

Außerdem wurde eingewandt, die Erweiterungsmaßnahme diene primär der 30-minütigen Minimumumsteigezeit, also dem Passagierkomfort; eine Erhöhung der Bequemlichkeit für die Passagiere könne jedoch nicht Rechtfertigung für eine Flughafenerweiterung sein. Hierzu ist festzustellen, dass die Maßnahme

nicht allein der Verkürzung der Umsteigezeit dient, sondern auch einem optimierten Umsteigen selbst. Wie bereits dargestellt, ist es grundsätzlich positiv zu werten, wenn die Wege des Passagiers vom Warteraum zum Flugzeug möglichst kurz gehalten werden. Im Übrigen liegt das unternehmerische Interesse kurze Umsteigezeiten anzubieten auch im Interesse der Passagiere und ist zudem im Wettbewerb der Flughäfen mit relevanten Umsteigefunktionen nicht unbedeutend. Jedenfalls geht diese Erweiterung nicht zu Lasten der Gemeinde oder der Privateigentümer, weil – wie noch dargestellt wird – die kommunale Planungshoheit nicht beeinträchtigt wird und keine Privatgrundstücke in Anspruch genommen werden.

Zum Teil wurde eingewandt, dass es nicht gerechtfertigt sei, den Umsteigeranteil der Deutschen Lufthansa auf über 50% steigen zu lassen, da damit der Verkehrsflughafen München nicht mehr dem regionalen Verkehrsbedürfnis diene. Hierzu ist festzustellen, dass der Verkehrsflughafen München keine regionale Verkehrseinrichtung darstellt, sondern – wie sich auch aus dem LEP ergibt – für ganz Bayern die interkontinentale Luftverkehrsanbindung gewährleisten soll.

2.5 Zusammenfassung

Die Planrechtfertigung für den Antrag der FMG ist gegeben. Maßgeblich war hier nicht, ob die Maßnahme unausweichlich notwendig ist, sondern dass diese vernünftigerweise geboten ist. Diese Voraussetzung liegt vor.

3. Abwägung

3.1 Gegenstand und Umfang der Abwägung

Gegenstand der Abwägung sind die durch das Änderungsvorhaben aufgeworfenen Belange. Im Hinblick auf den Umfang der Abwägung war es ausreichend, zwar auf jenen Zustand der Anlage abzustellen, wie er sich in Folge der Änderungsplanfeststellung ergeben wird, hierbei jedoch dann nicht sämtliche Einwirkungen des Flughafens auf seine Nachbarschaft in die Abwägungsentscheidung einzustellen, wenn die Beeinträchtigungen bereits von den bisherigen luftverkehrsrechtlichen Gestattungen gedeckt sind und von der planfeststellungsbedürftigen Änderung des Flughafens nicht berührt werden. Dies liegt insbesondere daran, dass dieser Planfeststellungsbeschluss die genehmigte technische Kapazität des Verkehrsflughafens München unberührt lässt.

Aus den Veränderungen und Erweiterungen im Bereich des Vorfelds Ost resultiert keine Erhöhung der technischen Kapazität, weil diese Maßnahmen auf eine Verbesserung der Funktionsbeziehungen im Bereich des bereits planfestgestellten Vorfelds abzielen, nicht jedoch auf eine Steigerung der Flugbewegungen gerichtet sind.

Auch soweit die Passagierabfertigungsmöglichkeiten optimiert werden, ist damit keine Erhöhung der technischen Kapazität und der daraus resultierenden Flugbewegungen verbunden.

Die anlässlich dieses Verfahrens vorgelegte Prognose über die zukünftige Verkehrsentwicklung wird durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss nicht in relevanter Weise beeinflusst. Mit der Abwicklung des steigenden Flugverkehrsaufkommens nutzt die FMG ihre bestehende Genehmigung aus. Deshalb musste der gegenwärtig und künftig vom Flughafen München ausgehende Fluglärm bei dieser Änderungsplanfeststellung im Rahmen der Abwägung (und bei der Umweltverträglichkeitsprüfung) nicht berücksichtigt werden. Der Gesichtspunkt des Lärms war nur insoweit zu prüfen und abzuwägen, soweit sich Belastungen der Nachbarschaft durch zusätzlichen Bodenlärm ergeben.

Die Frage der technischen Kapazität eines Flughafens bzw. seiner Erhöhung ist bereits in diversen obergerichtlichen Entscheidungen der Verwaltungsgerichts-

barkeit thematisiert worden. Hierzu zählen insbesondere das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15.09.1999 zur Neuordnung des Zentralbereichs am Flughafen Dresden (Az.: 11 A 22/98), das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.05.1997 zu den Nachtflugbeschränkungen am Verkehrsflughafen Köln/Bonn (Az.: 11 C 1/97), das Urteil des Hamburgischen Oberverwaltungsgerichts vom 20.01.1997 zum Ausbau des Flughafens Hamburg (Az.: Bf III 94/95 P), der Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 04.11.1998 zur Erweiterung des Fluggastabfertigungsgebäudes am Flughafen Köln/Bonn (Az.: 20 B 1413/97. AK) sowie das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 23.11.2000 zur Anlage der Vorfeldfläche D auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn im Wege der Plangenehmigung (Az.: 20 D 115/97. AK). Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat im Rahmen dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses diese Entscheidungen berücksichtigt.

3.1.1 Verbesserung der Passagierabfertigungskapazitäten

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die Baufläche für einen sog. Satelliten zugelassen. Dieser Satellit steht in funktional enger Beziehung zum Terminal 2, da er landseitig (durch die Passagiere) nur über das Terminal 2 (über ein PTS) erreicht werden kann. Der Satellit wird mithin nur von Passagieren genutzt, die bereits am Terminal 2 eingeecheckt haben und dort auch luftsicherheitlich kontrolliert worden sind. Insoweit handelt es sich primär um einen Wartebereich, der zum einen das Terminal 2 von Passagieren entlastet und zum anderen die Möglichkeit eröffnet, dass die Passagiere über sog. Finger direkt das Flugzeug besteigen. Eine Auswirkung auf die Passagierabfertigung liegt hierbei nur insoweit vor, als zusätzliche Wartemöglichkeiten geschaffen werden. Die Erhöhung der Passagier-Abfertigungskapazität selbst ist nicht Ziel der Maßnahme.

3.1.2 Erweiterung und Veränderung des Vorfelds Ost

Die FMG hat eine planmäßige Positionsübersicht vorgelegt, aus welcher sich der bisher planfestgestellte Bestand der Flugbetriebsflächen einschließlich der Belegungsmöglichkeit der Vorfeldpositionen durch Flugzeuge verschiedener Klassen (commuter, narrow body, wide body) ergibt. Hiernach sind nach einem bestimmten Mix dieser Klassen gegenwärtig über 180 solcher Abstellmöglichkeiten gegeben. Insbesondere im Erörterungstermin hat die FMG dargelegt, dass durch die Vorfelderweiterung ca. 12 neue Abstellpositionen (abhängig von der Flugzeuggröße) geschaffen werden. Das die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München begrenzende Element sind nicht die Vorfeldflächen, sondern der Koordinationseckwert der S/L-Bahnen, dieser stellt die Kapazitätsgrenze des Flughafens dar.

Intention der FMG ist es, wie bei anderen Gewerbetreibenden auch, die betrieblichen Abläufe optimal zu gestalten und der Nachfrage nach ihrer gewerblichen Leistung gerecht zu werden sowie zugleich alle Erwerbchancen zu nutzen, die sich ihr bieten. Die FMG hat unter diesem Blickwinkel im Erörterungstermin ausgeführt, dass es auch die Zielsetzung des Flughafens sei, ein hohes Originäraufkommen anzuziehen, um die Funktion eines Luft-Drehkreuzes zu erfüllen und zahlreiche Interkontinentalverbindungen – auch zum Vorteil der Fluggäste aus Süddeutschland – anzubieten. Die gegenwärtige Prognose zur künftigen Passagierentwicklung gilt jedoch unabhängig vom verfahrensgegenständlichen Antrag und ändert sich aufgrund dieses Änderungsbeschlusses nicht.

Zwar führt das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen zur Anlage einer Vorfeldfläche auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn (a.a.O.) aus, dass die technische Kapazität neben den S/L-Bahnen und sonstigen Rollflächen auch durch die Vorfelder bestimmt würde und somit Vorfeldflächen das Verkehrsaufkommen und die von einem Flughafen maximal ausgehenden Emissionen wesentlich mitbestimmen; die (technische) Kapazität der S/L-Bahnen markiere zwar das Maximum an Flugbewegungen, Engpässe auf den übrigen Bewegungsflächen und auf den Abstell-

positionen führten aber dazu, dass dieses Maximum nicht ausgeschöpft werden könnte und die technische Gesamtkapazität des Flughafens dann hinter der Bahnkapazität zurückbliebe. Insoweit bestimme die kleinste der Teilkapazitäten die Kapazität der gesamten Luftseite eines Flughafens.

Im vorliegenden Fall geht es jedoch nicht um eine Maßnahme, die die Kapazität des Abfertigungs- und Vorfeldbereichs erweitert und an die nicht ausgenutzte Kapazität der S/L-Bahnen anpasst; vielmehr wird bereits gegenwärtig die (technische) maßgebliche Kapazität von den (insoweit begrenzten) Start- und Landeabwicklungsmöglichkeiten der Bahnen bestimmt.

Die Erweiterungsmaßnahme führt somit nicht zu (Fluglärm-)Wirkungen, die nicht bereits durch die vorhandene technische Kapazität abgedeckt wären.

3.2 Eignung des Geländes

Das zur Erweiterung der Passagierabfertigung und der Vorfeldfläche vorgesehene Gelände ist für die beantragten Maßnahmen geeignet.

Bei Beurteilung dieser Frage kommt es in erster Linie auf flugtechnische Gesichtspunkte an.

Das Ausbauvorhaben betrifft nicht das bestehende Start- und Landebahnensystem sowie seine Zurollwege und hat somit keine Auswirkungen auf die Start- und Landevorgänge sowie die Rollvorgänge außerhalb der Vorfeldbereiche. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat aus flugsicherungstechnischer und betrieblicher Sicht keine Einwände. Zur Prüfung der Einhaltung der maßgeblichen seitlichen Hindernisfreiflächen sind die einzelnen (Hochbau-) Maßnahmen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Begutachtung vorzulegen. Außerdem ist durch Anfertigung eines Radargutachtens sicherzustellen, dass die

Baumaßnahmen, insbesondere der Satellit, nicht zu störenden Reflektionen bei den Flugsicherungssystemen führen.

Der neue Standort des Hubschrauberlandeplatzes entspricht den hierfür einschlägigen Normen.

Der Antrag berücksichtigt auch in ausreichendem Maß die Belange der Allgemeinen Luftfahrt.

Der Einwand, die verfahrensgegenständliche Flughafenerweiterung löse sich von den Inhalten der bisherigen Planfeststellungen und der planerischen Grundkonzeption des Flughafens München, ist nicht zutreffend.

Die Grundkonzeption bei der Anlage des Verkehrsflughafens München liegt darin, dass die Start- und Landebahnen diesen in nördlicher und südlicher Höhe begrenzen und die Bereiche Vorfelder, Passagierabfertigung, straßenverkehrliche Erschließung, Verwaltung und sonstige notwendige Einrichtungen der Flugplatzinfrastruktur dazwischen angelegt sind. Zwischen den beiden Terminals befindet sich die sog. neutrale Zone. Durch dieses Konzept ist der Abstand zwischen den beiden Bahnen so gehalten, dass diese unabhängig voneinander flugbetrieblich nutzbar sind und der Zwischenbereich durch die weiteren Flugplatzanlagen geländeökonomisch aufgefüllt werden kann. Hierbei sind der Satellit und die erweiterten Vorfeldflächen funktional und räumlich dem Terminal 2 zugeordnet. Die Erweiterungsmaßnahme stellt deshalb nicht nur eine Beibehaltung dieser Konzeption im Kern dar, sondern enthält ihre von vornherein konzeptionell intendierte Fortsetzung unter Inanspruchnahme von planerisch natürlichen Entwicklungsflächen. Auch insoweit ist das Erweiterungsgelände geeignet.

Auch unter dem Gesichtspunkt der ausreichenden Erschließung der Erweiterungsfläche bestehen keine Zweifel an der Geländeeignung. Insbesondere besteht über die Erschließungsstraße Ost eine Zufahrt zum GAT.

3.3 Raumordnung und Landesplanung

Dem Vorhaben stehen Belange der Raumordnung und Landesplanung nicht entgegen.

Gemäß dem Ziel des LEP B X 5.1 soll der Verkehrsflughafen München die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen.

Da – wie dargestellt – das Vorhaben die Ziele der Landesplanung fördert, war gemäß Art. 23 Abs. 2 BayLPIG i.V.m. Ziff. III. 4 Alternative 1 der Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen über die Durchführung von Raumordnungsverfahren und die landesplanerische Abstimmung auf andere Weise ein Raumordnungsverfahren nicht erforderlich.

Gemäß LEP B II 2.6 Abs. 2 sollen im großen Verdichtungsraum München und im angrenzenden Umland des Flughafens gewerbliche Siedlungsflächen grundsätzlich nur im Gegenzug mit ausreichenden Flächen für Wohnbebauung auf der gleichen Planungsebene ausgewiesen werden. Ein Ausgleich kann im Einvernehmen mit den Nachbargemeinden oder mit den Gemeinden des jeweiligen Nahbereichs stattfinden. Dieses sog. Harmonisierungsgebot steht der Flughafenplanung nicht entgegen, da sich das bezeichnete Ziel auf die gemeindliche Planungsaktivitäten in Bezug auf Flächennutzungs- und Bebauungspläne bezieht.

3.4 Städtebau

Belange des Städtebaues sind durch die Planung nicht in relevanter Weise betroffen.

3.4.1 Bedeutung der kommunalen Planungshoheit

Für das Änderungsvorhaben gilt gemäß § 38 BauGB der Vorrang der Fachplanung, d.h. die §§ 29 - 37 BauGB sind nicht anzuwenden, wenn die Gemeinden beteiligt werden; allerdings sind die städtebaulichen Belange zu berücksichtigen. Dies erfolgte im vorliegenden Fall im Rahmen der Abwägung.

Hierbei geht es um die Interessen der unmittelbar betroffenen und umliegenden Gemeinden, durch das Änderungsvorhaben nicht mehr als unbedingt erforderlich in ihrer Planungshoheit, die als Teil des Selbstverwaltungsrechts verfassungsrechtlich geschützt ist (Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz - GG - , Art. 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 Bayer. Verfassung - BV -) beeinträchtigt zu werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war daher zu ermitteln, ob das Änderungsvorhaben mit seinen Auswirkungen hinreichend bestimmte gemeindliche Planungen stört oder wesentliche Teile von Gemeindegebieten einer durchsetzbaren Planung entzieht; ferner, ob kommunale Einrichtungen durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden.

3.4.2 Plan der baulichen Anlagen

In Anlehnung an die Mindestfestsetzungen des § 30 BauGB und die einschlägigen Bestimmungen der BauNVO wurden im geänderten Plan der baulichen Anlagen als Teil der Planfeststellung Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücks- und die örtlichen Verkehrsflächen getroffen.

Aus diesen Änderungen ergeben sich jedoch keine städtebaulich nachteiligen Veränderungen.

Den Anträgen der FMG zum Vollzug des Plans der baulichen Anlagen wird auch im geänderten Bereich stattgegeben.

In entsprechender Anwendung von § 14 BauNVO sind im Geltungsbereich des Plans der baulichen Anlagen Nebenanlagen zulässig. Dies betrifft auch Nebenanlagen außerhalb der ausgewiesenen Bauflächen. Das Erfordernis derartiger Anlagen, z.B. Gerätestationen, ergibt sich erfahrungsgemäß erst in der Situation der konkreten Nutzung, insbesondere hinsichtlich der Flugbetriebsflächen. Die Zulässigkeit von Nebenanlagen steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption. Die Anlagen müssen im Einzelfall mit den Belangen der Flugsicherung vereinbar sein. Dem Vollzugsantrag war auch deshalb stattzugeben, weil er dazu dient, die jeweils erforderlichen Nebenanlagen auf dem Flughafengelände nutzungsnah unterzubringen.

Ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen über die festgesetzten Baugrenzen hinaus ist im Rahmen der festgesetzten Baumassen zulässig. Ein derartiges Hervortreten ist z.B. bei Vorfahrtsüberdachungen oder Gebäudeaußengängen möglich. Diese Festsetzung steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption und dient der Begrenzung der überbaubaren Flächen.

3.4.3 Plan der Flugbetriebsflächen

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist des weiteren die Änderung des Plans der Flugbetriebsflächen. Nach diesem Plan werden konkrete Flächen bestimmten flugbetrieblichen Nutzungsarten zugeordnet, z.B. Flächen für Vorfelder.

Die Änderung dieses Planes umfasst neu ausgewiesene Vorfelder, die sich im wesentlichen östlich und südöstlich der bisherigen Vorfeldflächen befinden. Auch hieraus ergeben sich keine städtebaulichen Beeinträchtigungen.

3.4.4 Eingriff in kommunale Planungen wegen Erweiterung des Flughafengeländes

Die Erweiterung des Flughafengeländes betrifft Flächen, die im Flächennutzungsplan als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen sind und zum baurechtlichen Außenbereich gehören. Für die Erweiterungsflächen bestehen keine entgegenstehenden Planungen der Gemeinde Oberding.

Die Erweiterungsflächen, die der luftrechtlichen Fachplanung unterworfen werden, werden der kommunalen Planungshoheit entzogen. Das bedeutet nicht, dass diese Flächen nun aus dem Gemeindegebiet ausgegliedert würden, sondern dass sie zwangsläufig einem Strukturwandel unterzogen werden und wegen des Vorrangs der Fachplanung einer gemeindlichen Bauleitplanung nicht mehr zugänglich sind. Allerdings weisen die zusätzlich beanspruchten Flächen keine Wohnbebauung auf und werden gegenwärtig lediglich landwirtschaftlich bzw. grünordnerisch genutzt oder sind Wegegrundstücke für beschränkt öffentliche Feld- und Waldwege zur Erschließung der einzelnen Grundstücke. Die betroffenen Flächen behalten angesichts ihrer Außenbereichslage und der bereits bestehenden Nähe zum Flughafen in seinem jetzigen Umgriff keine eigenständigen Entwicklungsmöglichkeiten – vielmehr ist das Gegenteil gegeben: Abgesehen von einer typischen Außenbereichsnutzung liegen die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Flächen im Sinne einer Vorprägung gerade in ihrer Einbeziehung in das Flughafengelände.

3.4.5 Eingriff in kommunale Planungshoheit wegen Lärmauswirkungen

Hier war zu untersuchen, ob Eingriffe in die gemeindliche Bauleitplanung, die der Planfeststellung entgegenstehen, vorliegen, weil wegen der Lärmauswirkungen des Vorhabens Planungen oder Entwicklungsmöglichkeiten der umliegenden Gemeinden eingeschränkt werden könnten.

Wie bereits dargestellt führt das Änderungsvorhaben zu keiner Erhöhung des Fluglärms. Erhöhungen im Bereich des Bodenlärms betreffen tags maximal 1,1 dB(A) und nachts maximal 1,4 dB(A) in Schwaig-Nord. Diese Erhöhung des Beurteilungspegels ist nicht wesentlich (s. u. 3.8).

3.4.6 Zusammenfassung

Die Erweiterung des Flughafengeländes bewirkt keine wesentlichen Eingriffe in die kommunale Planungshoheit der Gemeinde Oberding. Aktuelle Planungen dieser Gemeinde stehen der Flächeninanspruchnahme nicht entgegen. Im Übrigen ist die Erweiterungsfläche im Verhältnis zur Gemeindefläche sehr gering und liegt überwiegend im Außenbereich unmittelbar in Flughafennähe.

Gemeindliche Entwicklungsmöglichkeiten sind wegen der unwesentlichen Erhöhung des Bodenlärms nicht beeinträchtigt.

Insgesamt ist festzustellen, dass – soweit Betroffenheiten bestehen – diese im Verhältnis zur Bedeutung des Ausbauvorhabens nachrangig sind.

3.5 Straßenverkehrs- sowie straßen- und wegerechtliche Belange

Straßenverkehrs- sowie straßen- und wegerechtliche Belange können dem Änderungsvorhaben in rechtserheblicher Weise nicht entgegengehalten werden.

3.5.1 Flughafeninterne Erschließung

Zur Verbesserung der flughafeninternen Erschließung sind im Wesentlichen folgende Baumaßnahmen beabsichtigt:

- zweibahnige Straßen zur Erweiterung des Nord- und Südrings

- Verlängerung des Radwegs entlang des Nordrings mit höhengleicher Kreuzung der Erschließungsstraße Ost
- Anbindung einer neu zu errichtenden Energiezentrale an bestehende Betriebsstraßen
- einbahnige, zweistreifige Straße für die Erschließungsstraße Ost zwischen dem Nordring und dem Südring einschließlich Umbau der höhengleichen Einmündung in die St 2584

Mit diesen Maßnahmen ist die innere Erschließung des Flughafens München jedenfalls bis zum Straßenverkehrs-Prognosezeitraum 2015 der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak (auf der Basis von 30 Mio. Passagieren/Jahr) ausreichend gesichert. Mit der Herstellung der Erschließungsstraße Ost kommt die FMG auch einer bereits im 60. Änderungsbescheid erhobener Forderung nach einem Abzweig von der St 2584 nach Süden zur Zufahrt zum Terminal 2 nach.

Angesichts der von der FMG prognostizierten Verdopplung der aktuellen Passagierzahlen auf über 48 Mio. Passagiere im Jahre 2015 ist das o.g. Verkehrsgutachten jedoch regelmäßig zu aktualisieren. Die flughafeninternen Straßenkapazitäten sind hierbei den sich aus dem Gutachten ergebenden Folgerungen anzupassen, um die entsprechende Funktionsfähigkeit der Flughafenanlage zu erhalten.

3.5.2. Östliche Flughafenzufahrt

Zum Themenkomplex der zu prüfenden straßenverkehrlichen Belange gehört auch die ausreichende Erreichbarkeit des Flughafens über die unmittelbaren Zubringerstraßen. In diesem Zusammenhang wurde die Frage aufgeworfen, ob die östliche Erschließung über den Flughafenzubringer (St 2584) noch ausreicht, den künftig anfallenden Zufahrtsverkehr aufzunehmen.

Hierzu ist zu sagen, dass ein vierstreifiger Ausbau der St 2584 zur Flughafentangente-Ost (FTO) durch dieses Änderungsvorhaben nicht veranlasst und gegenwärtig nicht notwendig ist. Die prognostizierten Verkehrszunahmen ergeben sich vielmehr aus dem generellen Betrieb des Flughafens und werden durch die vorliegenden Gutachten und fachbehördlichen Äußerungen berücksichtigt.

Das Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak in seiner aktualisierten Fassung vom 31.12.2000 zeigt, dass im Prognosejahr 2015 ab dem Anschluss der ED 5 in Richtung Flughafen eine zusätzliche Fahrspur an der St 2584 notwendig wird.

3.5.3 Verkehrszunahme (östliches) Flughafen-Umland

Die Erschließungsproblematik beschränkt sich nicht allein auf die unmittelbaren Zubringerstraßen, sondern erstreckt sich generell auch auf andere Straßen, die – in Folge der Zunahme der Passagierabfertigungs- und Beschäftigtenzahlen – insbesondere im Bereich des näheren und ferneren Münchner Ostens zunehmend stärker durch Kraftfahrzeugverkehr frequentiert werden. Wie bereits im Verfahren zum Erlass des 60. Planfeststellungs-Änderungsbescheids wurde auch anlässlich dieses Verfahrens vor allem von den beteiligten Kommunen auf dieses Problem hingewiesen.

Die Problematik der flughafenbedingten Verkehrszunahme (auch für den Münchner Osten) ist allen zuständigen Straßenbehörden bekannt und ist im Focus straßenbaulicher Planungen.

Am 18.02.2000 fand unter Federführung des Bayer. Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie unter Beteiligung des Bayer. Staatsministeriums der Finanzen, des Bayer. Staatsministeriums des Innern und des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen eine Verkehrskonferenz zu dieser Problematik statt. Hierbei

wurde beschlossen, das gemeinsame Aktionsprogramm „Straßenerschließung Flughafen München“ auf den Weg zu bringen.

Die Straßenbauverwaltung hat mit Beteiligung der betroffenen Kommunen, Fachstellen und politischen Mandatsträger das bisherige Erschließungskonzept für den Flughafen durch dieses Aktionsprogramm weiter entwickelt. Darin sind die Straßenbaumaßnahmen enthalten, die unmittelbar zur Verbesserung der Erschließung des Flughafens beitragen und erheblichen Einfluss auf die Verkehrsverhältnisse in seinem Umland haben. Das Aktionsprogramm wird jährlich fortgeschrieben. Im Rahmen dieser Fortschreibungen werden auch zusätzlich erforderliche neue Maßnahmen festgelegt.

Zur östlichen Flughafenerschließung sind im Aktionsprogramm gegenwärtig folgende Maßnahmen enthalten:

- A 94 Neubau München – Mühldorf – Pocking

Die A 94 ist neben ihrer Funktion als Verbindung zum südostbayerischen Raum für die Anbindung der neuen Messe und des Münchener Ostens an den Flughafen von Bedeutung. Im Bereich der neuen Messe wurde stadtauswärts zwischen der AS Feldkirchen/West und dem AK München/Ost zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ein zusätzlicher Fahrstreifen angebaut. Analog dazu ist dies auch stadteinwärts geplant.

Durch den Weiterbau der FTO und ihrer geplanten Verknüpfung mit der A 94 wird die Anbindung des Münchner Ostens an den Flughafen verbessert.

- B 388 Ostumfahrung Erding

- B 388 Umfahrung Taufkirchen (Vils)

- St 2580 FTO, 3. bis 6. Bauabschnitt

- Bauabschnitt 3 (B 388 – St 2082)

Dieser Bauabschnitt ist zwischenzeitlich für den Verkehr freigegeben.

- Bauabschnitt 4 (St 2082 – ED 5)

Das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet.

- Bauabschnitt 5 (ED 5 – St 2322)

Die Planungsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. Der Planfeststellungsantrag soll spätestens 2002 gestellt werden.

- Bauabschnitt 6 (St 2322 – A 94)

Das Planfeststellungsverfahren ist bereits weit fortgeschritten.

Im Rahmen des Umlandsforums hat die FMG im März 2001 gemeinsam mit dem Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern sowie den Landkreisen Erding und Freising ein weiteres Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, das mit den Schwerpunkten regionales Straßennetz und regionaler öffentlicher Verkehr die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme in der Flughafenregion untersuchen soll. Zugleich wurde im Rahmen des Umlandsforums der Auftrag für ein Strukturgutachten mit dem Ziel, gemeinsam mit den Beteiligten für die Flughafenregion gemeinschaftliche Lösungen für verkehrliche und strukturelle Defizite zu erarbeiten, in Auftrag gegeben.

Es ist zutreffend, dass bei einem zunehmenden Anstieg des Passagieraufkommens in den nächsten Jahren eine Verschlechterung der gegenwärtigen Verkehrssituation zu erwarten ist; allen zuständigen Behörden ist diese Problematik bekannt. Sie wird auch von der FMG anerkannt. Diese

Verschlechterung betrifft schwerpunktmäßig die Bundes- und Staatsstraßen, vermehrte Abfahrten auf kommunalen Straßen sind hierbei möglich. Im Rahmen der rechtlichen und haushaltsmäßigen Möglichkeiten wird jedoch, wie das „Aktionsprogramm“ und zusätzliche Begutachtungen zeigen, zielführend an straßenbaulichen Erweiterungs- und Verbesserungsmaßnahmen gearbeitet. In diesem Zusammenhang sind vor allem die fortgesetzten Planungs-, Verfahrens- und Bauarbeiten an der FTO zu nennen. Zwar werden mehrere Verbesserungs- und Erweiterungsmaßnahmen aller Voraussicht nach nicht abgeschlossen sein, wenn dieser Planfeststellungsbeschluss vollzogen sein wird; allerdings ist auch nicht zu erwarten, dass sich allein durch seinen Vollzug der Verkehr wesentlich verstärken wird, da dieser Beschluss weder zu einer Kapazitätserhöhung des Flughafens führt noch hierdurch eine größere Anzahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen geschaffen wird. Die prognostizierte Steigerung der abzuwickelnden Passagierzahlen wird unabhängig von diesem Beschluss eintreten und bedeutet nicht automatisch eine entsprechende Steigerung des Straßenverkehrsaufkommens in und zum Flughafen München. So bleibt der Anteil der ÖPNV-Nutzer – jedenfalls im Verhältnis zur Anfahrt von Westen - variabel; außerdem hängt das Verkehrsaufkommen auch davon ab, welchen Anteil an Umsteigeraufkommen der Flughafen aufweist. Gleichwohl wird – allerdings unabhängig von diesem Beschluss – generell mit einer im Wesentlichen kontinuierlichen und mittel- bis langfristig nachhaltigen Steigerung des Straßenverkehrsaufkommens zu rechnen sein. Im Rahmen der Abwägung ist es jedoch nicht gerechtfertigt, die nachgesuchte geänderte Neuordnung des Passagierabfertigungsbereichs Ost und der Flugbetriebsfläche Ost zu versagen, bis sich die zum Flughafen führenden Straßen im idealen Ausbauzustand befinden werden. Dies zum einen, weil – wie bereits dargestellt – dieser Beschluss keine Kapazitätserhöhung beinhaltet; zum anderen benötigt die FMG für ihre Planungen angesichts der zahlreichen Nutzerinteressen und der Komplexität der Bauvorhaben und der hiermit verbundenen sonstigen Anforderungen ein hohes Maß an Rechtssicherheit. Dem gegenüber lassen sich im Straßenbau exakte Zielvorgaben, bis wann eine Straße fertiggestellt sein soll, an-

gesichts der Schwierigkeiten, die bei der Wahl einer bestimmten Trasse auftreten können, möglicherweise damit verbundener verwaltungsgerichtlicher Verfahren sowie auch auf Grund der (begrenzten) Haushaltsmittel nicht exakt prognostizieren. Jedenfalls zeigen die Aktivitäten aller zuständigen Stellen der Straßenbauverwaltung, dass mit Nachdruck an einer Verbesserung der Gesamtsituation gearbeitet wird.

Die straßenverkehrliche Situation kann somit dem Planfeststellungsantrag nicht entgegengehalten werden.

3.5.4 Einwendungen und Anregungen zum Straßenverkehr

Das Landratsamt Erding hat Bedenken gegen die planerisch vorgesehene höhengleiche Kreuzung des entlang der Erdinger Allee verlaufenden Fuß- und Radwegs mit der Erschließungsstraße Ost vorgetragen und angeregt, zur Vermeidung gefährlicher Verkehrssituationen eine Unterführung des Radwegs vorzusehen. Für die Erschließungsstraße Ost wird für das Jahr 2015 eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen prognostiziert. Spitzenbelastungen ergeben sich in den Morgen- und Abendstunden. Der Radweg wird jedoch von Flughafenbediensteten nur in wenigen Ausnahmefällen, sondern überwiegend von Ausflüglern an Wochenenden oder außerhalb der Spitzenbelastungszeiten benutzt. Bei der höhengleichen Kreuzung des Radwegs wird eine Trenninsel im Bereich des Kreisverkehrs hergestellt, so dass eine Aufstell- und Wartefläche für Radfahrer zur Verfügung steht.

Angesichts dieser Situation ist eine Unterführung des Radwegs nicht erforderlich. Dieses Ergebnis wird von der Polizeidirektion Flughafen München bestätigt.

Außerdem regt das Landratsamt Erding zur Vermeidung der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Mopeds und Roller bis zu einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h zur Nutzung des Radwegs an, für diese

Verkehrsteilnehmer eine eigene Anfahrtsmöglichkeit von Osten zum Flughafen München zu schaffen. Die Benutzung der St 2584 ist ausgeschlossen, da diese Straße auf Grund ihrer Verkehrsbedeutung und der Straßenquerschnitte als Kraftfahrstraße ausgewiesen ist. Allerdings wurden im Jahre 2000 nur 2 Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die straßenverkehrliche Relevanz dieser Verkehrsteilnehmer ist im Verhältnis zum Aufwand, für sie eine eigene Anfahrtsmöglichkeit zu schaffen, – jedenfalls gegenwärtig und in Bezug auf den Inhalt dieses Beschlusses – unbedeutend.

Eine Beeinträchtigung des Fuß- und Radverkehrs ist somit nicht zu besorgen.

3.6 Wasserwirtschaft

Beeinträchtigungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer sind durch das geplante Vorhaben bei Einhaltung der wasserwirtschaftlichen Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses von 1979 nebst Änderungsplanfeststellungsbeschlüssen einschließlich diesem ÄPFB, den Regeln der Technik sowie der ergänzenden Vorgaben und Hinweise der Fachbehörden nicht zu erwarten.

Seitens des amtlichen Sachverständigen im wasserrechtlichen Verfahren (Wasserwirtschaftsamt Freising) wurde bezogen auf die Erweiterung des Vorfelds Ost/Ramp 3 der Behandlung und Einleitung von verschmutztem und unverschmutztem Niederschlagswasser in Gewässer, dem Antrag auf Bewilligung nach § 8 WHG zum ständigen Aufstauen, Umleiten und Absenken des Grundwassers durch verschiedene Bauwerke und der Bauwasserhaltung zugestimmt. Die notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die vom Gutachter geforderten Nebenbestimmungen wurden allesamt übernommen.

Zum Antrag der FMG auf Bewilligung nach § 8 WHG für die Vorfelderweiterung hat der Gutachter die von der FMG als Alternative zur Unterwasserbetonsohle

in den Plänen D.1a/F 6.1a-107a und -118 dargestellte Dichtsohle bei 418 bzw. 417 m ü. NN Dichtsohle wegen des damit verbundenen massiven Eingriffs in den tertiären Grundwasserleiter abgelehnt. Die entsprechenden Pläne hat der Gutachter mit einem Roteintrag versehen. Die FMG hat mit Schreiben vom 24.01.2002 ausdrücklich erklärt, den Bau mit einer Unterwasserbetonsohle auszuführen, und ihren Antrag auf diese Variante konkretisiert. Allein diese Planungsalternative wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen.

Ein weiterer Roteintrag des Wasserwirtschaftsamts Freising betrifft die Herstellung der Grundwasserüberleitung 9 (s. Planfeststellungsunterlagen Grundwasserregelung Anlage 8 Grundwasserüberleitungen 7 bis 9 Entwurfsplanung 4.2.2 S. 9). Hierzu wird gefordert, dass zumindest die Überleitung „Strang 9“ funktionsstüchtig zumindest provisorisch erstellt wird.

Für den Bereich der erweiterten Flugbetriebsstoffversorgung sind bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen keine Beeinträchtigungen des Grundwassers sowie von Oberflächengewässern zu besorgen.

3.7 Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Es liegen keine Tatsachen vor und es sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch das Erweiterungsvorhaben die Sicherheit des Luftverkehrs sowie die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnte.

Die Belange des Brandschutzes werden bei den baulichen Anlagen in den bauaufsichtlichen Verfahren geprüft. Außerhalb dieses Bereichs wird die FMG die von Seiten des fachlichen Brand- und Katastrophenschutzes aufgestellten Forderungen, insbesondere zur Alarmierungsmöglichkeit an den Abstellpositionen und zur Funktionssicherheit des Unterflurbetankungssystems erfüllen. Außerdem wird die FMG durch diesen Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, alle weiteren notwendigen Brandschutzmaßnahmen in Abstimmung mit dem Fach-

berater für den Brand- und Katastrophenschutz und der Flughafen-Feuerwehr vorzunehmen.

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind auch die Fortführungen der bereits mit dem 59. Änderungsbescheid erstmalig bzw. fortgesetzt zugelassenen Tunnelanlagen (Fern-, S-Bahn-Tunnel, Versorgungstunnel und Betriebsanlagen für das PTS).

Gegen die Gestaltung der Bahntunnel hat die DB Netz AG keine Einwendungen erhoben. Zwar weist der Fernbahntunnel aufgrund bestimmter bautechnischer Zwangspunkte zum Teil eine Gleisneigung auf, die den maximalen Sollwert von 25‰ um 20% überschreitet. Angesichts der bautechnischen Vorgaben ist diese Gleisneigung jedoch hinzunehmen und führt ggf. zu verhältnismäßig geringfügigen Einschränkungen bei der Nutzung dieses Tunnels.

Die mit diesem Beschluss zugelassene Fortführung des PTS-Tunnels betrifft den Bereich zwischen Satellit und Betriebshof. Dieser Tunnel stellt die bauliche Hülle eines künftigen PTS, z.B. in Form einer Kabinenbahn, dar. Welches konkrete System wann eingerichtet werden soll, steht gegenwärtig noch nicht fest. Deshalb sind Gegenstand dieser Planfeststellung lediglich die (fortgeführten) Tunnelanlagen. Diese Planfeststellung enthält noch keine Entscheidung über das konkrete Betriebssystem bzw. ob und wie dieses System nach dem PBefG zuzulassen ist. Spätestens zum Zeitpunkt dieser Systemzulassung müssen alle Belange, die durch das System betroffen sind, einer Klärung zugeführt werden; vor allem müssen alle Sicherheits- und Brandschutzfragen gelöst und diese ggf. durch geeignete Gutachten nachgewiesen sein. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält die von den fachlichen Stellen hierzu notwendigen Nebenbestimmungen und Hinweise.

3.8 Naturschutz und Landschaftspflege

3.8.1 Verbote

Dem Änderungsvorhaben stehen keine naturschutzrechtlichen Verbote (Art. 13b ff BayNatSchG) entgegen.

Zwar erstreckt sich die Erweiterung auf die Teilfläche 71.02 des Biotops BK 7636-71 (Grüselgraben). Dieses Biotop hat eine mittlere Bedeutung, sodass kein gesetzlich geschütztes ökologisch besonders wertvolles Biotop im Sinne von Art. 13d Abs.1 BayNatSchG betroffen ist.

3.8.2 Öffentlicher Belang

Bei der Planfeststellung waren alle von dem Änderungsvorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen zu ermitteln und ihre Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 8 Abs.1 LuftVG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in §§ 1, 2 BNatSchG bzw. Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen waren untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen, Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (vgl. insbesondere für den Bereich der Bauleitplanung § 1a Abs. 1 BauGB). Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden (§§ 1 Satz 3, 3 Abs.1 Nr.8 Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG -).

Diesen Erfordernissen wird die beantragte Änderungsplanung gerecht.

Auf Grund der vorgelegten Gutachten und Pläne, der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie auf Grund eigener Ermittlungen wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens dargestellt und bewertet (s. C.II.). Die naturschutzrechtlichen Gebote, insbesondere das Minimierungsgebot, wurden eingehalten. Die Abwägung führte hier zu dem Ergebnis, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss zwar Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in erheblicher Weise betroffen sind, die negativen Auswirkungen jedoch durch Ausgleichsmaßnahmen und damit verbundene Auflagen ausreichend kompensiert werden können, im Übrigen auch wegen der luftverkehrlichen Bedeutung des Vorhabens zurückstehen müssten.

3.8.3 Eingriffsregelung

Mit der baulichen Erweiterung des Flughafens München sind Veränderungen in der Gestalt und Nutzung von Grundflächen verbunden, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Es liegt somit ein Eingriff in Natur und Landschaft gem. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG bzw. § 8 Abs. 1 BNatSchG vor.

Im einzelnen tragen hierzu insbesondere die umfangreichen zusätzlichen Versiegelungsmaßnahmen sowie die Beseitigung von mittel alten Gehölzen und Gehölzstrukturen und die hierdurch verursachten nachteiligen Auswirkungen für die hochwertige Vogelwelt in diesem Bereich bei; außerdem wird durch den Ausbau die Entwicklung von Lebensraum auf dem Flugplatz und in bestimmten Beziehungen in seinem Umfeld eingeschränkt.

Nach dem zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 8 Abs.2 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs.1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen.

Gem. § 8 Abs.3 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs.2 BayNatSchG ist eine Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Flugplatzvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG bzw. § 8 Abs. 4 BNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Dieses Entscheidungsprogramm der Naturschutzgesetze steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln.

Vorliegend war eine eigenständige naturschutzrechtliche Abwägung gem. Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG nicht zu treffen, da die mit dem Änderungsvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ausreichend ausgleichbar sind.

3.8.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen i.S. v. § 8 Abs.2 Satz 1 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs.1 Satz 1 erster Halbsatz und Satz 3 BayNatSchG zu unterlassen, stellt striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem na-

turwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzungen des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach den Naturschutzgesetzen im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Das Änderungsvorhaben mit seinen zwingend mit ihm verbundenen Auswirkungen ist am beantragten Standort erforderlich, räumliche Alternativen sind nicht ersichtlich.

3.8.5 Minimierungsgebot

Das Änderungsvorhaben orientiert sich auch an diesem naturschutzrechtlichen Gebot.

Die Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Ausbauvariante noch durch anderen zumutbaren Aufwand verringern. Die zusätzlichen Versiegelungen knüpfen an den vorhandenen Bestand der Vorfelder an; die baulichen Veränderungen einschließlich der Hochbaumaßnahmen orientieren sich an der Lage der bereits bestehenden Funktionsbauten, insbesondere des Terminal 2 und der Gepäcksortierhalle.

Durch die Anknüpfung an bestehende Strukturen können große Teile der bereits vorhandenen Anlagen im Zusammenhang mit der Erweiterungsfläche genutzt werden; insoweit werden insbesondere zusätzliche Versiegelungen minimiert.

3.8.6 Beschreibung der Beeinträchtigung

Das Änderungsvorhaben ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden (s. 3.8.3). Es verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf durch Ausgleichsmaßnahmen auswirken:

- Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts folgend aus den Überbauungen und Versiegelungen; hieraus ergeben sich auch Beeinträchtigungen der Lebensraumstrukturen und des landschaftlichen Funktionsgefüges. Überbaut werden Grünflächen einschließlich von Heckenstrukturen; insoweit steht auch weniger Versickerungsbereich als bisher zur Verfügung.
- Im Bereich der erweiterten Flächen und ihrem unmittelbaren Umgriff werden insbesondere für die Vogelwelt hochwertige Landschaftsflächen beseitigt.
- Das Landschaftsbild, die Erholungsfunktion und der Naturgenuss werden durch neu entstehende Baukörper beeinträchtigt. Andererseits liegt in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsbereich der bestehende Flughafen.
- Die klimatische Ausgleichswirkung des Bodens wird bei Versiegelungen eingeschränkt oder unterbunden.

Der vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan sieht eine Reihe von Ausgleichs-, Optimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen zur Kompensation der durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vor. Im Rahmen der Konfliktbeurteilung kommt diese Planung zum Ergebnis, dass sich durch die Flächen-Neuversiegelungen sowie die Flächenverluste an Lebensräumen jedenfalls mittlerer Wertigkeit in einer 100 m breiten Störzone entlang der neuen Ostgrenze des Flughafens sich die für Bodenbrüter besonders bedeutsamen Flächen nicht mehr als Brutplatz eignen und die verbleibende ornithologisch bedeutsame Fläche für die Bodenbrüter in ihrem Wert gemindert werden. Zum Ausgleich werden Brüterflächen nördlich auf dem Gebiet der Gemeinde Langenprei-

sing vorgesehen. Bei der Ermittlung des Flächenumfangs erfolgt eine Eingriffsbilanzierung und Berücksichtigung der ökologischen Verzinsung. Bezüglich der Lage und des Inhalts der Ausgleichsmaßnahmen wird eine Bestandserfassung vorgenommen, die die Vegetation berücksichtigt sowie Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen vorsieht.

Von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde besteht Einverständnis mit der Verlagerung der Ausgleichsflächen vom Ort des Eingriffs in die Gemarkung Langenpreising, da am Ort des Eingriffs keine dauerhaft tragfähigen Entwicklungsmöglichkeiten für die hauptbetroffene Artengruppe der Wiesenbrüter bestehen würde.

Die FMG hat aufgrund der vom Landratsamt Erding erhobenen Einwendungen und zusätzlichen Forderungen ihre Begleitplanung aktualisiert und erweitert. Das Landratsamt Erding hat diese Planung intensiv und umfassend überprüft. Hierbei wurde im Hinblick auf diese planerischen Ergänzungen zusammenfassend festgestellt, dass die erhobenen Einwendungen in den wesentlichen Teilen ausgeräumt sind.

Die durch die Veränderungen und Erweiterungen im Osten des Flughafens verbundenen Eingriffe wurden landschaftspflegerisch und eingriffrechtlich bewältigt. Im Vollzug dieses sowie des 60. und des 61. ÄPFB werden die Maßnahmen noch formal den jeweiligen Beschlüssen zugeordnet.

3.8.7 Abwägung

Durch die Ausbauplanung sind die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Gestalt eines naturschutzrechtlichen Einriffs in erheblicher Weise betroffen, aber angesichts der luftverkehrlichen Bedeutung des Verkehrsflughafens München und des notwendigen Erweiterungsvorhabens gehen diese Belange im Rang nicht vor und werden

durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die festgesetzten Nebenbestimmungen zu diesem Belang angemessen kompensiert.

Schließlich ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen (einschließlich der im Verfahren erfolgten Aktualisierungen und Erweiterungen) die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden, sodass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts verbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet sein wird. Über die beschriebenen Maßnahmen hinausgehende Forderungen können dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden, da das Ausgleichserfordernis mit den geplanten Maßnahmen bereits erfüllt ist. Ersatzmaßnahmen nach Art. 6a Abs. 3 Bay-NatSchG sind nicht geboten.

Im Übrigen ist im Rahmen der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes und Landschaftspflege anzumerken, dass trotz des bereits seit den 70er Jahren begonnenen Neubaumaßnahmen mit seinen umfangreichen Versiegelungen und der Aufnahme des Flugbetrieb in 1992 die nicht vom Flughafengelände erfassten Flächen dennoch zum Teil eine hohe ökologische Wertigkeit erhalten haben. Im Bereich der Erweiterungsfläche und in ihrer Fortsetzung nach Osten sind ökologisch wirksame Gehölzstrukturen erhalten geblieben. Auch die Fauna im Umgriff des Flugplatzes ist grundsätzlich intakt geblieben. Insoweit besteht die berechtigte Erwartung, dass auch trotz der Erweiterungsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der naturschützerischen Ausgleichsmaßnahmen diese wesentlichen Strukturen erhalten bleiben. Im Hinblick auf die erweiterte Fläche ist maßgeblich, dass sich diese als konzeptionelle Entwicklungsfläche des Flughafens darstellt; insoweit wird nicht in einen Bereich eingegriffen, der bisher von Belastungen des Flughafens verschont geblieben wäre.

Die luftverkehrlichen Belange sind demnach gewichtiger als das natur- und landschaftsschützerische Interesse am Erhalt der in Anspruch genommenen Fläche in ihrer gegenwärtigen Gestalt und Nutzung.

3.9 Erfordernisse des Lärmschutzes

Das Änderungsvorhaben führt in Bezug auf den bisher zugelassenen Flugbetrieb zu keiner Erhöhung der Flugbewegungen und dessen bereits bewältigter Lärmauswirkungen.

Die vorhabensbedingte Zunahme des Bodenlärms liegt bei Betrachtung des Zusammenwirkens aller Schallquellen der Bodengeräusche tags bei maximal 1,1 dB(A) und nachts bei maximal 1,4 dB(A). Dieses Ergebnis ergibt sich aus dem – methodisch nicht zu beanstandenden – von der FMG vorgelegten Gutachten „Verkehrsflughafen München Neuordnung der Flugbetriebsflächen Ost und der Passagierabfertigungsbereiche Ost Bodengeräuschuntersuchung“ des schalltechnischen Beratungsbüros Müller-BBM vom 28.7.2000.

Die durch das Vorhaben hervorgerufene Lärm-Zusatzbelastung befindet sich somit in einem Bereich, der für das normale menschliche Gehör nicht wahrnehmbar ist. Deshalb stehen Belange des Lärmschutzes dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

3.9.1 Fluglärm

Wie bereits dargestellt (s. C.III.2) ergeben sich durch das Vorhaben keine Änderungen bei der Anzahl der Flugbewegungen, da keine luftseitige Kapazitätsänderung vorliegt. Starts und Landungen erfolgen an den gleichen Stellen der Start- und Landebahnen wie bisher. Der Antrag tangiert diese Betriebsflächen einschließlich der Schnellabrollwege nicht.

Deshalb war zum Fluglärm keine Begutachtung und keine Abwägung veranlasst.

3.9.2 Bodenlärm

Eine Prüfung der vorhabensbedingten zusätzlichen Bodenlärmauswirkungen war hingegen notwendig, da durch die Erweiterung der Vorfeldflächen Bodenlärm vermehrt und an anderen Stellen als bisher entstehen wird.

Folgende Schallquellen führen insbesondere zu Bodengeräuschen auf den Vorfeldern:

- rollende Flugzeuge auf den zum Startpunkt führenden Rollwegen
- rollende Flugzeuge auf den zu den Vorfeldern führenden Rollwegen nach der Landung
- auf die Startfreigabe wartende Flugzeuge vor den Startpunkten
- rollende Flugzeuge auf dem Vorfeld
- Betrieb von Hilfsturbinen der Flugzeuge auf dem Vorfeld
- laufende Triebwerke von Flugzeugen vor dem Abrollen von der Abstellposition
- Pkw- und Lkw-Verkehr auf dem Vorfeld
- Hubschrauberbetrieb

Beim Referenzfall wurde die Gesamtbelegung der bisher planfestgestellten Vorfeldfläche AL unter Berücksichtigung einer Nutzung mit Luftfahrzeugen des Linien- und Charterverkehrs und als Vorbelastung ein typischer Spitzentag der Vorfeldflächen Ramp 1 und 2 sowie die derzeitige Auslastung der Frachtvorfelder Ramp 7, 8 und 9 zugrunde gelegt.

Für den Prognosefall wurde von einer erweiterten Vorfeldfläche ausgegangen, die in einen Bereich für die Allgemeine Luftfahrt im Norden sowie Linien- und Charterflugzeugen im südlichen Teil aufgeteilt ist; hierbei wurde eine zukünftige Nutzung der Abstellfläche sowohl durch Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt als auch des Linien- und Charterverkehrs berücksichtigt, wobei eine Maximalbelegung zugrunde gelegt wurde. Die Belegungszahlen auf den Vorfeldflächen Ramp 1, 7, 8 und 9 wurden als Vorbelastung beibehalten. Die Belegungsanzahl auf dem Vorfeld Ramp 2

wurde bedingt durch den Wegfall von Positionen auf Grund der neuen Rollwegverbindung zu Ramp 3 verändert.

An folgenden Immissionsorten wurden die Pegelunterschiede zwischen Referenz- und Prognosefall untersucht: Achering Nord, Pulling Süd, Attaching Süd, Hallbergmoos Nord, Hallbergmoos Mitte Nord, Hallbergmoos Birkeneck, Oberdingermoos, Schwaig Nord, Schwaig Mitte, Schwaigermoos, Eitting Mitte, Eittingermoos und Reisen. Bezogen auf die Beurteilungspegel wurden sowohl bei Ost- als auch bei Westbetrieb der Referenz- mit dem Prognosefall an den genannten Immissionsorten verglichen. Die Zunahmen der Bodenlärmbelastung liegen im Bereich zwischen 0,1 und 1,4 dB(A) – die geringsten Pegelunterschiede ergeben sich in Achering und Hallbergmoos bei Ost- und Westbetrieb Nacht; die höchsten in Schwaig Nord bei Ostbetrieb.

Im Hinblick auf die Maximalpegel ist festzustellen, dass die dafür maßgeblichen Schallquellen die zum Startpunkt rollenden Flugzeuge innerhalb der Stauräume vor den Startbahnköpfen sind, diese Emissionen aber hinter den Fluglärmgeräuschen beim Start zurückbleiben.

Die Bodengeräuschuntersuchung kommt – methodisch einwandfrei – zu einem nachvollziehbaren Ergebnis. Liegen die Pegeldifferenzen zwischen den beiden Szenarien bei Betrachtung des Zusammenwirkens aller Schallquellen der Bodengeräusche tags bei maximal 1,1 dB(A) und nachts bei 1,4 dB(A), zeigt sich, dass das Änderungsvorhaben in schalltechnischer Hinsicht zu einer unwesentlichen Lärm-Zusatzbelastung führt.

Dass in Bezug auf den Prognosefall eine Vollauslastung unter Berücksichtigung von Lärmschutz Gesichtspunkten ungünstigen Bedingungen, insbesondere zum Flugzeugmix gewählt wurde, ist nicht zu beanstanden. Maßgeblich für die Bewertung ist ein aus Sicht der Betroffenen ungünstiger Prognosefall; auf ein worst-case i.S. ungünstigster Annahmen zu den Bodengeräuschen war nicht abzustellen. Da das Gutachten von einer

Vollauslastung der erweiterten Vorfeldflächen ausgegangen ist, kam es nicht auf einen konkreten Prognosezeitpunkt an.

Wegen der verhältnismäßig geringfügigen Verschiebung des Emissionsorts in Richtung Osten und der (unter Berücksichtigung der durch Flughafenvorfeld-Bodenlärm hervorgerufenen Pegelhöhen) gegebenen Entfernung zu den nächsten Wohnlagen war im Ergebnis festzustellen, dass das Vorhaben insgesamt zu vernachlässigbaren Steigerungen der Bodengeräusch-Situation an den maßgeblichen und untersuchten Immissionsorten führen wird.

3.10 Luftschadstoffbelastung

Die Zunahme der Emissionsbelastung durch Luftschadstoffe und Geruch steht der Planfeststellung nicht entgegen. Vorhabensbedingte, wesentliche negative lufthygienische Auswirkungen, wie Gesundheitsgefahren oder erhebliche Nachteile der Belastungen für Mensch und Natur sind nicht zu erwarten. Diese Beurteilung fußt im Wesentlichen auf dem lufthygienischen Gutachten des TÜV Süddeutschland. Die Bewertung ergibt, dass die zu erwartenden Zusatzbelastungen der Planung nicht entgegenstehen. Insoweit werden die Einwendungen zur Luftschadstoffbelastung zurückgewiesen.

3.10.1 Allgemeines

Luftverunreinigungen an Flugplätzen entstehen im Wesentlichen durch die Antriebsmotoren und Triebwerke der Luftfahrzeuge und ergänzend durch die Verbrennungsmotoren der Kraftfahrzeuge.

Bezogen auf den Luftverkehr können folgende Luftschadstoffe in relevanten Mengen ausgestoßen werden:

- Stickoxide (NO_x)
- Kohlenmonoxid (CO)
- Schwefeldioxid (SO₂)
- (Diesel-) Ruß (Partikel)
- Kohlenwasserstoffe, insbesondere Benzol und Benzopyren (HC)

Generell sind Luftfahrzeuge jedoch nicht die einzigen Emittenten dieser Luftfahrtschadstoffe. Vielmehr stellen Emissionen durch Luftverkehr eine Teilmenge dar, die insbesondere durch Emissionen des Straßenverkehrs, der Industrie sowie privater Heizungen zur Gesamtmenge der Schadstoffbelastung werden.

Im Allgemeinen ist die Belastung der Luft durch Schadstoffemissionen von Flugzeugen, wie eine Untersuchung des TÜV Rheinland ergeben hat, im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere zum Straßenverkehr, gering.

3.10.2 TÜV-Gutachten

Ziel der Untersuchung zur Lufthygiene war, die emissionsseitigen Auswirkungen der geplanten Maßnahme zu untersuchen und zu bewerten.

Zur Ermittlung der Zusatzbelastung wurde der Prognosefall mit dem Referenzfall verglichen:

- Referenzfall: Gesamtbelegung der derzeit planfestgestellten Vorfeldfläche AL mit Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt und des Linien- und Charterverkehrs
- Prognosefall: Maximalbelegung der neu geordneten Vorfeldfläche durch Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt und des Linien- und Charterverkehrs

Als weitere Emittenten wurden Versorgungs-Kraftfahrzeuge einbezogen.

Für jeden berücksichtigten Luftschadstoff wurde die vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch Vergleich von Referenz- mit Prognosefall berechnet. Soweit sich hierbei keine Unbeachtlichkeit gemäß dem Irrelevanzkriterium der TALuft ergab (Mehrbelastung durch die geplante Änderungsmaßnahme liegt unterhalb 1% der in der TALuft aufgeführten Immissionswerte), wurde die Gesamtbelastung betrachtet. Für die Beurteilung der maßgeblichen Vorbelastung wurden Messergebnisse von den Flughäfen München und Frankfurt herangezogen.

Zur Untersuchung der Spitzenbelastung wurde für die maßgeblichen Schadstoffe der 98-Perzentil-Wert der Emissionsbelastung ermittelt und bewertet.

Die Untersuchung des TÜV Süddeutschland erstreckte sich auf die unter Nr. 3.10.1 genannten Luftschadstoffe.

3.10.2.1 Luftqualitätskriterien

Für die verschiedenen Luftschadstoffe bestehen unterschiedliche Qualitätskriterien:

- Für Kohlenmonoxid sieht die TALuft einen Jahresmittel-Grenzwert von $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor, die VDI-Richtlinie 2310 legt als Jahres-MIK-Wert $100.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fest.
- Der Jahresmittel-Grenzwert nach TALuft für Stickstoffdioxid liegt bei $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$, nach der 22. BImSchV liegt der 98%-Perzentil-Grenzwert bei $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

- Bei Schwefeldioxid legt die TALuft einen Grenzwert im Jahresmittel von $140 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fest, der 98-Perzentil-Wert liegt bei $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Bei Ruß ergibt sich nach den Regelwerken folgendes:
Schwellenwert bezogen auf ein Jahr nach der 23. BImSchV bei $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Zielwert nach dem Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) bei $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Die Vorgaben zu Benzol lauten wie folgt:
Schwellenwert für ein Jahr bei $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nach der 23. BImSchV, Zielwert nach LAI bei $2,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Zu Benzopyren lautet der Zielwert nach LAI $1,3 \text{ ng}/\text{m}^3$.

3.10.2.2 Grundlage der Immissionsprognose

Die Ausbreitungsrechnung wurde mit dem Simulationsmodell LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol-Transport) durchgeführt. Dieses Modell berechnet die dreidimensionale Ausbreitung von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung variabler meteorologischer Bedingungen.

Als Untersuchungsraum wurde das Flughafengelände und die nähere Umgebung mit einer Ausdehnung von 10 km in West-Ost- und 7 km in Nord-Süd-Richtung gewählt.

3.10.2.3 Ergebnisse der Immissionsprognose

Für die (maximal beaufschlagte) Beurteilungsfläche ergibt sich im Allgemeinen eine Zunahme der Immissionsbelastung. Für

Kohlenmonoxid wird das Irrelevanzkriterium nach TALuft eingehalten, für Stickstoff- und Schwefeldioxid liegen die Beurteilungswerte deutlich unterhalb der Grenzwerte nach der TALuft. Die Gesamtbelastung für die Luftschadstoffe Benzol und Ruß entspricht dem Beurteilungskriterium des LAI.

Die Immissionszusatzbelastung innerhalb der Gebiete der Gemeinden Hallbergmoos und Oberding (einschl. Schwaig, ohne Schwaigermoos) erfüllt für alle Luftschadstoffe das Irrelevanzkriterium. Im Ortsteil Schwaigermoos und im Stadtteil Attaching (Stadt Freising) wird dieses Kriterium für die Immissionszusatzbelastung nicht eingehalten.

Die 98-Perzentil-Beurteilungswerte werden sowohl auf der maximal beaufschlagten Fläche als auch in den umliegenden Städten/Stadtteilen und Gemeinden/Gemeindeteilen für alle betrachteten Luftschadstoffe im Prognosefall eingehalten.

3.10.3 Bewertung

Die Vermeidung von Luftverunreinigungen ist sowohl ein Aspekt der menschlichen Gesundheit als auch des Naturschutzes. Die im Rahmen der Abwägung maßgeblichen Bestimmungen, insbesondere § 6 Abs. 2 LuftVG entsprechend und §§ 2 Abs. 1 Nr. 7, 8 Abs. 2 BNatSchG sind so zu berücksichtigen, dass das Ausmaß der Beeinträchtigungen auf das Vermeidbare zu begrenzen ist. Zwar finden die Vorschriften der TALuft, die ihre Grundlage im BImSchG haben, wegen § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG auf Flugplätze keine unmittelbare Anwendung. Bei der Abwägung werden die in diesen Regelwerken normierten Grenz- und Richtwerte im Sinne eines angemessenen Interessenausgleichs zugrunde gelegt. Hiernach ergibt sich, dass die dort normierten Obergrenzen der Belastung nicht überschritten werden sollen.

Diesbezüglich konnte die vorgelegte Untersuchung berücksichtigt und verwertet sowie ihren Ergebnissen gefolgt werden.

3.10.3.1 Relevanz der berücksichtigten Emissionen

Im vorliegenden Fall war es ausreichend, im Hinblick auf die maßgeblichen Emittenten und die Immissionssituationen allein auf die Erweiterungsfläche abzustellen. Auf dieser werden lediglich Fahrzeugbewegungen und Rollbewegungen von Luftfahrzeugen durchgeführt, jedoch keine Flugbewegungen.

3.10.3.2 Relevanz der prognostizierten Zusatzbelastung

Hierbei war es ausreichend, auf die zu erwartende Zusatzbelastung abzustellen. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind nur bauliche, keine flugbetrieblichen Veränderungen. Soweit die ermittelten Zusatzbelastungen das Irrelevanzkriterium nach TALuft überschritten haben, wurde für diese Stoffe unter Einbeziehung der Vorbelastung die Gesamtbelastung ermittelt und mit den zugrunde gelegten Beurteilungswerten verglichen. Für die Luftschadstoffe werden die zugrunde gelegten Beurteilungswerte eingehalten.

3.10.3.3 Geruchsbelastungen

Im Rahmen der Abwägung waren auch die Geruchsemissionen zu berücksichtigen, die insbesondere durch den Betrieb der Triebwerke entstehen. Hierzu haben die bisherigen Erfahrungen gezeigt, dass diese örtlich und zeitlich begrenzt höchstens auf dem Flugplatzgelände wahrnehmbar sind, im Übrigen die

umliegenden Ortschaften aber hierdurch nicht belästigt werden. Das Auftreten von Gerüchen wird somit auch in Zukunft auf die Erweiterungsfläche begrenzt bleiben.

3.10.3.4 EU-Richtlinie 1999/30/EG

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat bei ihrer Abwägung der lufthygienischen Belange auch die Richtlinie 1999/30/EG des Europäischen Rates vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft einbezogen. Diese EU-Richtlinie ist am 19.07.1999 in Kraft getreten. Sie verpflichtet gem. Art. 12 Abs. 1 Satz 1 die EU-Mitgliedsstaaten, bis zum 19.07.2001 die (nationalen) Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich sind um dieser Richtlinie nachzukommen.

Die Richtlinie ersetzt die Richtlinie des Rates vom 07.03.1985 über Luftqualitätsnormen für Stickstoffdioxid (85/203/EWG). Gem. Art. 1 der Richtlinie 1999/30/EG ist ihr Ziel insbesondere, Grenzwerte und ggf. Alarmschwellen für die Konzentrationen von Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffoxid, Partikel und Blei in der Luft im Hinblick auf die Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt festzulegen.

Die Umsetzung dieser Richtlinie ist in der Bundesrepublik Deutschland gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Ein Entwurf zur Neufassung der TALuft liegt jedoch bereits vor. In diesem Entwurf werden die Vorgaben der Richtlinie übernommen.

Insbesondere für Stickstoffoxide und Schwefeldioxid gelten im Vergleich zur noch gegenwärtigen Fassung der TALuft verschärfte Grenzwerte. Während gem. TALuft aktuell für Stick-

stoffdioxid ein Jahresmittelwert von $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zugelassen ist, sieht hierfür die Richtlinie einen Kalenderjahres-Grenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor, der bis zum 01.01.2010 zu erreichen ist (der Jahresgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für den Schutz der Vegetation ist nach der Richtlinie seit dem 19.07.2001 einzuhalten); für die Kurzzeitbelastung bleibt der Grenzwert bei $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Für Schwefeldioxid gilt gem. TALuft aktuell ein Jahresmittelwert von $140 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und ein 98%-Perzentilwert von $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$; die Richtlinie legt zum Schutz der menschlichen Gesundheit den Tagesgrenzwert auf $125 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und einen Stunden-Grenzwert von $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fest, die bis zum 01.01.2005 einzuhalten sind. Gem. Art. 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 der Richtlinie haben die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen um sicher zu stellen, dass die bezeichneten Grenzwerte für die Schadstoffkonzentrationen in der Luft zu den genannten Zeitpunkten nicht überschritten werden.

Die FMG hat auf Anforderung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ihre UVS durch eine Stellungnahme der beratenden Ingenieure Dr. Blasy und Mader vom 03.09.2001 ergänzt. Hierbei wurde festgestellt, dass sich bei der im TÜV-Gutachten ermittelten Vorbelastung für Stickstoffdioxid von $53,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und einer Zusatzbelastung von $4,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eine Gesamtbelastung auf der maximal beaufschlagten Fläche von $57,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergäbe und damit der EU-Grenzwert überschritten würde. Die Stellungnahme kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass deshalb die Bewertungen der maßgeblichen Gutachten nicht zu ändern seien, da die vorhabensbedingte Zusatzbelastung auf der maximal beaufschlagten Fläche bei unter 10% der Vorbelastung liege und eher gering sei. Die höchsten Belastungszunahmen betreffen lediglich den Flughafenbereich und dessen engste Umgebung, jedoch nicht Wohngebiete; außerdem lägen die Zunahmen in den Gemeinden bzw. Ortschaften Hallberg-

moos, Oberding, Schwaig und Attaching unterhalb von 1% des EU-Grenzwerts und damit im Irrelevanzbereich (in Schwaigermoos bei 1,8% des EU-Grenzwerts).

Die aktuelle tatsächliche und rechtliche Situation, insbesondere zur Stickoxid-Belastung kann deshalb dem Änderungsvorhaben der FMG nicht entgegengehalten werden. Dies ergibt sich daraus, dass die verschärften Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit abgesehen von der Toleranzmarge erst zum 01.01.2010 nicht überschritten werden dürfen, die EU-Richtlinie gegenwärtig noch nicht in nationales Recht umgesetzt wurde und mangels Bestimmtheit keine unmittelbare Wirkung entfaltet und das Änderungsvorhaben der FMG nicht zu einer Steigerung der Flugbewegungen führt.

Die Richtlinie 1999/30/EG ist gem. Art. 189 Abs.3 EG-Vertrag (EGV) nur für jeden Mitgliedsstaat, an den sie gerichtet wird, hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überläßt jedoch zugleich innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel zu ihrer Umsetzung. Um zu Gunsten des einzelnen rechtlich verbindliche Wirkungen zu entfalten, bedarf die Richtlinie der Umsetzung durch die jeweiligen Mitgliedsstaaten. Die Richtlinie sieht zwar klare und eindeutig definierte Ziele vor, ihrem Art. 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 ist jedoch zu entnehmen, dass im Hinblick auf den Weg zu diesem Ziel die Richtlinie selbst die hierfür erforderlichen Maßnahmen nicht vorgibt, sondern den Mitgliedsstaaten Raum belässt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen bzw. Pläne oder Programme zu erstellen, um eine zukünftige Überschreitung der vorgesehenen Grenzwerte zu vermeiden. Insoweit hat die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – den Inhalt der Richtlinie in den Abwägungsvorgang einzubeziehen, andererseits jedoch zu berücksichtigen, dass eine unmittelbare Geltung der Richtlinie zu Lasten

der FMG nicht besteht, da im Hinblick auf konkrete Pflichten die Richtlinie nicht hinreichend klar und bestimmt ist und hierbei nicht auf die Beurteilung der Schadstoffbeiträge einzelner Emittenten abzielt, sondern vielmehr die großräumige Überwachung und ggf. Verbesserung der Luftqualität bezweckt. Die fehlende unmittelbare Wirkung nicht hinreichend umgesetzter Richtlinien für den Bürger betrifft auch die hier gegebene Situation, dass in einer Richtlinie zu Gunsten von Individuen bestimmte Umweltstandards festgelegt werden, die notwendigerweise nur eine Indiepflichtnahme entsprechender Umweltverschmutzer erreicht werden können. Die Stickoxid-Belastung der Luft ist zahlreichen Emittenten, insbesondere auch dem nicht flughafenbezogenen Kfz-Verkehr, zuzurechnen. Es wäre mit dem aus dem Gleichheitssatz abzuleitenden Willkürverbot nicht vereinbar, wenn eine Verwaltungsbehörde in der konkreten tatsächlichen und rechtlichen Situation im Hinblick auf das bayern-, bundes- und europaweit bestehende Erfordernis der Einhaltung des künftigen EU-Grenzwerts einzelne Emittenten ohne bestehenden und hinreichenden konkretisierten lufthygienischen Eingriffstatbestand herausgreifen und ihnen bestimmte Pflichten auferlegen würde.

Zusammenfassend ist desweiteren festzustellen, dass die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – die EU-Richtlinie 1999/30/EG im Rahmen der Abwägung mit den Belangen der Luftreinhaltung zu würdigen hatte. Die gegenwärtig rechtlich maßgeblichen Luftschadstoff-Grenzwerte für den Schutz menschlicher Gesundheit werden eingehalten.

Insgesamt führt das Vorhaben zu keinen wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene; dieser Belang steht deshalb der Planfeststellung nicht entgegen.

3.10.4 Belange der Waldwirtschaft

Zu diesem Belang war zu würdigen, dass in Waldböden bestimmte Luftschadstoffe angereichert und gespeichert werden, solche Schadstoff-Depots grundwasserrelevant mobilisiert werden können und nach Mitteilung der Forstbehörden bezogen auf die Umgebung des Flughafens nur wenige Informationen vorhanden sind.

Deshalb wurde festgesetzt, dass bei neuerlichen lufthygienischen Untersuchungen in Abstimmung mit den zuständigen Forstbehörden Waldböden an bestimmten Standorten einzubeziehen sind.

3.10.5 Einwendungen

Das gutachterliche Abstellen auf die Zusatzbelastung war nicht zu beanstanden.

Der Umgriff der Lufthygiene-Untersuchung des TÜV Süddeutschland erstreckt sich nicht nur auf das Flughafengelände, sondern auch auf umliegende Gemeinden und Gemeindeteile, insbesondere Oberding, Hallbergmoos und Attaching. Angesichts der im Hinblick auf die zu erwartende Immissions-Zusatzbelastung gefundenen Ergebnisse war eine zusätzliche Darstellung im Gutachten zur Situation bezogen auf die Gemeinde Eitting und das Stadtgebiet Freising nicht notwendig.

3.11 Naherholung als öffentlicher Belang

Durch die Ausbauplanung wird der öffentliche Belang Naherholung nicht wesentlich beeinträchtigt.

Bei der Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wurde bereits festgestellt, dass die unmittelbare Umgebung des Flugplatzgeländes nur bedingt für Zwecke der Naherholung geeignet ist.

Soweit das für die Flughafenerweiterung in Anspruch genommene Gebiet jedoch für Zwecke der Naherholung wegfällt, ist der Flächenverlust hierfür verhältnismäßig gering, im Übrigen bietet das Flughafenumland trotz zunehmender Urbanisierung noch eine bäuerlich und landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft mit zahlreichen Naherholungsmöglichkeiten außerhalb des flughafennahen Bereichs.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss in nur verhältnismäßig geringem Umfang Gebiete der Naherholung entzogen werden/zusätzlich belastet werden. Insbesondere unter Berücksichtigung der vorgenannten Gründe ergibt die Abwägung mit der Bedeutung des Änderungsvorhabens, dass, soweit Belange der Naherholung berührt werden, diese zurückzustellen sind.

3.12 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Soweit das Flugplatzgelände erweitert wird, beansprucht das Vorhaben Flächen, die bisher zum Teil landwirtschaftlich, insbesondere als Grünland genutzt wurden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass das Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft in relevanter Weise nicht betroffen. Auch entstehen keine weiteren mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens durch Durchschneidungen und Umwege.

3.12.1 Flächenverlust für die Landwirtschaft

Für das Änderungsvorhaben werden ca. 48 ha Fläche benötigt. Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahmen verringert werden.

Die für die Landwirtschaft verlorengelassenen Flächen wurden bisher nur extensiv bewirtschaftet und betreffen nur einen Teil der Erweiterungsflächen.

Existenzgefährdungen treten keine auf.

3.12.2 Auswirkungen auf die Pflanzenqualität

Hierbei war zu würdigen, ob die flugplatzbedingten Schadstoffausstöße zu möglichen negativen Auswirkungen auf die Belastung von (Nutz-) Pflanzen führt. Wie bereits dargestellt, führt das Änderungsvorhaben zu keinen schädlichen Veränderungen der Lufthygiene. Für die Prüfung der Auswirkung der Schadstoffbelastung auf die Qualität von Pflanzen in der Umgebung konnten die Ergebnisse einer früheren Untersuchung herangezogen werden. Um Rückschlüsse auf mögliche Belastungen von Futter- und Lebensmitteln zu gewinnen, wurden vor und nach der Inbetriebnahme des Flughafens standardisierte Weidelgras- und Grünkohlkulturen exponiert. Diese Pflanzenarten wurden gewählt, da sie besonders aufnahme- und ablagerungsfähig für typische Luftschadstoffe sind. Ergebnis der Untersuchungen war, dass diese außerhalb des Flughafengeländes exponierten Kulturen auch nach Inbetriebnahme des Flughafens keine erhöhten Werte an Schwermetallen, polyzyklisch aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie polichlorierten Dibenzo-Dioxinen und polichlorierten Dibenzo-Furanen aufwiesen.

3.12.3 Abwägungsergebnis

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der öffentliche Belang Landwirtschaft nicht wesentlich berührt wird, und, soweit er berührt ist, hinter den luftverkehrlichen Belangen zurückzustehen hat.

3.13 Sonstige Einwendungen

Die Stadt Freising hat eingewandt, dass allein wegen der wirtschaftlichen Interessen der FMG die Lebensqualitätsfaktoren der Stadt, insbesondere als mögliches Oberzentrum, nicht beeinträchtigt werden dürfen. Dieser Einwand steht dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

Der Antrag der FMG berührt die Stadt Freising nicht in ihrer Planungshoheit. Da er auch keine Kapazitätserhöhung des Flughafens nach sich zieht, war allein die Zunahme an Bodenlärm zu untersuchen. Die maximalen Zunahmen der Beurteilungspegel im Stadtgebiet Freising betreffen den Ortsteil Attaching Süd. Sie liegen bei 0,3 dB(A) und sind damit unwesentlich.

Der entscheidende Gesichtspunkt dafür, dass dem Antrag der FMG stattgegeben wurde, war nicht primär das wirtschaftliche Interesse der FMG, sondern die Anpassung von baulichen Anlagen und Vorfeldern an die Funktionsbeziehungen des Terminal 2. Angemessen komfortable und sichere Abfertigungsabläufe liegen vorrangig im Interesse der Passagiere und betreffen damit den Flughafen als öffentliche Verkehrseinrichtung.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – verkennt nicht, dass der Verkehrsflughafen München von prägendem Einfluss auf die infrastrukturelle, gewerbliche und soziologische Struktur nicht nur der Stadt Freising, sondern auch zahlreicher anderer Umlandgemeinden, insbesondere Oberding, Hallbergmoos und Erding, ist und dies sich insbesondere durch die Zuzugsproblematik auswirkt. Dieser Belang wird jedoch durch das Änderungsvorhaben nicht in vertiefender und damit rechtlich erheblicher Weise aufgeworfen, da die Änderung, wie bereits dargestellt, weder die planfestgestellte Kapazität des Flughafens berührt noch zusätzliche Arbeitsplätze in nennenswertem Umfang geschaf-

fen werden. Insoweit veranlasst das Vorhaben keine zusätzlichen Ausgaben für die kommunale Infrastruktur.

Im Übrigen ergeben sich durch den Flughafen für das Umland nicht nur Risiken sondern auch Chancen, insbesondere im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung und der Beschäftigung einschließlich Ausbildungsmöglichkeiten. Neben den Belastungen beeinflussen auch diese Chancen die Lebensqualitätsfaktoren der Kommunen.

Außerdem hat die Stadt Freising gefordert zu prüfen, ob ein Lärmschutzwall zwischen Flughafen und dem Stadtgebiet zu errichten sei. Auch die Frage der Zweckmäßigkeit eines derartigen Lärmschutzwalls wird durch das konkrete Änderungsvorhaben nicht aufgeworfen. Ein Lärmschutzwall ermöglicht grundsätzlich und bei einer bestimmten Ausgestaltung nur einen Schutz vor Bodenlärm. Das Änderungsvorhaben betrifft den östlichen Betriebsbereich des Flughafens München und führt – wie bereits dargestellt – zu keiner berücksichtigungsbedürftigen Bodenlärmerhöhung auf dem Gebiet der Stadt Freising.

Von unterschiedlicher Seite, insbesondere der Gemeinden Marzling, Oberding und Eitting, wurde eingewandt, der Flughafen würde nach Maßgabe der sog. Salami-Taktik scheinbarweise erweitert werden, so dass die Gesamtauswirkungen der Flughafenerweiterungen verschleiert würden. Der Erste Bürgermeister der Gemeinde Eitting hat diesen Einwand im Erörterungstermin in sich schlüssig so vorgetragen, dass die einzelnen Änderungen in Bezug auf ihre (Umwelt-)Auswirkungen für sich betrachtet zwar jeweils unwesentlich wären, bei einer Gesamtbetrachtung aber Wesentlichkeit gegeben wäre. Hierzu ist festzustellen, dass die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – nur auf der Grundlage von Anträgen entscheiden kann und nach den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben grundsätzlich die Prüfung nur auf die durch das konkrete Vorhaben hervorgerufenen Auswirkungen beschränken kann, jedenfalls soweit die Änderung nicht so wesentlich ist, dass das Gesamtkonzept des Flughafens berührt wird oder ein Gesamtvorhaben von Seiten des Antragstellers so in Einzelvorhaben aufgespalten und mehreren Anträgen vorgelegt wird, dass hierin ein Rechtsmissbrauch zu sehen wäre. Diese Fälle liegen jedoch hier nicht vor. Zum einen wird seit einem längeren Zeitraum erstmalig die Erweiterung der

Flughafenfläche beantragt, zum anderen hat die FMG den Antrag als Gesamtpaket Neuordnung Ost mit Satellitenausweisung, Vorfeldvergrößerung, Vorfeldturm und zugehöriger Infrastruktur vorgelegt; der Antrag beinhaltet also nicht nur eine einzelne Veränderung und es ist nicht zu erwarten, dass in zeitlich und sachlich engem Zusammenhang zu diesem Verfahren erneut ein Erweiterungsantrag zur Entscheidung vorgelegt wird.

Im Übrigen ist der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – von vielen anderen Flugplätzen in ihrem Zuständigkeitsbereich bekannt, dass diese ihren heutigen Bestand und Ausbauzustand nicht auf der Grundlage einer einzigen Gestattung erfahren haben, sondern entsprechend der Entwicklungsgeschichte des Flugplatzes und seiner Verkehrsentwicklung zu unterschiedlichen Zeitpunkten einzelne Gestattungsänderungen erfolgten.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat darauf hingewiesen, dass die Steigerung des Verkehrsaufkommens durch Subventionen (z.B. Bezuschussung des Kerosins bei Langstreckenflügen) erfolge und diese Subventionierung rechtswidrig sei. Dazu ist festzustellen, dass Erweiterungen des Flugbetriebs nicht Gegenstand des Änderungsvorhabens sind und dieses – wie bereits dargestellt – zu keiner Erhöhung der Flughafenkapazität führt.

Des Weiteren hat der Bund Naturschutz in Bayern e.V. gefordert, die Auswirkungen des Vorhabens konkret auf das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl. Nr. 6094/88 und 89 der Gemarkung Oberding zu prüfen. Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Die FMG hat Gutachten zu allen relevanten vorhabensbedingten Umweltauswirkungen vorgelegt. Der Prüfungsumgriff der jeweiligen Gutachten orientiert sich daran, bis zu welcher Entfernung vom Eingriffsort Einwirkungen zu erwarten sind. Soweit, insbesondere im Rahmen der UVU, das Grundstück des Bund Naturschutz in Bayern e.V. im Rahmen dieses Umgriffs liegt, ergibt sich aus den jeweiligen Gutachten, inwieweit sich das Vorhaben dort auswirkt. In diesem Planfeststellungsverfahren wurde geprüft, welche relevanten Umwelt- und sonstigen Belastungen durch das Änderungsvorhaben hervorgerufen werden. Hier-

zu wurde festgestellt, dass wesentliche Zusatzbelastungen nicht erfolgen. Auf dem Grundstück werden keine Eingriffe vorgenommen.

Die Gemeinde Oberding hat beanstandet, der Antrag führe zu einer Zunahme an Verwaltungsaufgaben bei der Gemeinde. Auch diesem Einwand ist grundsätzlich zu entgegnen, dass das Vorhaben keine Erhöhung der Kapazität des Flughafens München nach sich zieht und keine nennenswert zusätzlichen Arbeitsplätze schafft. Insoweit ist unter diesem Gesichtspunkt mit einer Zunahme an Verwaltungsaufgaben bei der Belegenheitsgemeinde Oberding nicht zu rechnen.

Im Übrigen kann dieses Argument in rechtlich relevanter Weise dem Antrag der FMG nicht entgegengehalten werden. Es betrifft die Verpflichtung der Gemeinde, die ihr gem. Art. 6 ff. Gemeindeordnung (GO) obliegenden Angelegenheiten des eigenen und übertragenen Wirkungskreises ordnungsgemäß (Art. 56 Abs. 2 GO) zu erledigen. Bei der Zuweisung von Angelegenheiten sind der Gemeinde gleichzeitig die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen (Art. 8 Abs. 4 GO). Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Gemeinde Oberding durch ihre Mitgliedschaft in der Verwaltungsgemeinschaft bereits an einer effektiveren Aufgabenerfüllung mitwirkt. Gem. Art. 4 Abs. 1 Verwaltungsgemeinschaftsordnung (VGemO) nimmt die Verwaltungsgemeinschaft die Angelegenheiten des übertragenen Wirkungskreises ihrer Mitgliedsgemeinden wahr; für die Erfüllung der Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises bedient sich die Gemeinde Oberding des „Büros“ der Verwaltungsgemeinschaft.

Auch der Einwand der möglichen Mehrbelastung für die Feuerwehr der Gemeinde Oberding steht dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Zwar befindet sich das Erweiterungsgelände auf dem Gebiet der Gemeinde Oberding. Der Verkehrsflughafen München verfügt jedoch über eine eigene Werksfeuerwehr (Flughafen-Feuerwehr), die bei Störungen auf dem erweiterten östlichen Vorfeldbereich innerhalb der geforderten (kurzen) Eingreifzeit unmittelbar beim potentiellen Schadensort eintreffen wird. Die Flughafen-Feuerwehr wird bei flughafenbezogenen Störungen die Erstrettungsmaßnahmen einleiten. Darüber hinaus ist nicht erkennbar, dass gerade die Erweiterungsmaßnahme zu einem spezifisch höheren Brandfallrisiko am Flughafen führt. Schließlich hat die bishe-

rige Situation am Flughafen gezeigt, dass häufige Störungen nicht zu besorgen sind, die regelmäßig einen (größeren) Einsatz der Feuerwehr der Gemeinde Oberding erforderlich machen würden. Was Unfälle im Straßenverkehr anlangt, hat das Änderungsvorhaben hierauf keine wesentlichen Auswirkungen.

Einige Kommunen haben Schäden reklamiert, die dadurch entstehen würden, dass im Rahmen der Erweiterungsmaßnahmen große Baufahrzeuge die Gemeindestraßen befahren. Die Bewertung dieses Einwands folgt aus dem BayStrWG. Hiernach besteht unentgeltlicher und gebührenfreier Gemeingebrauch an den öffentlichen Gemeindestraßen. Es stellt eine typische Situation dar, dass große Baumaßnahmen für eine gewisse Zeit zu einer stärkeren Nutzung des lokalen oder regionalen Straßennetzes mit Lastkraftwagen führen. Daraus folgt jedoch keine erlaubnispflichtige Sondernutzung.

Für den Fall, dass bestimmte kommunale Straßen nicht die erforderliche Tragfähigkeit aufweisen, besteht für Gemeinde die Möglichkeit eine entsprechende Tonnagebeschränkung für alle Nutzer zu verfügen. Derartige Entscheidungen können jedoch nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein; im Übrigen ist auch nicht zu erwarten, dass Bau- und Schwerlastfahrzeuge gemeindliche Straßen mehr als zwingend notwendig nutzen werden.

Zum Teil wurde geltend gemacht, die Landwirtschaft sei für die Ausfallschäden in Folge zunehmenden Flug- und Straßenverkehrs zu entschädigen. Unabhängig davon, dass das Vorhaben zu keiner relevanten Erhöhung von Flug- und Fahrbewegungen führen wird, ist hierzu festzustellen, dass das Entstehen derartiger Ausfallschäden nicht ersichtlich ist und von potentiell betroffenen Landwirten auch nicht geltend gemacht wurden. Im Übrigen haben bisherige Untersuchungen gezeigt, dass im Umfeld des Verkehrsflughafens München keine erhöhte Schadstoffbelastung bei landwirtschaftlichen Produkten gegeben ist.

Die Gemeinde Oberding hat gefordert, die FMG müsse einen Masterplan für die sog. „Vorbehaltsfläche Ost“ vorlegen. Dazu hat die FMG ausgeführt, dass konkrete antragsreife Planungen über die weitere Erweiterung des Flughafens München nicht bestehen. Für den Fall, dass die Verkehrsentwicklung weiterhin

wie bisher nach oben gehen würde, wäre die weitere Ausbaukonzeption des Flughafens diejenige, im Bereich dieser sog. „Vorbehaltsfläche Ost“ zusätzliche Terminal- bzw. Satellitenkapazitäten zu schaffen. Wann diese Kapazitäten erforderlich werden, könne jedoch nicht gesagt werden.

Ein privater Einwander aus Eitting hat vorgetragen, dass der Flughafen für die Bewohner in Eitting zu katastrophalen Folgen und Belastungen geführt habe, die auch durch den vorhandenen baulichen Schallschutz nicht kompensiert werden könnten. Dass gegen den aktuellen Antrag der FMG kaum Privateinwendungen erhoben worden seien, dürfe nicht als Zustimmung interpretiert werden; vielmehr sei lediglich eine Resignation eingetreten. Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – ist bewusst, dass die Anlage und der Betrieb des Flughafens München für die vorher bäuerlich-ländliche Gegend des Erdinger Moores zu nachhaltigen Änderungen in den gemeindlichen Strukturen geführt hat und die Gemeinde Eitting erheblich durch Fluglärm belastet ist. Wie bereits zum Einwand der Stadt Freising ausgeführt, treten neben die erheblichen Nachteile auch wesentliche Vorteile. Diese Vorteile sind sicherlich nicht gleich verteilt, insbesondere profitieren nicht alle Bewohner direkt oder indirekt vom Flughafen – ebenso falsch wäre es jedoch, von einer generellen und umfassenden Ablehnung durch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger auszugehen.

Letztlich können jedoch die durch die Einwendung aufgeworfenen Fragen dahin gestellt bleiben, weil jedenfalls das vorliegende Verfahren, wie bereits dargestellt, zu keinen höheren Fluglärmbelastungen führt und sich der Bodenlärm in Eitting (Mitte) maximal um 0,8 dB(A) erhöhen wird; diese Lärmzunahme ist nicht hörbar.

Die Gemeinde Berglern hat vorgetragen, dass innerhalb des Freistaats Bayern als Mehrheitsgesellschafter FMG und Straßenbauplaner bzw. Förderer derartiger Maßnahmen ein Interessenkonflikt bestehe. Hierzu ist festzustellen, dass die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – als sachlich und örtlich zuständige Planfeststellungsbehörde über den Antrag der FMG zu entscheiden

hat und in dieser Funktion keine Interessenskollisionen mit anderen Aufgabebereichen bestehen.

4. Gesamtabwägung

Dem Antrag der FMG war mit den sich aus dem verfügbaren Teil ergebenden Einschränkungen stattzugeben.

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hatte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht nur jeden einzelnen der berührten Belange gegen das Interesse an dem Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse am Änderungsvorhaben vorgenommen.

Der Planfeststellungsbeschluss bedingt zwar eine gewisse Zurückstellung öffentlicher und privater Belange, im Rahmen der Gesamtabwägung war hier jedoch besonders zu berücksichtigen, dass

- Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens nicht die erstmalige Anlegung eines Flughafens war, vielmehr der Verkehrsflughafen München bereits seit 1992 in Betrieb ist und zwischenzeitlich zu einer für den süddeutschen Raum unverzichtbaren Verkehrseinrichtung geworden ist, die gegenwärtig von über 23 Mio. Flugpassagieren jährlich genutzt wird und Linienverkehr innerhalb Deutschland und Europas sowie zu interkontinentalen Destinationen ermöglicht,
- das vorliegende Änderungsverfahren die passagierabfertigungsbedingten Betriebsabläufe optimiert,
- das Erweiterungsvorhaben mangels Veränderungen an den S/L-Bahnen einschließlich der Rollwege zu keiner Erhöhung des Fluglärms führt und die Pegelerhöhungen beim Bodenlärm unwesentlich sind, und

- die zusätzliche Flächeninanspruchnahme einschließlich der damit verbundenen Versiegelungen zwar nicht unerhebliche naturschützerische und landschaftspflegerische Relevanz besitzt, sich aber andererseits die Erweiterung nach Osten als räumlich naheliegende Fortentwicklung des Flughafens darstellt.

5. Begründung der straßenrechtlichen Entscheidungen

Die Einziehung des Teils eines Wegs beruht auf Art. 8 Abs. 1, Abs. 5, Art. 6 Abs. 6 BayStrWG. Sie ist durch überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls gerechtfertigt.

Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls liegen vor, wenn die Vorteile der Einziehung größer sind als ihre Nachteile. Bei dieser Prüfung erfolgte eine Abwägung der für und gegen die Einziehung sprechenden Belange. Hierbei war insbesondere zu berücksichtigen, dass der Gemeingebrauch an einer öffentlichen Straße im öffentlichen Interesse liegt. Der eingezogene Wegeteil hatte bisher Verkehrsbedeutung als privater Wirtschaftsweg der FMG.

Das Interesse an der Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs an diesem Wegeteil hat hinter dem Interesse an der Erweiterung des Flughafengeländes und des damit verbundenen notwendigen Wegfalls dieses Wegteils angesichts der in diesem Beschluss dargestellten Bedeutung des Änderungsvorhabens zurückzustehen.

Hierbei war insbesondere zu berücksichtigen, dass die durch diesen Weg erschlossenen Grundstücke sich im Eigentum der FMG befinden. Einwendungen von privater Seite und von der Gemeinde Oberding zu der beantragten straßenrechtlichen Entscheidung wurden nicht erhoben. Die Erschließung der betroffenen und der sonstigen Grundstücke bleibt gesichert.

Der eingezogene Bereich wird aus dem Grunderwerbsplan „Tektur zu Plan C1-03b“ vom 30.10.2000 sowie aus einem von der FMG vorgelegten Flurkartenausschnitt und einem Ausschnitt aus der amtlichen digitalen Flurkarte ersichtlich.

6. Sofortige Vollziehung

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft die Änderung eines Flughafens. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hätte deshalb gemäß § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG keine aufschiebende Wirkung.

7. Begründung der Kostenentscheidung

Das Änderungsplanfeststellungsverfahren ist nach den §§ 1 ff der Kostenverordnung zur Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) kostenpflichtig. Die Kosten trägt die FMG als Antragstellerin.

Die Gebühr ergibt sich aus § 2 Abs. 1 LuftKostV i.V.m. Abschnitt V. Nr. 7b des Gebührenverzeichnisses hierzu.

Die Gebührenhöhe innerhalb des Gebührenrahmens bemisst sich u.a. nach der Schwierigkeit der Entscheidung, dem Aufwand der Behörde und der wirtschaftlichen Bedeutung des Verwaltungsakts für die Antragstellerin. Die dementsprechend festgesetzte Gebühr ist angemessen.

Die Auslagen werden gesondert festgesetzt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München, erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von 6 Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule i.S.d. Hochschulrahmengesetzes als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbands des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweise zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird der FMG und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Kommunen zugestellt, allen anderen Beteiligten bekannt gegeben.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie einer Ausfertigung des festgestellten Plans werden bei der Gemeinde Oberding zwei Wochen zur Einsicht ausliegen; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den übrigen Betroffenen schriftlich bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern –, 80534 München, angefordert werden.

Lutz

Regierungsdirektor