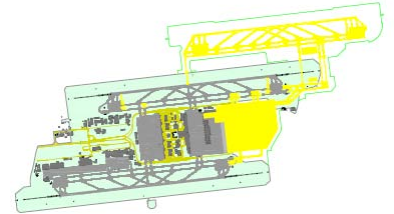


**Verkehrsflughafen München
Antrag auf Planfeststellung
3. Start- und Landebahn**



**Zusammenstellung der Einwendungen
und
Erwiderungen der Flughafen München GmbH
(Aktualisierte Argumentesammlung)**

Stand: 29. September 2010

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines und Verfahren	13
1.1 Allgemeine inhaltliche Einwände	13
1.1.1 Allgemeine Rechtfertigung des Vorhabens	13
1.1.2 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	13
1.1.3 Drehkreuz-Funktion des Flughafens München II	14
1.1.4 Keine Festschreibung des Status Quo	14
1.1.5 Vereinbarkeit des Vorhabens mit Gesellschaftsvertrag	15
1.1.6 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens	15
1.2 Einwände zum Verfahren	16
1.2.1 Umfang der Planfeststellungsunterlagen	16
1.2.2 Länge der Auslegungs- bzw. Einwendungsfrist	16
1.2.3 Bitte um Zusendung Planfeststellungsbeschluss	16
1.2.4 Objektivität der Gutachten	16
1.2.5 Durchführung eines Erörterungstermins	17
1.2.6 Durchführung eines Erörterungstermin trotz unzureichender Unter- lagen	17
1.3 Einwände zur Raumordnung	18
1.3.1 Vereinbarkeit mit Erfordernissen der Raumordnung	18
1.3.2 Übereinstimmung mit Landesentwicklungsprogramm (LEP)	18
1.3.3 Raumverdichtung	19
1.3.4 Strategische Umweltprüfung	19
2. Planrechtfertigung/Luftverkehrsprognose	20
2.1 Planrechtfertigung und Bedarf	20
2.1.1 Planrechtfertigung	20
2.1.2 Plausibilität der Luftverkehrsprognose	20
2.1.3 Wachstum des Passagieraufkommens im Planungsfall	20
2.1.3.1 Wachstum des Passagieraufkommens in den Szenariobetrach- tungen	21
2.1.3.2 Wachstum des Passagieraufkommens im Szenario „niedrigeres Wirtschaftswachstum“	21
2.1.3.3 Aktuelle Entwicklung der Flugbewegungen	22
2.1.3.4 Luftfrachtverkehr am Flughafen München	22
2.1.4 Wachstum im Prognosenullfall	23
2.1.5 Funktion als internationales Drehkreuz laut LEP	23
2.1.5.1 Funktion als internationales Drehkreuz durch die Szenariobetrachtungen bestätigt	24
2.1.6 Wachstum MUC im Verhältnis zu anderen Flughäfen	24
2.1.7 Nachfrageentwicklung durch Low-Cost-Verkehr	25
2.1.8 Marketingmaßnahmen	25
2.1.8.1 Kalkulation der Flughafenentgelte	25
2.1.9 Angeblicher Bedarf für 4. Start- und Landebahn	26
2.1.10 Langfristperspektive des Luftverkehrs	26
2.2 Methodik der Luftverkehrsprognose	27
2.2.1 Nachvollziehbarkeit der Luftverkehrsprognose	27
2.2.2 Prognosezeitraum	28

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

2.2.2.1	Prognosezeitraum der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen.....	28
2.2.3	Prognosesicherheit bis 2020.....	28
2.2.3.1	Die Ergebnisse der Szenariobetrachtungen im Prognosevergleich.	28
2.2.4	Umsteigepassagiere werden als zwei Passagiere gezählt.....	29
2.3	Eingangsdaten der Luftverkehrsprognose.....	29
2.3.1	Wirtschaftsentwicklung und Demographie	29
2.3.1.1	Annahmen zum Wirtschaftswachstum.....	29
2.3.1.2	Annahmen zur demographischen Entwicklung.....	31
2.3.2	Infrastruktur und Luftverkehrsentwicklung.....	31
2.3.2.1	Ausbau anderer Flughäfen	31
2.3.2.2	Verbesserung des Flugangebots an anderen Flughäfen.....	32
2.3.2.3	Prognosen zur Entwicklung der Direktflüge	32
2.3.2.4	Entwicklung des Low-Cost-Segments	33
2.3.2.5	Low-Cost-Carrier und Originäraufkommen	34
2.3.2.6	Realisierung Transrapid	34
2.3.2.7	Landseitige Verkehrsanbindung	34
2.3.2.8	Ausweichen auf „virtuelle Kontakte“ (Videokonferenzen etc.).....	35
2.3.3	Luftverkehrspreise.....	35
2.3.3.1	Annahme stabiler Ticketpreise bis 2020.....	35
2.3.3.2	Annahmen zu Rohölpreisen	36
2.3.3.3	Ölreserven.....	37
2.3.3.4	Entwicklung der Treibstoffkosten.....	37
2.3.3.5	Annahmen zur Kerosinsteuer	38
2.3.3.6	Annahmen zu Klimaschutzmaßnahmen und Emissionshandel	38
2.3.3.7	Annahmen zur Mehrwertsteuer	40
3.	Kapazität/Alternativen.....	40
3.1	Kapazität des bestehenden Zweibahnsystems	40
3.1.1	Kapazität des bestehenden S/L-Bahn-Systems.....	40
3.1.2	Koordinationseckwert von max. 93 Flugbewegungen/Stunde.....	41
3.1.3	Überschreitung des Koordinationseckwerts im Einzelfall	41
3.1.4	Rechnerisch höhere Kapazität des Zweibahnsystems.....	42
3.1.5	Vergleich mit London Heathrow	42
3.1.6	Mittlere Flugzeuggröße auf Hubflughäfen	42
3.1.7	Orientierung der Kapazität an Verkehrsspitzen.....	43
3.2	Alternativen zur 3. Bahn?	44
3.2.1	Geschäftspolitik der FMG.....	44
3.2.1.1	Auslastung der Flugzeuge	44
3.2.2	Optimierung der vorhandenen Kapazitäten.....	44
3.2.3	Verlagerung von Flügen auf andere Flughäfen	45
3.2.4	Verlagerung Luftverkehr auf die Schiene	46
3.2.5	Zubringerflüge – Eisenbahn	46
3.2.5.1	Berücksichtigung alternativer Verkehrsmittel in der LVP	46
3.2.6	"Nullvariante".....	47
3.3	Alternativenprüfung der Bahnlagen	47
3.3.1	Ergänzende qualitative Kriterien	47
3.3.2	Durchführung der Alternativenprüfung	48
3.3.3	Ergebnis der Alternativenprüfung.....	48

4. Technische Planung.....	49
4.1 Technische Planung Luftseite	49
4.1.1 Länge der 3. Start- und Landebahn	49
4.1.2 Satelliten-Terminal (Begriffsklärung)	49
4.1.3 Satellit A 1	49
4.1.4 Notwendigkeit des Satelliten B 1	50
4.1.5 Nutzung von Terminal 1 und Terminal 2	51
4.2 Technische Planung von Straßen und Wegen	51
4.2.1 Verlust von Lebensraum durch Straßenbau.....	51
4.3 Rohstoffbedarf, Flächenverbrauch	52
4.3.1 Rohstoffbedarf.....	52
4.3.2 Flächenverbrauch	52
4.3.2.1 Überdimensionierte Planung	52
4.3.3 Versiegelung	53
5. Wasserwirtschaftliche Maßnahmen.....	53
5.1 Allgemeines und Gewässerneuordnung.....	53
5.1.1 Wasserschutz.....	53
5.1.2 Gewässerneuordnung.....	53
5.2 Grundwasserregelung	54
5.2.1 Grundwasserhaushalt allgemein	54
5.2.2 Grundwasserhaushalt Nördliches Erdinger Moos	54
5.2.3 Grundwasserregelung und Grundwasserschwankungen	55
5.2.4 Grundwasserhaushalt und Bauwasserhaltungen	55
5.2.5 Auswirkung Grundwasserregelung auf landwirtschaftliche Flächen....	55
5.2.6 Auswirkung Grundwasserregelung auf Gebäude.....	56
5.2.7 Grundwasserneubildung	56
5.3 Entwässerung	57
5.3.1 Schutz vor Gewässerverunreinigungen	57
5.4 Wasserversorgung	57
5.4.1 Wasserversorgungsanlagen / Wasserschutzgebiete	57
5.4.2 Auswirkungen von Abgasimmissionen auf Wasserversorgung	58
6. Lärmauswirkungen.....	59
6.1 Fluglärm Bestand	59
6.1.1 Neue Rechtslage – Darstellung von Fluglärmbeeinträchtigungen	59
6.1.2 Vorhandene Fluglärmbelastung	59
6.1.3 Umfang der Lärmschutzzonen	60
6.1.4 Lärmreduzierung am Flughafen München	60
6.1.5 Messung von Fluglärm	62
6.1.6 Verweis auf Schalltechnische Untersuchung allgemein (2010).....	62
6.2 Flugrouten	63
6.2.1 Annahmen zu Flugrouten, Flugzeugmix und Bahnbelegung.....	63
6.2.2 Festlegung von Flugrouten	64
6.2.3 Flugroutenabweichungen im Realbetrieb.....	64
6.2.4 Flugrouten bei Gewittern	65
6.2.5 Einhaltung von Flughöhen	65
6.2.6 Flugrouten der Lärm-Neuberechnung 2010	66

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

6.2.7	Flugrouten der Internationalen Flugsicherung IFS	66
6.3	Methodik zur Ermittlung des Fluglärms	67
6.3.1	Darstellung der Betroffenheiten zwischen 50 und 55 dB(A).....	67
6.3.2	Maximalpegel und Dauerschallpegel	68
6.3.3	Lärmbelastung im Vergleich zum Jahr 2004	68
6.3.4	Berücksichtigung der Topographie.....	69
6.3.5	Veränderung um 2 dB nach FluglärmG.....	69
6.3.6	Verdoppelung / Verzehnfachung des Dauerschallpegels.....	70
6.3.7	Umlegung von Flugbewegungen auf Flugzeuggruppen (SAL-2010)...	70
6.3.8	Bestimmung des 3-Sigma-Zuschlages (Methode I / Methode II) (SAL-2010)	72
6.3.9	Berechnungsfehler in Tabellen (SAL-2010)	73
6.3.10	Schallschutzmaßnahmen - Pegeldifferenz gekipptes Fenster 10 oder 15 dB (SAL-2010).....	73
6.3.11	Berücksichtigung Bahnspernung (SAL-2010)	74
6.4	Fluglärm im Planungsfall	74
6.4.1	Zunahme der Fluglärmbelastung	74
6.4.2	Höhe des Dauerschallpegels in einzelnen Ortschaften.....	75
6.4.3	Lärmbelastung außerhalb der 55 dB(A)-Zone.....	75
6.4.4	Auswirkung auf Wohnbereiche und Erholungsgebiete.....	76
6.4.5	Anzahl der Betroffenen in 50 dB(A)-Zone	77
6.4.6	Konkrete Lärmbelastung	77
6.4.7	Förderschulzentrum Freising-Pulling.....	78
6.4.8	62 dB(A)-Lärmgrenzlinie	79
6.4.9	Auswirkungen des Fluglärms auf kommunale Planungshoheit.....	80
6.4.10	Lärmschutz nach Landesentwicklungsprogramm	80
6.4.11	Zunahme der Fluglärmbelastung ggü. 2007 - allgemein (SAL-2010)..	81
6.4.12	Neue Flugrouten, zusätzliche Lärmbelastung ggü. 2007 (SAL-2010).	81
6.4.13	Höherer Lärmanstieg 2025 (SAL-2010)	82
6.4.14	Zusätzliche Nachweispunkte (SAL-2010)	82
6.4.15	Lärmmessungen bei „Aschewolke“ (SAL-2010).....	83
6.5	Nachtflug	83
6.5.1	Einhaltung der Nachtflugregelung.....	83
6.5.2	Nachtflugverbot	84
6.5.3	Überwachung der Nachtflugregelung.....	84
6.5.4	Änderung des Nachtflugs auf der 3. Bahn (SAL-2010)	85
6.5.5	Zunahme der Überschreitungshäufigkeiten nachts (SAL-2010).....	85
6.6	Forderung von Lärmschutzaufgaben.....	87
6.6.1	Festlegung einer Obergrenze von Flugbewegungen	87
6.6.2	Festlegung eines gesundheitsverträglichen Lärmgrenzwertes.....	87
6.6.3	Bauliche Schallschutzmaßnahmen	87
6.6.4	Räumliche Ausweitung des Anspruchs auf Schallschutzmaßnahmen	88
6.6.5	Lärmvorschriften für Flugzeuge.....	88
6.7	Fluglärm und Gesundheit.....	89
6.7.1	Lärmmedizinisches Gutachten allgemein.....	89
6.7.2	Lärmmedizinische und lärmpsychologische Zumutbarkeit	90
6.7.3	Gesundheitliche Auswirkungen des Fluglärms und des Nachtflugs....	90
6.7.4	Gesundheitsrelevante Schwelle des Fluglärms.....	91

6.7.5	Berücksichtigung von Kranken, Älteren und Kindern	91
6.7.6	Greiser-Studie, November 2006 (Arzneimittelverbrauch).....	92
6.7.7	Lern-/Merkfähigkeit von Kindern	92
6.7.8	Münchner Fluglärmstudie und RANCH-Studie.....	94
6.7.9	Fluglärm und Bluthochdruck	96
6.7.10	Aktuelle Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung allgemein (SAL-2010)	97
6.7.11	Neue lärmmedizinische Erkenntnisse / Greiser-Studie (2009) "Fluglärm - Krebsrisiko" (SAL-2010, Erwiderung kurz)	97
6.7.12	Neue lärmmedizinische Erkenntnisse / Greiser-Studie (2009) "Fluglärm - Krebsrisiko" (SAL-2010, Erwiderung ausführlich)	98
6.8	Sonstige Lärmbelastung.....	103
6.8.1	Bodenlärm.....	103
6.8.2	Landverkehrslärm (Straße, Schiene)	103
6.8.3	Gesamtlärmbelastung	103
6.8.4	Baulärm.....	104
6.8.5	Gesamtlärmbelastung – Methodik allgemein (SAL-2010)	104
6.8.6	Gesamtlärmbelastung und Lärmkataster Bayern (SAL-2010).....	105
6.8.7	EG-Umgebungslärmrichtlinie (SAL-2010)	105
6.8.8	Einschränkung der Planungshoheit (SAL-2010)	107
7.	Lufthygiene	107
7.1	Methodik, Eingabedaten, Annahmen	107
7.1.1	Untersuchung der Vorbelastung der Region	107
7.1.2	Hintergrundbelastung im Planungsfall.....	107
7.1.3	Grenzwerte und Methoden.....	108
7.2	Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung	108
7.2.1	Einhaltung der Immissionsgrenzwerte allgemein	108
7.2.2	Schadstoffbelastung heute.....	108
7.2.3	Schadstoffbelastung im Planungsfall	109
7.2.4	Feinstaubbelastung heute	109
7.2.5	Feinstaubbelastung im Planungsfall.....	109
7.2.6	Feinstaubbelastung PM2,5 im Planungsfall	110
7.2.7	Stickoxidbelastung im Planungsfall	110
7.2.8	Saurer Regen.....	110
7.2.9	Konsequenzen einer Grenzwertüberschreitung	111
7.2.10	Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte während der Bauphase.....	111
7.3	Folgen der Immissionsbelastung.....	112
7.3.1	Lufthygiene und Gesundheit	112
7.3.2	Einfluss auf Nutzpflanzen.....	112
7.3.3	Ablagerungen auf Nutzpflanzen	113
7.3.4	Ablagerungen auf Gegenständen	113
7.3.5	"Ölfilm" auf Gewässern	113
7.4	Sonstiges	114
7.4.1	Untersuchung der lokalen Ozonbelastung	114
7.4.2	Überschreitung der Grenzwerte für Ozon	114
7.4.3	Treibstoffschnellablass im Landeanflug	115
7.4.4	Abgasgrenzwerte für Flugzeuge	115

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

7.4.5	Kerosingeruch	116
8.	Klima.....	116
8.1	Globales Klima	116
8.1.1	Klimarelevanz des Vorhabens.....	116
8.1.2	Vereinbarkeit mit Klimaschutzzielen.....	116
8.1.2.1	Klimaschutz im Flughafenkonzept	117
8.1.3	Berücksichtigung der Klimawirkung in den Antragsunterlagen	117
8.2	Auswirkungen auf das Lokalklima	117
8.2.1	Auswirkungen auf das Lokalklima allgemein.....	117
8.2.2	Gewitter- und Hagelwahrscheinlichkeiten	118
8.2.3	Lokale Temperatur	118
8.2.4	Lokale Frischluftzufuhr	118
8.2.5	Schleierbewölkung.....	119
9.	Eigentum	119
9.1	Grundinanspruchnahme/Übernahmeanspruch	119
9.1.1	Inanspruchnahme von Grundstücken	119
9.1.1.1	Zur Thematik „Sperrgrundstücke“	119
9.1.2	Übernahmeanspruch gegen Vorhabenträgerin	120
9.2	Wertverluste von Grundstücken	120
9.2.1	Ermittlung von Wertverlusten	120
9.2.1.1	Die vorgelegte Untersuchung ist methodisch falsch	120
9.2.1.2	Untersuchungsraum	121
9.2.2	Wertverlust von Grundstücken durch Immissionen	122
9.2.2.1	Ergebnisse des Untersuchungsberichts	122
9.2.2.2	Störung des Wohnungsmarkts	123
9.2.2.3	Situation des Immobilienmarktes in den Landkreisen Erding und Freising.....	124
9.3	Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	124
9.3.1	Flächenentzug/Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	124
9.3.2	Individuell geltend gemachte Existenzgefährdung	124
10.	Land- und Forstwirtschaft	125
10.1	Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen	125
10.1.1	Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nach geänderter Planung	125
10.2	Inanspruchnahme hochwertiger agrarischer Nutzflächen	125
10.3	Inanspruchnahme vorhandener Waldstrukturen	126
10.3.1	Inanspruchnahme von Waldstrukturen nach geänderter Planung.....	126
11.	Wirtschaft und Siedlungsstruktur.....	127
11.1	Auswirkungen auf die Wirtschaft	127
11.1.1	Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur	127
11.1.2	Impulswirkung des Umsteigeverkehrs.....	127
11.1.3	Verkehrsdrehkreuze in Ballungsräumen	128
11.1.4	Auswirkungen von Krisen auf die Region.....	128
11.1.5	Wirtschaftliche Vielfalt der Region.....	129
11.1.6	Wettbewerbssituation im Bereich Handel und Gastronomie	129

11.1.6.1	Wettbewerbssituation im Bereich Handel und Gastronomie (2010)	130
11.1.7	Zusätzliche Arbeitsplätze durch 3. Start- und Landebahn	131
11.1.7.1	Zusätzliche Arbeitsplätze durch 3. Start- und Landebahn (2010).....	131
11.1.8	Arbeitslosenquote vor Inbetriebnahme des Flughafens	132
11.1.9	Neue Arbeitsplätze trotz niedriger Arbeitslosigkeit	132
11.1.10	Impulswirkung der Metropolregion	133
11.1.11	Gehaltsniveau und Sozialversicherungsquote am Flughafen	133
11.1.11.1	Gehaltsniveau und Sozialversicherungsquote am Flughafen (2010)	134
11.1.12	Beschäftigtenzahlen im FMG-Konzern.....	135
11.1.12.1	Beschäftigtenzahlen im FMG-Konzern (2010).....	135
11.2	Beschäftigtenprognose.....	136
11.2.1	Konsistenz von Beschäftigtenprognose und Luftverkehrsprognose..	136
11.3	Auswirkungen auf Siedlung.....	136
11.3.1	Auswirkungen auf Siedlungsdichte	136
11.3.2	Siedlungsentwicklung und Landesplanung	137
11.3.3	Mieten und Lebenshaltungskosten.....	137
11.3.4	Infrastrukturmaßnahmen und soziale Einrichtungen	138
12.	Landseitiger Verkehr.....	138
12.1	Straßenverkehrsaufkommen	138
12.1.1	Straßenverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet	138
12.1.2	Verkehrsaufkommen auf Autobahn A9	139
12.2	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.....	139
12.2.1	Landseitige Erschließung des Flughafens	139
12.2.2	Ausbau der Straßen im Flughafenumland.....	139
12.2.3	Realisierung von Straßenbaumaßnahmen.....	140
12.2.4	Realisierung Erdinger Ringschluss	140
13.	Sicherheit.....	141
13.1	Methodik.....	141
13.1.1	Berücksichtigung unplanmäßiger Abflüge	141
13.1.2	Es gibt keine gültigen Grenzwerte in Deutschland	141
13.2	Allgemeine Fragen der Flugsicherheit.....	142
13.2.1	Flugsicherheit bei höherem Flugbewegungsaufkommen	142
13.2.2	Die dritte Startbahn erhöht das Absturzrisiko	142
13.2.3	Durch die dritte Bahn erhöht sich die Unfallwahrscheinlichkeit	143
13.2.3.1	Steigendes Risiko bei steigender Anzahl an Flugbewegungen..	143
13.2.4	Flugsicherheit in Bezug auf Anlagen nach der 12. BImSchV	144
13.2.5	Flugsicherheit in Bezug auf Siedlungsgebiete	144
13.2.6	Sicherheit der Kernkraftwerke Isar 1 und 2 (Ohu)	144
13.2.7	Sicherheit des Forschungsreaktors Garching	145
13.3	Vogelschlag.....	146
13.3.1	Vogelschlagsituation im Planungsfall.....	146
13.3.2	Entfernung der 3. Bahn zu vogelreichen Gebieten.....	146
13.3.3	Vogelschlagrelevanz des Großen Brachvogels.....	146

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

13.3.4	Auswirkungen von Abwehrmaßnahmen auf die Avifauna	147
13.3.5	Vogelschlagzahlen im Luftverkehr	147
14.	Natura 2000 und Artenschutz.....	147
14.1	Allgemeines.....	147
14.1.1	Europäisches Natur- und Artenschutzrecht.....	147
14.2	Bestehende Natura 2000-Gebiete.....	148
14.2.1	FFH-Gebiete Isarauen und Moorreste im Erdinger Moos	148
14.2.2	FFH-Gebiete im Flughafenumland	148
14.3	Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos.....	149
14.3.1	Anlass für Ausweisung des Vogelschutzgebietes	149
14.3.2	Abgrenzung des Vogelschutzgebiets	149
14.3.3	Faktisches Vogelschutzgebiet.....	150
14.3.4	Vereinbarkeit des Vorhabens mit Vogelschutzgebiet	150
14.4	Artenschutz	151
14.4.1	Darstellung der Belastungen von Tier- und Pflanzenarten.....	151
14.4.2	Darstellung der Anzahl betroffener Arten	151
14.4.3	Abweichungs- und Alternativenprüfung.....	151
14.4.4	Artenvielfalt	152
14.4.4.1	Weiterhin gigantische Naturzerstörung	152
14.4.5	Brut- und Futterplätze, Rast- und Sammelpätze	154
14.4.6	Auswirkungen auf Wiesenbrüter	154
14.4.6.1	Auswirkungen auf Wiesenbrüter (2010).....	154
14.4.7	Kriechender Sellerie.....	155
14.4.7.1	Kriechender Sellerie (2010)	155
15.	Umweltverträglichkeitsstudie.....	156
15.1	Allgemeines.....	156
15.1.1	Schlussfolgerung der UVS	156
15.1.2	Grundwasser, Natur und Landschaft, Naherholungsgebiete.....	156
15.1.3	Vereinbarkeit mit Bayerischem Naturschutzgesetz	157
15.2	Schutzgut Menschen.....	157
15.2.1	Gesundheitsbeeinträchtigung allgemein	157
15.2.2	Kumulation von Lärm- und Schadstoffemissionen	157
15.2.3	Lichtwirkungen	157
15.2.4	Hochfrequenzimmissionen.....	158
15.2.4.1	Hochfrequenzimmissionen (2010)	158
15.2.5	Erholungswert der Region.....	159
15.2.5.1	Erholungswert der Region (2010)	159
15.2.6	Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten.....	159
15.2.7	Visuelle Wirkungen durch Überflug	160
15.2.8	Lebensqualität.....	160
15.2.9	Heimat.....	161
15.3	Schutzgut Boden	161
15.3.1	Moorschutz.....	161
15.4	Schutzgut Wasser	162
15.4.1	Eingriffe in das Gewässersystem	162
15.4.2	Belastung von Moosbächen	162

15.4.2.1	Belastung von Moosbächen (2010)	163
15.5	Schutzgut Landschaft.....	164
15.5.1	Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Flächenverlust.....	164
15.5.1.1	Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Flächenverlust (2010)	165
15.5.2	Landschaftsbild des Erdinger Mooses	165
15.5.2.1	Landschaftsbild des Erdinger Mooses (2010)	165
15.5.3	Wirkungen auf das Landschaftsbild durch Flugzeuge.....	166
15.6	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	166
15.6.1	Beeinträchtigung von Kulturgütern	166
16.	Landespflegerischer Begleitplan	167
16.1	Allgemeines.....	167
16.1.1	Funktionsfähigkeit der bestehenden Ausgleichsflächen.....	167
16.1.1.1	Funktionsfähigkeit der bestehenden Ausgleichsflächen (2010) ..	167
16.1.2	Ausgleichsfähigkeit der vorhabensbedingten Eingriffe.....	167
16.1.2.1	Ausgleichsfähigkeit der vorhabensbedingten Eingriffe (2010) ...	168
16.1.3	Eignung des Ausgleichskonzepts.....	168
16.1.4	Kohärenzausgleich.....	169
16.1.4.1	Kohärenzausgleich (2010)	169
16.2	Inhalte der Landschaftspflegerischen Begleitpläne	170
16.2.1	Geschützte Gebiete	170
16.2.1.1	Geschützte Gebiete (2010)	170
16.2.2	Biotopflächen (Art. 13d, 13e BayNatSchG).....	170
16.2.3	Biotopflächen (§30 BNatSchG/Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG, § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 13e BayNatSchG), anlagebedingte Verluste	171
17.	Sonstiges	171
17.1	Luftverkehrspolitik	171
17.1.1	Wettbewerbssituation des Luftverkehrs	171
17.1.2	Externe Kosten des Luftverkehrs	172
17.1.3	Nichtbesteuerung des Kerosins	172
17.1.4	Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel	172
17.1.5	Mehrwertsteuerpflicht im Luftverkehr	173
17.1.6	Abstimmung von Flughafenausbauplänen	173
17.1.7	Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastruktur im Großraum München ...	173
17.2	Allgemeine Fragen des globalen Klimawandels.....	173
17.2.1	Beitrag des Luftverkehrs allgemein	173
17.2.1.1	Beitrag des Luftverkehrs zur Klimaerwärmung	173
17.2.1.2	Klimawirkung der Luftverkehrsemissionen.....	174
17.2.1.3	Energieeffizienz des Luftverkehrs	174
17.2.1.4	CO ₂ -Emissionen der Luftverkehrsgesellschaften	175
17.2.2	Atmosphärenchemie	175
17.2.2.1	Klimawirkung CO ₂	175
17.2.2.2	Klimawirkung Stickoxide im Reiseflug.....	175
17.2.2.3	Klimawirkung Zirruswolken	176
17.2.2.4	Einfluss auf die Ozonschicht.....	176

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

17.3	Finanzierung	176
17.3.1	Finanzierung des Vorhabens	176
17.3.1.1	Haftung des Steuerzahlers über Kreditbürgschaften	177
17.3.1.2	Kein Einsatz von Steuergeldern.....	177
17.3.2	Kosten zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur in der Region.....	178
17.3.3	Verwendung von Steuergeldern für Bildung, Kultur etc.....	178

1. Allgemeines und Verfahren

1.1 Allgemeine inhaltliche Einwände

1.1.1 Allgemeine Rechtfertigung des Vorhabens

Einwand:

Als von der Planung Betroffener lehne ich das Vorhaben entschieden ab. Der geplante Bau und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn verletzen meine schutzwürdigen Rechte und Belange, insbesondere aus Art. 2 GG und Art. 14 GG sowie Art. 141 BV. So stellt der vorgelegte Plan z. B. keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor den von dem Vorhaben ausgehenden schädlichen Luftschadstoff- und Lärmauswirkungen sicher. Ich bin nicht bereit, die mit dem Ausbauvorhaben verbundenen massiven Eingriffe in meine Rechte hinzunehmen.

Erwiderung:

Das Vorhaben ist geeignet und vernünftigerweise geboten, um den in den Luftverkehrsprognosen 2020 prognostizierten Bedarf an Luftverkehrsleistungen zu decken (Planrechtfertigung, vgl. Abschnitt B VI der Antragsbegründung). Die von dem Vorhaben berührten abwägungserheblichen privaten und öffentlichen Belange wurden bei der Planung umfassend berücksichtigt. Diese Belange waren z.B. entscheidende Kriterien bei der Auswahl der Bahnlage ("Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn"). Beeinträchtigungen, z.B. durch den Flächenverbrauch, konnten auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden (vgl. S. 144 der Antragsbegründung). Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben z.B. durch die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und durch Entschädigungen bzw. im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Da das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes und der sonstigen Fachgesetze entspricht, werden die Rechte des Einwendungsführers aus Art. 2 und Art. 14 GG sowie Art. 141 BV nicht verletzt.

1.1.2 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Einwand:

Die in den Unterlagen genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind nicht ausreichend.

Erwiderung:

Eine wesentliche Zielsetzung der Planung war die Vermeidung und Minimierung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens. Dies gilt schon für die Wahl der Bahnlage: In der "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn") wurden die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Kommunen, Natur und

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Landschaft mit einem Gewicht von ca. 70% bzw. 80% in die Gesamtabwägung der zweiten und dritten Untersuchungsstufe eingestellt. Beeinträchtigungen, z.B. durch den Flächenverbrauch, konnten auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden (vgl. S. 144 der Antragsbegründung). Als weitere Beispiele sind die Wiederversickerung zur Minimierung der Auswirkungen der Grundwasserregulierung (S. 145 f der Antragsbegründung) und die Verlegung der St 2084 zwischen die bestehende und die neue Nordbahn zu nennen (S. 135 der Antragsbegründung).

1.1.3 Drehkreuz-Funktion des Flughafens München II

Einwand:

- Der Flughafen wurde als Ersatz für München-Riem gebaut. Dass daraus nun ein internationales Drehkreuz entstehen soll, entspricht nicht dem, was dem Umland damals suggeriert wurde.
- Wir haben hier gebaut in dem Bewusstsein, daß es in unmittelbarer Nähe einen Flughafen gibt. Ein internationales Drehkreuz (wie von Politikern geplant) wollen wir nicht.

Erwiderung:

Die Notwendigkeit des neuen Flughafens München ist im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 8. Juli 1979 mit "der Bedeutung des Luftverkehrs für das politische, wirtschaftliche und soziale Gefüge der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Teilräume, aus der zu erwartenden expansiven Entwicklung des Luftverkehrs sowie aus der im Hinblick auf diese Entwicklung zu geringen, nicht mehr sinnvoll erweiterbaren Kapazität des Flughafens München-Riem..." begründet worden (S. 155). Dies hat das BVerwG bestätigt. Schon im damaligen Planfeststellungsbeschluss wurde darauf hingewiesen, dass der Flughafen München im Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland "die Aufgabe eines zweiten Verkehrsknotens neben dem Hauptverkehrsknoten des deutschen Luftverkehrs, dem Flughafen Frankfurt", erfüllt (S. 201). Dem trägt das LEP 2006 mit dem Ziel B V 1.6.1 (Z) Rechnung.

1.1.4 Keine Festschreibung des Status Quo

Einwand:

- Die ursprüngliche Planung des Flughafens München II sah vier Start- und Landebahnen vor. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurden zwei Start- und Landebahnen für ausreichend erachtet. Nun will die FMG den damaligen Beschluss unterlaufen.
- In der ursprünglichen Planung für München II waren vier Start- und Landebahnen vorgesehen. Diese wurden jedoch aufgrund Gerichtsurteil wegen Umlandbelastung auf zwei Bahnen begrenzt.

Erwiderung:

Die luftrechtliche Genehmigung für den Flughafen München vom 09.05.1974 lässt ein Vierbahnsystem mit zwei Haupt- und zwei Nebenbahnen zu. Dass die nachfolgende luftrechtliche Planfeststellung zunächst ein Dreibahnsystem (Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979) bzw. später ein unabhängiges Zweibahnsystem (Änderungsplanfeststellung vom 07.06.1984) zuließ, ist ursächlich auf die den damaligen Entscheidungen zugrunde liegenden Bedarfsprognosen

zurück zu führen, die von der tatsächlichen Verkehrsentwicklung jeweils deutlich übertroffen wurden. Mit den zurückliegenden Zulassungsentscheidungen ist kein Erweiterungsverbot verbunden (vgl. insbes. die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes 4 C 13/85 vom 5. Dezember 1986, Rz. 91).

1.1.5 Vereinbarkeit des Vorhabens mit Gesellschaftsvertrag

Einwand:

Aus der Region besteht kein Bedarf für eine 3. Bahn, da das Potential in der Region nahezu erschöpft ist. Das Einzugsgebiet des Flughafens München ist im Vergleich zu anderen großen Flughäfen relativ klein. Die 3. Start und Landebahn entspricht damit nicht dem Gesellschaftervertrag der Flughafen München GmbH. Laut Gesellschaftervertrag hat die FMG den Verkehrsbelangen Bayerns und der Landeshauptstadt München zu dienen. Dafür sind die bestehenden Start- und Landebahnen ausreichend.

Erwiderung:

Der Gesellschaftsvertrag der FMG beinhaltet keine Beschränkung des Gesellschaftszwecks auf die Verkehrsbelange Bayerns oder der Landeshauptstadt München. Eine solche Klausel würde auch dem Interesse der Bundesrepublik Deutschland als Gesellschafter widersprechen. Im Übrigen hat bereits der Planfeststellungsbeschluss vom 8. Juli 1979 darauf hingewiesen, dass der Flughafen München im Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland "die Aufgabe eines zweiten Verkehrsknotens neben dem Hauptverkehrsknoten des deutschen Luftverkehrs, dem Flughafen Frankfurt", erfüllt (S. 201). Dementsprechend heißt es in der Begründung des Ziels LEP B V 1.6.1 (Z) ausdrücklich: "Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln."

1.1.6 Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens

Einwand:

- Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil ich gegen die Ausweitung des Flugverkehrs bin.
- Ich bin generell gegen eine Subventionierung und steuerliche Bevorzugung des Flugverkehrs z.B. gegenüber der wesentlich umweltfreundlicheren Bahn.
- Der Flugverkehr wird im Wettbewerb der Verkehrsträger steuerlich bevorzugt.
- Es ist mit dem Grundsatz der Gleichbehandlung nicht vereinbar, wenn die Vorschriften gegen die Umweltverschmutzung durch Pkw's immer enger und schärfer werden und der Flugverkehr von solchen Vorgaben ausgenommen bleibt.
- Es ist für mich nicht vereinbar, dass unsere Politiker auf der einen Seite für den Klimaschutz werben und z.B. Hausbesitzer zu entsprechenden Maßnahmen verpflichten wollen, aber zugleich den Ausbau des Münchner Flughafens befürworten.

Erwiderung:

Durch die Planfeststellung wird die rechtliche Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen festgestellt (vgl. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Fragen allgemeiner politischer Natur, Nachteile oder Gefah-

ren des Luftverkehrs oder des Flugreisetourismus im Allgemeinen etc. sind daher nicht verfahrensrelevant.¹

1.2 Einwände zum Verfahren

1.2.1 Umfang der Planfeststellungsunterlagen

Einwand:

Der Umfang der Planfeststellungsunterlagen (ca. 10.000 Seiten) und die Kürze der Zeit lassen mich nicht feststellen, wie ich tatsächlich betroffen bin.

Erwiderung:

Der Planfeststellungsantrag (Antrag, Begründung, Pläne, Erläuterungsberichte, Gutachten, fachliche Stellungnahmen) entspricht den Anforderungen des Art. 73 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG. Die FMG hat alle Unterlagen vorgelegt, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen.

1.2.2 Länge der Auslegungs- bzw. Einwendungsfrist

Einwand:

Der Bürger und auch die betroffenen Gemeinden hatten gerade mal 6 Wochen Zeit sich gegen diesen gut vorbereiteten Antrag zu wehren.

Erwiderung:

Die Auslegungs- und Einwendungsfrist wird von § 10 Abs. 2 Nr. 3 LuftVG sowie Art. 73 Abs. 3, Abs. 3a, Abs. 4, Abs. 5 BayVwVfG vorgegeben.

1.2.3 Bitte um Zusendung Planfeststellungsbeschluss

Einwand:

Ich bitte Sie um Zusendung des Planfeststellungsbeschlusses.

Erwiderung:

Die öffentliche Bekanntmachung und Zustellung eines etwaigen Planfeststellungsbeschlusses richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben des § 10 Abs. 5 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 und Art. 74 Abs. 5, Art. 43 BayVwVfG.

1.2.4 Objektivität der Gutachten

Einwand:

Für die Bewertung der Aussagen der Gutachten ist unbedingt ein neutraler Gutachter zu hören. Aussagen von Gutachterstellen, die entweder mit dem Antragsteller in sonstigen Geschäftsbeziehungen stehen oder einem Teilhaber der FMG unterstehen, können nicht akzeptiert werden.

¹ Zu Fragestellungen ohne konkreten Vorhabensbezug, die in den Einwendungen häufig vorgebracht wurden, siehe Kapitel 17.

Erwiderung:

Die von der Flughafen München GmbH vorgelegten Antragsunterlagen entsprechen den Anforderungen des LuftVG, des BayVwVfG sowie der LuftVZO. Dies gilt insbesondere auch für die mit dem Antrag vorgelegten Gutachten, zu deren Vorlage die Flughafen München GmbH gesetzlich verpflichtet ist. Den Antragsunterlagen sind, wie in Art. 73 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG gefordert, auch Erläuterungen beigegeben, um möglichen Einwendungsführern die Antragsunterlagen zu erklären, und die Feststellung ihrer konkreten Betroffenheit zu erleichtern.

Im Rahmen der Beurteilung der Planfeststellungsunterlagen machen sich die Planfeststellungsbehörde und die beteiligten Behörden ein eigenes Bild und beurteilen in diesem Zusammenhang auch die Inhalte der vorgelegten Gutachten. Sie entscheiden nach pflichtgemäßem Ermessen, ob eine über die Antragsunterlagen hinausgehende Aufklärung des Sachverhalts, etwa durch Überprüfung von Gutachten der Antragstellerin oder durch die Einholung zusätzlicher Gutachten erforderlich ist.

Unter § 3 Nr. 3.7 der Geschäftsordnung für den Nachbarschaftsbeirat Flughafen München vom 23.11.2005 wurde für die Gutachterausswahl im Planungsverfahren bestimmt, dass die Vorhabenträgerin sich um Einvernehmen bemüht und die Auswahl unter dem Vorbehalt der mehrheitlichen Ablehnung des Nachbarschaftsbeirats steht. Dementsprechend wurden zur Vorbereitung des Verfahrens die Gutachter einschließlich ihrer Qualifikation und Referenzen dem Nachbarschaftsbeirat vorgestellt. Keiner der Gutachter wurde dabei abgelehnt (vgl. Sitzungsprotokolle vom 9.11.2005, 23.11.2005, 21.12.2005, 1.2.2006, 29.3.2006, 5.4.2006, 24.5.2006 und 1.6.2006).

1.2.5 Durchführung eines Erörterungstermins

Einwand:

Ich erwarte, dass die Regierung von Oberbayern – Luftamt Süd eine Erörterung der Einwendungen zu den ergänzenden Unterlagen der FMG durchführt, analog der in 2008/2009 im Ballhausforum, damit ich meine Einwendungen gegebenenfalls vertiefen kann.

Erwiderung:

Gem. § 10 Abs. 2 Nr. 5 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) steht es im Rahmen der Erweiterung eines Flughafens im Ermessen der Planfeststellungsbehörde - hier der Regierung von Oberbayern -, eine förmliche Erörterung durchzuführen. Alternativ hat die Planfeststellungsbehörde auch die Möglichkeit, einzelnen, in besonderem Maß betroffenen Einwendern im Wege einer individuellen Anhörung Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Erweiterung des Flughafens München um eine 3. Start- und Landebahn eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden in der Zeit vom 11. November 2008 bis zum 31. März 2009 ausführlich erörtert. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die in den nunmehr ergänzend vorgelegten Unterlagen aufbereiteten Themen, die zu einem großen Teil die vorgebrachten Einwände aufgreifen. Aus Sicht der FMG ist eine weitere förmliche Erörterung nicht erforderlich.

1.2.6 Durchführung eines Erörterungstermin trotz unzureichender Unterlagen

Einwand:

Obwohl zum Zeitpunkt der anberaumten Erörterung jedermann wissen konnte, dass die der Bedarfsprognose zugrunde gelegten Wirtschaftsdaten und Ölpreise obsolet sind, wurde eine Erörterung durchgeführt, anstatt die FMG zur Vorlage eines runderneuerten Antrages aufzufordern. Dies betrachte ich als Verschwendung von Steuermitteln.

Erwiderung:

Im Rahmen der Erweiterung eines Flughafens steht es gem. § 10 Abs. 2 Nr. 5 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) im Ermessen der Planfeststellungsbehörde - hier der Regierung von Oberbayern -, eine förmliche Erörterung durchzuführen. In der großen Anzahl der im Rahmen der ersten Auslegung erhobenen Einwendungen kam jedoch das Bedürfnis der Betroffenen zum Ausdruck, eine Vielzahl unterschiedlicher Themen unmittelbar zu erörtern und zu diskutieren, darunter in besonderem Maß auch die Thematik der Wirtschaftsdaten. Es war daher sicherlich zielführend, einen Erörterungstermin durchzuführen und Anregungen aus sämtlichen Themenbereichen als Arbeitsauftrag für die FMG aufzunehmen.

1.3 Einwände zur Raumordnung

1.3.1 Vereinbarkeit mit Erfordernissen der Raumordnung

Einwand:

Das Vorhaben berücksichtigt nicht hinreichend die Erfordernisse der Raumordnung.

Erwiderung:

Für die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung wurde vor Einreichung des Antrags auf Planfeststellung ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das am 21.2.2007 mit der Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern abgeschlossen wurde. Gemäß Kapitel A der Landesplanerischen Beurteilung entspricht das geplante Vorhaben bei Berücksichtigung der näher bezeichneten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung. Die Maßgaben wurden vollständig umgesetzt und berücksichtigt (vgl. dazu Abschnitt B.IV.2 des Antrags auf Planfeststellung). Auch die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie vom 3.12.2007 weist darauf hin, dass das Vorhaben den landesplanerischen Zielen, wie diese etwa im Landesentwicklungsprogramm Bayern verlautbart sind, entspricht.

1.3.2 Übereinstimmung mit Landesentwicklungsprogramm (LEP)

Einwand:

Als erstes Ziel der Grundlagen der künftigen Entwicklung heißt es im LEP: „Gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen sollen geschaffen und erhalten werden.“ Das Flughafenumland ist bereits jetzt sehr viel stärker beeinträchtigt als alle anderen Gebiete Bayerns. Der weitere Ausbau des Flughafens würde enorme zusätzliche Belastungen mit schwerwiegenden gesundheitlichen Folgen bedeuten.

Erwiderung:

Die Beurteilung, ob die Lebens- und Arbeitsbedingungen einzelner bayerischer Regionen gleichwertig sind, kann nicht anhand einzelner Faktoren erfolgen. Vielmehr muss eine Gesamtschau aller die Lebens- und Arbeitsbedingungen beeinflussenden Faktoren stattfinden (siehe S. 17 f. der Landesplanerischen Beurteilung zur 3. Start- und Landebahn vom 21.2.2007). In ihrer zusammenfassenden Gesamtabwägung auf S. 76 der Landesplanerischen Beurteilung kommt die Regierung von Oberbayern unter Berücksichtigung aller relevanten Ziele des LEP zu dem Ergebnis, dass die für das Vorhaben sprechenden Belange, insbesondere die erheblichen positiven Auswirkungen der 3. Start- und Landebahn auf die wirtschafts- und verkehrsstrukturellen Belange für das gesamte Landesgebiet, die negativ berührten Belange überwiegen.

1.3.3 Raumverdichtung

Einwand:

Durch die 3. Startbahn werden Voraussetzungen geschaffen, die München und das nähere Umland zu einer Megalopolis werden lassen mit all ihren schädlichen Auswirkungen, wie z. B. einer ungeheuren Raumverdichtung, stark überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen und Umweltschäden.

Erwiderung:

Eine 3. Start- und Landebahn des Flughafens München führt nicht zu einer übermäßigen Raumverdichtung, sondern erhöht lediglich die Standortattraktivität der Metropolregion und ihres Umlandes. Diese Wirkung entspricht den Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogrammes Bayern und des Regionalplans München. In ihrer Landesplanerischen Beurteilung für die 3. Start- und Landebahn vom 21.02.2007, S. 18, weist die Regierung von Oberbayern insbesondere auf LEP A I 6.2 (Z) und RP 14 A I 1.2.3. (G) hin.

Die Auswirkungen des Vorhabens, einschließlich der notwendigen Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Antragsunterlagen beschrieben.

1.3.4 Strategische Umweltprüfung

Einwand:

Der Umweltbericht, der gemäß der EU-Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung erforderlich ist, fehlt. Ich fordere, das Raumordnungsverfahren auszusetzen und einen Umweltbericht vorzulegen.

Erwiderung:

Das Raumordnungsverfahren ist mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 abgeschlossen. Allein schon deshalb kommt eine Aussetzung nicht in Betracht. Im Übrigen besteht für Raumordnungsverfahren keine Verpflichtung zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP): Das ROV ist kein Programm oder Plan i.S.d. § 14b UVPG. Dies ergibt sich aus der Definition in § 2 Abs. 5 UVPG. Zudem besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP gem. § 14b Abs. 2 UVPG nur für die in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Pläne und Programme. In dieser Anlage sind z.B. Raumordnungsplanungen nach den §§ 8 und 9 ROG genannt. Dabei handelt es sich um Landesentwicklungsprogramme und Regionalpläne. Raumordnungsverfahren sind nicht genannt.

2. Planrechtfertigung/Luftverkehrsprognose

2.1 Planrechtfertigung und Bedarf

2.1.1 Planrechtfertigung

Einwand:

Es fehlt bereits die erforderliche Planrechtfertigung des geplanten Vorhabens. Dieses ist in der konkreten Situation weder erforderlich noch geboten. Das für 2020 prognostizierte Flugaufkommen erscheint mir deutlich überhöht.

Erwiderung:

Die Antragsbegründung verdeutlicht in Kapitel B VI, dass das Vorhaben geeignet und vernünftigerweise geboten ist, den festgestellten Bedarf zu decken (Planrechtfertigung). Die Höhe dieses Bedarfs wird im Gutachten „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ auf Basis detaillierter Analysen und wissenschaftlich fundierter Prognosen ermittelt und im Einzelnen begründet.

2.1.2 Plausibilität der Luftverkehrsprognose

Einwand:

Das Gutachten für den angeblichen Bedarf einer dritten Startbahn steht auf tönernen Füßen. Die den Prognosen zugrunde liegenden Zahlen sind zum Teil bereits heute überholt und widerlegt, zum Teil handelt es sich um zweckoptimistische Schönfärbereien.

Erwiderung:

Das Gutachten „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ stellt auf Basis detaillierter Analysen und wissenschaftlich fundierter Prognosen dar, dass die Luftverkehrsnachfrage im Jahr 2020 eine Höhe erreichen wird, die nur mit Hilfe eines Koordinationseckwertes von mindestens 120 Bewegungen pro Stunde befriedigt werden kann. Dabei berücksichtigt das Gutachten auch Faktoren, die sich negativ auf die Luftverkehrsnachfrage auswirken können, wie etwa künftige Klimaschutzmaßnahmen, den Ausbau von Konkurrenzflughäfen oder – über Sensitivitätsrechnungen – ein niedrigeres Wirtschaftswachstum und höhere Treibstoffkosten als in der Hauptrechnung angenommen. Die Prognose für den Prognosehorizont 2020 wurde aufgrund von Basisdaten aus dem Jahr 2004 erstellt und auf der Grundlage der Jahresdaten 2006 überprüft und aktualisiert.

2.1.3 Wachstum des Passagieraufkommens im Planungsfall

Einwand:

Das für 2020 prognostizierte Flugaufkommen ist deutlich zu hoch. Laut Gutachten beträgt die mittlere jährliche Zuwachsrate 4,7 %. (s. S. 119 Luftverkehrsprog-

nose). Die Wachstumsraten in der gesamten EU betragen in den Jahren 1990-2003 lediglich 4,7 % pro Jahr – unter Berücksichtigung der dynamischen Globalisierungstendenzen.

Erwiderung:

Das Gutachten "Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München" vom Juni 2006 hatte für den Zeitraum 2004 bis 2020 eine mittlere jährliche Zuwachsrate im Passagierverkehr von 4,7 % prognostiziert. Bei Überprüfung der Prognose im Jahr 2007 hat sich für den verkürzten Zeitraum 2006 bis 2020 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 4,5 % p.a. ergeben. Mit beiden Werten liegt die Luftverkehrsprognose für München im Bereich vergleichbarer Prognosen internationaler Luftverkehrsorganisationen und Flugzeughersteller für das europa- bzw. weltweite Passagierwachstum. Dies ist insofern schon ein gewisser Trendbruch hin zu einer konservativeren Einschätzung, als der Flughafen München in der Vergangenheit (1992 bis 2006) mit 7,0 % p.a. eine erheblich höhere durchschnittliche Wachstumsrate im Passagieraufkommen verzeichnet hat als der Durchschnitt der deutschen bzw. europäischen Verkehrsflughäfen (4,8 % bzw. 5,1 %) (Abschnitt B3.1-1). Auch im Jahr 2007 lag die Wachstumsrate mit +10,4 % wieder erheblich über dem prognostizierten Wachstumstrend.

2.1.3.1 *Wachstum des Passagieraufkommens in den Szenariobetrachtungen*

Einwand:

Das in den Ergänzenden Szenariobetrachtungen prognostizierte Wachstum der Passagierzahlen ist viel zu hoch. Bei realistischer Einschätzung der Entwicklung würde der Flughafen München mit den beiden vorhandenen Bahnen erst nach dem Jahr 2030 an die Kapazitätsgrenzen stoßen.

Erwiderung:

In den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ wird für das Basisszenario (= das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit) ein Aufkommen von 49,8 Mio. Passagieren in 2020 und 58,2 Mio. Passagieren in 2025 prognostiziert. Die daraus berechneten Wachstumsraten von 3,9 % (2009-2020) bzw. 3,7 % (2009-2025) liegen am unteren Rand vergleichbarer langfristiger Luftverkehrsprognosen. Sie liegen im Übrigen auch deutlich unter dem in der Vergangenheit am Flughafen München verzeichneten Wachstum des Passagieraufkommens von durchschnittlich 6,1 % in den Jahren 1992-2009 – also einschließlich der schwachen Entwicklung im Jahr 2008 (als sich die Krise schon ab Jahresmitte deutlich auf die Passagiernachfrage auswirkte) sowie des Rückgangs im Jahr 2009.

Das in den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ ermittelte Verkehrsaufkommen ist, bedingt v.a. durch die Hubfunktion und die damit verbundene Verkehrsstruktur am Flughafen München, mit dem bestehenden Bahnsystem nicht mehr zu bewältigen.

2.1.3.2 *Wachstum des Passagieraufkommens im Szenario „niedrigeres Wirtschaftswachstum“*

Einwand:

Bei der Berechnung des Passagieraufkommens wird mit unterschiedlichen Wachstumsraten gearbeitet. Das Szenario „niedrigeres Wirtschaftswachstum“ wird völlig ausgeblendet, die Werte bei diesem Szenario sind fast identisch mit

dem Prognosenullfall, d.h., der zu erwartende Flugverkehr ist locker mit dem jetzigen Bahn-System abwickelbar.

Erwiderung:

Entsprechend den aus dem „Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München“ des HWWI übernommenen Prämissen zum Wirtschaftswachstum ergeben sich in den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen“ unterschiedliche Entwicklungspfade (Wachstumsraten) für das am Flughafen München zu erwartende Luftverkehrsaufkommen. Dabei kommt Intraplan für das gemeinsam mit dem Szenario „höheres Wirtschaftswachstum“ auf den S. 34-47 dargestellte Szenario „niedrigeres Wirtschaftswachstum“ zu dem Ergebnis, dass sich auch in diesem Szenario die für 2020 prognostizierte Verkehrsmenge, aufgrund der Hubstruktur mit ihrem höheren Umsteigeanteil, nicht mit dem bestehenden Bahnsystem abwickeln lässt (S. 45).

2.1.3.3 *Aktuelle Entwicklung der Flugbewegungen*

Einwand:

Entscheidend für die Auslastung eines Flughafens sind weniger die Passagierzahlen als die Flugbewegungen, also die Anzahl der Starts und Landungen. Die Flugbewegungen am Flughafen München sind 2008 nur noch um 0,1 % gestiegen und 2009 mit -8.2 % regelrecht eingebrochen. 2010 gehen die Flugbewegungen weiter zurück. Somit wird die ergänzte, bereits nach unten korrigierte Luftverkehrsprognose von Intraplan widerlegt. Für eine weitere Start- und Landebahn besteht kein Bedarf.

Erwiderung:

Bis zum Ende des Winterflugplanes 2009/2010 war die Entwicklung der Flugbewegungen, neben externen Einflüssen (extreme Witterung, Streiks, u.a. bei der Lufthansa) stark von den auf dem Höhepunkt der Krise geplanten Kapazitätsmaßnahmen der Airlines, v.a. der Streichung und Zusammenlegung von Frequenzen, geprägt. Auf der Nachfrageseite dagegen verzeichnet die Entwicklung des Passagieraufkommens seit dem 4. Quartal 2009 wieder einen Anstieg. Nachdem die Auslastung der Flugzeuge damit wieder auf ein normales Niveau zurückgeführt wird, werden die Airlines im nächsten Schritt ihre Kapazitäten ausbauen – also auch wieder neue Frequenzen auflegen - müssen, um die wachsende Passagiernachfrage zu bedienen.

2.1.3.4 *Luftfrachtverkehr am Flughafen München*

Einwand:

Am Beispiel der Luftfracht wird die Fehleinschätzung der Wachstumserwartungen besonders deutlich. Die Frachtflughäfen in Deutschland sind Frankfurt, Leipzig und Bonn/Köln. Die von Intraplan vorhergesagte Zunahme des Frachtaufkommens um 254 % für die Zeit von 2009 bis 2025 am Flughafen München ist nach den vorliegenden Fakten utopisch.

Erwiderung:

Die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ sehen, ebenso wie schon die Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2007, den Frachtverkehr allenfalls in einer Ergänzungsfunktion für die Entwicklung des Flughafens München. München wird in erster Linie ein Passagierflughafen bleiben. Gerade

aufgrund des niedrigen Ausgangsniveaus beim Frachtaufkommen ergeben sich aber mit dem Ausbau des Interkont-Verkehrs und der entsprechenden Beifrachtkapazitäten hohe Wachstumsraten (Basisseffekt). Trotzdem erreicht München auch 2025 nicht das Frachtvolumen, das Frankfurt, Paris oder Amsterdam bereits heute haben.

2.1.4 Wachstum im Prognosenullfall

Einwand:

Der Flughafen (MUC) wächst auch ohne eine 3. Start- und Landebahn. Laut den Planfeststellungsunterlagen erhöht sich die Zahl der Passagiere auch ohne die 3. Start- und Landebahn von 30,8 Mio. Fluggästen (2006) auf 42,8 Mio. im Jahr 2020 (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 57,3 Mio.). Die Flugbewegungen würden ohne 3. Bahn von 411.000 (2006) auf 479.000 im Jahr 2020 steigen (zum Vergleich: mit 3. Bahn auf 607.000).

Erwiderung:

Die Planungen der Flughafen München GmbH entsprechen dem Ziel des Landeseentwicklungsprogramms Bayern (LEP). In LEP Nr. B V 1.6.1 (Z) heißt es: "Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden." Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben rechtfertigt sich durch das von der Luftverkehrsprognose ermittelte Verkehrsaufkommen, das auf dem Flughafen München im Planungsfall abzuwickeln sein wird. Dieses Verkehrsaufkommen kann ohne Ausbau, wie beantragt, nicht bewältigt werden.

2.1.5 Funktion als internationales Drehkreuz laut LEP

Einwand:

Ich wehre mich entschieden dagegen, dass ein internationales Drehkreuz mit einem Umsteigeranteil von 45% entstehen soll. Es kann nicht die Aufgabe des Flughafen Münchens sein, komfortable Umsteigemöglichkeiten für außerhalb Bayerns ansässige Fluggäste zur Verfügung zu stellen. Um den Flugbedarf der südbayerischen Bevölkerung abzudecken, reichen die bestehenden zwei Start- und Landebahnen vollkommen aus.

Erwiderung:

"Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden." (LEP Nr. B V 1.6.1 (Z)). In der Begründung dieses Ziels wird die nationale, europäische und internationale Dimension des Flughafens München unterstrichen: "Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln." Das zur Planfeststellung beantragte Ausbauprojekt entspricht diesen Anforderungen und rechtfertigt sich aus der mit der Luftverkehrsprognose nachgewiesenen Luftverkehrsentwicklung/Luftverkehrsnachfrage auf dem Verkehrsflughafen München.

2.1.5.1 *Funktion als internationales Drehkreuz durch die Szenariobetrachtungen bestätigt*

Einwand:

Im Jahr 2008 stiegen 36 % der Passagiere um, ohne den Transitbereich zu verlassen (Geschäftsbericht FMG 2008). Nach dem Bau der 3. Start- und Landebahn soll der Anteil der Umsteiger auf 47 % steigen (LVP 2020 Tab. 5- 1, Stand 17.3.2010). Dies würde also bedeuten, dass mehr als eine Bahn ausschließlich für Umsteiger benötigt würde.

Erwiderung:

„Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.“ (LEP Nr. B V 1.6.1 (Z)). In der Begründung dieses Ziels wird die nationale, europäische und internationale Dimension des Flughafens München unterstrichen: "Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln." Das zur Planfeststellung beantragte Ausbauprojekt entspricht diesen Anforderungen und rechtfertigt sich aus der mit der Luftverkehrsprognose nachgewiesenen Luftverkehrsentwicklung/Luftverkehrsnachfrage auf dem Verkehrsflughafen München. Der durch die Luftverkehrsnachfrage begründete Ausbaubedarf wurde durch die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ bestätigt.

2.1.6 Wachstum MUC im Verhältnis zu anderen Flughäfen

Einwand:

- Das von der Fa. Intraplan prognostizierte Wachstum in MUC ist überdurchschnittlich im Vergleich zum Wachstum in Frankfurt und Berlin und geht zu Lasten anderer Flughäfen.
- Für die Bürger und die Wirtschaft ist es wichtig, dass ein leistungsfähiger Flughafen in der Region besteht. Es kann nicht in ihrem Sinne sein, dass der Flughafen München den anderen Flughäfen in der näheren Umgebung Konkurrenz macht, indem er deren Kapazitäten zu sich heranzieht.

Erwiderung:

Die Funktion und die Dimensionierung des Flughafens München wird vom Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) sowie dem Flughafenkonzept der Bundesregierung umrissen. In der Begründung zu LEP B V 1.6.1 (Z) heißt es: "Der Flughafen München hat als Drehscheibe und Knotenpunkt für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung über Bayern hinaus. Die Stellung des Flughafens München im internationalen Luftverkehr als führender europäischer Hub ist zu festigen und weiter zu entwickeln." Da die beiden "Primary Hub-Flughäfen" Deutschlands, Frankfurt und München, zunehmend an ihrer Kapazitätsgrenze operieren, ist für beide Flughäfen ein Ausbau erforderlich, um die sich auch in Deutschland dynamisch entwickelnde Luftverkehrsnachfrage abwickeln zu können. Im Masterplan der Initiative Luftverkehr aus dem Jahr 2006 (S. 43)

heißt es dazu: "Die Erhaltung und Weiterentwicklung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland hängt in hohem Maße davon ab, dass diese beiden Flughäfen [Frankfurt und München] bedarfsgerecht ausgebaut werden. Sonst werden der Umsteigeverkehr und Teile des Frachtverkehrs über andere europäische und außereuropäische Drehkreuze abfließen."

2.1.7 Nachfrageentwicklung durch Low-Cost-Verkehr

Einwand:

Der Bedarf für eine weitere Startbahn wird zudem aus Gewinnmaximierungsgründen künstlich erzeugt durch den Ausbau des Billigfliegersektors; jeder achte Fluggast in München reist inzwischen mit einer Billig-Airline, neun solche Airlines fliegen täglich von München aus 60 Ziele an.

Erwiderung:

Der beantragte Ausbau des Flughafens München ist durch den von ihm zu befriedigenden Verkehrsbedarf gerechtfertigt. Im Übrigen unterliegt die FMG generell einer Betriebspflicht und darf keine Fluggesellschaften abweisen. Auf die Vergabe von Slots an die Fluggesellschaften hat die FMG keinen Einfluss. Slots werden vom Flughafenkoordinator Deutschland zentral für alle koordinierungspflichtigen Flughäfen vergeben (Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft). Auf die Preisgestaltung der Luftverkehrsgesellschaften kommt es in diesem rechtlichen Zusammenhang nicht an. Entscheidend ist vielmehr, ob die Luftverkehrsgesellschaften die Start- und Landeentgelte sowie die Abfertigung bezahlen.

2.1.8 Marketingmaßnahmen

Einwand:

- Das Wachstum des Luftverkehrs am Flughafen München ist künstlich erzeugt. Das Tanken bei Langstreckenflügen wird am Flughafen bezuschusst.
- Die massiven Subventionen des Flugverkehrs am MUC (Marketingzuschuss, Befreiung Kerosinsteuer etc.) werden so in der Zukunft nicht haltbar sein. Das wird erhebliche Auswirkungen auf die Preise und damit auf die Nachfrage und den Bedarf haben.

Erwiderung:

Die FMG ist eine Gesellschaft, die nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführt wird. Der Einsatz verschiedener Marketingmaßnahmen ist im Wettbewerb der Flughafenbetreiber üblich. Die Marketingstrategie der FMG fokussiert dabei im Wesentlichen auf den für den Standort Bayern mit seiner stark exportorientierten Wirtschaft wichtigen Langstreckenverkehr. Im Ergebnis fördert das Marketingkonzept den Anteil größerer und effizienterer Flugzeugmodelle und trägt damit auch dazu bei, die Luftverkehrsinfrastruktur in ihrer Ausnutzung zu optimieren. Das Marketingkonzept der FMG hat auf das globale Luftverkehrsaufkommen insgesamt keinen Einfluss.

2.1.8.1 *Kalkulation der Flughafenentgelte*

Einwand:

Die FMG muss nach Vorgabe der Gesellschafter kostendeckende Gebühren verlangen. Die weitere Zunahme der „Billigflieger“ führt am Flughafen München aber zu Kostendeckungsproblemen. Auch die Lufthansa möchte möglichst geringe Start- und Landegebühen zahlen. Es ist nicht zu erwarten, dass in Verhandlungen mit der FMG Kompromisse eingegangen werden.

Erwiderung:

Bei der Berechnung und Erhebung der Start- und Landeentgelte ist - nicht zuletzt aus wettbewerbsrechtlichen Gründen - jede Airline gleich zu behandeln. Die Start- und Landeentgelte an Verkehrsflughäfen werden auf der Basis tatsächlicher Infrastrukturkosten des jeweiligen Flughafenbetreibers kalkuliert. Die zuständige Luftverkehrsbehörde prüft diese Kalkulation und genehmigt schließlich die Höhe der Start- und Landeentgelte.

2.1.9 Angeblicher Bedarf für 4. Start- und Landebahn

Einwand:

Laut einem Gutachten der FMG ist, wenn das prognostizierte Wachstum zutrifft, bald im Jahr 2025 auch eine 4. Start und Landebahn erforderlich. Auch ein Gutachten des Institutes des deutschen Wirtschaft Köln (Juli 2007) fordert für ein gewünschtes Wachstum des Flugverkehrs für MUC spätestens 2025 den Ausbau mit einer 4. Bahn, für Frankfurt mit einer 5. Bahn, für Berlin mit einer 3. Bahn usw.

Erwiderung:

Dem Ausbauvorhaben liegt ein Planungshorizont, wie bei anderen vergleichbaren Projekten auch, von 10-15 Jahren zugrunde. Das dem Planfeststellungsantrag beigegebene Prognosegutachten rechtfertigt die Erweiterung des Verkehrsflughafens München um eine 3. Start- und Landebahn. Andere, von den Einwendungen angesprochene Erweiterungen des Start- und Landebahnsystems ergeben sich nicht aus diesem Gutachten.

2.1.10 Langfristperspektive des Luftverkehrs

Einwand:

- Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil ich es für kurzsichtigen Größenwahn halte, trotz sinkender Ölvorräte den Flugverkehr steigern zu wollen.
- Fehlende bzw. falsche Langfristplanung zum Luftverkehrsaufkommen: Derzeit und auch in der Zukunft stehen keine Antriebstechniken im Luftverkehr zur Verfügung, die nicht auf Erdöl angewiesen sind. Nach heutigen Erkenntnissen wird es deshalb spätestens in 15 Jahren zu einem verstärkten Verteilungskampf von Erdölprodukten (hier Kerosin) kommen.

Erwiderung:

Aus dem Gutachten "Luftverkehrsprognosen 2020" ergibt sich, dass eine 3. Start- und Landebahn zur Abwicklung der prognostizierten Nachfrage im Jahr 2020 erforderlich ist. Der gewählte Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und von der Rechtsprechung anerkannt. Nach den vorliegenden Prognosen stehen auch nach dem Jahr 2020 für den Luftverkehr in ausreichendem Maße Mineralölprodukte zur Verfügung. Eine etwa durch eine

Verknappung des Ölangebots eintretende Erhöhung des Kerosinpreises ist in der Prognose und in der ergänzenden Sensitivitätsbetrachtung berücksichtigt.

2.2 Methodik der Luftverkehrsprognose

2.2.1 Nachvollziehbarkeit der Luftverkehrsprognose

Einwand:

- Die Methodik der Bedarfsprognose ist nicht nachvollziehbar.
- Es wurde das vom üblichen Standard abweichende "Gesamtverkehrsmodell" angewandt, das somit nicht validiert ist. Es erlaubt auch nicht, die Ergebnisse nachzuprüfen.

Erwiderung:

Die Fragestellung "Prognose MUC" ist komplex. Wie im Gutachten detailliert erläutert wird, ist sie abhängig unter anderem von

- der Entwicklung der Bevölkerung und Bevölkerungsstruktur,
- der Entwicklung der Wirtschaft der Quell- und Zielgebiete,
- der landseitigen Verkehrsanbindung,
- der luftseitigen Verkehrsangebote,
- der Entwicklung der Luftverkehrspreise,
- der Konkurrenzsituation mit benachbarten Flughäfen beim Originärverkehr,
- der Konkurrenzsituation mit anderen Hub-Flughäfen beim Umsteigeverkehr.

Jede dieser Einflussgrößen ist zu berücksichtigen, sonst ist die Prognose nicht vollständig und fehlerhaft und würde z.B. von der Rechtsprechung als unzulänglich beurteilt. Jede dieser Einflussgrößen erfordert eine entsprechende Umsetzung im Prognosemodell sowie eine Vielzahl von Eingangsdaten. Nur mit einem computergestützten Rechenmodell, das eine Vielzahl von Rechenoperationen mit einer Vielzahl von Einzeldaten durchführen kann, kann die Aufgabe bewältigt werden.

Wie bei den Verkehrsmodellen, die bei Planungen im Straßenverkehr, Schienenverkehr und beim ÖPNV verwendet werden, sind die Prognosen für Außenstehende in dem Sinne nicht nachvollziehbar, dass die Ergebnisse nicht „nachgerechnet“ werden können, weil sie sich aus einer großen Zahl von Einzeldaten und Rechenschritten zusammensetzen.

Um dennoch das Prognosemodell soweit als möglich transparent zu halten, sind folgende Maßnahmen ergriffen worden:

- eine ausführliche Darstellung und Begründung der Methodik (Abschnitt A3, Anhang 1, insgesamt 45 Seiten);
- eine detaillierte Beschreibung und Begründung der Prognoseprämissen mit entsprechenden Quellenangaben (Kapitel B.2, 30 Seiten);
- eine detaillierte Darstellung von Eingangsdatensätzen, zum Beispiel Verkehrsaufkommen (Abb. A5-2 und B3-4) und Marktanteile (Abb. A5-4, A5-5) von MUC differenziert nach einzelnen Stadt- und Landkreisen;
- die Darstellung der Wirkungsrichtung und grundsätzlichen Bedeutung jeder einzelnen Variable für die Prognose (Abschnitt A4, und B2, insgesamt 51 Seiten);
- die Herleitung der Prognose nach Bestimmungsfaktoren bzw. Bereichen daraus, wodurch die hauptsächlichen „Treiber“ der Prognose erkennbar sind (Abschnitt A5.1.6, A7.3, B3.1.2 und B4.1, insgesamt ca. 15 Seiten);
- Sensitivitätsrechnungen zu einzelnen prognoserelevanten Faktoren (Abschnitt A5.4 und B3.4).

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Trotz der Komplexität des Modells ist daher die Transparenz hoch, so dass eine Beurteilung der Qualität der Prognosen auch durch Außenstehende möglich ist.

2.2.2 Prognosezeitraum

Einwand:

- Mit dem Prognosejahr 2020 wurde ohnehin ein zu kurzer Prognosezeitraum gewählt.
- Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil die Unfähigkeit zur langfristigen Bedarfsplanung erwiesen ist.

Erwiderung:

Ein Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und von der Rechtsprechung anerkannt.

2.2.2.1 *Prognosezeitraum der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen*

Einwand:

Die „alten“ Prognosewerte werden nur deshalb annähernd erreicht, weil man einfach den Prognosezeitraum um 5 Jahre verlängert.

Erwiderung:

Jede Aussage über die Zukunft ist mit Unsicherheit behaftet. Ein Prognosezeitraum von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und wird zugunsten einer ausreichend gesicherten Planrechtfertigung von der Rechtsprechung überdies gefordert.

Mit der Ausdehnung des Prognosezeitraums folgt Intraplan den Handlungsempfehlungen aus dem Qualitätskontrollgutachten der TUHH sowie dem „Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München“ des HWWI, das entsprechend einen Ausblick bis zum Jahr 2025 gibt.

2.2.3 Prognosesicherheit bis 2020

Einwand:

Eine sichere Prognose bis 2020 ist fachlich generell nicht möglich.

Erwiderung:

Jede Aussage über die Zukunft ist mit Unsicherheiten behaftet. Ein Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren ist bei vergleichbaren Projekten üblich und von der Rechtsprechung anerkannt. In der Luftverkehrsprognose ist in Ergänzung zu den für den Flughafen München prognostizierten Verkehrszahlen eine Synopse anerkannter nationaler und internationaler Luftverkehrsprognosen zu Vergleichszwecken enthalten.

2.2.3.1 *Die Ergebnisse der Szenariobetrachtungen im Prognosevergleich*

Einwand:

Die IATA (International Air Transport Association) sieht in Europa einen schrumpfenden Markt. Der vom FMG-Geschäftsführer Dr. Kerkloh so gerne zitierte weltweite Aufschwung im Luftverkehr geht an Deutschland vorbei (IATA Pressroom).

Erwiderung:

Die Ergebnisse der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München“ liegen im Rahmen vergleichbarer langfristiger Luftverkehrsprognosen (IATA, Boeing, Airbus). Die für das Basisszenario ermittelte Wachstumsrate im Passagierverkehr liegt dabei unterhalb der in anderen aktuellen Prognosen ermittelten Wachstumsrate für die Welt bzw. Europa (Szenariobetrachtungen 2010, S. 51f).

2.2.4 Umsteigepassagiere werden als zwei Passagiere gezählt

Einwand:

Ich kann nicht nachvollziehen, weshalb Umsteiger als 2 Passagiere gezählt werden.

Erwiderung:

Der Anflug mit einem Luftfahrzeug und der Weiterflug mit einem anderen Luftfahrzeug sind zwei getrennte Vorgänge, die getrennt erfasst werden müssen: Die Flughafenanlage wird durch den Passagier zweimal in Anspruch genommen und zwar bei der Ankunft und beim Abflug. Es handelt sich um eine in der internationalen Verkehrsstatistik übliche Zählweise, die an jedem Flughafen, aber auch z.B. vom Statistischen Bundesamt angewendet wird.

2.3 Eingangsdaten der Luftverkehrsprognose

2.3.1 Wirtschaftsentwicklung und Demographie

2.3.1.1 Annahmen zum Wirtschaftswachstum

Einwand:

- Das der Luftverkehrsprognose unterstellte durchschnittliche Wirtschaftswachstum ist bei Weitem zu hoch.
- Das Gutachten für die Notwendigkeit der 3. Start- und Landebahn geht von falschen Voraussetzungen aus: Das Wirtschaftswachstum in Deutschland soll jährlich bis 2020 um 1,8% steigen. Das Weltwirtschaftswachstum soll bis 2020 etwas über 3% liegen. Diese Prognosesicherheit ist unrealistisch, wie die Zahlen der Vergangenheit zeigen.

Erwiderung:

Die Annahmen der Luftverkehrsprognose von 2006 zur Entwicklung von Wirtschaft und Erwerbstätigkeit in Deutschland basieren auf den regionalisierten Strukturdatenprognosen von Ifo/BBR, die auch dem Bundesverkehrswegeplan von 2003 zugrunde lagen (Abschnitt A4.1). Seit Dezember 2006 liegt eine neue regionale Wirtschaftsprognose vor, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) erstellt wurde. Bezogen auf das gesamtdeutsche Wachstum liegt die Prognose des IWH mit durchschnittlich 1,8 % p.a. für den Zeitraum 2005-2020 im Spektrum vergleichbarer Prognosen. Mit Hilfe dieser neuen Daten wurden die

Prognoseprämissen und -ergebnisse aus dem Jahr 2006 überprüft und aktualisiert. In gleicher Weise wurde mit den Prognoseprämissen bezüglich des Wirtschaftswachstums in Europa und dem Rest der Welt verfahren (Abschnitte B2, B3).

2.3.1.1.1 Prognosesicherheit des HWWI

Einwand:

Das HWWI ist kein international renommiertes Institut, was die Qualität seiner Prognosen angeht. Im Ranking der langfristigen Prognosesicherheit 2001 bis 2009 der Wirtschaftsinstitute für Deutschland erreicht das HWWI nach einer Untersuchung der Financial Times Deutschland nur Platz 13 von 21 untersuchten „Kaffeesatzlesern“, wie die Spiegelredaktion schreibt.

Erwiderung

Die Financial Times Deutschland (FTD) wertet seit 2002 jährlich die Konjunkturprognosen von rund 50 Banken, Institutionen und Organisationen aus. Zur jüngsten Auswertung vom Dezember 2009 stellt die FTD fest: „Zu den zuverlässigeren Experten zählen laut Langzeitauswertung ganz offenbar auch die führenden deutschen Forschungsinstitute. Unter den TOP 16 rangieren 6 dieser Institute.“ Das HWWI liegt auf Rang 13.

2.3.1.1.2 Annahmen zum Wirtschaftswachstum (HWWI)

Einwand:

Das Gutachten des HWWI ist in sich unlogisch und zudem insgesamt völlig wachstumsunkritisch. Die Basisannahmen negieren bereits prognostizierte Folgen des Klimawandels, Währungsturbulenzen, vorhersehbare Handelskriege, kurz- bis langfristig vorhersehbare Folgen der Staatenüberschuldung etc. Die Luftverkehrsprognose berücksichtigt keine der bereits heute absehbaren Krisen. Eine einzige weitere Krise bringt das Rechengebäude zum Einsturz. Zumindest muss bereits jetzt von der schlechteren Alternative ausgegangen werden.

Erwiderung:

Die Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise auf das Bruttoinlandsprodukt Deutschlands, Europas und der Welt sind im Auftrag der Regierung von Oberbayern vom Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) untersucht und in dessen „Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München“ vom Januar 2010 dargestellt worden. Das HWWI schätzt in diesem Gutachten das sog. „Basisszenario“ als das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit ein.

2.3.1.1.3 Annahmen zum Wirtschaftswachstum (Ergänzende Szenario-betrachtungen)

Einwand:

Die Wirtschaftsleistung ist in 2009 um 5 % geschrumpft. Die Wirtschaftskrise hat also gravierende Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum. Das HWWI korrigiert die Wachstumsraten im Vergleich zur „Luftverkehrsprognose 2020“ (LVP) von Intraplan nach unten. Im Zusammenhang mit der zu erwartenden Wirt-

schafts- und Einkommensentwicklung werden falsche Schlussfolgerungen aus dem HWWI-Gutachten gezogen.

Erwiderung

Die Auswirkungen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise auf das Bruttoinlandsprodukt Deutschlands, Europas und der Welt sind im Auftrag der Regierung von Oberbayern vom Hamburgischen WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) untersucht und in dessen „Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München“ vom Januar 2010 dargestellt worden. Diese Ergebnisse sind als Prämissen in die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ übernommen worden.

2.3.1.2 *Annahmen zur demographischen Entwicklung*

Einwand:

Unzureichend ermittelt und bewertet wurden die Folgen des demographischen Wandels in der Gesellschaft.

Erwiderung:

Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen werden in den Luftverkehrsprognosen 2020 detailliert dargestellt und fließen in die Ergebnisse mit ein (Abschnitte A4.1 und A5.1).

2.3.1.2.1 **Aktualisierung der Bevölkerungsprognose**

Einwand:

Die Auswirkungen der radikalen demographischen Veränderungen werden verkannt. Berücksichtigt man die in der Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes "Bevölkerung Deutschlands bis 2060" enthaltenen Prognosen, sind die Modellrechnungen für das "prognostizierte Wachstum im Flugverkehr" für den Nachfrage-Standort Deutschland nicht aufrechtzuerhalten. Die Bevölkerung Deutschlands entwickelt sich von 2010 bis 2060 von derzeit rund 82 Mio. Einwohnern auf zukünftig nur noch 64 bis 70 Mio. Einwohner zurück, was für den prognostizierten Nutzungszeitraum einer 3. Start- und Landebahn einer maximalen Abnahme von rund 20 % entspricht.

Erwiderung:

In den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ wurde, wie auch im HWWI-Gutachten, die im November 2009 veröffentlichte 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes verwendet (vgl. HWWI, S. 44, Ergänzende Szenariobetrachtungen, S. 9 und S. 13-14).

2.3.2 Infrastruktur und Luftverkehrsentwicklung

2.3.2.1 *Ausbau anderer Flughäfen*

Einwand:

Die Prognose berücksichtigt nicht die Ausbaumaßnahmen konkurrierender Hub-Flughäfen in Deutschland, weltweit (z. B. Dubai) sowie der Star-Alliance (Frankfurt, Zürich, Wien).

Erwiderung:

Der Ausbau anderer Flughäfen – insbesondere von Frankfurt, Berlin, Dubai, Prag und Wien – wird in der Luftverkehrsprognose bei der Erstellung der Netzmodelle Luft berücksichtigt (Abschnitt A4.4: Rahmenbedingungen bezüglich der Flughafen-Infrastruktur und der Konkurrenzsituation zwischen den Flughäfen).

2.3.2.1.1 Ausbau anderer Drehkreuze in Europa und weltweit

Einwand:

Der Kampf um Marktanteile unter den konkurrierenden Flughäfen wie Frankfurt, Berlin-Brandenburg, Amsterdam, Paris, London, Madrid und vor allem dem stark expandierenden internationalen Drehkreuz Dubai mit einer Ausbauplanung auf 120 Mio. Passagiere pro Jahr wird die Wachstumschancen am Flughafen München nachhaltig einschränken. Nach Fertigstellung der 4. Start- und Landebahn in Frankfurt werden schon auf Grund der zentralen Lage von Frankfurt Flüge dorthin zurückverlagert werden.

Erwiderung:

Der Ausbau der Flughäfen Frankfurt (4. Bahn) und Berlin BBI sind in gleicher Weise wie die Ausbauten der anderen relevanten Flughäfen in Europa und im Nahen Osten bereits in der Luftverkehrsprognose (und entsprechend auch in den Ergänzenden Szenariobetrachtungen, S. 17) berücksichtigt.

Entsprechend dem in den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ nochmals bestätigten Bedarf fordert das Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung ausdrücklich den Ausbau der beiden Hub-Flughäfen Frankfurt und München.

Die Deutsche Lufthansa wird im Rahmen ihrer Multi-Hub-Strategie weiter das Kurz- und Langstreckennetz ausbauen und dabei insbesondere ihre beiden großen Drehkreuze (Hubs) in Frankfurt und München stärken. Diese Hubs bieten in ihrem jeweiligen Einzugsgebiet ein umfassendes Streckennetz an (Lufthansa Geschäftsbericht 2009, S. 76).

2.3.2.2 Verbesserung des Flugangebots an anderen Flughäfen

Einwand:

Unzureichend berücksichtigt wurde zudem der zunehmende Interkontinental-Verkehr auf den Flughäfen Stuttgart und Nürnberg.

Erwiderung:

Verbesserungen des Flugangebotes (Punkt-zu-Punkt-Verkehre, unter anderem auch einzelne Interkontinentalflüge, Low-Cost usw.) an anderen deutschen Flughäfen – z.B. Stuttgart, Nürnberg und Leipzig, aber auch Memmingerberg – fließen in die Luftverkehrsprognose 2020 ein (Abschnitte A4.4, B2.2).

2.3.2.3 Prognosen zur Entwicklung der Direktflüge

Einwand:

Die Prognosen über eine Zunahme von Direktflügen sind in dem Gutachten nicht berücksichtigt.

Erwiderung:

Gängige Untersuchungen prognostizieren sowohl einen Zuwachs beim Punkt-zu-Punkt-Verkehr (Direktflüge) als auch beim Hub-Verkehr (Umsteigeverkehr). Die erwartete Zunahme des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs ist in der Luftverkehrsprognose berücksichtigt (Abschnitt A4.2).

2.3.2.3.1 Wirtschaftlicher Einsatz von Langstreckenflugzeugen

Einwand:

Nicht berücksichtigt bei der optimistischen Annahme zum Umsteigeranteil werden der zunehmende Trend zum Direktflug statt Hubverkehr und damit die Substituierung kleinerer Maschinen durch größere.

Erwiderung:

Die heute im Hubverkehr vom Flughafen München aus auf der Langstrecke hauptsächlich eingesetzten Flugzeugtypen haben eine Kapazität zwischen 220 und 325 Passagieren. Für einen wirtschaftlichen Einsatz sind diese Flugzeuge auf Umsteiger im Drehkreuz angewiesen. Dies wird künftig für die überwiegende Mehrzahl der Langstreckenverbindungen auch für Typen wie die Boeing 787 (Kapazität 210-290 Passagiere) oder die größere Airbus A350 (Kapazität 270-350 Passagiere) gelten.

2.3.2.4 Entwicklung des Low-Cost-Segments

Einwand:

Ein Großteil des aktuellen Wachstums im Luftverkehr ist auf Billigflieger zurückzuführen. Mit Einbrechen des Billigflugmarktes wird auch die gewaltige Zunahme des Flugverkehrs enden.

Erwiderung:

In den Luftverkehrsprognosen 2020 wurden zukünftige Entwicklungen des Low-Cost-Segments berücksichtigt. Insbesondere ist mit einer Konsolidierung bei den Low-Cost-Gesellschaften zu rechnen – d.h. konkret einer Konzentration auf wenige größere Gesellschaften und in der Folge einer Verringerung der Preisdifferenz zu den Netzgesellschaften durch steigende Flugpreise im Low-Cost-Sektor (Abschnitte A4.2, A4.3 sowie B2.2 und B2.3).

2.3.2.4.1 Low-Cost-Verkehr und Flughafengebühren

Einwand:

Die FMG ist nach eigenen Aussagen „an Luftverkehrsgesellschaften, die an den Flughafen nichts zahlen wollen“ nicht interessiert (Münchner Merkur vom 28./29.11.2009). Als Konsequenz daraus werden diese Low-Cost-Carrier auf Nachbarflughäfen mit günstigeren Flughafengebühren ausweichen. Die Ryan Air hat mit dem gewählten Standort am Flughafen Memmingen bereits ein deutliches Zeichen gesetzt.

Erwiderung:

In den Luftverkehrsprognosen aus dem Jahr 2007 wurde die zukünftige Entwicklung des Low-Cost-Segments berücksichtigt, ebenso die Konversion und Entwicklung des Flughafens Memmingerberg. Diese Prognoseprämissen haben sich

bei der Überprüfung im Rahmen der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen“ als zutreffend und tragfähig erwiesen (Szenariobetrachtungen 2010, S. 17).

2.3.2.5 *Low-Cost-Carrier und Originäraufkommen*

Einwand:

Deutlich unterschätzt wurden die Anteile der Low-Cost-Carrier am Flughafen. Auf diese Weise wurde das Originäraufkommen überschätzt, dessen Entwicklung tatsächlich schwächelt.

Erwiderung:

Low-Cost-Verkehr ist grundsätzlich Punkt-zu-Punkt-Verkehr und bedient hierdurch das Originäraufkommen von Flughäfen. Die Entwicklung des sog. "Low-Cost-Marktes" wird in der Luftverkehrsprognose bezüglich der Auswirkungen auf das Luftverkehrsangebot und die Flugpreise detailliert untersucht (Abschnitte A4.2, A4.3, B2.2 und B2.3) und fließt in das Ergebnis ein (Abschnitt A5.1).

2.3.2.6 *Realisierung Transrapid*

Einwand:

Nach wie vor wird im Prognosegutachten von einer Realisierung des Transrapids ausgegangen, der dem Flughafen zusätzliche Passagiere bringen soll. Diese ist jedoch ungewisser denn je.

Erwiderung:

Für die Luftverkehrsprognose wurde die Realisierung der Magnetschnellbahn München Hbf – Flughafen München gemäß den zur Zeit der Antragstellung aktuellen Planungen unterstellt. Nach dem Entfall des Transrapid geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass bis 2020 eine schnelle Shuttleverbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen realisiert ist. Die verkehrliche Notwendigkeit einer solchen Verbindung wird auch vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie anerkannt.

2.3.2.7 *Landseitige Verkehrsanbindung*

Einwand:

Das vom Gutachter angenommene Erschließungskonzept zur landseitigen Verkehrsanbindung des Flughafens ist bislang kaum über den Stand von wenig belastbaren Gutachten hinausgekommen.

Erwiderung:

Am 23. November 2009 wurden vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie die Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens nach dem Scheitern des Transrapid vorgestellt. Das darin vorgeschlagene Zielkonzept berücksichtigt neben Direktzugverbindungen aus Richtung Ulm/Augsburg und Salzburg auch eine verbesserte Anbindung Nord- und Nordostbayerns über die Neufahrner Kurve sowie auf der Verbindung Flughafen-Innenstadt einen Flughafenexpress über die 2. S-Bahn-Stammstrecke und den Ostast der S-Bahnlinie S8.

Diesem Konzept haben das Bayerische Kabinett und der Bayerische Landtag in ihren Beschlüssen vom 23. März und 14. April 2010 zugestimmt, ebenso der Münchner Stadtrat am 24. März 2010. Auch wenn dieses Konzept stufenweise

umgesetzt werden wird, zeigt es jedoch deutlich, dass von den zuständigen politischen Gremien und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie die Notwendigkeit der Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München anerkannt und weiter voran getrieben und konkretisiert wird.

Nach Aussage des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie soll der Flughafenexpress bis zum Prognosejahr 2020 realisiert sein.

2.3.2.8 *Ausweichen auf „virtuelle Kontakte“ (Videokonferenzen etc.)*

Einwand:

Deutlich zunehmende Änderungen des Verhaltens, z.B. Videokonferenzen statt Flugreisen, sind ebenfalls unzureichend berücksichtigt.

Erwiderung:

Die Prognoseannahme, dass "virtuelle Kontakte" (Videokonferenzen etc.) keinen spürbaren dämpfenden Einfluss auf die Reishäufigkeit und das Reiseverhalten haben, ist weiterhin plausibel. Videokonferenzen u.ä. werden Geschäftsreisen nicht ersetzen, wenn es sich um Treffen mit Externen, also nicht mit Kollegen des eigenen Unternehmens, handelt. Im Zuge der Globalisierung und des Fortschreitens der internationalen Arbeitsteilung ist zu erwarten, dass die Zahl der externen Geschäftsbeziehungen und somit die Dienstreisen auch zukünftig zunehmen.

2.3.3 Luftverkehrspreise

2.3.3.1 *Annahme stabiler Ticketpreise bis 2020*

Einwand:

Kostensteigerungen bei den Flugtickets werden nicht in ausreichendem Umfang einkalkuliert. Auch in der aktualisierten Bedarfsprognose von Intraplan (2007) wird von auf der Basis von 2006 stabilen Ticketpreisen bis 2020 ausgegangen.

Erwiderung:

In der Prognose wurden detaillierte Analysen der einzelnen für die Flugpreisentwicklung maßgeblichen Kostenfaktoren durchgeführt. Die Bilanzierung sämtlicher kostensteigerender und kostensenkender Faktoren führte zu dem Gesamtergebnis real konstanter Flugpreise im Prognosezeitraum (Abschnitt B2.3).

2.3.3.1.1 **Einfluss des Ölpreises auf die Entwicklung der Ticketpreise**

Einwand:

Der Ölpreis ist positiv mit der Wirtschaftsentwicklung korreliert. Mit steigendem Ölpreis werden die Ticketpreise steigen, was die Nachfrage reduziert.

Erwiderung:

In den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ werden die Auswirkungen - entsprechend den Vorgaben des HWWI-Gutachtens - steigender Ölpreise auf die Ticketpreise berücksichtigt. Dabei ist, wie in den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen“ ausgeführt, zu beachten, dass der Ticketpreis von einer Reihe von Faktoren abhängt - nur einer davon ist der Öl- bzw. Kero-

sinpreis. Dem entgegen wirken z.B. Effizienzsteigerungen beim Treibstoffverbrauch.

2.3.3.2 Annahmen zu Rohölpreisen

Einwand:

- Die rasant steigenden Rohölpreise und deren Auswirkung auf die Flugtickets wurden nicht berücksichtigt.
- Der Ölpreis soll bis 2020, d.h. 14 Jahre stabil bleiben, es wird auch in der aktualisierten Prognose von Intraplan (2007) von einem Rohölpreis von 40 Dollar/Barrel ausgegangen, nach der gewaltigen Steigerung der Preise wird in den folgenden Jahren eine "Entspannung" erwartet.
- Die rapide Steigerung der Treibstoffkosten wird mindestens zu einer Stagnation, wenn nicht zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen. Schon heute haben die Treibstoffkosten ein Niveau erreicht, das von der FMG erst für 2020 prognostiziert wurde.

Erwiderung:

Die Luftverkehrsprognose von 2006 hat – auf der Grundlage damals vorliegender Prognosen zur langfristigen Entwicklung der Energiemärkte – einen Rohölpreis von 40 \$/barrel im Jahr 2020 (inflationbereinigt, Preisstand 2004) zugrunde gelegt. Die Überprüfung der Luftverkehrsprognose (Juni 2007) hat dann aufgrund aktueller langfristiger Energieprognosen einen Preisstand von 50 \$/barrel im Jahr 2020 (inflationbereinigt, Preisstand 2005) berücksichtigt. Mit dieser Annahme zur Entwicklung der Rohölpreise liegt der Prognosegutachter exakt auf der Linie des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie beauftragten Berichts "Energieszenarien für den Energiegipfel 2007" (Prognos AG/Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln, Nov. 2007).

Über Sensitivitätsrechnungen wurde zudem untersucht, inwieweit eine Veränderung des Kerosinpreises Einfluss auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf dem Flughafen München hat. Die Prognosegutachten weisen darauf hin, dass die Kerosinpreise grundsätzlich mit den Rohölpreisen korrelieren. Die Kosten für Herstellung und Transport sind jedoch nicht direkt abhängig vom Ölpreis. Die Sensitivitätsrechnung hat zum Ergebnis, dass das für das Jahr 2020 prognostizierte Passagieraufkommen bei 50 % höheren Kerosinpreisen lediglich ein bis zwei Jahre später erreicht wird. Dieses Ergebnis einer rein mechanistischen Rechnung überzeichnet den Nachfragerückgang dahingehend, dass bis auf den Kerosinpreis alle anderen Faktoren konstant gehalten wurden, also insbesondere keine Anpassungsreaktionen (Treibstoffeffizienz, Einsparungen bei anderen Kostenblöcken) – und damit tendenziell kostensenkende Einflüsse – betrachtet wurden.

Die Realität zeigt, dass die Luftverkehrsnachfrage nicht nur eindimensional von der Entwicklung einzelner Kostenfaktoren abhängt: Trotz der Ölpreissteigerungen um real 120 % – mit der Folge von Preis- und Kerosinzuschlägen – ist das Passagieraufkommen im Zeitraum 2003 bis 2007 nicht etwa gesunken, sondern deutlich gestiegen: Weltweit um 32 %, in Europa um 33 %, in Deutschland um 28 % und in München um 41 %.

Festzuhalten bleibt also, dass eine Erhöhung des Kerosinpreises, ausgelöst etwa durch eine Erhöhung des Rohölpreises auf 80 bis 100 \$/barrel im Jahr 2020, angesichts des geschäftlichen und privaten Grundbedürfnisses an Mobilität nicht zu einer Stagnation oder gar zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen wird. Soweit sich durch eine derartige Entwicklung die weiter zu erwartenden Zuwächse abschwächen, führt dies allenfalls zu einer Verschiebung des Jahres, in dem das

vom Gutachten prognostizierte Verkehrsaufkommen erreicht wird. Die Rechtfertigung des Ausbaus des Verkehrsflughafens München wird dadurch nicht in Frage gestellt.

2.3.3.2.1 Annahmen zu Rohölpreisen

Einwand:

Prognosen zur Entwicklung des Ölpreises sind angesichts der Spekulation mit Öl und anderen Rohstoffen sowie weiterer Einflussfaktoren auf den Ölpreis höchst unsicher. Aufgrund dieser Faktoren wird in den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen“ ein zu niedriger Ölpreis unterstellt.

Erwiderung

Das von der Regierung von Oberbayern beim HWWI beauftragte „Gutachten zu den wirtschaftlichen Grundlagen für die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen München“ enthält in den dargestellten Szenarien jeweils eine Prognose zur langfristigen Entwicklung des Ölpreises. Die Prognosen des HWWI wurden als Prämissen in die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ übernommen.

2.3.3.3 Ölreserven

Einwand:

- Die begrenzten Ölvorkommen und deren Auswirkung auf die Flugtickets wurden nicht berücksichtigt.
- Die in den nächsten Jahren zunehmende Verknappung des Rohöls wird mindestens zu einer Stagnation, wenn nicht zu einem Rückgang des Luftverkehrs führen. Schon heute haben die Treibstoffkosten ein Niveau erreicht, das von der FMG erst für 2020 prognostiziert wurde.

Erwiderung:

Nach den vorliegenden Prognosen stehen auch nach dem Jahr 2020 für den Luftverkehr in ausreichendem Maße Mineralölprodukte zur Verfügung. So sind die bestätigten Ölreserven in den letzten Jahren fast kontinuierlich gestiegen, ebenso die daraus berechnete "statistische Ölreichweite". Sie liegt 2007 bei 45 Jahren (1990: 43 Jahre, 1980: 32 Jahre, Quelle: ExxonMobil Oeldorado 2007). Mittelfristig ist damit zu rechnen, dass der gegenwärtig hohe Ölpreis Investoren anlocken und das Angebot steigen lassen wird – durch die Ausweitung der Exploration, die Erschließung entdeckter, aber bislang nicht wirtschaftlich abzubauenen Ölvorkommen und die bessere Ausnutzung der entdeckten und erschlossenen Ölquellen.

2.3.3.4 Entwicklung der Treibstoffkosten

Einwand:

Es wird eine Reduzierung(!) der Treibstoffkosten um 6 % erwartet. Das ist vollkommen unrealistisch.

Erwiderung:

Die Luftverkehrsprognose für das Jahr 2020 unterstellt einen dämpfenden Effekt der Treibstoffkosten auf die Flugpreise (- 6 %). Dieser Effekt ist v.a. auf eine er-

höhte Treibstoffeffizienz – aufgrund technischer Faktoren wie Flottenerneuerung oder Triebwerksentwicklung sowie einen geringeren Treibstoffverbrauch je Passagierkilometer (z.B. durch Einsatz größerer Flugzeuge mit niedrigeren sitzplatzbezogenen Treibstoffverbräuchen) – zurückzuführen. Die Annahmen zur Entwicklung der Treibstoffeffizienz basieren auf Untersuchungen der IATA. Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass diese Annahmen eher konservativ sind – das von der IATA bis zum Jahr 2010 ermittelte Verbesserungspotential wurde bereits bis 2005 nahezu erreicht.

2.3.3.4.1 Annahmen zum Treibstoffkostenanteil

Einwand:

Bei der Entwicklung der Kosten geht Intraplan von falschen Annahmen aus: Treibstoffkosten bei der Lufthansa 2008 angeblich nur 21 % der Gesamtkosten, tatsächlich sind es aber 28 % (Angaben: „Lufthansa-Politikbrief“).

Erwiderung:

Der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten beträgt ausweislich des Geschäftsberichts 2008 der Deutschen Lufthansa AG 21 % (S. 53 und S. 120).

2.3.3.4.2 Annahmen zum Treibstoffverbrauch

Einwand:

Die von der Lufthansa übernommenen Zahlen zum spezifischen Treibstoffverbrauch sind in sich nicht stimmig. Widersprüche werden nicht geklärt.

Erwiderung:

Die Prämissen zum spezifischen Treibstoffverbrauch wurden ausweislich der Fußnote 31 auf S. 18 der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ aus Daten der IATA abgeleitet.

2.3.3.5 Annahmen zur Kerosinsteuer

Einwand:

Auch die sonstigen preissteigernden Faktoren wurden systematisch ausgeblendet wie z. B. ein möglicher Abbau steuerlicher Vergünstigungen für den Luftverkehr durch Erhebung einer Mineralölsteuer auf Kerosin.

Erwiderung:

Es liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass in Deutschland bzw. im Verkehr mit dem (europäischen) Ausland Mineralölsteuern für den Luftverkehr eingeführt werden sollen. Damit aber können derartige Steuern nicht zur Grundlage der Luftverkehrsprognose gemacht werden.

2.3.3.6 Annahmen zu Klimaschutzmaßnahmen und Emissionshandel

Einwand:

- Auch die sonstigen preissteigernden Faktoren wurden systematisch ausgeblendet, wie z. B. eine mögliche Ausdehnung des Emissionshandels auf den Luftverkehr.

- Es wird davon ausgegangen, dass sich durch Klimaschutzmaßnahmen (Emissionshandel etc.) keine "einschneidenden Maßnahmen zur klimabedingten Beschränkung des Luftverkehrs" ergeben werden. Das ist nicht haltbar, ohne einschneidende Maßnahmen sind die Klimaschutzziele Deutschlands und der EU nicht haltbar.
- Die Einbeziehung in den Emissionshandel – geplant ab 2011 und von der Luftfahrtbranche massiv bekämpft – muss und wird zu einer Einschränkung des Wachstums führen.

Erwiderung:

Die Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen sind in der Luftverkehrsprognose berücksichtigt worden. Dies gilt insbesondere für die Einbindung des Luftverkehrs in den Emissionshandel sowie die daraus folgenden Auswirkungen auf den Ticketpreis und das Luftverkehrsaufkommen (Abschnitte A4.3 und B2.3.3). Darüber hinaus wurden im Rahmen der Überprüfung der Prognoseprämissen in einer Sensitivitätsrechnung die Auswirkungen eines "Klimaaufschlags" untersucht. Grundlage dieser Sensitivitätsrechnung ist der Berechnungsansatz von Atmosfair (Abschnitt B3.4.3).

2.3.3.6.1 **Annahmen zum Emissionshandel in den Ergänzenden Szenariobetrachtungen**

Einwand:

Die Auswirkungen der Ausdehnung des Emissionshandels auch auf den Luftverkehr werden erneut nicht richtig bewertet.

Erwiderung:

Die in der Luftverkehrsprognose für den Flughafen München zu Grunde gelegten Annahmen zu Klimaschutzmaßnahmen (Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem sowie Sensitivitätsrechnungen zu einem darüber hinaus gehenden Klimaaufschlag) sind nach Einschätzung der TUHH im Qualitätskontrollgutachten „geeignet, die unsichere Spannweite der zu erwartenden Verteuerungen möglichst umfassend abzuschätzen.“ Für die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zu Luftverkehrsprognose“ wurden die Annahmen zum Emissionshandel auf Basis aktueller Unterlagen fortgeschrieben.

2.3.3.6.2 **Beteiligung der Schweiz am Emissionshandelssystem**

Einwand:

Völlig ausgeblendet wird, welche Folgen es haben könnte, falls die Schweiz beschließen sollte, sich nicht dem Emissionshandelssystem der EU anzuschließen. Der Flughafen Zürich würde dadurch schon aus reinen Kostengründen erheblich an Attraktivität gewinnen, gerade im Interkontinentalverkehr.

Erwiderung:

Der schweizerische Bundesrat hat am 16.12.2009 beschlossen, Verhandlungen über die Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems mit demjenigen der EU aufzunehmen und dem zuständigen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Mandat für entsprechende Verhandlungen mit der EU-Kommission erteilt. Der Bundesrat will das Instrument des Emissionshandels für die zukünftige Klimapolitik stärken und im Hinblick auf

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

eine EU-kompatible Ausgestaltung auf weitere Sektoren und Emissionsquellen – einschließlich der Luftfahrt - ausdehnen. Ziel ist der Abschluss eines bilateralen Abkommens noch vor 2013.

Im Übrigen zeigt gerade die aktuelle Entwicklung des Interkont-Verkehrs mit neuen Verbindungen von ANA, Continental und Singapore Airlines im Sommer 2010, dass München ein durchaus attraktives Ziel für außereuropäische Airlines ist.

2.3.3.7 Annahmen zur Mehrwertsteuer

Einwand:

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer zu Beginn dieses Jahres macht sich bei den Preisen für innerdeutsche Flüge bemerkbar und wurde nicht berücksichtigt.

Erwiderung:

Nicht Airline-bezogene Steuern und Gebühren – einschließlich der auf innerdeutsche Flugtickets erhobenen Mehrwertsteuer (19 %) – werden in der Luftverkehrsprognose als Einflussfaktor auf die Luftverkehrspreise berücksichtigt (Abschnitt B2.3.9).

3. Kapazität/Alternativen

3.1 Kapazität des bestehenden Zweibahnsystems

3.1.1 Kapazität des bestehenden S/L-Bahn-Systems

Einwand:

Die Kapazitäten des bestehenden Start- und Landebahnsystems werden von den Gutachtern zu niedrig geschätzt, um den angeblichen Ausbaubedarf zu begründen. Bereits heute werden auf den bestehenden Bahnen am Flughafen München zum Teil mehr als 100 Flugbewegungen/h abgewickelt.

Erwiderung:

Planungsgrundlage für den Ausbau eines Verkehrsflughafens sind nicht die in einer Spitzenstunde aktuell unter optimalen Bedingungen durchgeführten Flugbewegungen/Stunde. Vielmehr hat die auszubauende Flughafenanlage eine für alle Betriebs- und Wetterbedingungen tragfähige planbare Kapazität zur Verfügung zu stellen. Diese planbare Kapazität, die den regelmäßigen und weitgehend verzögerungsfreien Flugbetrieb auf einem Verkehrsflughafen sichert, wird üblicherweise durch den Koordinationseckwert bestimmt. Der Koordinationseckwert am Verkehrsflughafen München liegt seit dem Sommerflugplan 2006 bei 90 Flugbewegungen/Stunde. Das Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens München gestattet keine weitere maßgebliche Erhöhung dieser planbaren Kapazität. Schon eine Anhebung um drei Flugbewegungen auf 93 Flugbewegungen/Stunde erhöht die Störanfälligkeit und die Verspätungsgefährdung erheblich (vgl. Antragsbegründung, S. 125). Die Untersuchungen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), die im Gutachten "Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrs-

flüsse am Flughafen München im Jahr 2020", Kapitel 4, dargestellt sind, bestätigen dieses Ergebnis.

3.1.2 Koordinationseckwert von max. 93 Flugbewegungen/Stunde

Einwand:

Die Annahme, der Koordinationseckwert von heute 90 Flugbewegungen/h könne im Fall der Nullvariante maximal auf 93 Flugbewegungen/h angehoben werden, ist unzutreffend.

Erwiderung:

In dem Gutachten "Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München im Jahr 2020" erläutert die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) Methodik und Ergebnisse der von ihr durchgeführten Simulationen für den Planungsfall und den Prognosenullfall. Der Simulation des Flugplans für den Prognosenullfall liegt ein Koordinationseckwert von 93 Flugbewegungen/h zugrunde. Die DFS kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognosenullfall Verzögerungen auftreten, die im Durchschnitt ca. vier Minuten betragen (Kapitel 4 des Gutachtens). Dieser Wert, der weit höhere Verzögerungen im Einzelfall umfasst, zeigt, dass eine weitere Anhebung des Koordinationseckwerts nicht möglich ist (vgl. Abschnitt 2.4.5 des Gutachtens).

3.1.3 Überschreitung des Koordinationseckwerts im Einzelfall

Einwand:

Durch die 3. Start- und Landebahn soll sich die Zahl der Flugbewegungen von 90 pro Stunde auf 120 pro Stunde erhöhen. Dies sind keine Maximalwerte, bereits heute werden in Spitzenzeiten 130 Flugbewegungen erreicht (WM 2006). Eine 3. Bahn ist daher nicht notwendig.

Erwiderung:

Wenn im Einzelfall auf dem Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens München mehr als 90 Flugbewegungen/Stunde abgewickelt werden, erhöht sich hierdurch nicht der planbare Wert der Flugbewegungen/Stunde. Es handelt sich ausschließlich um die reale Abwicklung von Flugbewegungen unter optimalen Betriebsbedingungen, die nicht im Vorhinein planbar sind. Diese gelegentlichen Überschreitungen sind also für die Beurteilung von Planungsgrundlagen und die Ermittlung der für den planbaren Flugbetrieb eines voll koordinierten Flughafens wie München wesentlichen Koordinationseckwerte ohne Ertrag. Der Koordinationseckwert ist deshalb als Planungsgrundlage geeignet, weil er einen Durchschnittswert darstellt, der die mögliche Leistung des Flughafensystems unter Zugrundelegung aller Bedingungen, die Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Systems haben, erfasst. Bei dieser Durchschnittsbetrachtung werden sowohl schlechte als auch günstige Witterungs- und sonstige Bedingungen abgedeckt. Der Koordinationseckwert ist eine verlässliche Planungsgrundlage, weil er nicht die Anzahl von Flugbewegungen bezeichnet, die allenfalls gelegentlich und unter besonders günstigen Bedingungen möglich sind, sondern die Anzahl der pro Stunde für einen Flughafen planbaren Flugbewegungen, wie dies Voraussetzung für die Aufstellung eines Flugplanes und damit die Abwicklung von regelmäßigem und flüssigem Flugbetrieb ist.

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

3.1.4 Rechnerisch höhere Kapazität des Zweibahnsystems

Einwand:

Die FMG behauptet, dass das Zweibahnensystem am Limit sei und eine nennenswerte Steigerung nicht mehr möglich ist. Bei 16 Stunden Betrieb pro Tag und durchschnittlich 56 Starts/Landungen pro Nacht (2005) ergibt sich eine Kapazität von 546.040 Flugbewegungen pro Jahr. In 2006 erreichte der Flughafen München 411.000 Flugbewegungen. Wo kann das System am Limit sein?

Erwiderung:

Die Luftverkehrsprognose beziffert das im Jahr 2020 auf dem Flughafen München abzuwickelnde Verkehrsaufkommen auf 607.000 Flugbewegungen. Dieser Bedarf kann ohne Ausbau, wie beantragt, nicht befriedigt werden.

Planungsgrundlage für den Ausbau eines Verkehrsflughafens ist dabei nicht die theoretisch, rein rechnerisch ermittelbare maximale Zahl der Flugbewegungen pro Jahr. Eine Vollauslastung dieser rein rechnerischen Kapazität ist unter betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Aspekten nicht zu erreichen. Die Slot-Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften ist über den ganzen Tag zeitlich nicht uneingeschränkt flexibel. Sie konzentriert sich auf bestimmte Zeitfenster, um, in einem Hub-System, in einem Knoten möglichst viele Umsteigeverbindungen zu generieren und Betriebsabläufe, einschließlich der Umläufe von Flugzeugen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, zu optimieren. Zudem richtet sich die Slotnachfrage nach Schwankungen der Luftverkehrsnachfrage innerhalb einer Woche (Werktag – Wochenende) oder über den Jahresverlauf (saisonal, z.B. Ferienzeiten).

3.1.5 Vergleich mit London Heathrow

Einwand:

Auf dem Flughafen London-Heathrow, mit einem Zweibahnensystem, werden jährlich fast 60 Mio. Fluggäste abgefertigt. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb dies am Flughafen München mit den zwei Start- und Landebahnen nicht möglich ist.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH hat die Aufgabe (LEP B V 1.6.1), die Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, die zur Befriedigung der vorhandenen und prognostizierten Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften erforderlich ist. Auf die Wahl der von den Luftfahrtgesellschaften eingesetzten Flugzeugtypen hat sie keinen Einfluss.

Das gemessen an der Passagierzahl höhere Verkehrsaufkommen auf Flughäfen wie London-Heathrow ist aber v.a. durch die Größe der Flugzeugtypen zu erklären. Bei derartigen Vergleichen darf auch nicht übersehen werden, dass Heathrow mit dem Großraum London über ein wesentlich größeres Einzugsgebiet verfügt und darauf aufbauend eine von München stark unterschiedliche Verkehrsstruktur aufweist (hoher Anteil an Interkont-Verbindungen, führender Hub im Nordatlantik-Verkehr).

3.1.6 Mittlere Flugzeuggröße auf Hubflughäfen

Einwand:

Die operative Effizienz des Flughafens München ist als Hub-Flughafen im europäischen Vergleich zu gering. München hat mit 80 Passagieren pro Flugbewegung im Vergleich zu Frankfurt und Heathrow den niedrigsten Wert. Dies ist offensichtlich die Folge vieler Zubringerflüge mit kleinen Verkehrsflugzeugen, die es bei den Drehkreuzen Frankfurt und Heathrow in dieser Vielzahl nicht gibt. Im Gegensatz zu München können die Bahnen in Frankfurt und Heathrow nicht unabhängig voneinander betrieben werden, was deren Wirkungsgrad einschränkt.

Erwiderung:

Über den Flugzeugeinsatz entscheiden die Fluggesellschaften auf Basis der Nachfrage. Die mittlere Flugzeuggröße wird dabei maßgeblich von der verkehrsgeographischen Lage (u.a. Einzugsgebiet und Verkehrsanbindung) und der Verkehrsfunktion eines Flughafens bestimmt. Bei einem im Vergleich etwa zu Frankfurt oder London kleineren Einzugsgebiet hat der Flughafen München als Hub insbesondere eine Erschließungsfunktion für kleine und mittlere deutsche Verkehrsflughäfen sowie, aufgrund seiner zentralen Lage, für viele regionale Flughäfen in Europa, v.a. im Alpenraum, in Süd- und Südosteuropa sowie in Ostmitteleuropa. Dieses dichte Zubringernetz wird, entsprechend dem Aufkommen, mit kleinerem Fluggerät bedient. Am Flughafen München gewährleisten die über dieses Zubringernetz gebündelten Passagiere die erforderliche Auslastung für den wirtschaftlichen Einsatz von Großraumflugzeugen im Interkont-Verkehr.

Mit steigendem Verkehrsaufkommen wird durch den Einsatz größerer Flugzeuge (damit steigender Anteil der Flugzeuge in der Kategorie „Heavy“) die durchschnittliche Flugzeuggröße deutlich ansteigen: Im Basisszenario der „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ von 88 Passagieren/Passagierflugbewegung im Jahr 2009 auf 105 Passagiere/Passagierflugbewegung im Jahr 2025.

3.1.7 Orientierung der Kapazität an Verkehrsspitzen

Einwand:

Die FMG verbreitet gerne den Eindruck, der Flughafen würde schon heute an seine Grenzen stoßen, da in den verkehrsstarken Tageszeiten nachgefragte Starts und Landungen (Slots) nicht mehr wie von den Fluggesellschaften gewünscht befriedigt werden können. Nachgefragte Slots sind Wunschzettel der Fluggesellschaften, jedoch kein Indiz für die definitiven Starts und Landungen. Entscheidend sind die tatsächlich durchgeführten Flugbewegungen. Der Bau einer 3. Start- und Landebahn wäre nur über die tägliche Gesamtauslastung zu rechtfertigen. Die Orientierung an verkehrsstarken Zeiten würde bedeuten, dass Flughäfen wegen weniger Stunden am Tag maßlos überdimensioniert werden, um für den Rest der Zeit fast still zu liegen.

Erwiderung:

In den „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose“ werden für das Basisszenario (= das Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit) 536 Tsd. Flugbewegungen im Jahr 2020 und 590 Tsd. Flugbewegungen im Jahr 2025 prognostiziert. Dieses Verkehrsaufkommen ist mit dem bestehenden Bahnsystem nicht mehr zu bewältigen.

Bei der Dimensionierung von Verkehrsanlagen - bei weitem nicht nur Flughafeninfrastruktur, sondern auch Schienenverkehr, Straßen etc. - ist zu beachten, dass die Mobilitätsnachfrage im zeitlichen Ablauf (Tageszeiten, Wochentage, Ferien- und Urlaubszeiten, Jahreszeiten) naturgemäß stark schwankt. Eine Orientierung an regelmäßig wiederkehrenden Spitzen ist dabei üblich. Am Flughafen München sind diese mehrfach am Tag auftretenden Spitzen durch die Funktion als Hub-

flughafen bedingt. Hier operiert der Flughafen bereits heute an der Kapazitätsgrenze des bestehenden Systems. Vorliegende Anfragen nach weiteren Slots zu diesen Zeiten müssen vom Flughafenkoordinator für Deutschland abgewiesen werden. Diese Flüge können nicht durchgeführt werden.

3.2 Alternativen zur 3. Bahn?

3.2.1 Geschäftspolitik der FMG

Einwand:

Durch eine andere Ausrichtung ihrer Geschäftspolitik könnte die Flughafen München GmbH ohne eine weitere Start- und Landebahn auskommen, ohne den Flugbetrieb gravierend einschränken zu müssen. Dazu zählt etwa, die Auslastung der Flugzeuge zu verbessern und die Bestrebungen einzustellen, möglichst viele Passagiere anderen Flughäfen abspenstig zu machen.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH hat die Aufgabe (LEP B V 1.6.1), die Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, die zur Befriedigung der vorhandenen und prognostizierten Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaften erforderlich ist. Auf die Größe sowie auf die Auslastung der von den Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeuge hat sie keinen Einfluss, ebenso wenig darauf, welche Flughäfen von Passagieren genutzt werden. Ersteres liegt in den Händen der Fluggesellschaften, letzteres bestimmt sich nach den von Fluggesellschaften angebotenen Flugverbindungen. Die Nachfrage wird, wie das Bundesverwaltungsgericht, im Übrigen im Hinblick auf den Verkehrsflughafen München, festgestellt hat, von den Luftverkehrsgesellschaften an die Flughafengesellschaft herangetragen, die hierauf zu reagieren hat.

3.2.1.1 *Auslastung der Flugzeuge*

Einwand:

Die Auslastung der Flugzeuge ist mit nur 72.8 % des Sitzplatzangebotes noch steigerungsfähig (Luftverkehrskennzahlen im Geschäftsbericht der FMG 2008).

Erwiderung:

Die durchschnittliche Auslastung (Sitzladefaktor) wird durch die Verkehrsstruktur eines Flughafens bzw. die Entscheidungen der auf diesem Flughafen verkehrenden Airlines bestimmt. Eine Auslastung von deutlich über 70 % ist für einen Verkehrsträger, unter Berücksichtigung von Schwankungen der Nachfrage (Tageszeiten, Wochentage, Urlaub etc.) bereits ein sehr hoher Wert. Zum Vergleich: Die Deutsche Bahn erreichte 2009 im Fernverkehr eine durchschnittliche Auslastung von 45,1 %.

3.2.2 Optimierung der vorhandenen Kapazitäten

Einwand:

Durch eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten (Terminal 1, der beiden Start und Landebahnen, der Roll- und Abstellfelder), intelligente Betriebs-

konzepte, eine bestmögliche Ausschöpfung effizienzsteigernder Maßnahmen, ist eine 3. Bahn nicht nötig, zumal auch die in den vorhandenen zwei Bahnen enthaltenen Reserven nach Überzeugung von Kennern ein Wachstum auf deutlich mehr als 50 Mio Fluggäste/Jahr zulassen.

Erwiderung:

Der Flughafen München befindet sich in einem kontinuierlichen Prozess, die vorhandenen Kapazitäten des Start-/Landebahnsystems, der Vorfelder, der Terminals etc. zu optimieren, damit die Funktionalität des Flughafens auch bei steigenden Verkehrszahlen gewahrt bleibt. Diese Optimierungsmöglichkeiten sind jedoch begrenzt: Der Koordinationseckwert kann selbst unter Ausschöpfung aller denkbaren technischen und auch operationell-organisatorischen Möglichkeiten in der Zukunft nur noch geringfügig, nämlich allenfalls auf ca. 93 Bewegungen pro Stunde, angehoben werden. Dieser Wert kann, wie die DFS (München) und die Airlines erklären, angesichts der Störungsanfälligkeit und Verspätungsgefährdung einer derartigen Koordinierung planbarer Flüge im tatsächlichen Betrieb große Probleme bereiten (vgl. Antragsbegründung S. 125). Dieses Ergebnis wird durch das Gutachten "Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München im Jahr 2020" bestätigt (vgl. Kapitel 4 des Gutachtens). Im Engpasszenario (Prognosenullfall) könnten laut der Luftverkehrsprognose bis zu ca. 43 Mio. Passagiere abgefertigt werden.

3.2.3 Verlagerung von Flügen auf andere Flughäfen

Einwand:

- Die Prüfung verstößt gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da weniger einschneidende Möglichkeiten unzulässig ausgeschieden wurden, wie z. B. die Verlagerung der Allgemeinen Luftfahrt auf andere Landeplätze.
- Ein Großteil, ca. 80% des angestrebten Wachstums, wird durch Umsteiger und somit durch Zubringerflüge erzielt. Daher wäre in jedem Fall zu prüfen, inwieweit der geplante Ausbau durch die gezielte Nutzung bereits vorhandener Kapazitäten an anderen Standorten von vorne herein obsolet wäre.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH hat unter Berücksichtigung des Ziels in Nr. B V 1.6.1 des LEP 2006, an das sie nach § 4 Abs. 3 i.V.m. § 4 Abs. 1 ROG gebunden ist, ihr Planungsziel so formuliert, dass der Verkehrsflughafen München langfristig die nationale und kontinentale Luftverkehrsanknüpfung Südbayerns sicherstellen soll und der Verkehrsflughafen München durch einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau zu einem Drehkreuz von europäischem Rang entwickelt wird. Diese Zielsetzung hat zur Voraussetzung, dass der Verkehr unmittelbar an dem Drehkreuz München (Hub) abgewickelt und nicht auf andere Flughäfen verlagert wird. Eine Verlagerung würde die Drehkreuzfunktion in München in Frage stellen. Auch die Allgemeine Luftfahrt kann nicht einfach verlagert werden, da die FMG einer Betriebspflicht für Luftfahrzeuge mit einem MTOM (Maximum Take Off Mass) von mehr als zwei Tonnen unterliegt. Insgesamt können die charakteristischen Funktionen eines Hubs mit effizienten Umsteigemöglichkeiten, die die globale Vernetzung des Luftverkehrsstandorts München sicherstellen, nur dann gewährleistet und entwickelt werden, wenn sowohl der Zubringerverkehr als auch der Abbringerverkehr (Spoke) das Drehkreuz bedienen.

3.2.4 Verlagerung Luftverkehr auf die Schiene

Einwand:

Die Prüfung verstößt gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da weniger einschneidende Möglichkeiten unzulässig ausgeschlossen wurden, wie z. B. die Verlegung eines Teils des Flugverkehrs auf die Schiene.

Erwiderung:

Eine Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene, z.B. durch Kostenanreize der Schienenverkehrsträger, fällt nicht in den Verantwortungsbereich der Vorhabenträgerin und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Im Übrigen liegt es auch im Interesse der Flughafen München GmbH, eine gute Verbindung von Schienen- und Luftverkehr am Flughafen München zu erreichen. Daher unterstützt die Flughafen München GmbH den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausdrücklich.

3.2.5 Zubringerflüge – Eisenbahn

Einwand:

Derzeit vernichten viele kleine Zubringerflüge die Kapazitäten am Flughafen München. Viele dieser kurzen (bis 600 km) Zubringerflüge könnten problemlos durch die Bahn ersetzt werden.

Erwiderung:

Zubringerflüge sind notwendiger Bestandteil des Drehkreuz-Systems. Auf die Wahl der von den Luftverkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeugtypen hat die FMG keinen Einfluss. Ebenso können die Passagiere frei wählen zwischen den Verkehrsmitteln Luftverkehr, Schienenverkehr oder Individualverkehr.

3.2.5.1 *Berücksichtigung alternativer Verkehrsmittel in der LVP*

Einwand:

Eine Trendumkehr bei der Anreise von Passagieren weg vom Kurzstreckenflieger hin zu Bahn und vor allen Dingen zu Linienbussen (nach Freigabe der Autobahnen für diese) wird nicht in Betracht gezogen. Dabei betrachten wir einen Zeitraum bis 2025. Und zudem wartet diese Trendumkehr nur auf den entsprechenden Schub durch die Kraftstoffpreise und passende, verlässliche Angebote.

Erwiderung:

In der Luftverkehrsprognose ist der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschiennetzes (ebenso wie der Ausbau des Fernstraßennetzes) gemäß dem vordringlichen Bedarf der Bundesverkehrswegeplanung unterstellt (S. 117, Abb. A4-1). Damit werden Konkurrenzbeziehungen zwischen Luftverkehr und Hochgeschwindigkeitsschiennenverkehr – mit entsprechenden "Abzugseffekten" in München und an anderen Flughafenstandorten – berücksichtigt. Allerdings dienen Kurzstreckenflüge zum großen Teil nicht dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr, sondern dem Zubringerverkehr zu internationalen und interkontinentalen Strecken. Während im Punkt-zu-Punkt-Verkehr bei einer Bahnfahrzeit von ca. 3 Stunden die Bahn in der Regel gegenüber dem Flugzeug bevorzugt wird, ist beim Zubringerverkehr eine solche Fahrzeit zu lange, um Flüge ganz auf die Bahn verlagern zu können. Das gleiche gilt verstärkt für Linienbusse: Selbst wenn ihr Radius mit dem der Bahn vergleichbar wäre, dürfte das Angebot für zeitkritische Reisen an-

gesichts der Unwägbarkeiten auf den Verkehrswegen (Stauproblematik) als wenig zuverlässig gelten.

3.2.6 "Nullvariante"

Einwand:

Zu Unrecht wurde die Nullvariante abgelehnt.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH kann nicht auf die Nutzung allein der Kapazität des bestehenden Verkehrsflughafens München verwiesen werden. Der Koordinationseckwert für den Verkehrsflughafen München könnte allenfalls von 90 auf 93 Bewegungen pro Stunde angehoben und der in der Luftverkehrsprognose ermittelte Bedarf damit nicht einmal annähernd abgedeckt werden. Die Aufrechterhaltung des „Status quo“ stellt daher kein Planungsziel dar, das vor den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes, des Bayerischen Landesplanungsgesetzes und namentlich der Zielbestimmungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern Bestand hat. Die „Nullvariante“ läuft im konkreten Fall auf ein anderes Projekt hinaus; bei ihr kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden (hierzu etwa BVerwG, U. vom 17. Mai 2002 – Nr. 4 A 28.01 –, BVerwGE 116, 254/259 ff.; BVerwG, U. vom 15.01.2004 – Nr. 4 A 11.02 –, S. 20 der Urteilsausfertigung).

3.3 Alternativenprüfung der Bahnlagen

3.3.1 Ergänzende qualitative Kriterien

Einwand:

Auch das Planungsziel der Verringerung von Verspätungen oder die Sicherstellung eines unabhängigen Zweibahnsystems erfordern keine 3. Bahn.

Erwiderung:

Das Vorhaben ist aufgrund des Verkehrszuwachses gerechtfertigt, der auf dem bestehenden Zweibahnsystem in Zukunft nicht mehr abgewickelt werden kann. Das Vier-Minuten-Kriterium und die Sicherstellung eines unabhängigen Zweibahnsystems für den Fall der Sperrung einer der bestehenden Bahnen dienen dagegen lediglich der Konkretisierung der Planung. In der Begründung des Antrags auf Planfeststellung, S. 133, wird dazu ausgeführt:

"Bei der Bewertung der Planung ist die Nachhaltigkeit des Planungsziels von hoher Bedeutung, insbesondere bei der Prüfung von Planungsalternativen. Die Nachhaltigkeit muss daher durch ergänzende qualitative Kriterien sichergestellt werden. Dies entspricht der Zielbestimmung B V 1.6.1 (Z) des LEP Bayern, die nicht nur einen bedarfsgerechten, sondern auch einen leistungsfähigen Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang fordert. Insbesondere muss die den Koordinationseckwert maßgeblich bestimmende (planbare) Stundenleistungsfähigkeit des Flughafens München durch ein angemessenes Qualitäts- bzw. Verspätungsniveau konkretisiert werden."

Unter dem Stichwort "Betriebliche Funktionalität" ist eine Reihe zusätzlicher Kriterien planungsbestimmend. Im Schwerpunkt ist die Sicherstellung eines unabhän-

gigen Zweibahnsystems für den Fall der Sperrung einer der bestehenden Bahnen zu nennen (Antragsbegründung, S. 133). Einzelheiten können dem Gutachten "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn", insbesondere den Abschnitten 2.3 (Erläuterung des Kriteriums "Betriebliche Funktionalität"), 4.5.2.2 (Gewichtung des Kriteriums innerhalb der Gesamtbewertung) und 4.6.2 (Ergebnisse) entnommen werden.

3.3.2 Durchführung der Alternativenprüfung

Einwand:

Es hat nur eine unzureichende Alternativenprüfung stattgefunden.

Erwiderung:

Mit der "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn – Gesamtdarstellung der vertieften Variantenprüfung", sowie der "Konfigurationsanalyse in Bezug auf Bahnkapazität und Windverhältnisse" des DLR, Ordner 39 der Antragsunterlagen, hat die Vorhabenträgerin eine umfassende vertiefte Variantenprüfung vorgelegt, in der eine vergleichende Beurteilung von 31 verschiedenen Bahnlagen in drei Untersuchungsstufen vorgenommen wird. Die Kriterien der Untersuchung werden der Gesamtdarstellung vorangestellt und im Einzelnen begründet (Kapitel 2 der Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn). Die Ergebnisse werden, soweit möglich, zahlenmäßig quantifiziert und in Form von Tabellen erfasst. Sämtliche Wertungen, die gerade in der zweiten und dritten Untersuchungsstufe zur Verknüpfung der ermittelten Einzelergebnisse erforderlich waren, wurden durch Bewertungsschemata und Gewichtungsfaktoren aufgedeckt und transparent gemacht.

3.3.3 Ergebnis der Alternativenprüfung

Einwand:

- Wie wird sichergestellt, dass die Variante 5b die Variante mit den geringsten Belastungen für Mensch und Umwelt ist?
- Bei geringeren Achsabständen, die auch noch mit den betrieblichen Belangen vereinbar wären, würde sich die Geräuschbelastung in ... vermindern. Die gewählte Bahnlage 5 b wird deshalb zurückgewiesen.

Erwiderung:

In einem umfassenden Abwägungsprozess der Vor- und Nachteile verschiedener Bahnlagen hat sich ergeben, dass mit der Bahnlage 5b die Planungsziele der Vorhabenträgerin mit den nachteilig betroffenen Belangen insgesamt am besten miteinander in Ausgleich gebracht werden können (vgl. S. 157 ff der Antragsbegründung).

4. Technische Planung

4.1 Technische Planung Luftseite

4.1.1 Länge der 3. Start- und Landebahn

Einwand:

Die Prüfung verstößt gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da weniger einschneidende Möglichkeiten unzulässig ausgeschlossen wurden, wie z. B. eine deutlich verkürzte 3. Start- und Landebahn (nur ca. 10 % der Luftfahrzeuge gehören der Kategorie "Heavy" an, die auf eine längere Start- und Landebahn angewiesen wären).

Erwiderung:

In der Antragsbegründung (S. 161 f) wird unter Verweis auf das Gutachten "Nachweis der erforderlichen Länge der 3. Start- und Landebahn" der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH (GfL) erläutert, dass eine Startbahnlänge von 4.000 m erforderlich ist, um das für einen internationalen Hub-Flughafen erforderliche Qualitätsniveau aufrecht erhalten zu können. Die geprüften Kriterien "Redundanz", "Einfache und sichere Betriebsabläufe" sowie "Flexibilität der Bahnnutzung" könnten mit einer reduzierten Bahnlänge nicht gewährleistet werden. Auch wenn – bei einer isolierten Betrachtung des einzelnen Start- oder Landevorgangs – nur einige Luftfahrzeugmuster (insbesondere Flugzeuge der Kategorie "Heavy") eine Bahnlänge von 4.000 m benötigen, wäre der Flugbetrieb am Flughafen München durch diese Einschränkungen insgesamt beeinträchtigt (vgl. Abschnitt 2.3 des Gutachtens: Komplexität des Flugbetriebs).

4.1.2 Satelliten-Terminal (Begriffsklärung)

Einwand:

Für das ebenfalls beantragte Satelliten-Terminal besteht kein Bedarf.

Erwiderung:

Zum in der Einwendung verwendeten Begriff "Satelliten-Terminal" darf folgendes klargestellt werden: Ein Flughafenabfertigungsgebäude (= Terminal) verfügt über eine landseitige Erschließung. Es dient der vollständigen Abfertigung der Fluggäste und weist dementsprechend folgende Abfertigungseinrichtungen auf: Check-In, Gepäckaufgabe und -verteilung, Sicherheitskontrolle und ggf. Zoll- und Passkontrolle. In einem Terminal werden die Passagiere den zugeordneten Warteräumen und Gates (Ausgänge) sowie ggf. weiteren nachgelagerten Warteräumen mit Gate (Satellit) zugeführt. Im Gegensatz zu einem Terminal stellt ein Satellit keine direkte Verbindung zur Landseite her. Vielmehr ist ein Satellit nur über ein Terminal erreichbar, dem er als nachgelagerter Warteraum mit zusätzlichen Gates dient. Zum Bedarf wird auf 4.1.4 verwiesen.

4.1.3 Satellit A 1

Einwand:

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Die Lufthansa will gleichzeitig ein 3. Terminal bauen, obwohl derzeit das 1. Terminal erhebliche freie Kapazitäten hat. Die Lufthansa will Terminal 1 aber nicht nutzen, weil sich die Umsteigezeiten verlängern würden. Damit werden enorme Kapazitäten des Flughafens vernichtet.

Erwiderung:

Die Einwendung bezieht sich auf ein "3. Terminal", meint damit jedoch offenbar die bereits planrechtlich genehmigte Aufstockung (65. Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 20.03.2002) der bestehenden Gepäcksortierhalle zu einem sog. Satelliten (Satellit A 1). Dabei handelt es sich jedoch nicht um ein 3. Terminal, sondern um eine Erweiterung des Terminal 2. Der Satellit, der durch einen Tunnel mit dem Terminal 2 verbunden sein wird, soll lediglich dem Ein- und Aussteigen von bereits eingeeckten und kontrollierten Passagieren und dem Verladen von Gepäck dienen. Er erschließt die bislang nur über Busse zu erreichenden Außenpositionen.

4.1.4 Notwendigkeit des Satelliten B 1

Einwand:

- Das Terminal 1 weist nach der Eröffnung des Terminals 2 erhebliche Überkapazitäten auf – der Satellit ist überflüssig.
- Für das Satelliten-Terminal besteht schon deshalb kein Bedarf, weil das Terminal 1 nach der Eröffnung des Terminals 2 erhebliche Überkapazitäten aufweist und nur unzureichend ausgelastet wird. Die selbst für den Planungsfall im Jahr 2020 prognostizierten Fluggäste könnten noch durch Vollauslastung des Terminals 1 abgewickelt werden.

Erwiderung:

Die Satelliten A 1 (der in Erweiterung des vorhandenen Gepäcksortiergebäudes auf dem Vorfeld Ost bereits luftrechtlich zugelassen ist) und B 1 sind notwendig, um für die vorfeldseitige Abfertigung der Luftfahrzeuge, unter Beibehaltung der bisherigen Standards, die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Allein über das Terminal 2 ist die Abwicklung von insgesamt 112 Abstellpositionen unter Zugrundelegung eines sicheren, flüssigen und wirtschaftlichen Vorfeldbetriebes nicht möglich. Die in diesem Fall für die Abfertigung der Passagiere und des Gepäcks erforderlichen erheblich längeren Fahrstrecken mit einer Vielzahl von Rollwegkreuzungen sind auch aus Umweltschutzgründen zu vermeiden. Überdies würden sich die Standzeiten der abzufertigenden Flugzeuge erheblich verlängern, womit ein Bedarf an zusätzlichen Flugzeugabstellpositionen und damit zugleich auch der Vorfeldfläche erzeugt würde.

Abgesehen davon, dass sich der Bedarf der Satelliten aus den Anforderungen der luftseitigen Flugzeugabfertigung bestimmt, können im Übrigen die für den Planungsfall 2020 prognostizierten Passagierzahlen (von rd. 57,3 Mio. Paxen im Jahr) selbst bei einer Vollauslastung des Terminal 1 nicht in den vorhandenen Terminals 1 und 2 einschließlich dem bereits luftrechtlich zugelassenen Satelliten A 1 abgefertigt werden: Für das ursprünglich für rd. 20 Mio. Paxen im Jahr konzipierte Terminal 1 ergibt sich aufgrund seiner dezentralen Konzeption, der raumgreifenden Umbauten zur Erfüllung der europaweit eingeführten Anforderungen zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr (insbes. Einrichtungen für die 100%-automatische Gepäckdurchleuchtung, zusätzliche Sicherheitskontrollstellen, bauliche Trennung von Schengen-/Non-Schengen-Verkehren) und der geänderten Verkehrsstruktur mit deutlichem Rückgang des Umsteigeranteils zwischenzeitlich

eine planbare Kapazität von nur noch 17 Mio. Paxe im Jahr. Das Terminal 2 wurde für eine Passagierabfertigungskapazität von rd. 25 Mio. Paxe geplant, die mit rd. 23,3 Mio Paxe bereits im Jahr 2007 nahezu erreicht war.

4.1.5 Nutzung von Terminal 1 und Terminal 2

Einwand:

- Eine Vernichtung von Kapazitäten findet auch durch die einseitige Ausrichtung der Lufthansa auf Terminal 2 statt: Am Terminal 2 beträgt der Umsteigeranteil fast 50%, am von der Lufthansa nicht mehr genutzten Terminal 1 sind jedoch erhebliche Kapazitäten frei, der Umsteigeranteil beträgt hier nur etwa 15%.
- Die unbegründete Einschränkung der Lufthansa auf Terminal 2 darf nicht länger toleriert werden, auch Terminal 1 muss wieder genutzt werden.

Erwiderung:

Nachdem das Terminal 1 an seine Kapazitätsgrenzen gestoßen war, wurde das Terminal 2 auf der Grundlage des 48. Änderungs-Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 29.05.1995 errichtet. Die nach der Inbetriebnahme von Terminal 2 im Terminal 1 kurzfristig entstandenen freien Kapazitäten werden schrittweise mit der stetig ansteigenden Zahl der Fluggäste wieder aufgefüllt.

4.2 Technische Planung von Straßen und Wegen

4.2.1 Verlust von Lebensraum durch Straßenbau

Einwand:

Durch den Straßenbau gehen 25 ha Lebensraum verloren. Diese massiven Eingriffe sind nicht gerechtfertigt.

Erwiderung:

Im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans zu den landseitigen Straßen sind die unvermeidbaren und nicht weiter zu mindernden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zusammenfassend dargestellt (siehe Ordner 9 der Antragsunterlagen, J 020, Kapitel 3.4.6). Die in den Antragsunterlagen geschilderten Straßen- und Wegebaumaßnahmen sind erforderlich, um das betroffene Straßennetz wieder so herzustellen oder auszubauen, dass auch künftig die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie eine ausreichende Leistungsfähigkeit zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens gewährleistet ist. Bei der Planung wurde der Flächenverbrauch auf das durch die Funktionsfähigkeit der Verkehrswege bedingte und nicht vermeidbare Mindestmaß beschränkt. Durch den LBP zu den landseitigen Straßen wird sichergestellt, dass alle durch Umbauten bzw. durch die Verlegung von öffentlichen Straßen und Wegen hervorgerufenen, verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden (siehe Ordner 9 und 46).

4.3 Rohstoffbedarf, Flächenverbrauch

4.3.1 Rohstoffbedarf

Einwand:

4,3 Mio. m³ Boden müsste abgetragen werden und 8,2 Mio. m³ Rohstoffbedarf wären nötig.

Erwiderung:

Aus bautechnischen Gründen müssen Böden abgetragen werden. Zur Herstellung eines tragfähigen Baugrundes sind Rohstoffe (Sande und Kiese) erforderlich. Die Planung berücksichtigt deren möglichst schonende Gewinnung und einen bewußten Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

4.3.2 Flächenverbrauch

Einwand:

Das Ausbauvorhaben beansprucht 1.055 ha Grundflächen innerhalb und außerhalb des bestehenden Flughafengeländes (944 anlagenbedingt, 111 ha bauzeitlich bedingt).

Erwiderung:

Die Inanspruchnahme von Flächen ist bei einem Ausbauvorhaben unumgänglich. Die Flächeninanspruchnahme wurde auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Gegenüber dem Planungsstand des Raumordnungsverfahrens konnten erhebliche Flächenreduzierungen erzielt werden, die auf S. 144 der Antragsbeurteilung im Einzelnen erläutert sind.

4.3.2.1 *Überdimensionierte Planung*

Einwand:

Die FMG hat auch in den ergänzenden Unterlagen die Chance vertan, zumindest eine Verkleinerung der Planung zu prüfen. Trotz der geänderten Voraussetzungen wird an der völlig überdimensionierten Planung festgehalten.

Erwiderung:

Das Ausbauvorhaben entspricht der Zielsetzung des LEP (LEP 2006 mit dem Ziel B V 1.6.1 (Z)) sowie dem Flughafenkonzept der Bundesregierung, das die Notwendigkeit zum Ausbau der Drehkreuze Frankfurt und München betont. Auch im Hinblick auf die „Ergänzenden Szenariobetrachtungen zur Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen München“, die einen entsprechenden Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn bestätigen, kommt eine Verkleinerung des Vorhabens, dessen Flächeninanspruchnahme ohnehin auf das notwendige Maß reduziert ist, nicht in Frage.

Bei der Prüfung der jeweils zu einer Planung in Frage kommenden Alternativen ist auf der ersten Stufe stets das Kriterium maßgeblich, ob und in welchem Maße die zu untersuchenden Alternativen die Planungsziele der Vorhabenträgerin überhaupt erreichen können. Planungsvarianten, mit denen sich dies nicht verwirklichen lässt, sind im Rechtssinne keine Alternativen und müssen daher nicht weiter betrachtet werden. Werden die Ziele nur unzureichend erreicht, müssen Abstriche im Hinblick auf deren Erreichung nur gemacht werden, wenn das bean-

tragte Vorhaben selbst Eingriffe verursacht, die zur Zielerreichung außer Verhältnis stehen.

4.3.3 Versiegelung

Einwand:

Durch die 3. Bahn soll eine Fläche von 320 ha Boden versiegelt werden.

Erwiderung:

Eine Versiegelung und Beeinträchtigung von Bodenfunktionen ist bei einem Ausbauprojekt unvermeidbar. Die Planungen wurden jedoch so vorgenommen, dass Eingriffe so weit wie möglich vermieden bzw. minimiert wurden. Unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben werden die verbliebenen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen vollständig ausgeglichen. Auf die Ausführungen des Landespflegerischen Begleitplans (LBP) und der UVS (Teil 10 Schutzgut Boden) wird Bezug genommen.

5. Wasserwirtschaftliche Maßnahmen

5.1 Allgemeines und Gewässerneuordnung

5.1.1 Wasserschutz

Einwand:

- Der Wasserschutz ist nicht ausreichend gewahrt. Dies gilt sowohl für das Grundwasser als auch für Oberflächengewässer.
- Durch das Vorhaben sind negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten.

Erwiderung:

In allen Planungen ist der Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer durchgehend sichergestellt. Die vorgesehenen Maßnahmen sind ausführlich in den Antragsunterlagen dargestellt, insbesondere in den Antragsunterlagen zu den Wasserwirtschaftlichen Maßnahmen (Ordner 15 ff) sowie in den Planungen der Straßenentwässerung (Ordner Straße 19) und der Geländeaufschüttungen (Ordner 11). In der Umweltverträglichkeitsstudie sind die Auswirkungen der beantragten Maßnahmen auf das Schutzgut Wasser beschrieben und bewertet.

5.1.2 Gewässerneuordnung

Einwand:

Es gehen mehrere Hundert ha Lebensraum verloren, 86 ha Gewässer müssen "neu geordnet" werden. Auf 14 km Länge müssen Gewässer um- und rückgebaut werden. Diese massiven Eingriffe sind nicht gerechtfertigt.

Erwiderung:

Die geplanten Maßnahmen machen eine Neuordnung oberirdischer Gewässer im Planungsgebiet erforderlich. Dazu müssen Gewässer teilweise beseitigt, umgestaltet bzw. neu hergestellt werden. Alle Eingriffe in den Lebensraum Gewässer, die nicht vermeidbar sind, werden ausgeglichen. Die Planungen sehen unter Berücksichtigung des Gebotes der Vermeidung bzw. der Verminderung von Eingriffen vor, dass die neuen Gewässer nach naturnahen und ökologischen Grundsätzen gestaltet und daher die vorhandene ökologische Qualität übertreffen werden. Der Flughafenneubau hat gezeigt, dass auch nach Realisierung einer großen Infrastrukturmaßnahme ein funktionierendes und ökologisch hochwertiges Gewässer- und Ökosystem wiederhergestellt werden kann.

5.2 Grundwasserregelung

5.2.1 Grundwasserhaushalt allgemein

Einwand:

- Das Vorhaben ist wegen irreparabler Eingriffe in den Grundwasserhaushalt abzulehnen.
- Auch durch die Grundwasserabsenkung wird die uns umgebende Natur geschädigt.

Erwiderung:

Die vorgesehenen Maßnahmen führen nur zu einer örtlichen hydraulischen Einwirkung auf die Grundwasserverhältnisse. Die Auswirkungen der aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen vorgesehenen moderaten Grundwasserabsenkung werden mit der in den Antragsunterlagen ausführlich dargestellten Wiederversickerung weitestgehend minimiert, nachteilige Veränderungen des guten mengenmäßigen und chemischen Zustands sind ausgeschlossen.

5.2.2 Grundwasserhaushalt Nördliches Erdinger Moos

Einwand:

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Begrenzung der Grundwasserschädigung halten wir für nicht ausreichend. Der bereits stark vorbelastete und durch den Flughafenbau bereits stark veränderte Grundwasserhaushalt des Nördlichen Erdinger Moores wird weiter massiv geschädigt.

Erwiderung:

Die Grundwasserverhältnisse nördlich des Flughafens werden seit Inbetriebnahme anhand eines umfangreichen Netzes von Messstellen in qualitativer und quantitativer Hinsicht überwacht. Die Ergebnisse sind in Berichten dokumentiert und jährlich den zuständigen Behörden vorgelegt worden. Sie belegen, dass der Flughafen auflagentreue betrieben wurde und der Grundwasserhaushalt nicht durch den Flughafen beeinträchtigt wird. Die Planung sieht aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen eine moderate Absenkung des Grundwassers vor. Mit der in den Antragsunterlagen ausführlich dargestellten Wiederversickerung werden die Auswirkungen weitestgehend minimiert, nachteilige Veränderungen des guten mengenmäßigen und chemischen Zustands sind ausgeschlossen. Die ökologisch wertvollen Niedermoorbereiche des Viehlassmooses

und der Eittinger Weiher werden durch die geplanten Maßnahmen nicht beeinflusst.

5.2.3 Grundwasserregelung und Grundwasserschwankungen

Einwand:

Die Grundwasserabsenkung soll 0,5 m betragen. Die Grundwasserschwankungen sollen nivelliert werden.

Erwiderung:

Die aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen geplante moderate Grundwasserabsenkung um rd. 0,5 m bezogen auf den Zentralwasserstand wird zu örtlich begrenzten geringfügigen Veränderungen im Grundwasserschwankungsverhalten führen, die allerdings bereits in einer Entfernung von wenigen 100 m von der Versickerungsanlage nicht mehr feststellbar sein werden. Das hat eine vergleichende Auswertung der langjährig beobachteten Grundwasserstandsganglinien gezeigt. Bei niedrigen Grundwasserständen erfolgt keine Absenkung; das ist technisch sichergestellt.

5.2.4 Grundwasserhaushalt und Bauwasserhaltungen

Einwand:

Grundwasserabsenkungen können laut Planungsunterlagen während der Bauzeit bis in eine Reichweite von 400 m nach Norden auftreten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die negativen Wirkungen auf die Hydrologie weiter reichen als in den Unterlagen angegeben.

Erwiderung:

Die geplanten Maßnahmen machen Bauwasserhaltungen erforderlich. Die beantragten Bauwasserhaltungen sehen Maßnahmen und Bauverfahren vor, die die Reichweiten der Grundwasserabsenkungen so gering wie möglich halten. Die Ermittlung der Reichweiten erfolgte nach fachlich anerkannten Grundsätzen.

5.2.5 Auswirkung Grundwasserregelung auf landwirtschaftliche Flächen

Einwand:

Die bestehende Grundwasserabsenkung führt zu Trockenschäden bei landwirtschaftlichen Nutzflächen mit der Folge von Ernteeinbußen.

Erwiderung:

Eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Bodennutzung durch die vorgesehene Grundwasserregelung ist nicht zu erwarten. Die aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen beantragten Maßnahmen zur Grundwasserregelung führen nur zu einer örtlich begrenzten hydraulischen Einwirkung auf die Grundwasserverhältnisse. Die Auswirkungen werden mit der in den Antragsunterlagen im Erläuterungsbericht „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ (Ordner 15, Kapitel 3) und in Plänen detailliert dargestellten Wiederversickerung weitestgehend minimiert. Das Wasserwirtschaftsamt München hat in seiner Stellungnahme vom 29.02.2008 mitgeteilt, dass das Grundwassermodell und dessen Daten-

grundlage geprüft wurde, die Modellprognose belastbar ist und zur Beantwortung wasserwirtschaftlicher Fragestellungen verwendet werden kann.

Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bodennutzung werden sich östlich des Planungsgebietes wegen der dort vorhandenen hohen Flurabstände nicht ergeben. Im Westen der 3. Start- und Landebahn sind ebenfalls keine Auswirkungen zu erwarten, weil die vorhandenen Versickerungseinrichtungen bestehen bleiben und auch künftig weiterbetrieben werden. Nördlich des geplanten Flughafenzauns werden die vorgesehenen Versickerungseinrichtungen nachteiligen Auswirkungen vorbeugen. Zudem sind umfangreiche und aufwändige Beweissicherungsmaßnahmen vorgesehen – wie die intensive Beobachtung der Grundwasserstände und die von der Landesanstalt für Landwirtschaft bereits begonnene pflanzensoziologische Beweissicherung.

In der Bauphase können im Zuge der notwendigen Bauwasserhaltungen partiell kurzzeitig größere Reichweiten auftreten, die jedoch zeitlich als auch örtlich begrenzt sein werden und demzufolge keine Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bodennutzung erwarten lassen.

5.2.6 Auswirkung Grundwasserregelung auf Gebäude

Einwand:

Die Grundwasserabsenkung wird zu Rissen an meinem Wohnhaus führen.

Erwiderung:

Vorhabensbedingte Auswirkungen durch die vorgesehene Grundwasserregelung auf Gebäude oder Bauwerke sind nicht zu erwarten. Die aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen beantragten Maßnahmen zur Grundwasserregelung führen nur zu einer örtlich begrenzten hydraulischen Einwirkung auf die Grundwasserverhältnisse. Die Auswirkungen werden mit der in den Antragsunterlagen im Erläuterungsbericht „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ (Ordner 15, Kapitel 3) und in Plänen detailliert dargestellten Wiederversickerung minimiert. Das Wasserwirtschaftsamt München hat in seiner Stellungnahme vom 29.02.2008 mitgeteilt, dass das Grundwassermodell und dessen Datengrundlage geprüft wurde, die Modellprognose belastbar ist und zur Beantwortung wasserwirtschaftlicher Fragestellungen verwendet werden kann.

Auswirkungen sind durch die beantragten Maßnahmen nicht zu erwarten, da bei niedrigen Grundwasserständen keine Absenkung erfolgt und die Grundwasserstände unterstromig des Flughafens auch künftig innerhalb der bisherigen Schwankungsbreite liegen werden.

In der Bauphase können im Zuge von notwendigen Bauwasserhaltungen partiell kurzzeitig größere Reichweiten auftreten. Dem wird durch eine gezielte Anordnung von Versickerungseinrichtungen im Bereich von Gebäuden entgegengewirkt werden, wie im Abschnitt 3.5.5 der Erläuterungen „Wasserwirtschaftliche Maßnahmen“ beschrieben.

5.2.7 Grundwasserneubildung

Einwand:

Der hohe Versiegelungsgrad verursacht erhebliche Grundwasserprobleme:

- Durch die Versiegelung kommt es auf den betroffenen Flächen zu einem Verlust der Funktion der Grundwasserneubildung und Regenwasserspeicherung. Eine Kompensation durch Versickerung des Grundwassers an anderer Stelle ist

nur teilweise möglich, da jedenfalls im Winter das belastete Abwasser zur Kläranlage Eitting abgeführt werden soll.

- Ferner kommt es zu einer Veränderung des Grundwasserstromes an den Kiesgruben, die mit Material geringerer Bodendurchlässigkeit verfüllt werden.

Erwiderung:

Der örtliche Wasserhaushalt wird durch die Maßnahmen und die geringfügig veränderte Grundwasserneubildung nicht wesentlich beeinflusst.

Die Versiegelung und Neugestaltung von Flächen bewirkt eine Veränderung der Versickerungsmöglichkeiten von Niederschlagswasser. Berechnungen ergaben eine Reduzierung der Grundwasserneubildung um rd. 10 l/s (Jahresmittelwert), wie das in den Antragsunterlagen im Erläuterungsbericht (Kapitel 3.7.4 im Ordner 15) der „Wasserwirtschaftlichen Maßnahmen“ dargestellt und erläutert ist. Das ist bezogen auf den gesamten Grundwasserabfluss unter dem geplanten 3. S/L-Bahnssystem deutlich untergeordnet. Zudem wirken die vorgesehenen Ableitungen in oberirdische Gewässer, z.T. auch über Behandlungsanlagen, durch die Interaktion von Grundwasser und Oberflächengewässern sowie eine geringere Evapotranspiration einer verringerten Grundwasserneubildung entgegen.

Das Wasserwirtschaftsamt München gibt in seiner Stellungnahme vom 29.02.2008 auf Grundlage einer eigenen Vergleichsberechnung ein jährliches Defizit von rd. 13 l/s an und bestätigt damit die Größenordnung der in den Antragsunterlagen vorhandenen Zahlen.

5.3 Entwässerung

5.3.1 Schutz vor Gewässerverunreinigungen

Einwand:

Eine dauerhafte Belastung des Grundwassers und der Fließgewässer z.B. durch Enteisungsmittel oder andere Verunreinigungen ist nicht auszuschließen.

Erwiderung:

Die im Planfeststellungsantrag vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer, die insbesondere im Nachweis der Unschädlichkeit beim Einsatz chemischer Enteisungsmittel zur Flächen- und Flugzeugenteisung (Ordner 38) dargestellt sind, stellen sicher, dass eine Verunreinigung von Grundwasser und Oberflächengewässern durch Enteisungsmittel vermieden wird.

5.4 Wasserversorgung

5.4.1 Wasserversorgungsanlagen / Wasserschutzgebiete

Einwand:

Die Gemeinde befürchtet eine Beeinträchtigung ihrer Trinkwasserversorgung durch den wachsenden Betrieb des Flughafens, insbesondere durch Schmutzeintrag von den Bahnen und dem Vorfeld.

Erwiderung:

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Die geplanten Maßnahmen stellen keine Gefährdung für die öffentliche Wasserversorgung oder für Wasserversorgungsanlagen dar.

Die Basis des Trinkwasserschutzes bilden vorbeugende Maßnahmen in Form des allgemeinen flächendeckenden Gewässerschutzes (u.a. WHG, BayWG) und der räumlich begrenzten besonderen Vorsorge, insbesondere zur Sicherung der Trinkwasserqualität (Wasserschutzgebietsverordnung). Diese Maßnahmen werden auf Grundlage der gegebenen geologischen und hydrogeologischen Randbedingungen, der vorhandenen Nutzungen und möglicher sonstiger Einflüsse festgelegt und entsprechende Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

Die geplanten Maßnahmen als auch bereits der bestehende Flughafen haben keine Auswirkung auf Geologie, Hydrogeologie und Nutzung in vorhandenen Wasserschutzgebieten oder in Einzugsgebieten und damit auch keine Auswirkungen auf die Wassergewinnung oder auf sonstige Einrichtungen für die öffentliche Wasserversorgung. Auch sind keine wasserwirtschaftlichen Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete betroffen. Das hat das Wasserwirtschaftsamt München in seiner Stellungnahme vom 29.02.2008 (Abschnitt 4.1) bestätigt.

5.4.2 Auswirkungen von Abgasimmissionen auf Wasserversorgung

Einwand:

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die (Trink-) Wasserversorgung der Gemeinde haben wird. Durch die erhebliche Zunahme der Flugbewegungen infolge der Inbetriebnahme einer 3. Start- und Landebahn steigt auch die Anzahl der Überflüge über das Trinkwassereinzugsgebiet der Gemeinde. Dabei werden je Start- und Landevorgang ca. 3.400 l Kerosin verbrannt. Damit wird die Schadstoffbelastung für das Grundwasser, und damit im Ergebnis für das Trinkwasser, erheblich steigen.

Erwiderung:

Relevante Beeinträchtigungen der öffentlichen Wasserversorgung durch vorhabensbedingte Schadstoffemissionen sind nicht zu erwarten. Die Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung (Ordner 42 der Antragsunterlagen) zeigen für alle untersuchten Szenarien (Ist-Zustand, Prognose Nullfall und Planungsfall), dass die flughafeninduzierten Immissionsbeiträge bereits im näheren Flughafenumland nur von untergeordneter Bedeutung für die Luftschadstoffsituation sind. Der Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser durch die vorhabensbedingte Zunahme des Flugverkehrs wird keine Auswirkung auf die Trinkwassergewinnung haben. Die umfangreichen Beobachtungs- und Überwachungsmaßnahmen der öffentlichen Trinkwassergewinnung in der Vergangenheit bestätigen ferner, dass der Flugverkehr keine Auswirkungen verursacht hat.

6. Lärmauswirkungen

6.1 Fluglärm Bestand

6.1.1 Neue Rechtslage – Darstellung von Fluglärmbeeinträchtigungen

Einwand:

Eine neue Rechtslage hat zu einer veränderten Darstellung der Lärmbeeinträchtigungen im Vergleich zum Raumordnungsverfahren geführt – an der tatsächlichen zusätzlichen Lärmbelastung hat sich aber dadurch nichts geändert.

Erwiderung:

Der vorhandene und künftig zu erwartende Fluglärm wird mit dem neuen Fluglärmgesetz 2007 zu Gunsten der Betroffenen rechnerisch höher ermittelt als vorher:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber in § 2 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 die Einrichtung von Lärmschutzbereichen mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze verbindlich geregelt. Die mit dem Änderungsantrag vorgelegte Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – legt diese gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Dies gilt ebenso hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 Abs. 1 FluglärmG) über die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung. Diese "neue Rechtslage" hat neben einer Änderung der Kriterien zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen auch zu einer Änderung der rechnerischen Ermittlung dieser Werte gegenüber dem Fluglärmgesetz aus dem Jahre 1971 geführt. Hierzu zählt insbesondere die Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung (sog. 3-Sigma-Regelung) sowie die Berücksichtigung des nunmehr dem Flugverkehr zuzurechnenden Rolllärms. Insgesamt führen diese und weitere Vorgaben der Berechnungsvorschriften dazu, dass sich – bei gleichem Flugbetrieb – gegenüber früheren Berechnungen höhere Lärmwerte ergeben. Den detaillierten Erläuterungen der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – ist zu entnehmen, dass allein die sog. 3-Sigma-Regelung am Flughafen München um bis zu 1,7 dB(A) höhere Werte ergibt. Die Fluglärmbeeinträchtigungen genießen damit nach der neuen gesetzlichen Regelung einen besseren Schutz als zuvor, da die Beurteilungspegel für die Einrichtung der Lärmschutzbereiche nach § 2 Abs. 1 und 2 Fluglärmgesetz schneller als früher erreicht werden.

6.1.2 Vorhandene Fluglärmbeeinträchtigung

Einwand:

- Der Fluglärm ist schon heute eine erhebliche Belastung für mich.
- Selbst mit Wohnsitz fernab des Flughafens haben sich dort die Überflüge durch Warteschleifen o.a. in den letzten Jahren deutlich und spürbar gesteigert.

Erwiderung:

Zum Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens München hat der Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 in

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

der Fassung seiner Änderungen die erforderlichen Schutzauflagen verfügt. Die Rechtmäßigkeit dieser Schutzauflagen ist von den Gerichten ebenso wie die Rechtmäßigkeit der von der Regierung von Oberbayern verfügten Betriebsregelungen, insbesondere der Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München, bestätigt worden.

6.1.3 Umfang der Lärmschutzzonen

Einwand:

Die ausgewiesenen Schutzzonen um den Flughafen sind zu klein bemessen, da sie die größeren Ortschaften wie Freising, Wartenberg und Erding aussparen.

Erwiderung:

Die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Schutzmaßnahmen einschließlich der im Planfeststellungsbeschluß ausgewiesenen Schutzzonen sind Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen gewesen und gerichtlich bestätigt worden.

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmsgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Hiernach ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung ein Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone festzusetzen, der die Gebiete umfasst, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel (LAeq) bzw. der häufigkeitsbezogene Maximalpegel (LAm_{ax}) bestimmte Pegelwerte außen übersteigt.

Die Tag-Schutzzonen werden durch folgende Werte bestimmt:

Tag-Schutzzone 1: LA_{eq,Tag} = 60 dB(A),

Tag-Schutzzone 2: LA_{eq,Tag} = 55 dB(A).

Die Nacht-Schutzzone wird durch folgende Werte bestimmt:

Nacht-Schutzzone: a) bis zum 31.12.2010:

LA_{eq,Nacht} = 53 dB(A),

LAm_{ax} = 6 mal 57 dB(A) (Pegel im Rauminnern),

b) ab dem 01.01.2011:

LA_{eq,Nacht} = 50 dB(A),

LAm_{ax} = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnern).

Bei dem in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Maximalpegel LAm_{ax} handelt es sich um einen Pegel im Rauminnern, der unter Abzug von 15 dB(A) für den entsprechenden Pegelunterschied zwischen innen und außen ermittelt wird.

Die ausgelegten Planunterlagen weisen die Lärmschutzbereiche (zwei Tag-Schutzzonen und eine Nacht-Schutzzone) aus, die dem ab 07.06.2007 geltenden novellierten Fluglärmsgesetz, § 2 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1, entsprechen. Die mit dem Änderungsantrag vorgelegte Schalltechnische Untersuchung legt diese gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Dies gilt ebenso hinsichtlich der gesetzlichen Vorgaben (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 Abs. 1 FluglärmsG) über die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung.

6.1.4 Lärmreduzierung am Flughafen München

Einwand:

Der dramatische Anstieg der flugbetriebsbedingten Lärmbelastungen tags und nachts ist mit den Vorgaben der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 in Maßgabe Nr. II. 5.2 und 5.3 nicht in Einklang zu bringen. Im Gegenteil, nach den landesplanerischen Vorgaben soll die Zunahme des Fluglärms im Flughafenumland in Folge der Erweiterung durch die geplante Start- und Landebahn "möglichst gering" gehalten werden.

Erwiderung:

Die Maßgaben Nr. II. 5.2 und 5.3 der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007 lauten:

- II. 5.2 In einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist sicherzustellen, dass durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen der Flugbetrieb so gestaltet wird, dass eine Zunahme des Fluglärms im Flughafenumland in Folge der Erweiterung durch die geplante Start- und Landebahn möglichst gering gehalten wird.
- II. 5.3 Die Nutzung der 3. Start- und Landebahn ist zur Abwicklung des Nachtflugverkehrs ausschließlich in Notsituationen, in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen vorzusehen; im Übrigen bleiben die Beschränkungen durch die aktuelle Nachtflugregelung davon unberührt.

Die Flughafen München GmbH hat ihrer Planung eine Konfigurationsanalyse mit dem Ziel der Minimierung der Auswirkungen des Flugbetriebes auf der 3. Start- und Landebahn zu Grunde gelegt. Der Lärmauswirkung wurde hierbei die zweitstärkste Gewichtung zugewiesen. Lediglich die Inanspruchnahme bebauter Grundstücke wird in der Konfigurationsanalyse stärker gewichtet.

Lärmbewusste Planung findet zudem durch das Luftfahrt-Bundesamt und die Deutsche Flugsicherung unter Beteiligung der Fluglärmkommission für den Flughafen München nach § 32 b LuftVG statt, die – wie in der Maßgabe Nr. II. 5.4 der landesplanerischen Beurteilung angesprochen – bei der Planung der Flugverfahren neben den Flugsicherheitsbelangen auch den Lärmschutzbelangen der Bevölkerung Rechnung zu tragen haben. Lärmbewusste Planung ist ferner den Kommunen aufgegeben, die bei der vorsorgeorientierten Siedlungsplanung unter Umständen die Vorgaben des novellierten Fluglärmgesetzes und die ergänzenden landesrechtlichen Bestimmungen des LEP Bayern zu beachten haben.

Auch im ständigen Betrieb räumt die Flughafen München GmbH den Lärmschutzbelangen einen hohen Stellenwert ein. So verpflichtet sie alle Luftfahrzeughalter in Teil II Nr. 2.2 der Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München (FBO), Geräuschbelästigungen durch Triebwerke auf das unvermeidbare Mindestmaß zu beschränken. Dies gilt insbesondere für die Zeiten der Flugbeschränkung.

Im Vollzug der Betriebsregelungen der luftrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung darf am Flughafen München zudem bei Landungen Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist und wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe sind nur in dem hierfür vorgesehenen Triebwerksprobelaufstand (Lärmschutzanlage) zulässig.

Ferner dürfen Luftfahrzeuge in oder aus dem Triebwerksprobelaufstand, den Wartungs- und Unterstellhallen sowie Werkstätten nicht mit eigener Kraft und im Bereich der Vorfelder nur mit der erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden (FBO II Nr. 2.3). Schließlich fördert die Flughafen München GmbH durch die Erhebung lärm- und emissionsabhängiger Flughafenentgelte die Anschaffung und den Einsatz leiserer Flugzeugmuster. Insoweit wird den Maßgaben Nr. II. 5.1, 5.2 und 5.5 der landesplanerischen Beurteilung Rechnung getragen. Der Maßgabe Nr. II. 5.3 der landesplanerischen Beurteilung ist durch die Beschränkung der Nutzung der 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit auf die in

der Maßgabe aufgeführten Ausnahmetatbestände Rechnung getragen (vgl. dazu auch 6.5.1).

Verbleibende Auswirkungen werden abschließend durch das novellierte Fluglärngesetz (FluglärngG) bewältigt, nach dem die Flughafen München GmbH den Eigentümern der innerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nachtschutzzone gelegenen Wohngebäude und der besonders schutzbedürftigen Einrichtungen nach Maßgabe des novellierten FluglärngG und seiner Ausführungsvorschriften die Aufwendungen für erforderliche bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung erheblicher fluglärmbedingter Belästigungen und Schlafstörungen zu erstatten haben wird.

6.1.5 Messung von Fluglärm

Einwand:

Kontrollmessungen werden nur vom Flughafenbetreiber selbst durchgeführt, wodurch eine unabhängige Kontrolle der Einhaltung nicht gewährleistet ist.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH ist als Flughafenunternehmer nach § 19 a Satz 1 LuftVG verpflichtet, eine Fluglärmmessanlage einzurichten und zu betreiben, mit der die Geräusche an- und abfliegender Luftfahrzeuge fortlaufend gemessen und registriert werden. Dementsprechend werden 16 ortsfeste Messstellen betrieben, deren Standorte mit der Genehmigungsbehörde und der Fluglärnkommision abgestimmt und im Umkreis von 20 km um den Flughafen vorwiegend mit dem geringsten Abstand zu den An- und Abflugrouten den Wohnsiedlungen angeordnet sind. Gemäß § 19 a Satz 2 LuftVG werden die Mess- und Auswertungsergebnisse der Genehmigungsbehörde und der nach § 32 b LuftVG gebildeten Fluglärnkommision für den Flughafen München mitgeteilt. Durch die Veröffentlichung der Mess- und Auswertungsergebnisse im Internet werden die Fluglärmberichte der Flughafen München GmbH der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die Standorte der ortsfesten Messstellen wurden und werden in Absprache mit der Fluglärnkommision festgelegt.

Darüber hinaus führt die Flughafen München GmbH regelmäßig mobile Messungen an Standorten durch, an denen keine stationären Messanlagen Auskunft über die Fluglärmsituation geben. Die Standorte der mobilen Messungen werden vor Beginn der Messung mit den jeweiligen örtlichen Vertretern (Gemeinde, Stadt oder Landkreis) abgestimmt und können über diese auch beantragt werden.

6.1.6 Verweis auf Schalltechnische Untersuchung allgemein (2010)

Einwand:

Der Fluglärm ist heute schon eine erhebliche Belastung. Durch eine dritte Startbahn würde sich die Situation zusätzlich deutlich verschlechtern. In einzelnen Ortschaften wäre der Dauerschallpegel doppelt so hoch wie in den derzeit am stärksten betroffenen Gemeinden.

Erwiderung:

Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Fluglärm – vom 15.03.2010 hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung für die drei Szenarien Referenzjahr 2008, Prognosenußfall 2020 und Planungsfall 2020 untersucht und dargestellt.

Die Bilder SAL_A_08 und SAL_A_09 zeigen die Differenz in der Fluglärmbelastung zwischen dem Prognosenullfall (Situation ohne 3. Start- und Landebahn im Jahr 2020) und dem Planungsfall (Situation mit der 3. Start- und Landebahn im Jahr 2020). Je nach Lage eines Anwesens kommt es danach im Planungsfall zu einer Erhöhung, keiner wesentlichen Änderung oder zu einer Verminderung des Lärmpegels gegenüber dem Prognosenullfall. Darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung 112 Einzelpunkte untersucht und hierfür die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt.

Das im Juni 2007 novellierte Fluglärmgesetz hat Lärmwerte zur Ausweisung von Lärmschutzbereichen verfügt. Dementsprechend hat die FMG den Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit seinen Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone) gleichfalls ermitteln lassen und dem Planfeststellungsantrag beigegeben.

Der gebotene Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ist im Planungsfall durch das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550)) sichergestellt.

6.2 Flugrouten

6.2.1 Annahmen zu Flugrouten, Flugzeugmix und Bahnbelegung

Einwand:

Es ist zu berücksichtigen, dass genaue Aussagen über die Betroffenheiten mangels der erforderlichen Angaben (u. a. keine Festlegung der Flugrouten und des Flugzeugmixes sowie der Belegung der nördlichen Bahnen) noch gar nicht erfolgen können.

Erwiderung:

Gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550) ist der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq,Tag}$ für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq,Nacht}$ und der Maximalpegel L_{Amax} für die Nacht-Schutzzone unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz zu ermitteln.

Die Daten über den Flugbetrieb eines bestehenden Flugplatzes erfassen die Streuung der Nutzungsanteile der einzelnen Betriebsrichtungen, indem für jede Start- und Landebahn die Nutzungsanteile in den zurückliegenden zehn Kalenderjahren getrennt für die Zeiträume Tag und Nacht sowie getrennt für Start und Landung angegeben werden.

Jede Berechnung einer künftigen flugbetriebsbedingten Lärmbelastung kann hiernach nur auf Annahmen u. a. zu den Flugrouten, dem Flugzeugmix und der Bahnbelegung basieren. Die in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – berücksichtigten An- und Abflugrouten sind von der DFS als plausibel bestätigt worden. Zu den Einzelheiten des allgemein üblichen und bewährten Vorgehens wird auf die Schalltechnische Untersuchung – Teil A – (insbes. Kapitel 4) Bezug genommen.

6.2.2 Festlegung von Flugrouten

Einwand:

- Die Stadt... stimmt dem Vorhaben nur zu, wenn beim zukünftigen Betrieb, so wie bisher, ein Überflug des Stadtgebietes vermieden wird.
- Es wird gefordert, dass der Stadtteil ... nicht überflogen werden darf, um die Lärmbelastigungen für die Bürger gering zu halten.

Erwiderung:

Die Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere der Lärmbelastung, erfolgte unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs. Dies umfasst plausible Annahmen hinsichtlich der Flugrouten im Planungsfall. Die rechtsverbindliche Festlegung von Flugrouten erfolgt (u.a. Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte) durch Rechtsverordnung nach § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO durch das Luftfahrt-Bundesamt. Hierbei haben gemäß § 29b Abs. 2 LuftVG die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Bei wesentlichen Änderungen, etwa neuen Flugrouten, anderen Routenverläufen etc. werden Alternativen betrachtet, in der Fluglärmkommission nach § 32b LuftVG beraten, im Rahmen einer Abwägung die optimale Route identifiziert und zum nächsten festgelegten Veröffentlichungsdatum in Kraft gesetzt.

Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Hält die Genehmigungsbehörde oder die für die Flugsicherung zuständige Stelle die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht für geeignet oder nicht für durchführbar, so teilt sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit.

Der Kommission sollen gem. § 32b Abs. 4 LuftVG angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern.

6.2.3 Flugroutenabweichungen im Realbetrieb

Einwand:

Die von der FMG in den Plänen gezeigten An- und Abflugrouten sind Idealrouten. Die tatsächlichen Flugrouten sind bei der deutschen Flugsicherung zu sehen, sie zeigen eine sehr breite Streuung der Flugrouten. Schon heute sind Räume stark durch Lärm belastet, die laut den offiziellen Flugrouten gar nicht belastet sein dürften.

Erwiderung:

Zuständig für die Flugführung ist die Deutsche Flugsicherung (DFS). Diese weist den Piloten den zu fliegenden Flugweg (in der Regel Flugrouten) an und überwacht die Einhaltung. Abweichungen von angewiesenen Flugwegen seitens der Piloten sind nur in Ausnahmesituationen (z.B. Gewitter, Notfall) nach vorheriger Absprache mit dem Fluglotsen zulässig.

Die in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – berücksichtigten An- und Abflugrouten sind von der DFS als plausibel bestätigt worden. Das der Schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegte Berechnungsverfahren der AzB (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen) schreibt die Berücksichtigung der seitlichen Abweichung der Flüge von den festgesetzten Flugstrecken vor. Hierzu wird jeder Flugstrecke ein Flugkorridor mit einer bestimmten Korridorbreite zugeordnet. Innerhalb der Korridore wird der Anteil der Flugbewegungen von der Flugstrecke als Korridormittellinie nach außen hin abnehmend berücksichtigt. Die prozentuale Verteilung ist in der AzB vorgeschrieben.

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die tatsächlichen Flugrouten einschließlich deren Streuung durch die Verwendung von zwei Fluglärmrechnungsmodellen. Während der Modellierungsansatz Typ 1 die nach dem Luftfahrthandbuch Deutschland beschriebenen Instrumentenabflugstrecken einschließlich der o. g. Korridorbreiten berücksichtigt, wurden für den Modellierungsansatz Typ 2 auf der Grundlage vorliegender Radaraufzeichnungen jeweils zusätzlich die häufig genutzten "Direct-Routing Abflugstrecken" sowie die Gegenanflüge und die Eindrehbereiche der Instrumentenanflugstrecken modellhaft nachgebildet. Weitere Einzelheiten sind der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A – unter Nr. 2.1.1, S. 14 ff zu entnehmen. Von den mit diesen Modellierungsansätzen errechneten akustischen Kenngrößen liegen die jeweils höheren den weiteren akustischen Auswertungen zu Grunde.

6.2.4 Flugrouten bei Gewittern

Einwand:

Bei schweren Gewittern fliegen die Maschinen derart im Niederflug, dass wir beim Überflug unseres Hauses durch beträchtlichen Lärm betroffen sind.

Erwiderung:

In Zeiträumen, in denen Gewitterzellen im Verlauf der geplanten Flugroute vorhanden oder zu erwarten sind, können Abweichungen von den veröffentlichten Routen aus Gründen der Flugsicherheit erforderlich werden. Aufgrund der Notwendigkeit eines weiträumigen und rechtzeitigen Ausweichens kann dabei nicht ausgeschlossen werden, dass im Einzelfall Ortschaften überflogen werden, obwohl dort (vom Boden aus) kein Gewitter erkennbar ist. Auf die Lärmbeurteilung der nach Fluglärmgesetz zu beurteilenden verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres haben diese aus Sicherheitsgründen geflogenen Flugwege keinen relevanten Einfluss.

6.2.5 Einhaltung von Flughöhen

Einwand:

Im Übrigen kann durch Beobachtung leicht festgestellt werden, dass angeordnete Flughöhen nicht eingehalten werden, sondern eher Tiefflügen gleichen.

Erwiderung:

Die von der Flugsicherung angeordneten Flughöhen sind von den Piloten einzuhalten. Abweichungen hiervon sind nur in Notfällen zulässig und müssen der Flugsicherung unverzüglich mitgeteilt werden. Die Flughöhen sowie die verwendeten Verfahren für An- und Abflüge (z.B. Anflugwinkel von 3°, Beachtung der

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Hindernisfreiheit beim Abflug) tragen zentralen Belangen der Flugsicherheit Rechnung. Die An- und Abflugverfahren am Flughafen München entsprechen nationalem und europäischem Recht, der internationalen Praxis und berücksichtigen die Regularien der ICAO (International Civil Aviation Organization).

6.2.6 Flugrouten der Lärm-Neuberechnung 2010

Einwand:

Auch die Neuberechnung basiert auf angenommenen, nicht amtlich festgelegten Flugrouten.

Erwiderung:

Die Ermittlung der Lärmbelastung hat nach § 3 Abs. 1 des FluglärmG unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu erfolgen. Die Beschreibung der Flugstrecken zur Lärmberechnung basiert dabei auf den Flugrouten des Luftfahrthandbuches sowie Flugspuraufzeichnungen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS). Hierzu wurden von der DFS zur Verfügung gestellte Daten des Flugwegaufzeichnungssystems FANOMOS der An- und Abflüge des Zeitraums Mai bis Oktober 2008 einer umfangreichen Analyse unterzogen und der Bestimmung von Korridorbreiten zu Grunde gelegt.

Da es in der flugbetrieblichen Praxis vorkommt, dass der Luftfahrzeugführer von der Flugsicherung bestimmte Kursanweisungen über Sprechfunk erhält ("Radar-vectoring") und darüber hinaus die Möglichkeit besteht, dass der Flugsicherungs-lotse dem Luftfahrzeugführer die Genehmigung erteilt, auf dem kürzesten Weg zum nächsten Navigationspunkt zu fliegen ("Direct Routing"), wurde ausgehend von vorliegenden Radaraufzeichnungen in den Datenerfassungssystemen das Abflugstreckensystem um häufig genutzte "Direct-Routing-Abflugstrecken" (Mittellinie und Korridor) ergänzt.

Da bei der Inbetriebnahme einer weiteren Start- und Landebahn an einem bestehenden Flugplatz generell eine Änderung des Flugroutenmodells dahingehend erforderlich ist, dass entsprechende An- und Abflugrouten von bzw. zu dieser Bahn geführt werden, basiert das Flugroutenmodell für den Planungsfall auf dem Modell des bestehenden Zwei-Bahn-Systems. Diesem wurden die voraussehbaren Flugrouten von bzw. zur geplanten 3. Start- und Landebahn hinzugefügt, wobei bekannte und absehbare wesentliche Änderungen, die durch den Ausbau zu erwarten sind, berücksichtigt wurden. Das gemäß der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) erstellte Datenerfassungssystem (DES) wurde von der Deutschen Flugsicherung GmbH hinsichtlich der Flugstrecken und Flugverfahren validiert.

6.2.7 Flugrouten der Internationalen Flugsicherung IFS

Einwand:

Das Lärmgutachten zum Planfeststellungsantrag berücksichtigt mit den darin ausgewiesenen Lärmkonturen (Isophonen) die von der Internationalen Flugsicherung IFS vorgegebene Abdrehroute nach Norden bei Weststarts nicht. Damit sind die von der FMG bisher genannten Werte zum äquivalenten Dauerschallpegel für die südlichen Stadtteile Freising zu niedrig angesetzt und somit falsch.

Erwiderung:

Eine internationale Flugsicherung (IFS) ist der FMG nicht bekannt, ebenso wenig etwaige Vorgaben zu Abflugrouten. Für die Flugsicherung im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) zuständig. Das den Fluglärmrechnungen gem. 1. Fluglärmverordnung (1. FlugLSV) zu Grunde gelegte Datenerfassungssystem ist von der DFS hinsichtlich der Flugverfahren und Flugstrecken validiert.

Die der Gesamtkonfiguration zu Grunde liegende An- und Abflugstruktur (Flugrouten, Abdrehpunkte, Sicherheits- und Staffelungsabstände, Anfluggeschwindigkeiten, Anflugwinkel) entspricht vollumfänglich den geltenden Flugsicherheits-techniken und -rechtlichen Anforderungen. Die entsprechende Simulation zur betrieblichen Funktionalität wurde von der DFS als fachlich zuständige und kompetente Einrichtung durchgeführt. Sie bestätigt, dass alle aktuell geltenden Vorgaben berücksichtigt und eingehalten sind.

6.3 Methodik zur Ermittlung des Fluglärms

6.3.1 Darstellung der Betroffenheiten zwischen 50 und 55 dB(A)

Einwand:

Die Betroffenheiten in der Zone > 50 dB(A) werden im Gegensatz zum Raumordnungsverfahren nicht mehr dargestellt.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Hiernach ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung ein Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone festzusetzen, der die Gebiete umfasst, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel (LAeq) bzw. der häufigkeitsbezogene Maximalpegel (LAm_{ax}) bestimmte Pegelwerte außen übersteigt.

Die Tag-Schutzzonen werden durch folgende Werte bestimmt:

Tag-Schutzzone 1: LA_{eq,Tag} = 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2: LA_{eq,Tag} = 55 dB(A).

Die Nacht-Schutzzone wird durch folgende Werte bestimmt:

Nacht-Schutzzone: a) bis zum 31.12.2010:
LA_{eq,Nacht} = 53 dB(A),
LAm_{ax} = 6 mal 57 dB(A) (Pegel im Rauminnern),
b) ab dem 01.01.2011:
LA_{eq,Nacht} = 50 dB(A),
LAm_{ax} = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnern).

Bei dem in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Maximalpegel LAm_{ax} handelt es sich um einen Pegel im Rauminnern, der unter Abzug von 15 dB(A) für den entsprechenden Pegelunterschied zwischen innen und außen ermittelt wird.

Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung in dem Bereich untersucht und dargestellt, in dem der äquivalente Dauerschallpegel tags in mindestens einem der drei Prognoseszenarien (Referenzjahr 2004, Prognosefall 2020 und

Planungsfall 2020) einen Wert von 52 dB(A) erreicht. In diesem Bereich und teilweise noch darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung ferner 112 Einzelpunkte untersucht und die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt. Darüber hinaus hat das im Juni 2007 novellierte Fluglärngesetz Lärmwerte zur Ausweisung von Lärmschutzbereichen verfügt. Die FMG hat den Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit seinen Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone) gleichfalls unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben (§ 3 Abs. 1 i.V.m. der Anlage zu § 3 Abs. 1 FluglärnG) über die rechnerische Ermittlung der Lärmbelastung ermitteln lassen und dem Planfeststellungsantrag beigegeben. Eine weitergehende Darstellung der Lärmbelastung ist somit nicht erforderlich.

6.3.2 Maximalpegel und Dauerschallpegel

Einwand:

- Der von der FMG immer wieder in der Lärmkarte gezeigte Schallpegel ist ein Dauerschallpegel, hochgerechnet auf 24 Stunden, d.h. der tatsächliche Schallpegel bei Start oder Landungen ist weitaus höher.
- Berechnung, die die einzelnen Lärmereignisse durch Flugbewegungen zu einem durchschnittlichen Dauerschallpegel mittelt, ist überdies menschenverachtend und widerspricht allen medizinischen Erkenntnissen, wonach ausschließlich die Höhe des einzelnen Lärmereignisses ausschlaggebend für etwaige gesundheitliche Beeinträchtigungen ist.
- Mittelwertberechnungen können im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor unzumutbaren Belastungen nicht Grundlage einer Vorhabensbeurteilung sein.

Erwiderung:

Nach den gesetzlichen Vorgaben des im Jahr 2007 novellierten Fluglärngesetzes (§ 3 Abs. 1) ist die Fluglärmbelastung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu ermitteln. Getrennt für die Tagzeit (06:00 bis 22:00 Uhr) und die Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) sind hierfür die äquivalenten Dauerschallpegel für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zu ermitteln; für die Nachtzeit ist darüber hinaus ein häufigkeitsbezogener Maximalpegel zu ermitteln. Die auf diese Weise ermittelten Pegelwerte liegen auch dem Kenntnisstand von Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung zu Grunde.

6.3.3 Lärmbelastung im Vergleich zum Jahr 2004

Einwand:

Ich fordere, dass zum Vergleich der Lärmbelastungen nicht der Stand 2004, sondern der Stand nach dem Betriebsplan zur ersten Genehmigung und Planfeststellung herzunehmen ist (in diesem Betriebsplan waren die 9 An- und Abflugkorridore und deren Belegung dargestellt).

Erwiderung:

Gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550) ist der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq,Tag}$ für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq,Nacht}$ und der Maximalpegel L_{Amax} für die Nacht-

Schutzzone unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz zu ermitteln.

Die Daten über den Flugbetrieb beschreiben die Flugbewegungen in einem Prognosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach der in Absatz 1 genannten Anforderung liegt. Die Prognose bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres.

Die Darstellung der Lärmauswirkungen des Flughafens München unter Einbezug der Auswirkungen des Änderungsvorhabens ist in den Antragsunterlagen berücksichtigt. Die zusätzliche Ermittlung für das Referenzjahr 2004 dient lediglich der ergänzenden informativen Darstellung.

6.3.4 Berücksichtigung der Topographie

Einwand:

Bei Berücksichtigung der besonderen topographischen Lage meiner Immobilie, wie sie bei zukünftigen Schallberechnungen vorgeschrieben sein wird, würde sich die Belastung noch einmal erheblich erhöhen.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmsgesetz hat der Gesetzgeber in § 3 Abs. 2 die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung zu regeln. Entsprechend dem diesbezüglichen Entwurf der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) ist für die Bestimmung der Schallpegelminderung auf dem Ausbreitungsweg das Höhenprofil des Geländes (Topografie) zu beachten. Hierzu ist ein digitales Geländemodell (DGM) zu verwenden. Diese Vorgabe ist in der Schalltechnischen Untersuchung, Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – berücksichtigt (siehe dort Kapitel 2.1 – Ergänzende Anmerkungen zur Fluglärmberechnung).

6.3.5 Veränderung um 2 dB nach FluglärmG

Einwand:

Die Darstellung der Veränderung der Fluglärmbelastung ist falsch / irreführend

Erwiderung:

Gemäß FluglärmG wird eine Pegelerhöhung um mindestens 2 dB an der Schutzgebietsgrenze als wesentlich bezeichnet. Dieses 2-dB-Kriterium wird in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – zur Visualisierung der Veränderung der Belastungssituation aufgegriffen. Um auch den im novellierten FluglärmG enthaltenen Bezug zur absoluten Höhe der Belastung zu berücksichtigen, erfolgt die Darstellung der Veränderung tags in Bild 8 (SAL_A_08) für den von der Außenkontur der Isolinie LAeq,Tag = 52 dB(A) (Umhüllende um die für die drei betrachteten Szenarien berechneten 52 dB(A)-Konturen) begrenzten Bereich, der somit weitestgehend dem "Suchraum" bei der Festlegung der Einzelnachweispunkte entspricht. Für den Nachtzeitraum erfolgt in Bild 9 (SAL_A_09) die Darstellung der Veränderung innerhalb des o.g. Bereichs nur dann, wenn der äquivalente Dauerschallpegel nachts (Maximalwert der drei betrachteten Szenarien) mindestens 45 dB(A) entspricht.

Eine Visualisierung nur des Veränderungsbetrages ohne Bezug zur absoluten Höhe der Belastung ist nicht zielführend, da eine Pegelzunahme auf niedrigem

Niveau anders zu bewerten ist als eine Zunahme auf hohem Niveau. Detaillierte Informationen über die absolute Höhe der flugbetriebsbedingten Lärmbelastung sowie deren Veränderung sind für die 112 ausgewählten Nachweispunkte den Datenblättern (Einzelpunktnachweise) der Schalltechnischen Untersuchung zu entnehmen.

6.3.6 Verdoppelung / Verzehnfachung des Dauerschallpegels

Einwand:

Eine Verdoppelung des Dauerschallpegels entspricht einer VERZEHNFACHUNG des Fluglärms.

Erwiderung:

Physikalisch gesehen entspricht die Verdoppelung eines Schallpegels einer Verdoppelung von gleich lauten Schallquellen: für 2 gleich starke, inkohärente Schallquellen ergibt sich eine Pegelzunahme um 3 dB gegenüber der Situation, in der nur 1 Schallquelle vorhanden ist. Die Zunahme von 1 Schallquelle auf 10 gleich laute Schallquellen ergibt eine Pegelzunahme um 10 dB. Nebst dem Vergleich von Schallquellen oder Schallenergien lassen sich Aussagen über den Lautheitseindruck machen: Ein Schallpegelunterschied von 10 dB bei sonst gleichartigen Geräuschen im Bereich über 40 dB wird als etwa doppelt so laut empfunden. Wird unter "Fluglärm" die Schallenergie verstanden, so ist der Vergleich auf der physikalischen Ebene durchzuführen, wo eine Verdoppelung einer Zunahme um 3 dB entspricht. Wird unter "Fluglärm" ein Lautheitseindruck verstanden, so ist der Vergleich auf der physiologischen Ebene durchzuführen, wo eine Verzehnfachung der Schallenergie (Zunahme um 10 dB) einer Verdoppelung des Lautheitseindruckes entspricht. Eine "Verzehnfachung des Fluglärms, also eine Zunahme um 10 dB, entspricht einer Verdoppelung des Lautheitseindrucks und nicht einer Verdoppelung des Schallpegels.

6.3.7 Umlegung von Flugbewegungen auf Flugzeuggruppen (SAL-2010)

Einwand:

Problematisch ist auch die Umlegung der prognostizierten Flugbewegungen auf die Flugzeuggruppen. Hierdurch können rechnerisch erhebliche Einspareffekte erzielt werden, die tatsächlich so nicht auftreten und deshalb die Abschätzung der Lärmbelastung verfälschen.

Erwiderung:

Die Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (1. FlugLSV) regelt die Einzelheiten der Datenerfassung und das Berechnungsverfahren. Dazu nimmt die 1. FlugLSV durch statische Verweise auf zwei technische Regelwerke Bezug. Dies sind die "Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb" (AzD) und die "Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen" (AzB). Im Zuge der Novellierung des Fluglärmgesetzes wurden in einer Arbeitsgruppe mit namhaften Experten der beteiligten Kreise unter Leitung des Umweltbundesamtes spezifische Fortschreibungen und Verbesserungen insbesondere an der früheren Berechnungsvorschrift AzB ausgearbeitet. Außerdem wurden Anpassungen an geänderte Vorgaben des novellierten Fluglärmgesetzes berücksichtigt. Diese Verbesserungen und Fortschreibungen des Berechnungsverfahrens für Fluglärmimmissionen basieren auf umfangreichen Analysen der

beteiligten Kreise, insbesondere auch auf Auswertungen spezifischer Messreihen im Umland einzelner Flughäfen.

Die AzB-2008 konkretisiert, wie Lärmschutzbereiche nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm durch Berechnung ermittelt werden. In die Berechnung des Lärmschutzbereichs gehen insbesondere die akustischen und flugbetrieblichen Daten der Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres, die Topographie sowie die Verläufe der Ab- und Anflugstrecken und ggf. der Platzrunden ein. Darüber hinaus werden die Flugstrecken der Hubschrauber, die Verläufe der Rollwege am Boden und der Betrieb der so genannten Hilfsgasturbinen (APUs) der Flugzeuge am Boden vor dem Start und nach der Landung berücksichtigt.

Die AzB enthält neben detaillierten Vorgaben für das Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmschutzbereiche insbesondere die akustischen und flugbetrieblichen Daten der zivilen und militärischen Luftfahrzeugklassen. Diese Daten sind aus Messergebnissen abgeleitet und in der AzB in Form von Datenblättern angegeben. Die Daten der zivilen Luftfahrzeugklassen basieren auf der Auswertung umfangreicher Messergebnisse der an den Verkehrsflughäfen nach § 19a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) installierten Fluglärmessanlagen. In der AzB werden Luftfahrzeugmuster und -baureihen mit ähnlicher Geräuschmission zu einer Luftfahrzeuggruppe zusammengefasst. Dabei wird das Prinzip der "akustischen Äquivalenz" zugrunde gelegt. Dieses Prinzip besagt, dass zwei Luftfahrzeugmuster als akustisch gleichwertig anzusehen sind, wenn die durch sie verursachten Maximalpegel und die Einzelereignispegel am Boden vergleichbar sind, sodass sich vergleichbare Lärmkonturen ergeben.

Das Verfahren zur rechnerischen Bestimmung der Grenzen der Lärmschutzbereiche bildet eine Einheit mit den im Fluglärmgesetz festgelegten Werten für die Abgrenzung der Lärmschutzbereiche und der einzelnen Schutzzonen. Die AzB ermöglicht es, die vom Fluglärmgesetz vorgegebenen Langzeitparameter der Fluglärmbelastung zutreffend, mit hoher Genauigkeit, reproduzierbar, ermessensfrei und rechtssicher auf der Grundlage von Prognosedaten über Art und Umfang des zukünftigen Flugbetriebs für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach Fluglärmgesetz zu berechnen.

Die hier im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgenommene Umlegung der prognostizierten Flugbewegungen auf Flugzeuggruppen erfolgte durch den Prognosegutachter der Luftverkehrsprognose (Intraplan). Die Luftverkehrsprognose rechnet nicht mit konkreten Flugzeugtypen, sondern - einer Nachfrageprognose angemessen - mit Flugzeug-Kategorien bezogen auf die Anzahl der Sitzplätze. Die Umlegung der Passagiere auf Flugbewegungen erfolgt dem entsprechend anhand von Sitzplatzkategorien. Für die Planungsflugpläne bzw. die Lärmberechnungen wurden den Sitzplatzkategorien AzB-Klassen zugeordnet. Da die AzB-Klassen ebenfalls Kategorien von Flugzeugen umfassen, die neben der Antriebsart sich auf die Flugzeuggröße beziehen, ist eine solche Zuordnung in der Regel eindeutig. Die mit der Qualitätssicherung der Luftverkehrsprognose beauftragte TUHH kommt in ihrem Gutachten zu dem Schluss, dass die Erläuterung der Ergebnisse zum Flugbewegungsaufkommen und zum Flugzeugmix nachvollziehbar ist.

6.3.8 Bestimmung des 3-Sigma-Zuschlages (Methode I / Methode II) (SAL-2010)

Einwand:

Die Bestimmung der für die Berechnung der Lärmauswirkungen wichtigen Alpha-Faktoren wirft erhebliche Probleme auf. Beide von den Gutachtern vorgeschlagene Berechnungs-Methoden sind unzureichend, da sie die zukünftigen Lärmauswirkungen nicht vollständig abbilden.

Die Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Fluglärmschutzgesetz, die der Ermittlung der Fluglärmmmissionen zugrunde liegt, erfolgt stets für einen prognostizierten Flugbetrieb. Diese Prognose erfolgt u. a. auf der Basis des Flugbetriebs der letzten zehn Jahre, wobei durch die Alpha-Anteile die möglichen Schwankungen hinsichtlich der Betriebsrichtungsverteilung und der Bahnnutzung berücksichtigt werden.

Da das geplante Drei-Bahn-System ein vom vorhandenen Zwei-Bahn-System abweichendes Bahnnutzungskonzept aufweisen wird, können die für den Planungsfall 2020 benötigten Alpha-Faktoren aber nicht direkt aus der vorliegenden Zehn-Jahres-Statistik des Flughafens München abgeleitet werden. Die Gutachter haben in diesem Zusammenhang zwei Methoden (Methode I und Methode II) zur Bestimmung der Alpha-Faktoren vorgeschlagen, die jedoch beide Mängel aufweisen.

Erwiderung:

Die Anlage zu § 3 Fluglärmschutzgesetz enthält eine Regelung zur Berücksichtigung der schwankenden Flugbewegungszahlen für die einzelnen Betriebsrichtungen. Dort heißt es: " ... wobei die prognostizierten Flugbewegungszahlen für die einzelnen Betriebsrichtungen jeweils um einen Zuschlag zur Berücksichtigung der zeitlich variierenden Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen erhöht werden. Für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie für die Nacht-Schutzzone beträgt der Zuschlag dreimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (3 Sigma)." Die Bestimmung des 3-Sigma-Zuschlages bezieht sich somit ausdrücklich auf die Schwankung der Betriebsrichtungsverteilung. Nur sofern hierzu keine ausreichenden statistischen Daten vorliegen, ist § 2 Abs. 3 der 1. Fluglärmschutzverordnung anzuwenden, wonach "die Nutzungsanteile aufgrund von Daten über die örtliche Windrichtungsverteilung oder aufgrund der Nutzungsanteile vergleichbarer Flugplätze abgeschätzt werden" sollen.

In der Schalltechnischen Untersuchung wurde methodisch in der Weise vorgegangen, dass die tatsächliche Betriebsrichtungsverteilung der vergangenen Jahre ermittelt und der Sigma-Berechnung zugrunde gelegt wurde. Die Flugbetriebsrichtung wird von den Fluglotsen der DFS (Deutsche Flugsicherung) auf dem Tower festgelegt. Ausschlaggebend sind dafür die Wetter- und Verkehrsverhältnisse. In aller Regel wird gegen den Wind gestartet und gelandet, wobei gewisse Seiten- und Rückenwindkomponenten tolerabel sind. Neben der Windrichtung am Boden wird bei der Festlegung der Flugbetriebsrichtung jedoch auch die Windrichtung in höheren Luftschichten berücksichtigt, die ggf. von den Verhältnissen am Boden abweichen kann. Bei wenig stabilen Wetterlagen ist es durchaus möglich, dass die Betriebsrichtung durch die DFS mehrfach am Tag geändert wird. Aus diesen Gründen stellt die Auswertung der Betriebsrichtungsverteilung der vergangenen Jahre eine wesentlich belastbarere Datenbasis dar als eine Abschätzung anhand einer Windstatistik, die ausschließlich die bodennahen Verhältnisse beschreibt.

Im Kapitel 2.2.2 der Schalltechnischen Untersuchung - Teil A: Fluglärm - sind die Methoden zur Herleitung der Alpha-Faktoren für das 3-Bahn-System detailliert beschrieben. Dort wird ausgeführt, dass die nach der "Methode I" für den Planungsfall 2020 bestimmten Alpha-Faktoren die Streuungen der Nutzungsanteile der einzelnen Betriebsrichtungen berücksichtigen, die ausschließlich aus wechselnden Betriebsrichtungsverteilungen der einzelnen Jahre resultieren. Dies entspricht einer formalen Anwendung der Nr. 3.4 der AzB, wonach im Fall der Anlegung eines Flugplatzes oder des Neubaus einzelner Bahnen keine entsprechenden statistischen Daten herangezogen werden können, sondern diese Werte auf der Grundlage von Daten über die örtliche Windrichtungsverteilung oder auf der Basis von Daten vergleichbarer Flugplätze abzuschätzen sind.

Sonstige Einflussfaktoren, wie z. B. Schwankungen im Bahnnutzungskonzept, bleiben bei diesem Ansatz unberücksichtigt. Um diese "sonstigen Schwankungen" auch bei der Abschätzung der Alpha-Faktoren für das geplante Drei-Bahn-System anteilig berücksichtigen zu können, erfolgte ergänzend eine mit "Methode II" bezeichnete Bestimmung der Alpha-Faktoren. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. führt zu diesem Sachverhalt in ihrem Schreiben vom 26.05.2010 aus: "*Hinsichtlich der Aufstellung der Matrix zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Betriebsrichtungsverteilung halten wir die Methode 1 nicht für sachgerecht; ihre Anwendung führt tendenziell zu einer geringeren rechnerischen Belastung als ohne Ausbau und konsequenter Anwendung der Regelungen der AzB/AzD. Dagegen halten wir die Methode 2 für einen sinnvollen Ansatz, die Daten des vergleichbaren Flughafens München im aktuellen Ausbaustand auf den erweiterten Flughafen zu übertragen. ...*".

6.3.9 Berechnungsfehler in Tabellen (SAL-2010)

Einwand:

Auffallend ist ferner, dass die Tabellen kleine Berechnungsfehler enthalten. Beispielhaft soll dies an der Tabelle 3 (Schalltechnische Untersuchung, Teil A, S. 27) gezeigt werden: Unter "Summe" (3. Spalte von rechts) steht für die Nacht eine Anzahl von 16.379 Flugbewegungen. Diese Anzahl muss sich aus der Betriebsrichtung 08 (BR 08; 2. Spalte von rechts) und der Betriebsrichtung 26 (BR 26; 1. Spalte von rechts) zusammensetzen. $6.481 + 9.899$ sind aber 16.380 und nicht 16.379 wie angegeben.

Erwiderung:

Die in den Tabellen aufgeführten Bewegungszahlen enthalten keine Berechnungsfehler. Die in der Einwendung zutreffend genannte Differenz von einer Flugbewegung resultiert lediglich aus Rundungsungenauigkeiten, die bei Rundungen auf Grund der prozentualen Bahnnutzungsanteile auf ganze Flugbewegungszahlen unvermeidbar sind.

6.3.10 Schallschutzmaßnahmen - Pegeldifferenz gekipptes Fenster 10 oder 15 dB (SAL-2010)

Einwand:

Die 1. FlugSchV legt ferner eine Pegeldifferenz von 15 dB zwischen außen und innen bei einem gekippt geöffneten Fenster fest. Dieser Ansatz hat keine fachlich

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

fundierte Grundlage. Normgerechte Messungen zeigen, dass die Pegeldifferenz deutlich kleiner ist und eher mit 10 dB zu rechnen ist.

Erwiderung:

Die Anlage zu § 3 FluglärmG führt explizit aus: *"Zusätzlich wird auf der Grundlage der nach § 3 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnung für die Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) die Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium unter Berücksichtigung eines Pegelunterschiedes zwischen außen und innen von 15 dB(A) ermittelt."*

Im Abschnitt 3.1 der AzB wird dies weiter konkretisiert: *"Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sind die Häufigkeits-Maximalpegelkriterien auf Innenpegel bezogen. Der Pegelschwellenwert $L_{p,Schw}$ ergibt sich aus diesen Innenpegeln unter Berücksichtigung eines Zuschlages von 15 dB („gekipptes Fenster“) nach der Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm."*

Das Bundesverwaltungsgericht führt hierzu in seinem Urteil BVerwG 4 A 1075.04 vom 16.03.2006 aus: *"Damit der Schutzzweck auch bei gekipptem Fenster erreichbar bleibt, ist es unbedenklich, einen Innenpegel in Ansatz zu bringen, der um 15 dB(A) niedriger ist als der Außenpegel."*

6.3.11 Berücksichtigung Bahnspernung (SAL-2010)

Einwand:

Auffällig ist des Weiteren, dass in den zurückliegenden zehn Jahren keine Verschiebungen zwischen den Start- und Landebahnen aufgrund von Bahnspernungen (durch Sanierungsarbeiten) zu erkennen sind. Diese Bahnspernungen sind nach Auskunft des Umweltbundesamtes (Schreiben des Umweltbundesamtes vom 04.06.2009) bei der Bestimmung des Zuschlags für die unterschiedlichen Bahnnutzungsanteile dem Betrieb zuzurechnen und grundsätzlich keine einmaligen (und daher nicht zu beachtenden) Maßnahmen.

Erwiderung:

Hinsichtlich der Einwendung zur Berücksichtigung etwaiger Bahnspernungen z.B. durch Sanierungsarbeiten wird darauf hingewiesen, dass es eine hierdurch bedingte Bahnspernung am Flughafen München in den letzten 10 Jahren nicht gegeben hat.

6.4 Fluglärm im Planungsfall

6.4.1 Zunahme der Fluglärmbelastung

Einwand:

Durch den Betrieb einer 3. Start- und Landebahn kommt es zu einer massiven und unerträglichen weiteren Verlärmung des bereits mit Fluglärm erheblich belasteten Flughafenumlands sowie zu erstmaligen Neubelastungen.

Erwiderung:

Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung untersucht und in dem Bereich dargestellt, in dem der äquivalente Dauerschallpegel tags in mindestens ei-

nem der drei Prognoseszenarien (Referenzjahr 2004, Prognosefall 2020 und Planungsfall 2020) einen Wert von 52 dB(A) erreicht.

Die Bilder SAL_A_08 und SAL_A_09 zeigen die Differenz in der Fluglärmbelastung zwischen dem Prognosenullfall (Situation ohne 3. Start- und Landebahn im Jahr 2020) und dem Planungsfall (Situation mit der 3. Start- und Landebahn im Jahr 2020). Je nach Lage eines Anwesens kommt es danach im Planungsfall zu einer Erhöhung, keiner wesentlichen Änderung oder sogar zu einer Verminderung des Lärmpegels gegenüber dem Prognosenullfall. Darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung 112 Einzelpunkte untersucht und hierfür die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt.

Das im Juni 2007 novellierte Fluglärmgesetz hat Lärmwerte zur Ausweisung von Lärmschutzbereichen verfügt. Dementsprechend hat die FMG den Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit seinen Schutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone) gleichfalls ermitteln lassen und dem Planfeststellungsantrag beigegeben.

Der gebotene Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ist im Planungsfall durch das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. I S. 2550)) sichergestellt.

6.4.2 Höhe des Dauerschallpegels in einzelnen Ortschaften

Einwand:

In unserer Ortschaft wäre der Dauerschallpegel doppelt so hoch wie in den derzeit am stärksten betroffenen Gemeinden.

Erwiderung:

Die sich durch die geplante 3. Start- und Landebahn gegenüber dem Prognose-nullfall (ohne Bau der 3. Start- und Landebahn) ergebenden Änderungen der Fluglärmimmissionen sind in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – prognostiziert und dort in den Bildern SAL_A_08 und SAL_A_09 dargestellt. Zusätzlich sind für eine Vielzahl ausgewählter Ortslagen die Fluglärmimmissionen detailliert aufgeführt. Hiernach sind die umliegenden Immissionsorte je nach ihrer Lage unterschiedlich betroffen. Während an manchen Immissionsorten, wie in Teilen von Attaching und Berglern, eine erhebliche Zunahme der Lärmbelastung festzustellen ist, treten an anderen Orten Entlastungen gegenüber dem Prognosenullfall auf. Soweit die Fluglärmimmissionen die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 des novellierten Fluglärmgesetzes festgelegten Dauerschallpegelwerte für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze überschreiten, begründet das Fluglärmgesetz für die betroffenen Grundstückseigentümer Ansprüche auf Geldentschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs sowie auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen und Lüftungseinrichtungen.

Soweit die Fluglärmimmission tagsüber einen äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) übersteigt, kommt nach der Rechtsprechung ferner ein Anspruch des Grundstückseigentümers auf Übernahme des so betroffenen Grundstücks durch den Vorhabenträger in Betracht.

6.4.3 Lärmbelastung außerhalb der 55 dB(A)-Zone

Einwand:

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Insgesamt kommt es auch in der > 55 dB(A)-Zone sowie außerhalb dieser Zone zu erheblichen Lärmzunahmen.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Hiernach ist durch Rechtsverordnung der Landesregierung ein Lärmschutzbereich für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit zwei Tag-Schutzzonen und einer Nacht-Schutzzone festzusetzen, der die Gebiete umfasst, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel (LAeq) bzw. der häufigkeitsbezogene Maximalpegel (LAm_{ax}) bestimmte Pegelwerte außen übersteigt.

Die Tag-Schutzzonen werden durch folgende Werte bestimmt:

Tag-Schutzzone 1: LA_{eq,Tag} = 60 dB(A),

Tag-Schutzzone 2: LA_{eq,Tag} = 55 dB(A).

Die Nacht-Schutzzone wird durch folgende Werte bestimmt:

Nacht-Schutzzone: a) bis zum 31.12.2010:

LA_{eq,Nacht} = 53 dB(A),

LAm_{ax} = 6 mal 57 dB(A) (Pegel im Rauminnern),

b) ab dem 01.01.2011:

LA_{eq,Nacht} = 50 dB(A),

LAm_{ax} = 6 mal 53 dB(A) (Pegel im Rauminnern).

Bei dem in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm festgelegten Maximalpegel LAm_{ax} handelt es sich um einen Pegel im Rauminnern, der unter Abzug von 15 dB(A) für den entsprechenden Pegelunterschied zwischen innen und außen ermittelt wird.

Die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – hat die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung in dem Bereich untersucht und dargestellt, in dem der äquivalente Dauerschallpegel tags in mindestens einem der drei Prognoseszenarien (Referenzjahr 2004, Prognosefall 2020 und Planungsfall 2020) einen Wert von 52 dB(A) erreicht. In diesem Bereich und teilweise noch darüber hinaus hat die Schalltechnische Untersuchung ferner 112 Einzelpunkte untersucht und die jeweilige flugbetriebsbedingte Lärmbelastung detailliert dargestellt.

Hiernach sind die umliegenden Immissionsorte je nach ihrer Lage unterschiedlich betroffen. Während an manchen Immissionsorten eine erhebliche Zunahme der Lärmbelastung festzustellen ist, treten an anderen Orten Entlastungen gegenüber dem Prognosefall auf. Dies gilt ebenso für den Bereich außerhalb der 55 dB(A)-Zone.

Der gebotene Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ist im Planungsfall durch das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 BGBl. I S. 2550) sichergestellt.

6.4.4 Auswirkung auf Wohnbereiche und Erholungsgebiete

Einwand:

- Durch die Lärmzunahme werden unsere Wohnbereiche sowie die Erholungsgebiete unseres Umlandes entwertet.
- Durch den zunehmende Fluglärm wird der Aufenthalt im Garten/auf dem Balkon unzumutbar.

Erwiderung:

Den gebotenen Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm regelt das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (BGBl 2007 I Nr. 56, S. 2550). Hiernach wird den Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in den einzelnen Schutzzonen des Lärmschutzbereichs durch baulichen Schallschutz – sowie in der Tag- Schutzzone 1 durch eine angemessene Geldentschädigung für Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen – Rechnung getragen. Der vorliegend für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze einzurichtende Lärmschutzbereich mit seinen einzelnen Schutzzonen ist in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – dargestellt. Weitergehende Ansprüche sieht das FluglärmG nicht vor.

Die vorhabensbedingten Fluglärmwirkungen auf Erholungsgebiete sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS 6.2 Schutzgut Menschen Erholung unter Nr. 6.2.4.1.3, S. 6-48 ff und UVS 6.13 Auswirkungskarte Wohnen, Freizeit, Erholung) ausführlich dargestellt; diese Auswirkungen gehen in die Abwägung ein.

6.4.5 Anzahl der Betroffenen in 50 dB(A)-Zone

Einwand:

Die Zahl der Menschen in der künftigen Zone von 50 dB(A) schätzt Landrat Pointner auf 30.000.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung von Lärmschutzbereichen verbindlich neu geregelt. Siehe dazu im Einzelnen Nr. 6.4.3.

Unter Beachtung dieser gesetzlichen Festlegung beginnt die rechtlich erhebliche Belästigung für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze bei einem äquivalenten Dauerschallpegel tags von 55 dB(A), der die äußere Kontur der Tag-Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs bestimmt. Auf die von der Einwendung genannte Zone von $L_{Aeq,Tag} = 50$ dB(A) nimmt das Fluglärmgesetz keinen Bezug. Nach den Vorgaben des FluglärmG hat die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – unter Berücksichtigung der Betriebsrichtungsverteilung (sog. 3-Sigma-Regelung) den einzurichtende Lärmschutzbereich ermittelt und in den Bildern SAL_A_01 bis SAL_A_06 dargestellt.

Hiernach ergeben sich voraussichtlich folgende Betroffenenheitszahlen:

- Anzahl Betroffene ab 55 dB(A) im Prognosenullfall (absolut): ca. 11.000 Personen;
- Anzahl Betroffene ab 55 dB(A) im Planungsfall (zusätzlich zum Prognosenullfall): ca. 5.500 Personen.

6.4.6 Konkrete Lärmbelastung

Einwand:

Für mich würde die Planung einen Dauerschallpegel von xx dB(A) bedeuten (individuell!).

Erwiderung:

Die sich durch die geplante 3. Start- und Landebahn gegenüber dem Prognose-nullfall (ohne Bau der 3. Start- und Landebahn) ergebenden Änderungen der Fluglärmimmissionen sind in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – ermittelt und dargestellt.

Soweit die Fluglärmimmissionen den im novellierten Fluglärmgesetz für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze festgelegten Schallpegelwert für die Tag-Schutzzone 1 von $L_{Aeq,Tag} = 60 \text{ dB(A)}$ überschreiten, begründet das Fluglärmgesetz für die betroffenen Grundstückseigentümer Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen sowie auf Geldentschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 1 und Abs. 5). Soweit die Fluglärmimmission tagsüber einen äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) übersteigt, kommt nach der Rechtsprechung ferner ein Anspruch des Grundstückseigentümers auf Übernahme des so betroffenen Grundstücks durch den Vorhabenträger in Betracht.

6.4.7 Förderschulzentrum Freising-Pulling

Einwand:

- Wie sollen die Kinder der Förderschule Pulling, die voll überflogen wird, noch konzentriert lernen können?
- In FS-Pulling wurde das Förderschulzentrum errichtet. Gerade für die dort untergebrachten Schüler/-innen, das Lehrpersonal wäre ein Lernen in Ruhe absolut notwendig!

Erwiderung:

Die Aufstellung des die Errichtung des gegenständlichen Förderschulzentrums in Pulling ermöglichenden Bebauungsplans Nr. 124 "Förderschule Landkreis- Pulling Nord" beschloss die Stadt Freising im Jahr 1999.

Das Förderschulzentrum lag schon damals in dem nach den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) im Regionalplan München (RP) bis heute unverändert festgesetzten Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen München in der Zone Ci mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von $64-67 \text{ dB(A)}$. Zudem war und ist das Förderschulzentrum auch innerhalb des luftrechtlich planfestgestellten Tag- und Nachtschutzgebietes für den Verkehrsflughafen München gelegen.

Der Ansiedlung einer besonders schutzwürdigen Einrichtung wie dem Förderschulzentrum stand seinerzeit das Ziel B XII 3.2.1 (LEP 1994) bzw. Ziel B V 6.4.1 (LEP 2006) des LEP entgegen, wonach schutzbedürftige Einrichtungen außerhalb des Lärmschutzbereichs angesiedelt werden sollen. Die Begründung des LEP führt hierzu aus: ".. soweit dies nicht den Beschränkungen des Fluglärmgesetzes entgegensteht – [kann] von den entsprechenden Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms nur in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden. Bei den Ausnahmen ist ein strenger Maßstab anzulegen. Ausnahmen können nur in Betracht kommen, wenn die organische Entwicklung einer Gemeinde nicht mehr gewährleistet wäre, weil sich das Gemeindegebiet vollständig innerhalb des Lärmschutzbereiches befindet oder die außerhalb des in seiner baulichen Nutzung beschränkten Bereichs liegenden Flächen für eine Bebauung nicht zur Verfügung stehen."

Die Stadt Freising hat vor der Aufstellung des BPl 124 eine Ausnahmezulassung nach dem Ziel B XII 2.5.2 (RP 1992) bzw. B II 6.2 (RP 2002) des RP nachgesucht. Dieses lautet: "Abweichungen von den vorstehenden Nutzungsbeschränkungen sind im Einzelfall zulässig, wenn mit hinreichender Sicherheit festgestellt

werden kann, dass die vorausgesetzte Lärmbelastung nicht mehr eintreten und der Lärmschutzzweck nicht beeinträchtigt wird."

Das BayStMLU hat die begehrte Ausnahme offenbar mit der Begründung zugelassen, dass nach der damals laufenden Neukonzeption des Lärmschutzbereichs das Plangebiet in der künftigen Außenzone des Lärmschutzbereichs im Pegelbereich von 58 – 60 dB(A) Leq liegen werde.

Die Flughafen München GmbH, die bei der Ausnahmezulassung nicht beteiligt wurde, hat in der nachfolgenden Anhörung bei der Aufstellung des BPI 124 auf den bei der Erteilung von Ausnahmen gebotenen strengen Maßstab und auf den standortbedingt zu erwartenden Immissionskonflikt ausdrücklich hingewiesen.

Das BayStMLU hat bei der Aufstellung des BPI 124 mit Schreiben vom 01.07.1999 aufgrund der im Plangebiet – nach der Neuberechnung – zu erwartenden fluglärmbedingten Spitzenpegel von bis zu 85 dB(A) mitgeteilt, dass für das Förderschulzentrum bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind, die sicherzustellen haben, dass in Unterrichtsräumen Spitzenpegel von maximal 50 dB(A) auftreten und dass zudem im Bebauungsplan folgende Festsetzungen zum Schallschutz aufzunehmen sind:

- Allgemeiner Hinweis auf die Fluglärmbelastung wegen der Nähe zum Flughafen.
- Festsetzung eines bewerteten Schalldämm-Maßes $R'w$ für die Unterrichtsräume des Förderschulzentrums von mind. 35 dB.
- Einbau von schallgedämmten Zwangsbelüftungseinrichtungen für die Unterrichtsräume mit der Maßgabe, dass die Zwangsbelüftung das geforderte Schalldämmmaß nicht verschlechtern darf.
- Abnahme der Schallschutzmaßnahmen durch eine fachkundige Stelle nach Baufertigstellung.

Die Übernahme dieser Auflagen in den Bebauungsplan hat der Planungsausschuss der Stadt Freising einstimmig beschlossen.

Von der auflagengemäßen Ausführung des Förderschulzentrums, d.h. der erfolgten Abnahme eines Schalldämmmaßes $R'w$ von mind. 35 dB nebst Zwangsbelüftungseinrichtungen für die Unterrichtsräume, ist hiernach auszugehen.

6.4.8 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie

Einwand:

Ich fordere, dass die (kapazitätsbeschränkende) 62 dB(A)-Grenzlinie unangetastet bleibt, dass deren Wert von 62 auf 58 dB(A) gesenkt wird und dass die Einhaltung mit den damals angewandten Berechnungsmethoden überwacht wird.

Erwiderung:

Die 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie nach Nr. A I 8a i.V.m. der Planbeilage 2 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 ist im Antrag der FMG unter Nr. 2.4 (S. 178 ff) ausführlich erläutert. Hiernach ist eine Anpassung dieser Regelung allenfalls veranlasst, wenn sich nach Nr. A II 5 (i.V.m. Bl. 202 der Begründung) eine Überschreitung der 62 dB(A)-Lärmgrenzlinie ergeben sollte. Das Konzept der luftrechtlichen Genehmigung, wie es auf Bl. 190 der Genehmigungsbegründung zum Ausdruck kommt, bleibt davon unberührt. Für eine etwaige Absenkung des Pegelwertes besteht weder eine gesetzliche noch eine sonstige fachliche Grundlage. Die Notwendigkeit einer etwaigen Absenkung des Pegelwertes ergibt sich auch nicht aus dem mit den Antragsunterlagen vorgelegten Lärmmedizinischen Gutachten.

6.4.9 Auswirkungen des Fluglärms auf kommunale Planungshoheit

Einwand:

Die Kommunen werden durch die zunehmende Verlärmung des Flughafenumlands in ihrer Planungshoheit weiter eingeschränkt, so dass die Ausweisung neuer Siedlungsflächen kaum mehr möglich ist.

Erwiderung:

Einschränkungen für die kommunale Bauleitplanung ergeben sich nach Maßgabe des Fluglärmgesetzes oder des Landesentwicklungsprogramms Bayern:

Nach dem im Jahr 2007 novellierten FluglärmG dürfen Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone nicht mehr errichtet werden. Ausnahmen von diesem grundsätzlichen Verbot sind in § 5 Abs. 3 und Abs. 4 FluglärmG bezeichnet; u. a. bleibt es den Kommunen danach möglich, Erhaltungs- und Erneuerungssatzungen auch nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs zu erlassen. Ferner sollen schutzbedürftige Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten in der Tag-Schutzzone 1 sowie Krankenhäuser, Alten- und Erholungsheime im gesamten Lärmschutzbereich nicht neu errichtet werden. Ausnahmen können nach Maßgabe von § 5 Abs. 1 Satz 3 zugelassen werden. Den nach den Vorgaben des FluglärmG einzurichtenden Lärmschutzbereich hat die Schalltechnische Untersuchung – Teil A: Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – sowohl für den Prognosenullfall 2020 als auch für den Planungsfall 2020 ermittelt und in den Bildern SAL_A_03 bis SAL_A_06 dargestellt.

In dem nach Ziel 6.4.1 des LEP Bayern vom 08.08.2006 festzusetzenden Lärmschutzbereich sollen schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden, wobei hiervon im Rahmen der Vorgaben des LEP 2006 Ausnahmen möglich sind. Die Neuausweisung von Gewerbegebieten ist im gesamten Lärmschutzbereich zulässig (wobei die Zulassung von Gewerbebetrieben nur in der Zone A in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Flughafen stehen muss oder die Gewerbebetriebe selbst erhebliche Lärmemissionen aufweisen müssen). Die Ausweisung von Wohnbaugebieten ist in den Zonen A und B nicht, in der Zone C eingeschränkt möglich. Im Rahmen der Vorgaben des LEP 2006 bestehen auch insoweit Ausnahmemöglichkeiten. Den nach den Vorgaben des LEP 2006 festzusetzenden Lärmschutzbereich hat die Schalltechnische Untersuchung – Teil G: Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung gemäß LEP Bayern 2006 – für den Prognosenullfall 2020 und den Planungsfall 2020 ermittelt und in den Bildern SAL_G_01 und SAL_G_02 dargestellt. Die Schalltechnische Untersuchung – Teil G – weist überdies ausdrücklich darauf hin, dass die äußere Grenze des LEP Lärmschutzbereichs sowohl für den Prognosenullfall 2020 als auch für den Planungsfall 2020 ohnehin überwiegend vom Verlauf der Grenzlinie des kombinierten Tag-/ Nachtschutzgebietes für den Flughafen München gemäß der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 bestimmt wird.

6.4.10 Lärmschutz nach Landesentwicklungsprogramm

Einwand:

Der Ausbau widerspricht den Grundsätzen GBV 6 sowie 6.4 des Landesentwicklungsplanes Bayern 2006, demzufolge die Bevölkerung vor schädlichen Einflüssen durch Lärm zu schützen und zu entlasten ist.

Erwiderung:

Wie der Verordnungsgeber in seiner Begründung zu B V 6.4 des LEP Bayern klargestellt hat, schließen die Grundsätze B V 6 und 6.4 einen Ausbau des Flughafens nicht aus. Wie der Grundsatz B II 6.4 des Regionalplans München weiter konkretisiert, zielt der gebotene Lärmschutz der Bevölkerung nicht auf eine Kapazitätsbeschränkung, sondern allein auf eine lärmoptimierte Betriebsabwicklung (so auch die Landesplanerische Beurteilung vom 21.02.2007, S. 54).

6.4.11 Zunahme der Fluglärmbelastung ggü. 2007 - allgemein (SAL-2010)

Einwand:

Die nachgereichten Neuberechnungen bestätigen die Befürchtungen der Bürger der Stadt Freising, dass mit erheblich größeren Lärmauswirkungen zu rechnen ist. Allein aus diesem Grund lehnen wir das beantragte Vorhaben weiterhin ab.

Erwiderung:

Die Bilder SAL_A_05 und SAL_A_06 zeigen die gemäß Neuberechnung 2010 zu erwartende Lärmbelastung für den Planungsfall 2020. In den Bildern SAL_A_10 und SAL_A_11 der Schalltechnischen Untersuchung von 2010 erfolgt eine vergleichende Darstellung der maßgeblichen Pegelkonturen der Berechnung 2007 mit den entsprechenden Konturen der Neuberechnung 2010. Diese Darstellungen zeigen, dass die Neuberechnungen auf Grundlage der 1. FlugLSV im Wesentlichen zu kleineren Konturen führen als die Berechnungen des Jahres 2007.

6.4.12 Neue Flugrouten, zusätzliche Lärmbelastung ggü. 2007 (SAL-2010)

Einwand:

Aus den Planunterlagen ist zu entnehmen, dass gegenüber den Darstellungen aus 2007 im Planfall 2020 weitere Flugrouten hinzukommen werden, woraus zusätzliche Lärmbelastungen resultieren. Den Unterlagen ist insbesondere zu entnehmen, dass im Jahr 2020 mit rund 530×10^3 , in 2025 mit rund 590×10^3 Flugbewegungen gerechnet wird. 2007 gingen die Gutachter für das Jahr 2020 noch von einer Anzahl der jährlichen Flugbewegungen von rund 610×10^3 Flugbewegungen aus.

Erwiderung:

Die nunmehr auf der Grundlage des novellierten FluglärmG und der 1. FlugLSV erstellte Neuberechnung der Fluglärmimmissionen legt inhaltlich die für die Schalltechnische Untersuchung (SAL Teil A, Stand 2007) erstellten Datenerfassungssysteme zu Grunde, die infolge der gebotenen Berücksichtigung der 1. FlugLSV insbesondere in folgenden Detailpunkten zu modifizieren waren:

- Ergänzung des IFR-Abflugstreckensystems um häufig genutzte Direct-Routing-Abflugstrecken auf der Grundlage der FANOMOS-Daten,
- Ergänzung des Anflugstreckensystems durch Eindrehbereiche und Gegenanflüge auf der Grundlage der FANOMOS-Daten,
- Ergänzung des An- und Abflugstreckensystems für Fehlanflüge,
- Berücksichtigung von Flugbetrieb mit militärischem Fluggerät.

In den Bildern SAL_A_10 und SAL_A_11 der Schalltechnischen Untersuchung von 2010 erfolgt eine vergleichende Darstellung der maßgeblichen Pegelkonturen der Berechnung 2007 mit den entsprechenden Konturen der Neuberechnung

2010. Während an manchen Bereichen eine Zunahme der Lärmbelastung festzustellen ist, treten an anderen Orten Entlastungen gegenüber den Berechnungen aus dem Jahr 2007 auf. Diese Darstellungen zeigen aber, dass die Neuberechnungen auf Grundlage der 1. FlugLSV im Wesentlichen zu kleineren Konturen führen als die Berechnungen des Jahres 2007.

6.4.13 Höherer Lärmanstieg 2025 (SAL-2010)

Einwand:

Nach der neuen Berechnungsgrundlage werden deutliche Pegelerhöhungen erwartet, obwohl insgesamt mit weniger Flugbewegungen gerechnet wurde. Damit ist 2025 mit einem erheblich höheren Lärmanstieg zu rechnen, als prognostiziert.

Erwiderung:

Im Kapitel 7 der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Fluglärm - des Jahres 2010 wurden ergänzende Betrachtungen für das Basisszenario 2025 zur Luftverkehrsprognose angestellt. Dieses Szenario geht von 96,8 % der ursprünglich für den Planungsfall 2020 prognostizierten Werte aus, was sich – auch bei einem unterstellten Wechsel im Flugzeugmix – in einer insgesamt betrachteten Abnahme der Flächen der maßgeblichen Schutzzonen widerspiegelt. In den Bildern SAL_A_12 und SAL_A_13 der Schalltechnischen Untersuchung von 2010 erfolgt eine vergleichende Darstellung der maßgeblichen Pegelkonturen für den Planungsfall 2020 (ursprüngliche Verkehrsprognose; Berechnung 2010) mit den entsprechenden Konturen für das Basisszenario 2025. Dass in 2025 mit einem erheblich höheren Lärmanstieg zu rechnen sei als prognostiziert, erschließt sich hieraus nicht.

6.4.14 Zusätzliche Nachweispunkte (SAL-2010)

Einwand:

Im Übrigen wurden Nachweispunkte unverändert übernommen. Mit den Neuberechnungen hätten aber weitere Nachweispunkte ausgewiesen werden müssen, da sich die Konturen in Teilen verschoben haben.

Erwiderung:

Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Hierzu werden die äquivalenten Dauerschallpegel und Maximalpegel nachts nach der Anlage zu § 3 des FluglärmG bestimmt. Die Darstellung der entsprechenden Isolinien wurde in der Schalltechnischen Untersuchung über die gesetzlichen Vorgaben hinaus ergänzt um eine große Anzahl an Einzelpunkten, für welche die Fluglärmbelastung im Referenzjahr 2008, im Prognosenullfall 2020 und im Planungsfall 2020 ermittelt wurde. Die Auswahl der Nachweispunkte wurde dabei so vorgenommen, dass die Ortslagen, die in mindestens einem der drei untersuchten Szenarien (Berechnungsstand 2007) einem äquivalenten Dauerschallpegel tags oberhalb von 52 dB(A) ausgesetzt sind, durch Nachweispunkte repräsentiert werden.

Diese Nachweispunkte wurden unverändert aus der Untersuchung des Jahres 2007 übernommen, um einen Vergleich der Berechnungsergebnisse zu ermöglichen. Daher erfolgte lediglich die erforderliche Koordinatentransformation in das nach Maßgabe der AzD zu verwendende Koordinatensystem UTM-32.

Wie das Bild SAL_A_07 zeigt, reichen die ausgewählten 112 Nachweispunkte aus, die berechneten Lärmauswirkungen in der Umgebung des Flughafens München adäquat wiederzugeben. Aus der teilweisen Verschiebung der Pegelkonturen ergibt sich keine Notwendigkeit, die Untersuchung um weitere Nachweispunkte zu ergänzen.

6.4.15 Lärmmessungen bei „Aschewolke“ (SAL-2010)

Einwand:

Zu diesem Sujet jedoch dürfen wir einen Artikel aus der Frankfurter Neuen Presse vom 06.05.2010 zitieren: 80 Prozent des Lärms stammt von Fliegern. Die Aschewolke hat einmalige Messungen möglich gemacht. Während der flugverkehrsfreien Tage im April ist die Lärmbelastung in manchen Stadtteilen um mehr als 90 Prozent zurückgegangen.

Erwiderung:

Es ist allgemein die Aufgabe von Fluglärmmessstationen, Fluglärm zu messen. Deshalb müssen die Messstationen nach Möglichkeit so aufgestellt werden, dass die Beeinflussung der Fluglärmereignisse durch Fremdgeräusche möglichst gering ist.

Der DFLD wählte für seine Analyse Stationen aus, die bei einer bestimmten Überflugsituation einer hohen, messtechnisch gut erfassbaren Fluglärmbelastung ausgesetzt sind. Für die Betriebsrichtung 07 wurden zehn Stationen (An- oder Abflüge), die Betriebsrichtung 25 drei Stationen (An- oder Abflüge) und bezüglich der Abflüge von der Startbahn 18-West vier Stationen ausgewählt.

Es ist dementsprechend nur zu erwarten, dass sich bei einem (nahezu) vollständigen Entfall der Flugbewegungen auch entsprechend niedrige Messwerte ergeben. Eine hieraus abgeleitete Verallgemeinerung, dass „80 bis über 90 Prozent des Lärms“ von Fliegern stamme, ist weder für die Rhein-Main-Region noch für das Umfeld des Flughafens München zutreffend.

6.5 Nachtflug

6.5.1 Einhaltung der Nachtflugregelung

Einwand:

- In diesem Zusammenhang befürchte ich auch eine weitere Aufweichung des Nachtflugverbots aufgrund der geplanten Vervielfachung des Frachtaufkommens.
- Auch wenn aktuell ein Nachtflugverbot eingehalten werden soll, ist dies keine Garantie für einen dauerhaften Erhalt. Beim geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt wurde erst vor kurzem eine entsprechende Zusage des Mediationsverfahrens wieder zurückgenommen, weil die Lufthansa aus Konkurrenzgründen nicht auf Nachtflüge verzichten will. Mit dem Argument der Konkurrenzfähigkeit könnte später die Nachtflugregelung auch am MUC fallen.

Erwiderung:

Den zulässigen Nachtflugbetrieb am Flughafen München regelt die bestandskräftige Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001. Das den Prognoseberechnungen der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A:

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Flugbetriebsbedingte Lärmbelastung – für den Planungsfall 2020 zu Grunde gelegte Flugbetriebsmodell berücksichtigt die Beschränkungen dieser Nachtflugregelung. Auf der geplanten 3. Start- und Landebahn ist für die Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) Flugbetrieb nur in Not- oder in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen beantragt. Eine Änderung der Nachtflugregelung ist nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens, wie im Planfeststellungsantrag ausdrücklich klargestellt wurde.

6.5.2 Nachtflugverbot

Einwand:

- Ich fordere ein absolutes Nachtflugverbot für den Flughafen.
- In einem etwaigen Planfeststellungsbeschluss, der den Bau einer dritten Start- und Landebahn ermöglicht, fordere ich von Ihnen strenge Auflagen zur Einhaltung eines konsequenten Nachtflugverbotes, damit die Belastungen für zehntausende Anwohner und Erholungssuchende zumindest etwas abgemildert werden.
- Schlafstörung infolge Lärmbelästigung

Erwiderung:

Für den Flughafen München ist mit der bestandskräftigen Änderungsgenehmigung – Nachtflugregelung für den Flughafen München vom 23.03.2001 – bereits eine weitestgehende bewegungsfreie Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr verfügt. Soweit die Nachtflugregelung vom 23.03.2001 Flugbetrieb in den Nachtrandzeiten (22:00 bis 24:00 Uhr, 05:00 bis 06:00 Uhr) zulässt, ist dieser Verkehr bedarfsgefordert. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Das den Prognoseberechnungen für den Planungsfall 2020 zu Grunde gelegte Flugbetriebsmodell berücksichtigt die Beschränkungen dieser Nachtflugregelung (vgl. Teil A der Schalltechnischen Untersuchung). Auf der geplanten 3. Start- und Landebahn ist für die Nachtzeit Flugbetrieb nur in Not- oder in meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen beantragt. Eine Änderung der Nachtflugregelung ist nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens.

6.5.3 Überwachung der Nachtflugregelung

Einwand:

Des Weiteren fordere ich Sie auf, die Einhaltung des Nachtflugverbots zu überwachen.

Erwiderung:

Die Überwachung der Nachtflugregelung erfolgt gemäß den Auflagen der bestandskräftigen Änderungsgenehmigung "Nachtflugregelung für den Flughafen München" vom 23.03.2001. Die Begrenzung der Nachtflüge durch das jährliche Lärmkontingent bzw. die Begrenzung der nächtlichen Fluglärmimmission an den Schutzgebietsgrenzen wird durch die in den Auflagen A II 1 und 2 der Änderungsgenehmigung festgesetzten Kontrollverfahren überwacht. Über die Ergebnisse dieser Überwachung berichtet die Flughafen GmbH u.a. in ihren monatlichen Immissionsberichten.

6.5.4 Änderung des Nachtflugs auf der 3. Bahn (SAL-2010)

Einwand:

Während 2007 für den Nachtzeitraum (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) keine Flugbewegungen auf der Nordbahn 27/09 simuliert wurden, geht aus den ergänzenden Unterlagen (Teil A, S. 27, Tabelle 3) nun hervor, dass im Planungsfall 2020 auf der Nordbahn 27/09 in den sechs verkehrsreichsten Monaten bis zu 80 Starts und Landungen in Notfallsituationen stattfinden werden.

Erwiderung:

Mit dem Planfeststellungsantrag vom 24.08.2007 beantragte die FMG im Abschnitt A.IX.10 die Betriebszulassung der 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit unter den Betriebsbeschränkungen der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 und mit der Maßgabe, dass ihre Nutzung ausschließlich in Not- oder meteorologischen Ausnahmesituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen zulässig ist.

Diesen Einzelantrag auf Betriebszulassung der 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit hat die FMG mit Schreiben vom 15.02.2010 an die Regierung von Oberbayern dahingehend geändert, dass die Benutzung der 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit den Betriebsbeschränkungen der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 mit der Maßgabe unterliegt, dass ihre Nutzung zur Nachtzeit ausschließlich in Notsituationen oder beim Ausfall einer der bestehenden Bahnen zulässig ist.

Die Tabellen im Anhang der Schalltechnischen Untersuchungen der Jahre 2007 und 2010 enthalten detaillierte Angaben zur Belegung der Start- und Landebahnen, getrennt nach den Betriebsrichtungen 08 und 26, getrennt nach tags und nachts, jeweils entsprechend der den Berechnungen zu Grunde zu legenden Flugzeuggruppen der AzB. Den Tabellen für den Planungsfall ist zu entnehmen, dass die Flugbewegungszahlen auf der 3. Start- und Landebahn im Nachtzeitraum von ursprünglich 351 Bewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten des Prognosejahres auf 80 Bewegungen reduziert wurden. Die Differenz von 271 für meteorologische Ausnahmesituationen angenommenen Flugbewegungen auf der 3. Bahn wurde durch eine entsprechende Erhöhung der Flugbewegungen auf den beiden bestehenden Bahnen berücksichtigt.

6.5.5 Zunahme der Überschreitungshäufigkeiten nachts (SAL-2010)

Einwand:

Die Datenblätter zu den Überschreitungshäufigkeiten der Maximalpegel (Außen) in einer Durchschnittsnacht zeigen, dass die Überschreitungshäufigkeit in zahlreichen Ortschaften gegenüber den Berechnungen aus dem Jahr 2007 erheblich zunehmen wird. Dies bestätigt die berechtigten Befürchtungen der Flughafen-Anwohner, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen deutlich größer sein werden als von den Gutachtern prognostiziert.

Erwiderung:

Ziel der Berechnungen des Jahres 2007 war es, mit den seinerzeit zur Verfügung stehenden Mitteln die wesentlichen Aspekte der Fluglärmrechnung gem. 1. FlugLSV bereits zu berücksichtigen.

Die nunmehr auf der Grundlage des novellierten FluglärmG und der 1. FlugLSV erstellte Neuberechnung der Fluglärmimmissionen legt inhaltlich die für die Schalltechnische Untersuchung (SAL Teil A, Stand 2007) erstellten Datenerfassungssysteme zu Grunde, die infolge der gebotenen Berücksichtigung der 1. FlugLSV insbesondere in folgenden Detailpunkten zu modifizieren waren:

- Ergänzung des IFR-Abflugstreckensystems um häufig genutzte Direct-Routing-Abflugstrecken auf der Grundlage von FANOMOS-Daten,
- Ergänzung des Anflugstreckensystems durch Eindrehbereiche und Gegenanflüge auf der Grundlage von FANOMOS-Daten,
- Ergänzung des An- und Abflugstreckensystems für Fehlanflüge,
- Berücksichtigung von Flugbetrieb mit militärischem Fluggerät.

In den Bildern SAL_A_10 und SAL_A_11 der Schalltechnischen Untersuchung 2010 erfolgt eine vergleichende Darstellung der maßgeblichen Pegelkonturen der Berechnung 2007 mit den entsprechenden Konturen der Neuberechnung 2010. Während an manchen Bereichen eine Zunahme der Lärmbelastung festzustellen ist, treten an anderen Orten Entlastungen gegenüber den Berechnungen aus dem Jahr 2007 auf. Die Darstellungen zeigen aber, dass die Neuberechnungen auf Grundlage der 1. FlugLSV im Wesentlichen zu kleineren Konturen führen als die Berechnungen des Jahres 2007.

Hinsichtlich der "Alpha-Faktoren für das geplante 3-Bahn-System" enthält die Schalltechnische Untersuchung von 2010 zwei Lösungsansätze. Während die "Methode I" ausschließlich die Schwankungen der Betriebsrichtungsverteilung betrachtet, berücksichtigt die "Methode II" zusätzlich die bei der Betriebsabwicklung möglicherweise auftretenden "sonstigen Schwankungen". Die Berechnung gem. "Methode II" geht somit noch deutlich über den Ansatz der Untersuchung von 2007 hinaus.

Im direkten Vergleich der für den Planungsfall 2020 in den Datenblättern ausgewiesenen Maximalpegel-Überschreitungshäufigkeiten ergibt sich das folgende Bild:

- Die für die "Methode I" berechneten Überschreitungshäufigkeiten stimmen mit den im Jahre 2007 ausgewiesenen Werten sehr gut überein. Von der Tendenz her liegen die gem. "Methode I" nach den verbindlichen Vorgaben der 1. FlugLSV berechneten Werten etwas unter den 2007 ausgewiesenen Überschreitungshäufigkeiten.
- Die "Methode II" liefert im Vergleich zur Berechnung des Jahres 2007 von der Tendenz her um knapp 10% höhere Überschreitungshäufigkeiten.

Die Unterschiede resultieren somit aus dem präzisierten Datenerfassungssystem, dem eigentlichen Berechnungsverfahren sowie insbesondere aus der Berücksichtigung der "sonstigen Schwankungen" bei der Berechnungsmethode II.

6.6 Forderung von Lärmschutzauflagen

6.6.1 Festlegung einer Obergrenze von Flugbewegungen

Einwand:

Sollten Sie einen positiven Beschluss erlassen, fordere ich Sie auf, für die Gemeinde ... eine zumutbare Obergrenze an Flugbewegungen festzusetzen.

Erwiderung:

Den Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umgebung des Verkehrsflughafens München (Fluglärm) wird durch das im Jahr 2007 novellierte Fluglärmgesetz entgegengetreten. Mit diesem Gesetz sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm Pegelwerte für die Tag- und die Nachtzeit festgelegt worden. Werden diese Pegelwerte überschritten, hat der Vorhabenträger Schallschutz zu leisten oder, im Falle der eingeschränkten Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen, die Nachteile zu entschädigen. Eine Verpflichtung, Obergrenzen an Flugbewegungen festzusetzen, enthält das Fluglärmgesetz nicht. Eine derartige Verpflichtung ergibt sich auch nicht aus dem Abwägungsgebot des § 8 Abs. 1 S. 2, S. 3 LuftVG und der hierzu vorliegenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

6.6.2 Festlegung eines gesundheitsverträglichen Lärmgrenzwertes

Einwand:

Sollten Sie einen positiven Beschluss erlassen, fordere ich Sie auf, für die Gemeinde ... einen gesundheitsverträglichen Lärmgrenzwert festzusetzen.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber unter Vorsorgegesichtspunkten Fluglärmgrenzwerte für die Tag- und Nachtzeit unter Beachtung des aktuellen Kenntnisstandes von Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung gesetzlich geregelt, wobei er "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" hat (vgl. Gesetzesbegründung, BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Diese gesetzlichen Vorgaben sind auch von der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde verbindlich zu beachten.

6.6.3 Bauliche Schallschutzmaßnahmen

Einwand:

Für den Fall, dass die 3. Bahn genehmigt wird, fordere ich die Erstattung der Kosten für den Einbau von geeigneten Lärmschutzmaßnahmen für mein Haus- und Grundeigentum.

Erwiderung:

Soweit die Fluglärmimmissionen die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz festgelegten Schallpegelwerte für neue oder wesentlich erweiterte zivile Flugplätze überschreiten, begründet das Fluglärmgesetz für die betroffenen Grundstückseigentümer in der Tag-Schutzzone 1 Ansprüche auf Er-

stattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen und auf Geldentschädigung für die Nutzungsbeeinträchtigung des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 1 und Abs. 5) sowie in der Nachtschutzzone auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzvorkehrungen einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen (§ 9 Abs. 2). Das die weiteren Einzelheiten regelnde untergesetzliche Regelwerk (Verordnungen nach § 7, 9 Abs. 4 und Abs. 6) hat der Verordnungsgeber derzeit (September 2008) noch nicht erlassen.

Hierzu wird im Zuge der Novellierung des FluglärmG die Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Schallschutzverordnung – SchallschutzV) ebenfalls überarbeitet. Die Verordnung soll Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen festlegen und für bauliche Anlagen gelten, die nach § 5 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 3 und 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereiches im Sinne dieses Gesetzes errichtet sind oder deren Errichtung zulässig ist, sowie für Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2.

6.6.4 Räumliche Ausweitung des Anspruchs auf Schallschutzmaßnahmen

Einwand:

Ich beantrage, den Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auf das Gemeindegebiet von ... auszuweiten.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber die Einrichtung eines Lärmschutzbereiches für neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit seinen Schallschutzansprüche begründenden Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone) gesetzlich geregelt, wobei er "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" hat (vgl. Gesetzesbegründung, BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Die gesetzlichen Vorgaben sind auch von der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde verbindlich zu beachten.

6.6.5 Lärmvorschriften für Flugzeuge

Einwand:

Ich beantrage, auf der 3. Start- und Landebahn nur Flugzeuge zuzulassen, die die neuesten Lärmvorschriften erfüllen.

Erwiderung:

Die Anforderungen an die Lärmemissionen in der internationalen zivilen Luftfahrt werden von der ICAO (International Civil Aviation Organization) festgeschrieben (Annex 16). Während bei der Planung des Flughafens München noch sog. Chapter 2-Flugzeuge als Stand der Technik Berücksichtigung fanden, mussten diese aus Lärmschutzgründen bis zum 01.04.2002 europaweit aus dem Fluglinienverkehr ausgemustert und durch Chapter 3-Flugzeuge ersetzt werden. Seit 2006 müssen alle neu zugelassenen Flugzeuge den Chapter 4-Anforderungen genügen. Dies bedeutet eine Reduzierung der von der ICAO zugelassenen Lärmwerte um mehr als 20 dB. Im Übrigen befindet sich die Luftfahrtindustrie in einem stän-

digen Prozess zur Forschung und Entwicklung leiserer Flugzeuge und Triebwerke.

6.7 Fluglärm und Gesundheit

6.7.1 Lärmmedizinisches Gutachten allgemein

Einwand:

In dem lärmmedizinischen Gutachten steht viel Text aber kein Inhalt. Es ist wertlos.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH hat mit dem Planfeststellungsantrag das Lärmmedizinische Gutachten von Univ.-Prof. Dr. med. Klaus Scheuch über die Auswirkungen des mit dem Ausbauprojekt verbundenen Lärms auf die Bevölkerung vorgelegt.

Das Lärmmedizinische Gutachten berücksichtigt die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung der Obermeyer Planen und Beraten GmbH zum Planfeststellungsantrag. Des Weiteren berücksichtigt das Gutachten die Novellierung des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen. Die Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) ist am 7. Juni 2007 in Kraft getreten (BGBl. I S. 986). Das lärmmedizinische Gutachten wendet sich auf dieser gesetzlichen Grundlage und unter Berücksichtigung der genannten schalltechnischen Untersuchungen auftragsgemäß folgenden Beurteilungen zu: (1) Schutzbereiche des Fluglärmschutzgesetzes aus lärmmedizinischer Sicht unter Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse, (2) Beurteilung des Innenpegels aus lärmmedizinischer Sicht, (3) „Sigma-Regelung“ und Auswirkung auf die lärmmedizinische Bewertung, (4) Lärmschutz für schutzbedürftige Bereiche, (5) Gesamtlärbetrachtung, (6) Konsequenzen zur Bewertung aus Veränderungen der Lärmbelastung.

Das Gutachten beruht auf der sogenannten „Synopsis“. Diese Herangehensweise ermöglicht es, auf der Grundlage der Betrachtung unterschiedlicher Schutzziele die gewählten Lärmschutzbereiche des FluglärmG zu bewerten.

Die lärmmedizinische Beurteilung der im Ergebnisteil der schalltechnischen Untersuchung (Teil A) ausgewiesenen Lärmbelastung von Schulen, Kindergärten, Altenpflegeheimen und Krankenhäusern erweist, dass derartige Einrichtungen grundsätzlich keines über das Fluglärmgesetz hinausgehenden Schutzes bedürfen. Hinweise zum Ausmaß des Schallschutzes sind in dieser Untersuchung enthalten. Mit den dem Planfeststellungsantrag beigefügten schalltechnischen Untersuchungen von Fluglärm, Bodenlärm, Landverkehrslärm, Lärmbelastungen bei Neubau bzw. baulichen Änderungen von Straßen, der Gesamtlärmbelastung sowie der baubedingten Lärmbelastung ist ein sehr umfangreiches und detailliertes Material zur Beurteilung der Lärmauswirkungen des Ausbauprojekts zur Verfügung gestellt worden, anhand dessen unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen des Fluglärmgesetzes, aber auch der von der Rechtsprechung anerkannten Synopsis, die Lärmbelastung in der Umgebung des Verkehrsflughafens München unter Berücksichtigung seines beabsichtigten Ausbaus in dem Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz hinreichend erfasst und beurteilt werden kann.

6.7.2 Lärmmedizinische und lärmpsychologische Zumutbarkeit

Einwand:

Das Maß dessen, was unter lärmmedizinischen und lärmpsychologischen Gründen zumutbar ist, wird schon heute überschritten!

Erwiderung:

Zum Schutz vor unzumutbaren Lärmbelastungen in der Umgebung des Verkehrsflughafens München hat der Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 in der Fassung seiner Änderungen die erforderlichen Schutzauflagen verfügt. Die Rechtmäßigkeit dieser Schutzauflagen ist von den Gerichten ebenso wie die Rechtmäßigkeit der von der Regierung von Oberbayern verfügten Betriebsregelungen, insbesondere der Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München, bestätigt worden.

6.7.3 Gesundheitliche Auswirkungen des Fluglärms und des Nachtflugs

Einwand:

- Lärm macht krank.
- Lärm wirkt sich auf den menschlichen Organismus sehr schädlich aus, insbesondere während der Nachtruhe, aber auch am Tag. Lärm ruft Kreislaufschwierigkeiten, Gefäß- und Herzerkrankungen, Bluthochdruck, Schwächung des Immunsystems, Magengeschwüre, Depressionen und Schlafstörungen hervor, was unzählige wissenschaftlich-medizinische Studien belegen.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vgl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt "zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen" und zum "Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs". Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgegesichtspunkte berücksichtigt. Diese gesetzlichen Vorgaben sind auch von der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde verbindlich zu beachten (§ 13 Abs. 1 FluglärmG und § 8 Abs. 1 LuftVG).

Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – bestätigt, dass die vom novellierten FluglärmG festgelegten Schutzzonen für den Tag und die Nacht auf der Grundlage der gegenwärtig weitgehend gesicherten Lärmwirkungserkenntnisse für den Planungsfall einen ausreichenden Schutz der Anwohner um den Flughafen München gewährleisten und dass durch die festgelegten Pegelwerte und Berechnungsvorschriften Vorsorgeaspekte weitgehend mit berücksichtigt werden.

6.7.4 Gesundheitsrelevante Schwelle des Fluglärms

Einwand:

Die gesamte wirkungsbezogene Lärmbeurteilung ist zurückzuweisen, da sie völlig zu Unrecht die gesundheitsrelevante Schwelle tags bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) festlegt. Tatsächlich liegt jedoch die gesundheitsrelevante Schwelle um mindestens 5 dB(A) niedriger.

Erwiderung:

Mit dem im Jahr 2007 novellierten Fluglärmgesetz hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vergl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmmmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt "zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen" und zum "Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs". Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgegesichtspunkte berücksichtigt. Diese gesetzlichen Vorgaben sind auch von der luftrechtlichen Planfeststellungsbehörde verbindlich zu beachten (§ 13 Abs. 1 FluglärmG und § 8 Abs. 1 LuftVG).

Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – bestätigt, dass die vom novellierten FluglärmG festgelegten Schutzzonen für den Tag und die Nacht auf der Grundlage der gegenwärtig weitgehend gesicherten Lärmwirkungserkenntnisse für den Planungsfall einen ausreichenden Schutz der Anwohner um den Flughafen München gewährleisten und dass durch die festgelegten Pegelwerte und Berechnungsvorschriften Vorsorgeaspekte weitgehend mit berücksichtigt werden.

Ergänzend zu den gesetzlichen Festlegungen des FluglärmG verwendet die Schalltechnische Untersuchung – Teil E: Gesamtlärbetrachtung – die Schwelle eines Summenpegels von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts zur Eingrenzung derjenigen Bereiche, in denen durch den Gesamtlärm aus flugbetriebsbedingtem Lärm, Bodenlärm und Landverkehrslärm eine kritische Lärmbelastung (Gesundheitsgefährdung) erreicht oder weiter erhöht wird.

6.7.5 Berücksichtigung von Kranken, Älteren und Kindern

Einwand:

Die Bewertung der Lärmzunahmen erfolgte ohne Rücksicht auf Kranke, ältere Menschen oder Kinder.

Erwiderung:

Der Gesetzgeber hat bei der Festsetzung der Lärmpegelwerte im novellierten FluglärmG "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmmmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt". Die damit zu Grunde gelegten wissenschaftlichen Lärmwirkungsuntersuchungen stellen auf die Durchschnittsbevölkerung ab, die alle Personengruppen, somit auch Kranke, Ältere und Kinder mit einschließt.

Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – bewertet im Schwerpunkt IV – Besonders schutzbedürftige Bereiche – (S. 79 ff) ausführlich die Berücksichtigung spezifischer Personengruppen und der in § 5 Abs. 1 FluglärmG geregelten besonders schutzbedürftigen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Alten-/Erholungsheime, Schulen und Kindergärten. Die lärmmedizinische Beurteilung der im Ergebnisteil der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A – ausgewiesenen Lärmbelastung der von dem Ausbauvorhaben betroffenen schutzbedürftigen Einrichtungen erweist, dass diese grundsätzlich keines über die Vorgaben des novellierten FluglärmG hinausgehenden Schutzes bedürfen. Das lärmmedizinische Gutachten enthält darüber hinaus Hinweise zu den Anforderungen an den baulichen Schallschutz.

Die gesetzliche Festlegung der baulichen Schallschutzanforderungen an bestehende besonders schutzbedürftige Einrichtungen bleibt dem untergesetzlichen Regelwerk (Verordnung nach § 7) vorbehalten, das der Ordnungsgeber derzeit (September 2008) noch nicht erlassen hat.

6.7.6 Greiser-Studie, November 2006 (Arzneimittelverbrauch)

Einwand:

Nach einer Untersuchung des Umweltbundesamtes (November 2006) ist die Verordnung von Arzneien gegen Herz und Kreislaufbeschwerden, Schlaflosigkeit, Depressionen im Umfeld von Flughäfen höher als in Gebieten ohne Fluglärm.

Erwiderung:

Angesprochen sein dürfte die Studie "Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen" vom November 2006 von Eberhard Greiser (Epi.Consult GmbH Bremen und Institut für Public Health und Pflegeforschung, Universität Bremen).

Eine vertiefte inhaltliche Analyse dieser Studie erübrigt sich aufgrund der Ausführungen am Ende ihrer Zusammenfassung auf S. 13 unter Nr. 19, Zitat: "Die Ergebnisse dieser Studie erlauben nicht die Feststellung eines Kausalzusammenhangs zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen, da wesentliche Faktoren, die zur Krankheitsentstehung und damit zu Arzneiverordnungen führen können, nicht berücksichtigt werden konnten. Dieses wäre nur in einer epidemiologischen Fall-Kontroll-Studie möglich, bei der bei einzelnen Patienten und einer Vergleichsgruppe aus der Allgemeinbevölkerung diese Faktoren zusätzlich erhoben würden."

6.7.7 Lern-/Merkfähigkeit von Kindern

Einwand:

- Es ist bekannt, dass bei Kindern bereits ein geringer Dauerschallpegel zu Konzentrationsschwäche und damit zu Leistungseinbrüchen in der Schule führt.
- Lärm schadet besonders der Entwicklung von Kindern; er bedingt Entwicklungsverzögerungen, vermindert die schulische Leistungsfähigkeit (nachweisliche Beeinträchtigung des Langzeitgedächtnisses (bis zu 25%), der Sprachwahrnehmung und der Lesefähigkeit) und er beeinflusst negativ das soziale Verhalten der Kinder.

Erwiderung:

Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – stellt im Schwerpunkt IV – Besonders schutzbedürftige Bereiche, Nr. 3 Kinder – (S. 83 ff) ausführlich den gegenwärtigen Kenntnisstand dar. Auf diesen Kenntnisstand bezogen, der im Wesentlichen aus Untersuchungen stammt, die von der Hypothese der Beeinträchtigung der Lern- und Merkfähigkeit, des Leistungsverhaltens etc. von Kindern durch Fluglärm ausgeht, lässt sich für den Wohnbereich kein über den bestehenden Schutzanspruch (FluglärmG) hinaus gehender zusätzlicher Schutzbedarf erkennen. Die gleiche Feststellung gilt auch für Kindergärten und Schulen.

Bei Fragen nach der Schallwirkung nicht zu übersehen sind im Übrigen auch die Geräusche, die im Raum selbst entstehen, vermischt mit solchen, die aus anderen Gebäudeteilen und von außen eindringen. Der Hintergrundgeräuschpegel hängt ab vom Alter der Kinder/Schüler, der Gebäude- bzw. Raumgestaltung, der Lage der Einrichtung sowie der Art und Qualität der Schalldämmung. Die gesetzliche Festlegung der baulichen Schallschutzanforderungen an bestehende besonders schutzbedürftige Einrichtungen bleibt dem untergesetzlichen Regelwerk (Verordnung nach § 7) vorbehalten, das der Verordnungsgeber derzeit (September 2008) noch nicht erlassen hat.

Diese Erkenntnis hindert den Gutachter jedoch nicht daran, vom Präventionsgedanken ausgehend Vorschläge für kritische Schwellenwerte zu formulieren. Dabei bezieht er sich als Grundlage auf die "Synopsis". Für Kindergärten wurde dort ein Begrenzungswert von $L_{Aeq(3)} = 36$ dB(A), insbesondere wegen der mittäglichen Ruhezeit in Kindertagesstätten, für Schulen ein $L_{Aeq(3)} = 40$ dB(A) angegeben. Dies sind sehr hohe Zielsetzungen des Lärmschutzes, zumal in Schulen und Kindergärten die üblicherweise auftretenden Lärmpegel wie auch die nur kurzzeitigen Änderungen der Kommunikationsgüte durch Überflugschalle in Betracht zu ziehen sind. Damit liegt der Beurteilungswert für Schulen und auch Kindergärten der Synopse deutlich unter den Pegeln mit negativen Effekten aus der wissenschaftlichen Literatur.

Was die Schallwirkung anbelangt sind es im Übrigen weniger die Umweltschalle, die die kindliche Sprachentwicklung und Kommunikation beeinflussen, sondern vielmehr informationshaltige, sprachähnliche Geräusche, die bei Kindern jeden Alters im Wohnumfeld (permanent laufendes Radio/Fernsehen) und in Schulen (Klassenraum, Nebenräume usw.) auftreten.

Zudem werden in den Diskussionen über die Beeinträchtigung der Entwicklung von Kindern und Jugendlichen durch Lärm die soziologischen, pädagogischen und psychologischen Komponenten, welche aufgrund von Familienstrukturen, sozialer Situation und sozialem Kontext die Entwicklung weit stärker beeinflussen, nicht betrachtet.

Dies gilt auch hinsichtlich der Störung oder Beeinträchtigung von Kindern beim Lernen und Lösen von (Haus-)Aufgaben. Allgemein hängt die Qualität des Lernens und des Lösens von (Haus-)Aufgaben von grundlegenden Voraussetzungen ab, die mit Indikatoren wie Erinnerungs- und Lesefähigkeit gemessen werden können. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit solche grundlegenden Voraussetzungen durch Fluglärm gestört werden und somit Kinder beim Lösen von Aufgaben beeinträchtigt werden können. Das Lärmmedizinische Gutachten hat sich mit der Frage der Auswirkung von Fluglärm auf den Lernprozess bei Kindern auseinandergesetzt. Insbesondere untersucht es die Schwerpunkte Fluglärmwirkung in der Schule, die Fluglärmwirkung am Wohnort, die Fluglärmwirkung in der Nacht sowie die Lärmempfindlichkeit. Der gegenwärtige Kenntnisstand, der im Wesentlichen aus Untersuchungen stammt, die von der Hypothese der Beeinträchtigung der Lern- und Merkfähigkeit, des Leistungsverhaltens etc. von Kin-

dem durch Fluglärm ausgehen, lässt – wie oben schon ausgeführt – für den Wohnbereich keinen über den bestehenden Schutzanspruch (FluglärmG) hinausgehenden zusätzlichen Schutzbedarf erkennen. Dies gilt auch für Kindergärten und Schulen. Neuere Studien zum Thema der Auswirkungen von Fluglärm auf Kinder zeigen, dass die Eigenschaften von Familien das Leseverständnis der Kinder wesentlich signifikanter beeinflussen, nämlich gemessen als das Besitzverhältnis der Wohnung, das Bildungsniveau der Mütter, die elterliche Unterstützung der Kinder etc. Es ist also nicht die Fluglärmbelastung an der Schule, welche das Leseverständnis (negativ) beeinflusst, sondern das familiäre Klima der Anregung zu Hause, welches das Leseverständnis mehr oder weniger fördert. Das bestätigen auch die Ergebnisse einer Studie, die zum Zeitpunkt der Schließung des Flughafens München-Riem und der Eröffnung des neuen Flughafens München Franz-Josef-Strauss durchgeführt worden ist. Die Analyse der Lesefähigkeit und der Erinnerungsfähigkeit von Kindern zeigen klar, dass sie sich unabhängig von der Fluglärmbelastung entwickelt haben. Entgegen anders lautender Berichterstattungen kann in den betreffenden Studien kein Zusammenhang mit der Fluglärmbelastung gezeigt werden.

Was die Empfindlichkeit anbelangt, sind auch die Ergebnisse aus einer Studie zur Lebensqualität in der Umgebung des Flughafens München zu betrachten: Darin wurde festgestellt, dass die Effekte der Lärmwirkung bei Kindern geringer ausgefallen sind als ursprünglich angenommen wurde. Die Kinder gaben weniger Störungen durch negative Umwelteinwirkungen einschließlich Fluglärm an als Erwachsene. Die Lebensqualität der Kinder war in den Dimensionen allgemeine Gesundheit, Vitalität und Lebenszufriedenheit mehr zwischen Stadt und Land verschieden als in unterschiedlich lärmexponierten Gebieten.

6.7.8 Münchner Fluglärmstudie und RANCH-Studie

Einwand:

Nach einer Untersuchung von Kindern aus der Region München Riem leiden diese infolge der Fluglärmbelastung – noch heute – unter Gedächtnis- und Leseschwäche. Diese Störungen sind nicht rückgängig zu machen.

Erwiderung:

Das dem Antrag beigefügte Lärmmedizinische Gutachten – Stellungnahme zu ausgewählten Lärmwirkungsfragen unter besonderer Berücksichtigung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 – stellt im Schwerpunkt IV – Besonders schutzbedürftige Bereiche, Nr. 3 Kinder – (S. 83 ff) ausführlich den gegenwärtigen Kenntnisstand dar. Vorab sei erwähnt, dass sich das Gutachten bei besonders schutzbedürftigen Einrichtungen (z.B. Kindergärten) für die Festlegung von Richtwerten auf Innenpegel abstützt.

Hiernach sind in Wohnbereichen besondere Betrachtungen von Kindern und Jugendlichen nicht erforderlich, da die dort zu erwartende Lärmbelastung wesentlich niedriger ist als die Belastung durch den selbst erzeugten Lärm in Schulen und Kindergärten. Die lärmmedizinische Beurteilung der im Ergebnisteil der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A – ausgewiesenen Lärmbelastung der von dem Ausbaivorhaben betroffenen Kindergärten, bei denen die Möglichkeit der Durchführung einer Mittagsruhe zu berücksichtigen ist, und Schulen erweist, dass diese grundsätzlich keines über die Vorgaben des novellierten FluglärmG hinausgehenden Schutzes bedürfen.

Eine hiervon abweichende Beurteilung kann auf die sog. "Münchner Fluglärmstudie", ein von der Privatdozentin Monika Bullinger geleitetes, von Herbst 1991 bis Herbst 1993 durchgeführtes Forschungsprojekt des Instituts für Medizinische

Psychologie der Universität München, nicht gestützt werden. Übrigens liegt die für eine wissenschaftliche Überprüfung und Validierung dieser Studie erforderliche Gesamtveröffentlichung nach hiesigem Kenntnisstand bis heute nicht vor.

Die Ergebnisse der Studie beruhen auf einer Befragung von 326 Kindern in drei Befragungswellen, eine sechs Monate vor der Schließung des Flughafens München-Riem und zwei Befragungen nach der Eröffnung des neuen Flughafens München Franz-Josef-Strauss am 17. Mai 1992 (ein Jahr und zwei Jahre nach Eröffnung). In jeder Befragungswelle wurde eine "Gruppe mit Fluglärm" und eine "Gruppe ohne Fluglärm" an den Standorten "Flughafen alt" (München-Riem) und "Flughafen neu" (Flughafen München Franz-Josef-Strauss) untersucht.

Die in der Einwendung vertretene Aussage, wonach Kinder aus dem Gebiet des Flughafens München-Riem unter Gedächtnis- und Leseschwäche leiden würden, wird durch die "Münchner Fluglärmstudie" nicht belegt.

Die sogenannte "Gedächtnisschwäche" wird in der "Münchner Fluglärmstudie" als Erinnerungsfähigkeit untersucht und zwar als die Fähigkeit, einen Text, der tags zuvor gelesen worden ist, nach einem Tag darlegen zu können. Im Ergebnis wird festgestellt: die Erinnerungsfähigkeit pro Welle verläuft am "alten" Standort gleich wie am "neuen". Sie verläuft U-förmig, das heißt, sie ist in der ersten Welle am höchsten (auch nach jahrelanger Betriebszeit am "alten" Standort), sinkt in der zweiten Welle auf den tiefsten Wert (also ein Jahr nach der Schließung des "alten" Standortes und Inbetriebnahme des "neuen" Standorts) und steigt zwei Jahre danach, in der dritten Welle, wieder an. Überdies ist die durchschnittliche Erinnerungsfähigkeit in der ersten Welle (vor dem Wechsel des Standortes) am "alten" Standort höher als am "neuen". Die durchschnittliche Höhe der Gedächtnisleistung über alle Wellen hinweg und bei getrennter Betrachtung der Kinder "mit" und "ohne" Fluglärm ist am "alten" Standort höher als am "neuen", auch während der Betriebszeit des "alten Flughafens". Solche Ergebnisse widersprechen der Hypothese der Gedächtnisschwäche als Folge der Fluglärmbelastung.

Die sogenannte "Leseschwäche" wird in der "Münchner Fluglärmstudie" in zwei verschiedenen Tests untersucht. Ein Test bezieht sich auf das Lesen von Wortlisten, der andere auf das Lesen von Textabschnitten. Im ersten Test gab es nur bei den "schwierigen" Wörtern Fehler. Vor der Eröffnung des "neuen" Flughafens waren am "neuen" Standort, also vor seiner Inbetriebnahme, die durchschnittlichen Lesefehler am höchsten (Welle 1), insgesamt höher als beim "alten" Flughafen. Nach der Eröffnung des "neuen" Flughafens sanken die Lesefehler von Welle zu Welle. Am "alten" Standort ist das Muster der sinkenden Lesefehler ebenso festzustellen, nur weniger ausgeprägt, weil es schon von der ersten Welle an tiefer lag. Die gleichen Ergebnisse lassen sich auch beim Lesen von Textabschnitten finden. Somit ergibt sich ein konsistentes Bild. Übrigens sind am Standort des "neuen" Flughafens vor seiner Inbetriebnahme die häufigsten Lesefehler zu beobachten, die durchschnittlich höher sind als am "alten" Standort während seiner Betriebszeit. Dasselbe Muster wiederholt sich hinsichtlich des Lesens von Textabschnitten.

Verblüffend sind die Ergebnisse des Vergleichs zwischen dem "alten" und dem "neuen" Flughafen. Die Muster verlaufen gleich und lassen deshalb vermuten, dass der Hauptstimulus, der die Gedächtnis- und Lesefähigkeit bestimmt, ein anderer sein muss als die Schallbelastung, die aus dem Luftverkehr hervorgeht. Offenbar macht es in den Ergebnissen der "Münchner Fluglärmstudie" keinen Unterschied, ob der Fluglärm zunimmt oder abnimmt: unabhängig davon sinken die Lesefehler und steigen die Gedächtnisleistungen.

Es ist grundsätzlich festzustellen, dass alle repräsentativen Studien über Lärmwirkungen bei Kindern bislang keine von den Erwachsenen signifikant unterschiedlichen Schalldosis- Wirkungskurven festgestellt haben. Hierzu zählt auch die aktuellere RANCH-Studie (Road Traffic and Aircraft Noise Exposure and

Children's Cognition and Health study), die in England, Schweden, Spanien und den Niederlanden bei insgesamt 2.844 Schulkindern im Alter von 9-10 Jahren an 89 Schulen durchgeführt wurde. Die RANCH-Studie unterstreicht die Annahme, dass durch (Flug-) Lärm die Leistungsfähigkeit von Kindern beeinträchtigt werden kann, jedoch nur in unterschiedlichen Bereichen psychischer Funktionen, wobei der diesbezüglichen Literatur inkongruente und teilweise widersprüchliche Ergebnisse zu entnehmen sind. Die Autoren der RANCH-Studie unterstreichen ferner, dass sich aus der bisherigen Literatur keine Aussage zu Langzeiteffekten ableiten lässt.

Weiter ist festzustellen, dass die entscheidenden Einflussgrößen, welche aus der familiären Konstellation und sonstigen Prozessen heraus die bekannten soziologischen und psychologischen Ursachen der Entwicklungsverzögerung darstellen, nicht erhoben und nicht methodisch kontrolliert worden sind. Die RANCH-Studie zeigt, dass es weder gelungen ist, eine kultur- und länderunabhängige Gesetzmäßigkeit zu belegen, noch eine kontextunabhängige, nur durch Fluglärm verursachte Gesetzmäßigkeit dargelegt werden konnte.

6.7.9 Fluglärm und Bluthochdruck

Einwand:

Ich leide unter Bluthochdruck. Medizinisch ist es bewiesen, dass Lärm ein Auslöser, zumindest aber ein Risikofaktor für Bluthochdruck ist. Ich befürchte daher eine Verschlechterung meines Gesundheitszustandes durch den zusätzlichen Fluglärmbelastung beim Ausbau des Flughafens.

Erwiderung:

Es gibt eine Reihe von Krankheiten, die in den Einwendungen der Lärmbelastung zugerechnet werden. Hierzu werden genannt: Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinfarkt-Risiko sowie in diesem Zusammenhang auch Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Depressionen, Einschränkung der intellektuellen Leistungsfähigkeit etc. Die Wissenschaft gelangt zu diesen Themen bis jetzt nicht zu robusten und allgemein anerkannten Ergebnissen.

Eine der neuesten Studien zu diesem Thema ist die HYENA-Studie (Hypertension and Exposure to Noise Near Airports). Darin wurde der Zusammenhang zwischen der Schallbelastung durch den Straßen- und den Luftverkehr in der Nähe von Flughäfen und dem Risiko für Bluthochdruck analysiert. Die Autoren fanden eine schwach signifikante Expositions-Wirkungs-Beziehungen zwischen nächtlichem Flugverkehr und dem Risiko für Bluthochdruck ($p = 0.03$). Jedoch ist das Ergebnis nicht in sich konsistent, denn das Risiko nimmt mit zunehmender Schallbelastung ab. Auch zeigt der Luftverkehr am Tag keine signifikante Expositions-Wirkungs-Beziehung. Zudem wurden deutliche Unterschiede zwischen den Flughäfen der beteiligten Länder beobachtet. So war der Bluthochdruck in der Umgebung des beteiligten deutschen Flughafens Berlin-Tegel gegenüber der Referenzgruppe nicht erhöht.

Das Lärmmedizinische Gutachten von Prof. Dr. med. K. Scheuch setzt sich eingehend mit dem Thema Bluthochdruck auseinander (S. 16 ff.). Dabei werden auch die Studien verarbeitet, die nach dem Jahr 2000 veröffentlicht worden sind, wie z.B. die Gesundheitsstudie in Berlin-Spandau, die Studie von Rosenlund, die Analyse von Babisch zu insgesamt 61 seit dem Jahr 1968 publizierten Arbeiten sowie die WHO LARES-Studie (S. 51ff.). Der Gutachter kommt dabei zum Schluss, dass trotz jahrzehntelanger Untersuchungen bisher keine kausale Beziehung zwischen Lärm und Bluthochdruck wissenschaftlich und allgemein anerkannt nachgewiesen werden konnte.

Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt der Gutachter in der Diskussion zum Thema der ischämischen Herzkrankheit, einschließlich des Herzinfarktes (S. 19 ff.). Dort setzt er sich u.a. mit der NaRoMi-Studie auseinander. Das einzige signifikante Ergebnis wurde für Männer (nicht für Frauen) mit einer Wohndauer von mindestens 10 Jahren bei Schallpegeln über 70 dB(A) unterbreitet. Bei einer Wohndauer von über 15 Jahren zeigt sich jedoch kein signifikantes Ergebnis mehr. Hinsichtlich der weiteren Krankheiten, die dem Lärm zugeschrieben werden, gelangt der Gutachter zu folgendem Schluss (S. 24ff.): Die Beziehungen zwischen Lärm und anderen Erkrankungen werden noch kontroverser diskutiert als die zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

6.7.10 Aktuelle Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung allgemein (SAL-2010)

Einwand:

Ergänzend möchten wir insbesondere kritisieren, dass in der neuen Untersuchung wieder versäumt wurde, die gesundheitliche Auswirkung des Fluglärms umfassender und unter Bezug auf neue Studien darzustellen.

Erwiderung:

Das im Jahr 2007 grundlegend novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm schreibt das vorangegangene Gesetz auch unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung fort. Hierzu hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vergl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei "*die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt*" (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt "*zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen*" und zum "*Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs*". Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgeaspekte berücksichtigt.

Die im FluglärmG differenziert festgelegten Schallpegelwerte stellen somit allgemein verbindliches geltendes Recht dar. Für die Berücksichtigung zwischenzeitlicher lärmmedizinischer Erkenntnisse besteht schon von daher keine Veranlassung.

6.7.11 Neue lärmmedizinische Erkenntnisse / Greiser-Studie (2009) "Fluglärm - Krebsrisiko" (SAL-2010, Erwiderung kurz)

Einwand:

Ergänzend möchten wir insbesondere kritisieren, dass in der neuen Untersuchung wieder versäumt wurde, die gesundheitliche Auswirkung des Fluglärms umfassender und unter Bezug auf neue Studien darzustellen. Wir beantragen erneut eine umfassende Studie zur gesundheitlichen Belastung im Umfeld des Flughafens München analog der „Greiser-Studie“ (2010). Es ist bekannt, dass die bestehenden Lärmgrenzwerte aus medizinischer Sicht ungenügend sind. Daran hat sich auch im ergänzenden Verfahren nichts geändert.

Erwiderung:

Zu der unter Bezug auf die bisherigen Einwendungen erneut vorgetragenen Behauptung, es sei bekannt, dass die bestehenden Lärmgrenzwerte aus medizinischer Sicht ungenügend seien, ist festzustellen, dass das im Jahr 2007 grundlegend novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm das vorangegangene Gesetz auch unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung fortschreibt. Hierzu hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vergl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei "die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt" (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt "zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen" und zum "Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs". Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgegesichtspunkte berücksichtigt.

Die im FluglärmG differenziert festgelegten Schallpegelwerte stellen allgemein verbindliches geltendes Recht dar. Für die Berücksichtigung zwischenzeitlicher lärmmedizinischer Erkenntnisse besteht schon von daher keine Veranlassung. Abgesehen davon liegen keine von der Wissenschaft allgemein anerkannten neueren Erkenntnisse vor. Dies gilt auch für die angeführte "Greiser-Studie".

So hat beispielsweise die Justus-Liebig-Universität Gießen die Studie geprüft und erhebliche methodische Mängel festgestellt. Zusammenfassend wird festgestellt, dass die "Greiser-Studie" im Vergleich zu bereits publizierten Studien zu den Wirkungen von Fluglärm - die eine weitaus höhere Studienqualität aufweisen - keine gesicherten neuen Erkenntnisse liefern kann.

6.7.12 Neue lärmmedizinische Erkenntnisse / Greiser-Studie (2009) "Fluglärm - Krebsrisiko" (SAL-2010, Erwiderung ausführlich)

Einwand:

Ergänzend möchten wir insbesondere kritisieren, dass in der neuen Untersuchung wieder versäumt wurde, die gesundheitliche Auswirkung des Fluglärm umfassender und unter Bezug auf neue Studien darzustellen. Wir beantragen erneut eine umfassende Studie zur gesundheitlichen Belastung im Umfeld des Flughafens München analog der „Greiser-Studie“ (2010). Es ist bekannt, dass die bestehenden Lärmgrenzwerte aus medizinischer Sicht ungenügend sind. Wir verweisen hierzu auf unsere bisherigen Einwendungen. Daran hat sich auch im ergänzenden Verfahren nichts geändert.

Erwiderung:

Zu der unter Bezug auf die bisherigen Einwendungen erneut vorgetragenen Behauptung, es sei bekannt, dass die bestehenden Lärmgrenzwerte aus medizinischer Sicht ungenügend seien, ist festzustellen, dass das im Jahr 2007 grundlegend novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm das vorangegangene Gesetz auch unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung fortschreibt. Hierzu hat der Gesetzgeber zum Schutz der Allgemeinheit

und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm (vergl. § 1) Pegelwerte für die Tag- und Nachtzeit gesetzlich festgelegt. Ausweislich der Gesetzesbegründung wurden dabei *"die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt"* (BR-DS 401/05 vom 27.05.05). Dementsprechend wurden die Pegelwerte für bestehende Flugplätze in § 2 Abs. 2 Nr. 2 festgesetzt *"zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen"* und zum *"Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs"*. Mit der um 5 dB(A) schärferen Festsetzung der Pegelwerte in § 2 Abs. 2 Nr. 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze hat der Gesetzgeber darüber hinaus präventive Vorsorgegesichtspunkte berücksichtigt.

Die im FluglärmG differenziert festgelegten Schallpegelwerte stellen somit allgemein verbindliches geltendes Recht dar. Für die Berücksichtigung zwischenzeitlicher lärmmedizinischer Erkenntnisse besteht schon von daher keine Veranlassung. Abgesehen davon liegen keine von der Wissenschaft allgemein anerkannten neueren Erkenntnisse vor. Dies gilt auch für die angeführte *"Greiser-Studie"*.

Das im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises mit Datum vom 01.06.2009 von Herrn Prof. Dr. med. Greiser veröffentlichte Gutachten *"Im Krankenhaus behandelte Krebserkrankungen als Folge einer Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm. Ergebnisse einer Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn"* war zuletzt Gegenstand zahlreicher Diskussionen.

Diese und weitere aktuell diskutierten Studien bringen im Wesentlichen jedoch keine neuen Ergebnisse, sondern sind eine Fortsetzung der 2006 begonnenen Forschungsarbeit – inklusive deren methodischer Mängel. Im Jahre 2006 legte Greiser erstmals eine Studie zum Thema Fluglärm und Gesundheit vor, die sogenannte *"Arzneimittelstudie"*, welche vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegeben worden war. Die wissenschaftliche Beurteilung dieser Studie war wegen *"vielfach methodischer Mängel und begrenzter Aussagekraft"* sehr negativ. Dies insbesondere deshalb, weil es Greiser nicht gelungen war, einen kausalen Zusammenhang zwischen Fluglärm und Arzneimittel-Verordnung herzustellen.

Die Kritik im Einzelnen:

- Ziel der Studie war es, anhand von Routinedaten gesetzlicher Krankenkassen den Einfluss von Fluglärm des Flughafens Köln/Bonn auf das Verordnungsverhalten niedergelassener Ärzte zu untersuchen. Die Daten von 809.379 Versicherten von 7 gesetzlichen Krankenkassen mit Hauptwohnsitz in Köln, im Rhein-Sieg-Kreis und im Rheinisch-Bergischen Kreis wurden dazu herangezogen. Die Studie basiert überwiegend auf Daten des Jahres 2004, auch auf Daten der Fluglärmmessungen des Flughafens Köln/Bonn.
- Kritisch zu bewerten ist die Betrachtung des Zusammenhangs von Fluglärm und allgemeinem Lärm, insbesondere Straßenverkehr. In der *"Zusammenfassung"* seiner Studie führt Greiser selbst aus: *"Bei einer weiteren Zusatzuntersuchung zeigt sich, dass Straßenverkehrslärm allein imstande ist, die Verordnungshäufigkeit von blutdrucksenkenden Arzneimitteln und Medikamenten zur Behandlung von Herz und Kreislauferkrankungen zu erhöhen."* Abschließend führt Prof. Greiser aus: *"Die Ergebnisse dieser Studie erlauben nicht die Feststellung eines Kausalzusammenhanges zwischen Fluglärm und Arzneimittelverordnungen, da wesentliche Faktoren, die zur Krankheitsentstehung und damit zu Arzneiverordnungen führen, nicht berücksichtigt werden konnten..."*.

- In der Stellungnahme des von Greiser zur Beurteilung seiner Studie herangezogenen Beirats heißt es im Schlussabsatz: *"Insgesamt liefert die Studie von Prof. Greiser weitgehend konsistente Ergebnisse. Bei der Interpretation ist allerdings folgendes zu beachten, worauf der Autor in seinem Projektantrag zu Recht hinweist (Greiser 2005): „Sollte sich als Ergebnis einer solchen Studie zeigen, dass in Zonen, die durch Fluglärm stärker belastet sind, im Vergleich zu weniger belasteten Zonen niedergelassene Ärzte häufiger Psychopharmaka oder Mittel zur Behandlung von Bluthochdruck bzw. Herzkrankheiten anwenden, so darf dieser Befund auf keinen Fall als kausaler Beweis dafür herangezogen werden, dass die den Verordnungen zugrunde liegenden Erkrankungen durch Fluglärm hervorgerufen wären. Dieser Schluss ist deswegen unzulässig, weil neben Lärm jeder Art für die in Frage kommenden Erkrankungen eine Vielzahl von anderen Risikofaktoren wissenschaftlich etabliert ist."*
- Deutlich ist auch die Kritik des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil zur Planfeststellung für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle (BVerwG 4 A2001.06): *"Der Untersuchungsbericht, auf den sich Prof. Dr. Greiser beruft, (...) ist in seiner Aussagefähigkeit entscheidend limitiert. (...Er weist) nämlich zum einen nicht nach, inwieweit zwischen den Belastungen durch Fluglärm und den beobachteten (Volks-) Krankheiten ein Ursachenzusammenhang besteht. Er geht zum anderen nicht der Frage nach, wie lange die einzelnen Versicherten an ihrem gegenwärtigen Wohnort schon lebten. Ohne Kenntnis dieser Variablen ist eine Aussage zu den mittel- und langfristigen Wirkungen von Fluglärm nicht möglich."*
- Die Kritik an der aktuellen Köln/Bonner Studie entzündet sich vor allem daran, dass sie im Gegensatz zu ihrem Ansatz keinen Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen herstellen konnte. So wurden Faktoren wie Vorerkrankungen, Lebensumstände und soziale Gegebenheiten nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt. Problematisch ist auch die Begrenzung der Studie auf ausschließlich gesetzlich Krankenversicherte von sieben Krankenkassen, die Greiser aber offensichtlich "verallgemeinert" hat.
- In einer Beurteilung der Greiser-Studie durch drei Wissenschaftler der Universität Gießen (veröffentlicht im Hessischen Ärzteblatt 3/2010) heißt es: *"Die genauere Betrachtung der Greiser-Studie wirft zahlreiche Problempunkte auf: Die Untersuchungspopulation (Bevölkerung) und die Referenzpopulation (resp. „Fälle“ und „Kontrollen“) sind weder bezüglich ihrer Anzahl noch ihrer Exposition klar beschrieben, die Ergebnisse nur sehr selektiv dargestellt, und die Literatur ist weder in Umfang noch Inhalt hinreichend zitiert. Des Weiteren sind die Schlussfolgerungen nicht plausibel."*
- Dort wird auch bemängelt, dass andere Risikofaktoren (als Lärm) nicht berücksichtigt wurden: *"Es sind anhand der Krankenkassendaten wesentliche Risikofaktoren wie Rauchverhalten und Passivrauchexposition per se nicht ermittelbar, so dass aus den Analysen nur eingeschränkt Schlüsse gezogen werden können."*
- In einer Tischvorlage Greisers zur Anhörung des Bundestagsausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 3. März 2010 stellt Greiser selbst fest: *"Individuelle Risikofaktoren, die ebenfalls zu den untersuchten Erkrankungen führen können, konnten nicht berücksichtigt werden. Ebenfalls war es unmöglich, Belastungen am Arbeitsplatz in die Analysen einzubeziehen."*

- Herr Prof. Dr. med. Scheuch führt zur Greiser-Studie aus: *"Greiser kommt zur Feststellung, dass die Höhe der durch nächtlichen Fluglärm induzierten Erkrankungsrisiken auf dem Gebiet der Herz-Krankheiten als bedeutend einzustufen sind. Dies ist mit diesen Ergebnissen nicht zu untersetzen. Hier wird eine Kausalität postuliert, die wissenschaftlich nicht erlaubt ist. Auch der Titel des vorliegenden Gutachtens im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises ist wissenschaftlich nicht haltbar: „Im Krankenhaus behandelte Krebserkrankungen als Folge der Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm“. Es wird wiederum eine Kausalität (Ursache) zwischen einem der vielen Einflüsse auf den Menschen - hier nächtlicher Fluglärm - zu krankenhausbearbeiteten Erkrankungen postuliert. Es gibt in der Wissenschaft keinerlei Zweifel, dass eine Kausalität mit einem solchen Ansatz nicht festgestellt werden kann, was letztendlich Herr Greiser auch in seiner Einleitung zu diesem Gutachten formuliert."*
- Herr Prof. Dr. med. Scheuch fasst seine Stellungnahme zusammen: *"...Die Interpretation der eigenen Ergebnisse (durch Greiser) ist mangelhaft. Sie erfolgt selektiv - sowohl in der Darstellung der eigenen Ergebnisse als auch in der wissenschaftlichen Diskussion der Ergebnisse. Sie ist gekennzeichnet durch mangelndes interdisziplinäres Verständnis. Die Art der Studien, die Mängel bei der Durchführung, die Ergebnisse fordern eine kritische Interpretation, Diskussion und auch Darstellung in den Medien. Diese ethische Grundposition eines Wissenschaftlers verletzt Herr Greiser. Seine unzureichenden Ergebnisse werden als Postulate in Veranstaltungen und Medien dargestellt, in Erkrankungszahlen umgerechnet und tragen zur Verunsicherung der Menschen bei. (...) Die Fortsetzung der gleichen Methodik durch mehr Daten oder in anderen Regionen bringt nahezu keinen zusätzlichen wissenschaftlichen Gewinn..."*
- Einer der Hauptkritikpunkte am methodischen Vorgehen Greisers ist die von ihm herangezogene Datenbasis. Greiser wertet nicht die Gesamtheit der ihm zur Verfügung gestellten Daten aus, sondern nimmt eine Selektion vor. So arbeitet er nur mit Daten von 7 gesetzlichen Krankenkassen und lässt die privaten Krankenversicherungen unberücksichtigt. Ferner wird kritisiert, dass er Daten aus verschiedenen Zeitspannen heranzieht und keine individuellen Sozialdaten nutzt. Zudem habe er nur bestimmte Krankheiten für eine Analyse ausgewählt (insbesondere bei der Krebsstudie) und nur selektiv (nur soweit überhaupt angebliche Korrelationen gefunden wurden) bewertet. Insbesondere wird bemängelt, dass Greiser nicht überprüft hat, wie lange die untersuchten Personen am jeweiligen Wohnort leben.

Greiser selbst schreibt hierzu in seiner "Krankenhausstudie" (März 2010): *"Da nur ein begrenzter Zeitraum des Lebens der Versicherten über den verarbeiteten Versicherungszeitraum zur Verfügung stand, wird die Lebenszeitinzidenz der untersuchten Erkrankungen vermutlich unterschätzt. (...) Es ist nichts darüber bekannt, wie lange die Versicherten an der Adresse gewohnt haben, mit der sie bei den Krankenkassen gemeldet waren. Das bedeutet, dass der Einfluss der Dauer der Fluglärmbelastung auf das Erkrankungsrisiko nicht genau abschätzbar ist. Es ist sowohl möglich, dass Personen aus einer stärker mit Fluglärm belasteten Region in eine leisere Umgebung verzogen sind, als auch, dass Personen aus einer weniger verlärmten Umgebung in eine stärker belastete umgezogen sind. In beiden Fällen würde dieses jedoch zu einer Unterschätzung des Erkrankungsrisikos führen."*

- Die vorstehend schon erwähnte Veröffentlichung von Wissenschaftlern der Universität Giessen verdeutlicht: *"Wiederholt und zuletzt in der Zusammenfas-*

sung betont Greiser, dass seine Untersuchung „anhand der Daten von mehr als 1,020 Mio. Versicherten durchgeführt“ wurde. Dies ist nicht korrekt, da zum einen nur die Menschen über 40 Jahre in die Studie eingeschlossen (511.747 statt 1.020.508 Personen) wurden und zum anderen in einer Abbildungsüberschrift im Gutachten erwähnt wird, dass von diesen über 40-Jährigen 409.650 Personen im Alter von 40 Jahren und älter nicht exponiert waren.“

- Auch Greisers Versuch, eine ähnliche Studie für das Rhein-Main-Gebiet zu akquirieren, erteilen die Giessener Wissenschaftler eine Absage: *"Die von Greiser propagierte Durchführung einer Studie auf Basis von Krankenkassen-Daten in der Rhein-Main-Region, also eine Wiederholung der Studie aus dem Umfeld des Köln/Bonner Flughafens, kann bestenfalls näherungsweise Assoziationen liefern und ist grundsätzlich nicht geeignet, Kausalbeziehungen zu untersuchen oder zu beweisen. Das bedeutet, dass die aufgeworfenen Fragen auch mit einer neuen Studie nicht beantwortet werden könnten."*
- Greiser vermutet ein Gesundheitsrisiko bereits ab einem gemittelten Außenpegel von 40 dB(A) nachts. Dieser Pegel erscheint äußerst willkürlich gewählt. Ein Pegel von 40 dB(A) außen entspricht einem Innenpegel von 10 bis 25 dB(A). Ein so niedriger Schallpegel ist auch in einer sehr ruhigen Umgebung ohne Fluglärmbelastung regelmäßig überschritten. Es ist nicht nachvollziehbar, wie bei einem solch niedrigen Pegel ein Risiko für die Gesundheit bestehen soll. Der von Greiser gewählte Dauerschallpegel von 40 dB(A) außen kann als städtische Hintergrundbelastung angesehen werden, die allerdings durch andere Lärmquellen (z. B. Straßen- oder Schienenverkehr) durchaus überschritten wird. Ein solcher Lärmpegel wird nahezu in jeder städtischen Umgebung erreicht. In Bezug auf andere "Lärmverursacher" (wie z. B. Straßenverkehr etc.) ist zu bezweifeln, ob die Ergebnisse Greisers plausibel sind. Das im Jahre 2007 novellierte Fluglärmschutzgesetz setzt für den nächtlichen Fluglärm Maximalpegelkriterien neben den Dauerschallpegelkriterien fest: Für bestehende Zivilflugplätze gilt danach ein Außendauerschallpegel von 55 dB(A), für Ausbauflyghäfen ein Pegel von 50 bzw. 53 dB(A).
- Die Wissenschaftler Maria Blettner und H.- Erich Wichmann schreiben in einer Bewertung der "Krankenhausstudie" Greisers u. a.: *"...Legt man die Qualitätskriterien an, die der Autor in seinen früheren Veröffentlichungen für epidemiologische Studien regelmäßig gefordert hat, dann erfüllt die vorgelegte Arbeit seine eigenen Qualitätskriterien nicht. Insgesamt kommt man zu dem Ergebnis, dass die Arbeit von Greiser (2009) wissenschaftlich nicht belastbar ist..."*
- In einem aktuell mit Datum April 2010 erstellten Dokument "Fluglärm und Krebserkrankungen - Ergebnisse einer Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn" führt Prof. Greiser nun u.a. selbst aus:
"Da bisher lediglich in einer weiteren epidemiologischen Studie erhöhte Krebsrisiken in unmittelbarer Nähe eines Großflughafens (Amsterdam-Schiphol) gefunden wurden, kann aus den Ergebnissen der vorliegenden Studie noch kein ursächlicher Zusammenhang abgeleitet werden."
"Es kann bei den vorliegenden Ergebnissen nicht davon gesprochen werden, dass der hier deutlich werdende Zusammenhang zwischen Fluglärmbelastung und Erkrankungsrisiko ein ursächlicher ist. Für eine solche Feststellung wäre das Vorliegen mehrerer Studien an verschiedenen Orten mit vergleichbaren Ergebnissen eine der Voraussetzungen, die erfüllt sein müssten."

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die "Greiser-Studie" im Vergleich zu bereits publizierten Studien zu den Wirkungen von Fluglärm - die eine weitaus höhere Studienqualität aufweisen - keine gesicherten neuen Erkenntnisse liefern kann.

6.8 Sonstige Lärmbelastung

6.8.1 Bodenlärm

Einwand:

Die Belastung mit Bodenlärm wird zunehmen.

Erwiderung:

In der Schalltechnischen Untersuchung – Teil B: Bodenlärm – ist die Ermittlung des Bodenlärms detailliert erläutert. Die Berechnungen haben ergeben, dass der Bodenlärm nur an bestimmten Immissionsorten im näheren Umfeld des Flughafens einen relevanten rechnerischen Beitrag liefert. Die Berechnungsergebnisse zeigen ferner, dass der Bodenlärm generell geringer ist als der Flug- und Rolllärm. Die berechneten Pegel aus dem Bodenlärm werden maßgeblich durch die Hilfstriebwerke (APU) bestimmt und liegen aufgrund der konservativen Annahmen zu den Schalleistungspegeln deutlich "auf der sicheren Seite".

6.8.2 Landverkehrslärm (Straße, Schiene)

Einwand:

Mit einer 3. Bahn würde der Landverkehr durch die Zunahme an Passagieren, Beschäftigten und v.a. auch des Frachtvolumens noch mehr ansteigen, was (u.a. aufgrund des zunehmenden Straßenverkehrslärms) nicht mehr zumutbar ist.

Erwiderung:

In der Schalltechnischen Untersuchung – Teil C: Landverkehrslärm – wurden die zu erwartenden Schallimmissionen für den Prognosenullfall und den Planungsfall im Jahre 2020 unter Berücksichtigung des Straßen- und Schienenverkehrs sowie der Magnetschwebbahn ermittelt. Die sich im Vergleich zwischen dem Prognosenullfall und den Planungsfall ergebenden Veränderungen sind in den Bildern SAL_C_07 und SAL_C_08 in Form von Pegeldifferenzen dargestellt. Pegelveränderungen von mehr als 2 dB(A) sind ausschließlich im Bereich der verlegten Staatsstraßen (St 2084, St 2584 und ED 5, Bereiche Nord und Ost) und im Bereich der östlichen landseitigen Erschließung des Terminals (Südring) zu erwarten. Nur in diesen Bereichen kommt es zu einer wesentlichen Änderung der Lärmbelastung.

6.8.3 Gesamtlärmbelastung

Einwand:

- Bei einer Betrachtung der Gesamtlärmbelastung ergibt sich, dass diese unerträglich ist.

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

- Durch den schon bestehenden Autoverkehr und den zusätzlichen Fluglärm entsteht ein unerträglicher Lärm (Autobahn-Bundesstraße-Fluglärm)

Erwiderung:

In der der Schalltechnischen Untersuchung – Teil E: Gesamtlärbetrachtung – sind die Bereiche potentieller Überlagerungskonflikte aus flugbetriebsbedingtem Lärm, Bodenlärm und Landverkehrslärm unter Berücksichtigung der drei Szenarien (Referenzjahr 2004, Prognosenullfall 2020 und Planungsfall 2020) ermittelt und in den Bildern SAL_E_01 und SAL_E_02 für die Tag- bzw. die Nachtzeit dargestellt. Die nähere Untersuchung der Bereiche entlang der Hauptverkehrswege (insb. A 92, B 11, FS 44 und der Bahnlinie München Regensburg) kommt zu dem Ergebnis, dass eine ausbaubedingte Zunahme des Summenpegels um maximal 0,9 dB nur in vier begrenzten Bereichen mit jeweils wenigen Gebäuden, die innerhalb der bestehenden als auch der künftig zu erwarten Lärmschutzbereiche gelegen sind, festgestellt wurde.

6.8.4 Baulärm

Einwand:

Lärmbelastung während der Bauphase

Erwiderung:

In der Schalltechnischen Untersuchung – Teil F: Baubedingte Lärmbelastung – wurden die zu erwartenden Baulärmimmissionen durch die Baumaßnahmen für die 3. Start- und Landebahn des Flughafens München prognostiziert und anhand der Richtwerte der AVV Baulärm beurteilt. Hierzu wurden auf Grundlage des Baulogistikkonzeptes die Baumonate mit den jeweils höchsten Bautätigkeiten während der Bauzeit untersucht. Während der Vorabmaßnahmen werden die Richtwerte der AVV Baulärm an 2 Gebäuden im Gewerbegebieten im Nahbereich der Baumaßnahmen überschritten. Da die Eingreifwerte der AVV Baulärm (Richtwerte + 5 dB(A)) jedoch eingehalten sind, werden keine Schutzmaßnahmen notwendig. Für spezielle Bauzustände bzw. Baustellen, wie Erstellung Aussichtshügel Attaching und Abschirmungswall Hallbergmoos werden keine Überschreitungen der Richtwerte prognostiziert. Bei Einsatz spezieller Baumaschinen im Straßenbau (Kaltfräse) können kurzzeitig Überschreitungen der Richtwerte auftreten. Diese werden sich jedoch auf wenige Tage beschränken, da es sich um wandernde Baustellen handelt.

6.8.5 Gesamtlärmbelastung – Methodik allgemein (SAL-2010)

Einwand:

Die Beurteilung des Gesamtlärms wirft bereits deshalb erhebliche Probleme auf, da es kein verbindliches Regelwerk zur Ermittlung des Gesamtlärms gibt. Insgesamt ist festzustellen, dass die ausgewiesenen potenziellen Überlagerungskonflikte deutlich größer als von Obermeyer Planen + Bauen dargestellt sind. Zudem fehlen die Berechnungspunkte in den zusätzlichen Bereichen.

Erwiderung:

Die Einwendung führt zutreffend aus, dass kein verbindliches Regelwerk zur Gesamtlärmbelastung vorliegt. In der Schalltechnischen Untersuchung – Teil E: Gesamtlärm – wurde daher eine energetische Pegeladdition der unterschiedlichen

Lärmquellen (Fluglärm, Bodenlärm inkl. Triebwerksprobeläufe und Landverkehr) zur Ermittlung der resultierenden Gesamtlärmbelastung vorgenommen. Diese Vorgehensweise hat auch die Rechtsprechung für sachgerecht gefunden.

6.8.6 Gesamtlärmbelastung und Lärmkataster Bayern (SAL-2010)

Einwand:

Darüber hinaus ist in diesem Gesamtzusammenhang auch zu berücksichtigen, dass die Gesamtlärmbelastung von Attaching ausweislich des Lärmkatasters Bayern bereits heute aufgrund seiner Lage zwischen Flughafen und Bundesautobahn A 92 mit einer Dauerbelastung von mehr als 55 dB(A) in weiten Teilen belastet ist, währenddessen die Prognoseberechnungen der Antragsstellerin bei den Einzelnachweispunkten für das Referenzjahr 2008 sogar teilweise noch von Werten unter diesem Dauerschallpegel ausgehen. Dies kann nur auf dem Umstand beruhen, dass für diese Berechnungen die Summationswirkung ausgeblendet wurde und ausschließlich auf flughafenbedingten Lärm abgestellt wurde. Bezogen auf die Wohn- und Lebenssituation in Attaching ergibt sich hieraus aber leider nur ein verzerrtes Bild bereits bezogen auf das gegenwärtige Referenzjahr 2008.

Erwiderung:

Die im Rahmen der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie im Lärmbelastungskataster des Bayerischen Landesamtes für Umwelt dargestellten Lärmpegelwerte – übrigens nicht in Form einer Gesamtlärmbelastung, sondern getrennt nach den unterschiedlichen Verkehrsarten – sind gewichtete 24 h-Pegel, bei denen der Abendzeitraum (20 – 22 Uhr) mit einem 5 dB(A)- Zuschlag und die Nachtzeit (22 – 06 Uhr) mit einem 10 dB(A)- Zuschlag versehen und somit gewichtet in die Bildung des sog. LDEN (Day-Evening-Night) einbezogen wird. Die Fluglärmrechnung nach Maßgabe des FluglärmG in Verbindung mit der 1. FlugLSV erfolgt jedoch getrennt für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit der Fluglärmwerte mit den im Lärmbelastungskataster abgebildeten Lärmwerten anderer Verkehrsträger ist somit nicht gegeben.

Die Berechnungen der Einzelnachweispunkte beziehen sich, wie in der Schalltechnischen Untersuchung – Teil A: Fluglärm – ausführlich dargestellt, nur auf den Fluglärm. In der Schalltechnischen Untersuchung – Teil E: Gesamtlärm – wurden Gesamtlärmbetrachtungen unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch Straßen- und/oder Schienenlärm in Verbindung mit dem flugbetriebsbedingten Lärm (hier: Summenpegel aus Fluglärm gem. Teil A und Bodenlärm gemäß Teil B der Schalltechnischen Untersuchung) durchgeführt. Hierbei wurden auch die Lärmbeiträge der einzelnen Verkehrsarten ausgewiesen.

6.8.7 EG-Umgebungslärmrichtlinie (SAL-2010)

Einwand:

Die Anforderungen aus der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189, S. 12 ff.) – Umgebungslärmrichtlinie – werden in rechtlich unzutreffender Weise nicht beachtet.

Die Vorschriften der Richtlinie über die Lärmkartierung dienen nicht nur der Bestandserfassung (vgl. auch § 47 c BImSchG), sondern gehen darüber hinaus. Mit dem Institut der Lärmaktionsplanung (§ 47 d BImSchG) soll Lärmschutz von einem ganzheitlichen Ansatz her betrieben werden. Die im Anhang VI der Richtlinie unter Ziff. 1.5 und 1.6 angegebenen dB(A)-Werte konkretisieren dabei nicht nur Mitteilungspflichten der Mitgliedsstaaten, die nach Art. 10 der Umgebungslärmrichtlinie bestehen, sondern beschreiben insoweit auch Zumutbarkeitsgrenzen. Sie sind daher für die Lärmbeurteilung am Flughafen München beachtlich und müssen in die rechtliche Zumutbarkeitsbeurteilung einbezogen werden.

Die Richtigkeit dieses Ansatzes wird bestätigt durch Art. 8 Abs. 1 lit. b) der Umgebungslärmrichtlinie. Danach sollen "ruhige Gebiete" gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Die Vorschrift impliziert damit – wie Art. 20 a GG – ein Verschlechterungsverbot, das mit dem entsprechenden Gewicht in die rechtliche Beurteilung einzustellen ist (so auch § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Da bislang keine ordnungsgemäße Lärmaktionsplanung vorliegt, fehlt es an einer entscheidenden Voraussetzung zur Beurteilung der Zumutbarkeit des Fluglärms.

Erwiderung:

Ziel der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 ist es, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern. Sie verpflichtet daher die Mitgliedstaaten, in einem vorgegebenen Zeitrahmen und einem zweistufigen Verfahren die Umgebungslärmpegel und die daraus resultierenden Betroffenheiten zu ermitteln sowie daran anschließend geeignete Maßnahmen zur Geräuschkinderung in Lärmaktionsplänen zusammenzustellen.

Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d des BImSchG sind für Flugplätze gemäß § 14 FluglärmG die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. Die Regelungen des Fluglärmgesetzes sind somit auch im Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren durch die genehmigende Behörde zu beachten.

Zu den im Anhang VI unter Ziff. 1.5 und 1.6 der Umgebungslärmrichtlinie genannten Pegelbereichen ist anzumerken, dass das FluglärmG die beiden Beurteilungszeiten Tag (06 - 22 Uhr) und Nacht (22 - 06 Uhr) getrennt betrachtet. Der Vergleich mit den im Anhang VI, Ziffer 1.5 der Umgebungslärmrichtlinie benannten Pegelbereichen, die sich auf den gewichteten 24-Stunden-Pegel L_{den} beziehen, ist deshalb nicht möglich. Ungeachtet der Unterschiede in den Berechnungsverfahren sind aber die $L_{Aeq,Nacht}$ -Werte der Fluglärmberechnung und die L_{night} -Werte der Umgebungslärmrichtlinie grundsätzlich vergleichbar. Die Nachtschutzzone gem. FluglärmG (gültig ab dem 01.01.2011) stellt die Umhüllende um die Bereiche $L_{Aeq,Nacht} = 50$ dB(A) und $NAT_{Nacht} = 6$ mal 68 dB(A) dar. Wie das Bild SAL_A_06 der Schalltechnischen Untersuchung zeigt, wird die Nachtschutzzone im Planungsfall 2020 fast ausschließlich von der NAT-Kontur bestimmt und beinhaltet somit auch Bereiche mit einem $L_{Aeq,Nacht}$ von weniger als 50 dB(A). Die Umgebungslärmrichtlinie definiert hingegen Belastungsstufen beginnend bei einem L_{night} von 50 dB(A). Das FluglärmG bietet somit auch in Bereichen Schutzmaßnahmen, die im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie nicht erfasst werden müssen und somit nicht beurteilungsrelevant sind.

6.8.8 Einschränkung der Planungshoheit (SAL-2010)

Einwand:

Die durch die geplante Startbahn entstehenden neuen westlichen Abflugrouten führen zu einer erheblichen Belastung des (westlichen) Freisinger Stadtgebiets. Hierdurch wird in unverhältnismäßiger Weise in die Planungshoheit der Stadt Freising eingegriffen.

Erwiderung:

Der Einwand wurde u.a. bereits im Zuge der öffentlichen Erörterungen des Vorhabens vorgetragen und dort ausführlich behandelt. Die FMG nimmt insofern Bezug auf die bisherigen Ausführungen. Aus den aktuell ergänzend ausgelegten Unterlagen ergeben sich insoweit auch keine neuen Aspekte.

7. Lufthygiene

7.1 Methodik, Eingabedaten, Annahmen

7.1.1 Untersuchung der Vorbelastung der Region

Einwand:

Für eine Vielzahl von gesundheitsrelevanten Stoffen, die beim Flugverkehr freigesetzt werden, ist keine Untersuchung der Vorbelastung der Region vorhanden. Jede weitere Zunahme der Schadstoffbelastung ist somit abzulehnen.

Erwiderung:

Die Hintergrundbelastung/Vorbelastung wurde aus der Immissionssituation des Referenzjahres 2004 abgeleitet und im Sinne einer konservativen Herangehensweise für die Betrachtung der beiden Zukunftsszenarien (Prognosenußfall und Planungsfall) als konstant angenommen.

Betrachtet wurden dabei alle gesetzlich geregelten Schadstoffe gemäß der 22. BImSchV (1999/30/EG und Tochterrichtlinien).

7.1.2 Hintergrundbelastung im Planungsfall

Einwand:

Der Antrag unterstellt, im Planungsfall sei mit einer geringeren Hintergrundbelastung zu rechnen, insbesondere durch Abnahme der Emissionen beim Kfz-Verkehr. Dies ist nicht zutreffend.

Erwiderung:

Wie in der Lufthygienischen Untersuchung, Abschnitt 3.5.1 dargelegt, wurde für die Berechnung nicht von einer geringeren Hintergrundbelastung aufgrund staatlicher Luftreinhalteplanung ausgegangen. Der im Gutachten enthaltene Hinweis auf die generell erforderlichen Luftreinhaltemaßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ist durch die Verpflichtung zur Erstellung von Luftreinhalte-

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

und Aktionsplänen bei Überschreitung von Immissionsgrenzwerten und Toleranzmargen gemäß § 11 der 22. BImSchV konkret unterlegt. Generell kann aber davon ausgegangen werden, dass aufgrund von Modernisierungsmaßnahmen im Haushalts- und Wirtschaftssektor, sowie durch technische Fortschritte im Transportsektor, die Hintergrundbelastung bis zum Jahr 2020 abnehmen wird.

7.1.3 Grenzwerte und Methoden

Einwand:

Die Richtigkeit der Grenzwerte und der Berechnungen des Gutachtens wird bestritten.

Erwiderung:

Die zur Beurteilung herangezogenen Immissionsgrenzwerte zum Schutze der menschlichen Gesundheit sowie der Vegetation (22. BImSchV sowie 1999/30/EG und 2000/69/EG) sind im Lufthygienischen Gutachten dargestellt und erläutert. Auf Tabelle 3 auf S. 26 des Gutachtens wird verwiesen. Zudem sind die Grundlagen der Berechnungen im Gutachten aufgeführt. Die Berechnung erfolgte nach dem Stand der Technik unter Beachtung der einschlägigen Regeln.

7.2 Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung

7.2.1 Einhaltung der Immissionsgrenzwerte allgemein

Einwand:

Durch das Vorhaben werden die Immissionsgrenzwerte überschritten.

Erwiderung:

Die Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung (Ordner 42 der Antragsunterlagen) zeigen, dass die für Luftverkehrsemissionen maßgeblichen Grenzwerte auch bei der prognostizierten Gesamtbelastung im Untersuchungsgebiet eingehalten werden können. Nur für den Planungsfall wird unter konservativen Annahmen und unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung eine geringfügige Überschreitung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid (NO₂) in unmittelbarer Nähe zur A92 im näheren Umfeld des Flughafens (Überschreitung des Jahresmittelwerts von 0,9 µg/m³ am Immissionsort Brandau) prognostisch nicht ausgeschlossen.

7.2.2 Schadstoffbelastung heute

Einwand:

Die Belastung mit Abgasen aus dem Flugverkehr (Stickoxide, Ozon, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe...) hat bereits jetzt ein enormes Ausmaß angenommen.

Erwiderung:

Die derzeitige Gesamtschadstoffbelastung für die relevanten Schadstoffe liegt unterhalb der Grenzwerte der 22. BImSchV. Die Belastung mit Abgasen aus dem

Flugverkehr leistet zudem einen untergeordneten Beitrag zu der Gesamtabgasbelastung im Flughafenumland. Außerdem nimmt der Beitrag des Flughafens mit zunehmender Entfernung vom Flughafen rasch ab.

7.2.3 Schadstoffbelastung im Planungsfall

Einwand:

Ein weiterer Anstieg der Abgasbelastung ist für mich absolut nicht mehr hinnehmbar. Im Flughafenumland würde die Abgasbelastung (Stickoxide, Ozon, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe etc.) deutlich zunehmen. Durch die dritte Bahn würde nicht nur der Flugverkehr, sondern auch der Straßenverkehr weiter zunehmen, nachdem seitens der FMG eine bedeutende Vergrößerung des Frachtvolumens geplant ist.

Erwiderung:

Angesichts des untergeordneten Beitrags, den die Belastungen durch Abgase aus dem Flugverkehr an den Immissionsorten zur Gesamtbelastung leisten, ist auch die vorhabensbedingte Zunahme dieses Beitrags von untergeordneter Bedeutung. Auch die Abgasbelastung aus dem Straßenverkehr nimmt vorhabensbedingt nur geringfügig zu.

7.2.4 Feinstaubbelastung heute

Einwand:

Schon heute werden die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung am MUC an vielen Tagen überschritten.

Erwiderung:

Die gesetzlichen Feinstaubgrenzwerte (Jahresmittelwert und Tagesmittelwert mit 35 zulässigen Überschreitungen) werden im Bereich des Flughafens München eingehalten. Die an der Messstelle LHY6 (Allg. Luftfahrt) im Jahr 2006 registrierte 36-malige Überschreitung des Tagesmittelwertes für Feinstaub (PM10) ist auf lokal begrenzte und nur kleinräumig wirksame Bau- und Verladetätigkeiten im Umfeld der Messstation zurückzuführen.

7.2.5 Feinstaubbelastung im Planungsfall

Einwand:

Die Feinstaubbelastung wird durch den Ausbau des Flughafens erheblich zunehmen.

Erwiderung:

Die vorhabensbedingte Zunahme der Feinstaubbelastung liegt an den Immissionsorten unter dem Irrelevanzkriterium der TA Luft (vgl. Lufthygienische Untersuchung Teil A, Kap. 5.4., Tab. 33). Eine signifikante Beeinflussung der Immissionssituation kann ausgeschlossen werden.

7.2.6 Feinstaubbelastung PM_{2,5} im Planungsfall

Einwand:

Mit Bezug auf die PM_{2,5} ist nicht auszuschließen, dass der ab 2015 geltende Grenzwert gemäß 23. BImSchV von 25 µg/m³ im Planfall 2020 und im Bezugsfall 2025 überschritten wird.

Erwiderung:

Maßgeblich für die Beurteilung von PM-2,5 ist der Jahresmittelwert im Kalenderjahr und nicht Monatsmittelwerte. Insofern zeigen die Messungen klar und übereinstimmend mit allen Erfahrungen an anderen Messstellen, dass die Einhaltung des zukünftigen Grenzwertes für PM-2,5 kein Problem darstellt.

Eine Grenzwertüberschreitung für PM-2,5 tritt entgegen der Einwendung nicht auf. Im Gutachten wird - ebenfalls entgegen der Einwendung - auch nicht von einer Reduzierung der Hintergrundbelastung ausgegangen.

7.2.7 Stickoxidbelastung im Planungsfall

Einwand:

Insbesondere die Stickoxidbelastung erreicht im Planungsfall kritische Werte und die Grenzwerte werden überschritten.

Erwiderung:

Es ist richtig, dass die Lufthygienische Untersuchung unter konservativen Annahmen und gleichbleibender Hintergrundbelastung im Planungsfall eine geringfügige Überschreitung des gültigen Jahresmittelwertes für NO₂ im näheren Umfeld des Flughafens nahe der A92 (Immissionsort Brandau) prognostisch nicht ausschließt.

Sollten Schadstoffgrenzwerte zukünftig überschritten werden, so sind gemäß der 22. BImSchV Luftreinhaltepläne aufzustellen, die alle Emittenten gleichermaßen betreffen. So kann die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte sichergestellt werden.

7.2.8 Saurer Regen

Einwand:

Das Vorhaben trägt zur Versauerung des Regens bei. Schwefelemissionen werden in der Luft durch chemische Vorgänge zu schwefeliger Säure und Schwefelsäure umgewandelt. Beide sind als starke Säuren bekannt. Diese werden mit dem Regen ausgewaschen und bedingen den sauren Regen, der bekanntlich durch Lösungsvorgänge zur vorzeitigen Zerstörung der Hausfassaden beiträgt und negativ auf Pflanzen einwirkt.

Erwiderung:

Durch die zunehmende Entschwefelung von Kraftstoffen konnte vor allem in den Industrieländern der Schwefeldioxidaußstoß und die damit verbundene Versauerung des Regens deutlich reduziert werden. Mit der Einhaltung der gesetzlich festgelegten Immissionsgrenzwerte wird die Schadstoffbelastung in einem für Natur, Mensch und Material unbedenklichen Rahmen gehalten. Wie in der Lufthygienischen Untersuchung dargestellt, werden die für Luftverkehrsemissionen maßgeblichen Grenzwerte auch bei der prognostizierten Gesamtbelastung im

Jahr 2020 eingehalten. Angesichts des untergeordneten Beitrags, den die Belastungen durch Abgase aus dem Flughafenbetrieb an den Immissionsorten zur Gesamtbelastung leisten, ist auch die vorhabensbedingte Zunahme der Versauerung des Regens von nachrangiger Bedeutung.

7.2.9 Konsequenzen einer Grenzwertüberschreitung

Einwand:

Der Antrag darf sich nicht darauf verlassen, dass sich die Schadstoffsituation durch staatliche Luftreinhaltemaßnahmen verbessern werde, sondern muss selbst eine Lösung aufzeigen. Ein eigener Lösungsansatz der FMG fehlt.

Erwiderung:

Der Antrag der FMG legt das Ergebnis des Lufthygienischen Gutachtens zugrunde (Ordner 42 der Antragsunterlagen). Wie im Gutachten, Abschnitt 3.5.1 dargelegt, wurde für die Berechnung nicht von einer geringeren Hintergrundbelastung aufgrund staatlicher Luftreinhalteplanung ausgegangen. Das Lufthygienische Gutachten enthält auch an keiner Stelle die Annahme einer "automatischen" Korrelation zwischen verschärften Grenzwerten einerseits und dem Rückgang der NO₂- und PM₁₀-Immissionen andererseits. Der im Gutachten enthaltene Hinweis auf Luftreinhaltemaßnahmen zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten bezieht sich auf alle Emittenten, die zur lufthygienischen Belastung beitragen, und entspricht in Bezug auf Fachplanungsverfahren der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Im Übrigen leistet die Flughafen München GmbH ihren Beitrag zur Verminderung lufthygienisch relevanter Flugzeugemissionen u. a. durch emissionsbezogene Landeentgelte. Zudem entwickelt der Flughafen im Rahmen seines Umweltmanagementsystems auch selbst Lösungen zur Reduktion des Schadstoffausstoßes für einen nachhaltigen Flughafenbetrieb.

7.2.10 Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte während der Bauphase

Einwand:

Schon während der Bauphase kommt es zu Überschreitungen der aktuell geltenden Grenzwerte für PM₁₀ gemäß § 4 der 22. BImSchV. An den in Attaching gelegenen Immissionsorten IO 6, IO B1 und IO B2 kommt es sogar zu erheblichen Überschreitungen des über in Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes von 40 µg/m³. An diesen Immissionsorten wird in dem vorgenannten Zeitraum eine Belastung von 41,3 µg/m³, 49,6 µg/m³ und 49,7 µg/m³ prognostiziert. Berücksichtigt man die von den Baustellenfahrzeugen (insbesondere den Lkw) verursachten Schadstoffemissionen, muss davon ausgegangen werden, dass es insbesondere in den umliegenden Gemeinden mit erhöhten Immissionen während der Bauphase durch den baustellenspezifischen Verkehr zu noch größeren Belastungen kommt.

Erwiderung:

Die Feinstaub-Immissionsgrenzwerte können während der Bauphase eingehalten werden. Die Prognose der Lufthygienischen Untersuchung (Ordner 42 der Antragsunterlagen) unterstellt lediglich pauschale Maßnahmen zur Minderung der Staubemissionen. Durch Ergreifung zusätzlicher vorgesehener Maßnahmen (weitere Befestigung von Fahrwegen, Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf unbefestigten Fahrwegen, Steuerung des Bauablaufs, Verlagerung von Bau-

tätigkeiten bei ungünstiger Meteorologie) in Verbindung mit einem geeigneten Baustellenmonitoring ist es möglich, die Zusatzbelastung auch an den potentiell am stärksten betroffenen Immissionsorten in einem Bereich zu halten, der – vorbehaltlich nicht vorhersehbarer Besonderheiten in der Vorbelastung – die Immissionsgrenzwerte einhält.

7.3 Folgen der Immissionsbelastung

7.3.1 Lufthygiene und Gesundheit

Einwand:

Bei der Verbrennung von Kerosin werden zahlreiche gesundheitsschädigende Schadstoffe freigesetzt. Die Emissionen schädigen die Gesundheit.

Erwiderung:

Der Schutz vor Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe wird unter Vorsorgegesichtspunkten durch gesetzlich festgelegte Immissionsgrenzwerte (z.B. 22. BImSchV) sichergestellt. Die gesetzlichen, vorsorgeorientierten Immissionsgrenzwerte decken sowohl mögliche direkte Wirkungen auf einzelne Schutzgüter als auch indirekte schutzgutübergreifende bzw. ökosystemare Wirkungen über die Nahrungskette einschließlich möglicher Verdünnungs-, Abbau- und Aufkonzentrationsvorgänge ab. Die Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung zeigen, dass die Grenzwerte unter konservativen Annahmen auch im Planungsfall eingehalten werden können.

7.3.2 Einfluss auf Nutzpflanzen

Einwand:

Die Emissionen schädigen auch die Landwirtschaft durch Belastung der Nahrungsmittel. Getreide, Obst und Gemüse würden mehr Schadstoffe anreichern und Mensch und Tier schaden.

Erwiderung:

Eine erhöhte Schadstoffbelastung von Obst, Gemüse und landwirtschaftlichen Produkten im Umfeld des Flughafens München lässt sich nicht feststellen. Dies zeigen die Ergebnisse des Biomonitorings am Flughafen München, das von 1991 bis 1993 durchgeführt und im Jahr 2006 wieder aufgenommen wurde. Die Untersuchungen haben stets eine unkritische Belastungssituation aufgezeigt. In dem Gutachten für das Jahr 2007 hat der TÜV Süd die durch Luftschadstoffe bewirkte Anreicherung von 16 Spuren- und Schwermetallen sowie von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) in Graskulturen und Grünkohlpflanzen untersucht. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die Gehalte in Bereichen liegen, die im ländlichen Raum in Bayern typischerweise vorgefunden werden. Nur vereinzelt (z.B. in unmittelbarer Nähe der Autobahn A 92 oder innerhalb des Flughafengeländes) finden sich Konzentrationen, die städtischen Bereichen entsprechen.

Damit werden die Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung (Ordner 42 der Antragsunterlagen) bestätigt, wonach die flughafeninduzierten Immissionsbeiträge (mit Ausnahme von Stickoxiden) des Flughafenbetriebs bereits im näheren Flughafenumland nur von untergeordneter oder geringer Bedeutung für die Luft-

schadstoffsituation sind. Dasselbe gilt erst recht für die Immissionsbeiträge des Erweiterungsvorhabens.

7.3.3 Ablagerungen auf Nutzpflanzen

Einwand:

- Die Obstbäume sind jetzt schon mit starken Flecken an Früchten und Blättern überzogen.
- Es ist ein schwarzer Dreckfilm auf dem Gemüse im Garten festzustellen

Erwiderung:

Verunreinigungen auf Obst und Gemüse im Umland des Münchner Flughafens sind nicht auf die mit dem Flughafenbetrieb verbundene Abgasbelastung zurückzuführen. Zu diesem Ergebnis kommt das ökotoxikologische Institut der TU München in Weihenstephan unter Leitung von Prof. Dr. Wilfried Huber in einem Gutachten, das von den Landratsämtern Erding und Freising in Auftrag gegeben worden war. Von August bis Oktober 2007 waren Untersuchungen an insgesamt 21 Standorten in den Landkreisen Freising, Erding und Landshut vorgenommen worden. Die vor Ort entnommenen Proben wurden auf Pflanzenkrankheiten sowie auf mögliche Kontamination mit Mineralölkohlenwasserstoffen bzw. polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen – also Verbrennungsrückstände von Kerosin und anderen Treibstoffen – untersucht. Die Untersuchungen ergaben, dass es sich bei den Ablagerungen auf Birnen und Äpfeln, "um Befälle mit der Rußfleckenkrankheit (verursacht durch den Pilz *Gloeodes pomigena*) und mit der Fliegenschmutzfleckenkrankheit (verursacht durch den Pilz *Leptothyrium pomi*)" handelt. Weiter heißt es: "Bei allen Proben, die diese Verschmutzungen aufwiesen, konnten die beiden oben genannten Pilze diagnostiziert werden."

7.3.4 Ablagerungen auf Gegenständen

Einwand:

Meine Fenster, Gartenmöbel, Solaranlage etc. werden durch Tropfen von Kerosin bzw. dessen Verbrennungsrückstände kontaminiert.

Erwiderung:

Ablagerungen auf Gartenmöbeln, Fenstersimsen, Glasdächern, Terrassen, Solaranlagen etc. können verschiedene Ursachen haben, wie etwa Ruß von Dieselfahrzeugen (vor allem von schweren Arbeitsgeräten) sowie unvollständige oder unsachgemäße Verbrennung in häuslichen Feuerungsanlagen (Abfallbeseitigung etc.) oder Akkumulation von Abgaspartikeln in Abluftanlagen. Zu diesem Ergebnis kommt das ökotoxikologische Institut der TU München in Weihenstephan unter Leitung von Prof. Dr. Wilfried Huber in einem Gutachten vom 15.04.2008, das von den Landratsämtern Erding und Freising in Auftrag gegeben worden war.

7.3.5 "Ölfilm" auf Gewässern

Einwand:

- Seit Inbetriebnahme des Flughafens ist unser Wasser in der Regentonne mit einem Ölfilm überzogen.
- Die Badeweiher im Umkreis von Freising, wie z.B. Stoibermühle, Badeweiher in Marzling, Kiesweiher in Vötting u. Pulling, Muhlseen b. Neufahrn, sind

durch die Luft- u. Wasserverschmutzung (Treibstoffrückstände) der Flugzeuge stark beeinträchtigt.

Erwiderung:

Ein originärer Ursachenzusammenhang zwischen der Verunreinigung von Gewässern (Öl-/Schmierfilm) und Luftschadstoffemissionen des Flughafensbetriebs ist schon aufgrund des geringen Beitrags des Flughafensbetriebs zur gesamten Luftschadstoffsituation nicht zu vermuten. Dasselbe gilt erst recht für die Immissionsbeiträge des Erweiterungsvorhabens.

7.4 Sonstiges

7.4.1 Untersuchung der lokalen Ozonbelastung

Einwand:

Es wird keine Prognose für die Ozonbelastung durch den Flughafenbetrieb gegeben.

Erwiderung:

Ozon ist kein Primärschadstoff, der ursächlich auf den Flughafenbetrieb zurückzuführen ist. Vielmehr sind für die Bildung komplexe photochemische Vorgänge verantwortlich, bei denen unter anderem meteorologische und klimatische Bedingungen (insbesondere die Sonneneinstrahlung), die bereits vorhandene Ozonbelastung und verschiedene Vorläufersubstanzen aus anderen Quellen, sowie Reaktionsgleichgewichte und Reaktionskinetik eine Rolle spielen. In Rechenmodellen ist dies bislang nicht abbildbar. Eine prognostische Behandlung von Ozon im Sinne einer Ausbreitungsrechnung ist daher nicht zuverlässig möglich. Im Umfeld des Flughafens überwiegen zudem die Emissionen des Straßenverkehrs die des Luftverkehrs.

7.4.2 Überschreitung der Grenzwerte für Ozon

Einwand:

Die Grenzwerte für Ozon werden heute schon an vielen Tagen überschritten.

Erwiderung:

Für Ozon existieren lediglich Zielwerte (keine rechtsverbindlichen Kriterien) und keine Grenzwerte. Zielwerte werden für Substanzen festgelegt, für die keine eindeutigen Wirkungsschwellen bestehen. Die Ozonkonzentration wird am Flughafen München kontinuierlich an einer eingerichteten Messstation bei der Allgemeinen Luftfahrt gemessen und überwacht. Im Vergleich zu anderen umliegenden Messstationen unter Berücksichtigung der Lage der Stationen wurden keine auffällig anderen oder höheren Werte ermittelt. Die extremen Schwankungen zwischen den Jahren zeigen, dass die Ozonkonzentration mehr von nicht beeinflussbaren Faktoren (z.B. Sonneneinstrahlung, Temperatur) abhängt als von der Menge des Luftverkehrs am Flughafen München.

7.4.3 Treibstoffschnellablass im Landeanflug

Einwand:

- Bereits jetzt wird wiederholt überschüssiges Kerosin vor dem Landen abgelassen. Dadurch werden Felder, Wälder und Gärten unnötig kontaminiert. Durch den Ausbau des Flugverkehrs werden sich die Belastungen zwangsläufig erhöhen.
- Wie ich mich durch persönliche Augenscheinnahme selbst überzeugen konnte, erfolgt beim Landeanflug das Ablassen von nicht mehr benötigtem Kerosin.

Erwiderung:

Treibstoffschnellablass (Fuel Dumping, Fuel Jettison) ist ein reines Notverfahren bei technischen oder medizinischen Notfällen. Er ist somit keinesfalls eine Standardprozedur beim Landeanflug und kann überdies nur bei Luftfahrzeugen erfolgen, die überhaupt Vorrichtungen für das Ablassen von Kerosin besitzen. Insbesondere große Langstreckenflugzeuge können vollgetankt nicht landen und müssen deshalb bei einer notfallbedingten außerplanmäßigen Landung Treibstoff ablassen, um ihr maximal erlaubtes Landegewicht zu erreichen. Nationale und internationale Vorschriften regeln diesen Vorgang (Doc 4444 der ICAO und Betriebsvorschrift der Deutschen Flugsicherung DFS). Aufzeichnungen der DFS zeigen, dass Treibstoffablässe im gesamten deutschen Luftraum seit 2004 durchschnittlich etwa sechs Mal pro Jahr stattgefunden haben und damit im Vergleich zum Flugverkehrsaufkommen ein sehr seltenes Ereignis darstellen. Insgesamt ist also keine relevante Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation zu erwarten.

Hinweis: Bei im Endanflug befindlichen Flugzeugen werden die sich bei entsprechenden Wetterbedingungen an den Tragflächenenden bildenden Randwirbel häufig mit einem Treibstoffablass verwechselt. Die Randwirbel bestehen aber lediglich aus kondensierten Wasserteilchen der Luft.

7.4.4 Abgasgrenzwerte für Flugzeuge

Einwand:

Flugzeuge unterliegen keiner Pflicht zur Abgasuntersuchung; es sind keine Abgasgrenzwerte eingeführt. Flugzeuge führen somit zu einer unkontrollierten Luftverschmutzung mit Schadstoffen und Feinstaub.

Erwiderung:

Im Jahr 1981 hat die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erstmals bindende Zulassungsgrenzwerte für Flugzeugtriebwerke erlassen. Diese Grenzwerte gelten für alle neu produzierten Triebwerke mit einem Schub über 26,7 kN. Seither wurden die Grenzwerte in gewissen Zeitabschnitten immer weiter verschärft. Sie sind bindend für alle Triebwerkshersteller der ICAO Mitgliedsstaaten und fördern so die Entwicklung emissionsarmer Triebwerkstechnologien. Als zusätzliche Anreizwirkung für die Luftverkehrsgesellschaften, in schadstoffarme Triebwerkstechnologie zu investieren, wurden am 1.1.2008 verursachergerechte emissionsabhängige Landeentgelte am Flughafen München und Frankfurt eingeführt.

7.4.5 Kerosingeruch

Einwand:

Schon jetzt ist bei Inversionswetterlagen oder bewölktem Himmel bei uns starker Kerosingestank zu riechen. Die 3. Startbahn wird dies verstärken und den Kerosingestank zu einem Dauerproblem machen.

Erwiderung:

Wie in den Antragsunterlagen dargestellt (Lufthygienische Untersuchung, Kapitel 6.2) können Geruchswahrnehmungen an den nächstgelegenen Wohnbebauungen allenfalls in Einzelsituationen auftreten. Die bei der Beurteilung von Geruchswahrnehmungen typischerweise herangezogene Irrelevanzschwelle der Geruchsmissions-Richtlinie (GIRL) von 2% aller Jahresstunden wird in jedem Fall unterschritten.

8. Klima

8.1 Globales Klima²

8.1.1 Klimarelevanz des Vorhabens

Einwand:

Das Vorhaben dient der Zunahme des Flugverkehrs und damit der Zunahme der klimawirksamen Abgase.

Erwiderung:

Fragen von Auswirkungen des Luftverkehrs auf das globale Klima müssen von der Frage der Klimarelevanz des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens streng getrennt werden. Durch die 3. Start- und Landebahn erhält der Flughafen München die Kapazität, die bestehende und sich unabhängig vom Ausbau entwickelnde Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zu befriedigen. Das Vorhaben reagiert also auf die Zunahme des Flugverkehrs. Ein Verzicht auf die Realisierung würde somit kaum zu einer Reduzierung von Flügen, sondern vielmehr zu einem Ausweichen von Fluggesellschaften auf andere Flughäfen führen. Zudem würden Passagiere mangels Direktverbindungen ihre Ziele über andere Hub-Flughäfen ansteuern und dadurch auf Umwegen zusätzliche klimawirksame Abgase verursachen. Weitere negative Folgen, wie die Verlängerung von Warteschleifen in der Luft sowie Wartezeiten bis zum Abflug, wären nicht zu vermeiden. Im Ergebnis stellt sich das Vorhaben daher als klimaneutral dar.

8.1.2 Vereinbarkeit mit Klimaschutzzielen

Einwand:

² Zu Fragen des globalen Klimawandels ohne unmittelbaren Vorhabensbezug siehe die Ausführungen in Abschnitt 17.2, Allgemeine Fragen des globalen Klimawandels.

Das Vorhaben widerspricht allen Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz.

Erwiderung:

Ein Verzicht auf den Ausbau des Flughafen München würde nicht zur Erreichung der Klimaziele staatlicher und überstaatlicher Instanzen beitragen, da es bei einem Vorhabensverzicht zur Verlagerung des Flugverkehrs auf andere Flughäfen kommen würde.

8.1.2.1 *Klimaschutz im Flughafenkonzept*

Einwand:

Die Bundesregierung will nach dem Flughafenkonzept 2009 dem Klimaschutz beim Ausbau des Flughafensystems in Deutschland Rechnung tragen. Anspruch und Wirklichkeit würden beim Bau der 3. Start- und Landebahn in einen deutlichen Widerspruch geraten.

Erwiderung:

Das im Flughafenkonzept 2009 der Bundesregierung niedergelegte Ziel ist es, den Luftverkehr als Motor für Wirtschaft und Wohlstand weiterzuentwickeln, ohne die anderen Kriterien der Nachhaltigkeit zu vernachlässigen. Dazu gehört auch der Ausbau des Flughafens München um eine dritte Start- und Landebahn.

8.1.3 Berücksichtigung der Klimawirkung in den Antragsunterlagen

Einwand:

Die Auswirkung der geplanten 3. Bahn auf die Klimaveränderung spielt aber in den Planfeststellungsunterlagen keine Rolle.

Erwiderung:

Eine Abwägung der Vor- und Nachteile des Luftverkehrs und seiner Auswirkungen findet im Planfeststellungsverfahren nicht in allgemeiner Weise, sondern vorhabensbezogen im Rahmen von § 8 Abs. 1 S. 2, 3 LuftVG statt. Fragen der globalen Klimaveränderung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, da die Verantwortung hierfür nicht einzelnen Projektträgern zugewiesen werden kann. Die lokalen bzw. regionalen Auswirkungen des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens sind in den dem Planfeststellungsantrag beigegebenen Fachgutachten und Stellungnahmen behandelt.

8.2 Auswirkungen auf das Lokalklima

8.2.1 Auswirkungen auf das Lokalklima allgemein

Einwand:

Für den Bau einer 3. Start-/Landebahn müssen riesige Bodenflächen inklusive der Rollwege etc. mit Beton „versiegelt“ werden, womit auch das Kleinklima der Region negativ beeinflusst wird.

Erwiderung:

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Die Untersuchung möglicher Auswirkungen auf das Klima in der Umgebung des Flughafens ist Gegenstand des dem Planfeststellungsantrag beigefügten Fachgutachtens (Klimagutachten vom 20.07.2007; Ordner 42 der Antragsunterlagen). Nach den Ergebnissen dieses Gutachtens sind klimatologische Auswirkungen durch den Bau einer 3. Start- und Landebahn nur in sehr geringem Umfang zu erwarten.

8.2.2 Gewitter- und Hagelwahrscheinlichkeiten

Einwand:

Durch das Vorhaben erhöht sich die Gewitter- und Hagelwahrscheinlichkeit in der Region.

Erwiderung:

Eine Zunahme von Gewittern und Hagel kann selbst bei großen Städten nicht oder kaum nachgewiesen werden, so dass für den flächenmäßig wesentlich kleineren Flughafen in dieser Hinsicht keine Gefahr besteht.

8.2.3 Lokale Temperatur

Einwand:

Die Entwässerung und Versiegelung führt notgedrungen (wegen der Verminderung des latenten Wärmeflusses) zu einer Anhebung der lokalen Temperatur. Dies wird zu einer besonders starken Temperaturerhöhung im Großraum Freising führen.

Erwiderung:

Das Klimagutachten (Ordner 42 der Antragsunterlagen) kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Bau der 3. Start- und Landebahn ein Temperaturanstieg von etwa 0,1°C auf dem bestehenden Flughafengelände bzw. maximal 1,3°C auf den Erweiterungsflächen zu erwarten ist. Mit zunehmender Entfernung vom Flughafen klingt diese minimale Temperaturerhöhung rasch ab und weist bereits bei einer Entfernung von 1 km außerhalb des Flughafengeländes keine Relevanz mehr auf (vgl. Abschnitt 5.3 des Gutachtens).

8.2.4 Lokale Frischluftzufuhr

Einwand:

Der Grünzug im Norden des bestehenden Flughafens wird deutlich verkleinert. Dadurch verschwinden Frischluftentstehungsgebiete und der notwendige Luftaustausch mit den bebauten Gebieten wird stark reduziert.

Erwiderung:

Vom Bau der dritten Start- und Landebahn ist der im Norden liegende Regionale Grünzug in kleineren Anteilen direkt betroffen. Die Hauptwirkung des Grünzuges in diesem Bereich besteht in der Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet; auf den durch den Bau veränderten Flächen wird die Kaltluftproduktion zwar etwas zurückgehen, da diese Flächen aber vergleichsweise klein sind wird die Funktion des Grünzuges insgesamt nicht spürbar geringer werden. Einflüsse auf die weitere Umgebung und damit auch auf den anschließenden, unverändert bestehen-

den Teil des Regionalen Grünzuges sind entsprechend der Abschätzung im Kapitel 5.3 (Ordner 42 der Antragsunterlagen) auszuschließen. Der Luftaustausch, der durch den bisher unverbauten Grünzug besteht, wird durch die Anlage einer ebenfalls hindernisfreien Start- und Landebahn nicht verändert; er ist vom Untergrund, gleich ob Beton oder Gras, unabhängig.

8.2.5 Schleierbewölkung

Einwand:

Der Flughafen führt zu einer dauerhaften Schleierbewölkung.

Erwiderung:

Ein Zusammenhang zwischen einer dauerhaften, regionalen Schleierbewölkung und dem Flughafenbetrieb ist nicht gegeben. Kondensstreifen und Zirren entstehen aufgrund von Überflügen der Region. Sie hängen daher nicht mit dem Flugbetrieb am Flughafen München zusammen. Ein Zusammenhang mit dem Vorhaben ist somit ausgeschlossen.

9. Eigentum

9.1 Grundinanspruchnahme/Übernahmeanspruch

9.1.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

Einwand:

Das Vorhaben ist mit erheblichen Grundenteignungen verbunden.

Erwiderung:

Die Vermeidung der Inanspruchnahme bebauter Grundstücke ist ein Belang, dem in der "Konfigurationsanalyse 3. Start- und Landebahn" ein hohes Gewicht eingeräumt wurde. Die Bahnlage 5b erzielt hier deutlich günstigere Werte als die übrigen fünf untersuchten Bahnlagen der zweiten Untersuchungsstufe (siehe Tabelle 12 des Gutachtens). Der Flächenbedarf für das Vorhaben wurde im Übrigen auf das unbedingt Notwendige beschränkt (siehe S. 144 der Antragsbegründung). Soweit eine Inanspruchnahme von Grundeigentum unvermeidbar ist, werden mit den Eigentümern Verhandlungen mit dem Ziel des freihändigen Erwerbs geführt (siehe S. 182 f der Antragsbegründung).

9.1.1.1 *Zur Thematik „Sperrgrundstücke“*

Einwand:

Die katholische Kirche und andere Organisationen halten Sperrgrundstücke auf Vorbehaltsflächen für die 3. Start- und Landebahn. Die betreffenden Pfarreien haben signalisiert, dass sie ihre Liegenschaften nicht abtreten wollen.

Erwiderung:

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Die Flughafen München GmbH strebt eine einvernehmliche und ausgleichende Lösung mit allen Beteiligten an. Es finden daher mit allen Grundstückseigentümern Gespräche statt, um die für den Ausbau benötigten Flächen freihändig zu erwerben. Dabei wird auf die individuell verschiedenen Interessen, soweit das irgendwie möglich ist, Rücksicht genommen, z. B. mit Tauschangeboten, Kaufpreisberechnungen auf der Basis von Gutachten oder amtlichen Entschädigungsfestsetzungen. Das gilt auch für Grundstücke, die im Eigentum anderer Organisationen stehen. Die FMG ist zuversichtlich, spätestens im Rahmen eines Entschädigungsfestsetzungsverfahrens ein gemeinsames Ergebnis zu erzielen.

9.1.2 Übernahmeanspruch gegen Vorhabenträgerin

Einwand:

Ich fordere, in der Planfeststellung ein Recht auf Absiedlung zuerkannt zu bekommen. Die FMG muss mir mein Grundstück zum Verkehrswert abkaufen.

Erwiderung:

Eigentümern, die einer Lärmbelastung von über $L_{Aeq\ tags} = 70\text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, räumt die Rechtsprechung einen Anspruch auf Übernahme ihres Grundstücks zum Verkehrswert ein.

9.2 Wertverluste von Grundstücken

9.2.1 Ermittlung von Wertverlusten

Einwand:

Der Wertverlust von Grundstücken sowie der darauf errichteten Wohn- und Miethäuser wurde im Planfeststellungsverfahren weder ermittelt noch bewertet noch als Belang berücksichtigt.

Erwiderung:

Eine maßgebliche, vorhabensbedingte Auswirkung auf die Wertbestimmung von Immobilien im Flughafenumland, die bekanntlich auf einer Vielzahl von Einfluss- und Bewertungskriterien (wie etwa Lage, Bauzustand, Ausstattung, etc.) beruht, ist nicht belegbar. Vielmehr zeigt die Wertentwicklung von Immobilien im Flughafenumland seit der Zulassung (1974 bzw. 1979) bzw. der Inbetriebnahme (1992) des Verkehrsflughafens München bis heute, dass die genannten Auswirkungen aller Voraussicht nach keine massiven Wertminderungen zur Folge haben werden.

Die Erstellung von Wertermittlungsgutachten ist auch deshalb – jedenfalls im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens – nicht veranlasst.

9.2.1.1 *Die vorgelegte Untersuchung ist methodisch falsch*

Einwand:

Die Untersuchung zur Veränderung der Immobilienpreise ist methodisch falsch und berücksichtigt nicht alle maßgeblichen Faktoren. Insbesondere werden keine Unterschiede in der Preisvorstellung von Verkäufer und Käufer berücksichtigt,

ebenso wenig die Veränderungen in Angebot und Nachfrage und inwieweit diese Veränderung auf den zu befürchtenden Fluglärm zurückzuführen ist.

Es ist nicht erkennbar, ob Erkenntnisse und Erfahrungen von örtlichen Maklern eingeflossen sind. Auch Bürgermeister, die ihre kommunal finanzierten Grundstücksareale für Einheimische und Fremde seit Bekanntwerden der Ausbaupläne am MUC in weitaus geringerem Umfang verkaufen können, hätten wesentlich zum Untersuchungsgegenstand beitragen können. Das Gutachten entspricht somit nicht der gestellten Aufgabe.

Erwiderung:

Die Untersuchung betrachtet die Veränderungen der Verkehrswerte im allgemeinen Geschäftsverkehr und basiert auf einer Vollerhebung aller tatsächlich getätigten Verkaufsfälle der Jahre 2003 bis 2009 im Untersuchungsgebiet. Damit wird sichergestellt, dass ausschließlich objektive und nachvollziehbare Daten zugrunde gelegt werden und den Anforderungen der insoweit einschlägigen rechtlichen Vorgaben, wie sie sich aus dem Baugesetzbuch, der Wertermittlungs-Verordnung und der Wertermittlungs-Richtlinien ergeben, entsprochen wird. Die unterschiedlichen Einflüsse der maßgeblichen Faktoren auf die Verkehrswerte werden umfassend analysiert und erläutert.

Ziel der Untersuchung war es, faktische Grundstückspreise im Hinblick auf mögliche Auswirkungen der Erweiterung des Flughafens München hin zu analysieren. Nicht gehandelte bzw. nicht zum Kauf anstehende Grundstücke in der Flughafennachbarschaft sind folglich nicht Gegenstand des Gutachtens. Individuelle Preisvorstellungen eines Verkäufers, Zeitabläufe und aus Sicht eines Verkäufers unerwünschtes Verhalten anderer Marktteilnehmer (Wegzüge) sind demgegenüber gerade keine Kriterien, die im Zusammenhang mit Verkehrswertauswertungen zu berücksichtigen sind.

Nicht untersucht - weil im Rahmen der Verkehrswertermittlung nicht maßgeblich - wurde zudem, inwieweit z. B. Preisforderungen der Eigentümer realistisch für konkrete Objekte in ihren spezifischen Lagen sind.

Die Berücksichtigung subjektiver Wahrnehmungen von Maklern, Kommunalvertretern oder sonstigen Personengruppen ist in den einschlägigen Vorschriften zur Verkehrswertuntersuchung ebenfalls nicht vorgesehen.

9.2.1.2 *Untersuchungsraum*

Einwand:

Der Untersuchungsraum zur Ermittlung der Immobilienpreisveränderungen wurde zu klein gewählt; betroffene Ortschaften bzw. Ortsteile wurden nicht betrachtet.

Erwiderung:

Die Ortsteile wurden danach ausgewählt, wie repräsentativ sie für die verschiedenen Konstellationen von Wohnqualität sind und das bei unterschiedlich hohen Belastungen durch Fluglärm im Vergleich bis hin zu Ortsteilen ohne jeden Fluglärm und das auch bei unterschiedlicher Anbindung an den Flughafen und die Agglomeration der Landeshauptstadt München.

Durch die Vergleichspreisanalysen der untersuchten Ortsteile konnten so die Preiswirkungen aller im Untersuchungsraum auftretenden Qualitätsdifferenzen in Proportionen gesetzt werden, d. h. sowohl die Grundstücksqualitäten, als auch die Gebäudequalitäten, die zonalen Nachbarschaftsqualitäten der einzelnen Quartiere und insbesondere die Ortsteilqualitäten. In den letzteren drücken sich gerade die Preiswirkungen der Flughafennachbarschaft aus, d. h. die Preiswirkungen unterschiedlicher Anbindung und unterschiedlicher Fluglärmbelastung.

Soweit in der Analyse Ortslagen nicht untersucht wurden, so sind die Ergebnisse des Gutachtens auf andere Ortsteile übertragbar, wenn diese identische Qualitätskonstellationen aufweisen oder zumindest gleichartige Qualitäts-/Preis-Propportionen.

9.2.2 Wertverlust von Grundstücken durch Immissionen

Einwand:

Insbesondere aufgrund der Lärmauswirkungen des Vorhabens kommt es zu einer massiven Entwertung zahlreicher Grundstücke und Immobilien, insbesondere im nördlichen und nordöstlichen Flughafenumland, aber auch im weiteren Umfeld.

Erwiderung:

Die Auswirkungen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens gehen in die einer Planungsentscheidung zu Grunde liegenden Abwägung ein. Die Lage eines Grundstücks allein stellt in diesem Rahmen keinen zentralen Abwägungsbelang dar. Soweit Grundstücke jedoch erheblichem Fluglärm ausgesetzt sind, besteht auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG unter Berücksichtigung der Regelungen des novellierten Fluglärmgesetzes nicht nur ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, sondern auch auf Entschädigung für die eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen. Eigentümern, die einer Lärmbelastung von über LAeq tags = 70 dB(A) ausgesetzt sind, räumt die Rechtsprechung einen Anspruch auf Übernahme ihres Grundstücks zum Verkehrswert ein. Über diese Ansprüche hinaus kennt die Rechtsprechung keinen allgemeinen Anspruch auf Ersatz sonstiger Wertminderungen, worauf das Bundesverwaltungsgericht, insbesondere in seinen Entscheidungen vom 16.3.2006 zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, hingewiesen hat. Dies beruht unter anderem darauf, dass die Wertentwicklung von Grundstücken von vielen Faktoren abhängig ist (etwa auch günstige Lagebeziehungen zum Flughafen). Soweit es um den Faktor Lärmbetroffenheit geht, ist auf die oben erwähnten Ansprüche der Betroffenen zu verweisen.

9.2.2.1 *Ergebnisse des Untersuchungsberichts*

Einwand:

Aufgrund der mit der 3. Start- und Landebahn weiter zunehmenden Belastungen durch den Flughafen wird meine eigene zu (ver-)erbende Immobilie erheblich an Wert verlieren. Dies ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen und ist ein Grund, das Vorhaben nicht zu genehmigen. In jedem Fall fordere ich eine angemessene Entschädigung der finanziellen Verluste durch die FMG.

Erwiderung:

Ausweislich der von der Vorhabenträgerin auf Anforderung der Regierung von Oberbayern in Auftrag gegebenen Untersuchung ist nach dem Ausbau des Flughafens damit zu rechnen, dass sich die mittleren Grundstückspreise in einigen Ortsteilen um 5 - 10% gegenüber dem heutigen Preisniveau verringern, in einem Ortsteil können sie sich um 5% erhöhen (vgl. die Analyse von Immobilienpreisveränderungen im Umfeld des Flughafens München von Prof. Dr. Hagedorn, Teil A, Punkt 2). Diese Werte liegen weit unter denjenigen, die die Rechtsprechung auch im Lichte von Art. 14 GG als zumutbar erachtet und die somit als verfas-

sungskonforme Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums hinzunehmen sind.

Kein Grundeigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Im Zusammenhang mit dem grundrechtlich geschützten Eigentum werden Minderungen des Verkehrswertes daher erst relevant, wenn sie so gravierend sind, dass sie die Grenze zur faktisch "enteignenden" Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch die betroffenen Grundstücke so schwer und unerträglich treffen, dass ihre sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen ist. Vermindert sich der Verkehrswert eines Grundstücks um bis zu 20 %, so kann nach Auffassung der Rechtsprechung noch keine Rede davon sein, dass das Grundeigentum praktisch funktionslos wird (vgl. hierzu z.B. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 und Az. 4 A 1078.04; Urteil vom 9.11.2006, 4 A 2001).

9.2.2.2 *Störung des Wohnungsmarkts*

Einwand:

Die Planung führt zu einer erheblichen Störung des Wohnungsmarktes, weil auf lärmbelastete Gebiete Preisverfall zukommt. Wer kann, zieht weg. Sozial Schwächere, die dies nicht können, werden mit Lärm und Abgasen noch stärker belastet. Weniger lärmbeeinträchtigte Bereiche erhalten einen erheblichen Zuzugs-Druck, was zu drastischen Preissteigerungen führt, mit der Folge, dass die Mehrheit der Bürger unter schlechter Wohnqualität leidet.

Erwiderung:

Im Untersuchungsgebiet liegt die Differenz der durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen Planungsfall und Prognosenußfall zwischen 0,1 und 0,2 Prozentpunkten (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland", Abschnitt 4.2.4). Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Siedlungsdichte sind daher äußerst gering. Ein Siedlungsdruck ist auch deshalb nicht zu befürchten, weil bereits heute genügend Flächen im Untersuchungsgebiet ausgewiesen sind, um den für den Prognosehorizont ermittelten Bedarf an Wohnraum, Betriebs- und Gemeinbedarfsflächen zu decken (siehe Abschnitt 4.2.5 des Gutachtens). Zudem wird das Angebot an Wohn- und Betriebsflächen durch Ausweisungen der Kommunen laufend der Nachfrage angepasst. Dies zeigt die Zunahme der verfügbaren und beplanbaren Fläche zwischen der Erhebung im Jahr 2001 und der aktuellen Erhebung (2006), vgl. Anhänge 6 (1) und 6 (2) des Gutachtens. Darüber hinaus handelt es sich beim Wohnungsmarkt nicht um einen Markt mit homogener Nachfrage und homogenen Angeboten. Die Auswertung aller realen Verkaufspreise aus den untersuchten Ortslagen aus der Vergangenheit zeigt deutlich, dass Käufer bewusst auch in Ortslagen mit deutlich hörbarem Fluglärm ziehen.

9.2.2.3 *Situation des Immobilienmarktes in den Landkreisen Erding und Freising*

Einwand:

In den Landkreisen Erding und Freising finden in einigen Ortsteilen keinerlei Grundstücksverkäufe mehr statt. Dort ist die FMG der einzige Käufer und bestimmt den Marktpreis.

Erwiderung:

Die Anzahl der von den Gutachterausschüssen übermittelten realen Verkaufspreise von 2003 bis 2009 lässt grundsätzlich nicht erkennen, dass der Grundstücksmarkt zum Erliegen kam. In einzelnen Ortsteilen wurden Immobilienkäufe überwiegend durch die Vorhabenträgerin getätigt, die sämtliche Grundstücke zum jeweiligen Verkehrswert unter Ausklammerung der potentiellen Auswirkungen der 3. Start- und Landebahn übernimmt.

9.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

9.3.1 Flächenentzug/Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Einwand:

Durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von Ackerflächen sind sogar Existenzbedrohungen von Landwirten zu befürchten.

Erwiderung:

Mit den Eigentümern landwirtschaftlicher Hofstellen, die sich im Vorhabensgebiet befinden, werden Verhandlungen mit dem Ziel der Umsiedlung der betroffenen Betriebe geführt. Soweit andere aktive Landwirte durch den Verkauf der für das Vorhaben benötigten Eigentums- oder Pachtflächen in ihrer Existenz gefährdet werden, wird die Flughafen München GmbH zur Sicherstellung der Fortführung der Betriebe und zur Vermeidung der Existenzgefährdung den Betrieben die erforderlichen Tausch- und Ersatzflächen anbieten. Auch insoweit werden die Verhandlungen mit dem Ziel einer gütlichen Einigung fortgeführt (siehe Antragsbegründung S. 183).

9.3.2 Individuell geltend gemachte Existenzgefährdung

Einwand:

Der Flächenentzug für das Vorhaben führt zum Verlust von x % der gesamten Betriebsfläche meines landwirtschaftlichen Betriebs, der dadurch in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet ist.

Erwiderung:

Für geltend gemachte vorhabensbedingte Existenzgefährdungen, die landwirtschaftliche Hofstellen außerhalb des Vorhabensgebiets betreffen, sind nähere Angaben erforderlich, insbesondere über die Betriebserfolgsrechnung der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe sowie über die bestehenden Pachtverhältnisse. Diese Angaben werden anhand eines einzelbetrieblichen Erhebungsbogens angefordert. Eine abschließende Beurteilung von geltend gemachten Existenzgefährdungen ist erst nach Eingang dieser Unterlagen möglich. Beispielsweise scheidet die Annahme einer Existenzgefährdung nach der Rechtsprechung von

vornherein aus, wenn der Flächenverlust weniger als 5 % der Betriebsfläche (Eigentumsflächen und langfristig zur Verfügung stehende Pachtflächen) beträgt.

10. Land- und Forstwirtschaft

10.1 Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Einwand:

Der Verlust von 1 452 Hektar landwirtschaftlicher Fläche widerspricht dem verantwortlichen Umgang mit Grund und Boden.

Erwiderung:

Nach der Agrar- und Waldstrukturellen Untersuchung werden für neue Flugbetriebsflächen mit Nebenanlagen 748,55 ha sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 547,84 ha landwirtschaftlicher Flächen in Anspruch genommen (vgl. Tabellen 5 und 6 des Gutachtens). Diese Flächeninanspruchnahmen sind auf das unabdingbare Maß reduziert worden.

10.1.1 Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nach geänderter Planung

Einwand:

Der Verlust von 1 452 Hektar landwirtschaftlicher Fläche widerspricht dem verantwortlichen Umgang mit Grund und Boden.

Erwiderung:

Nach der Agrar- und Waldstrukturellen Untersuchung werden für neue Flugbetriebsflächen mit Nebenanlagen 748,55 ha sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 577,9 ha landwirtschaftlicher Flächen in Anspruch genommen (vgl. Tabellen 5 und 6 des Gutachtens), von denen allerdings ein Teil der im Rahmen der 2. Änderung entfallenen Flächen mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder für eine landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung gestellt werden kann. Sämtliche Flächeninanspruchnahmen sind auf das unabdingbare Maß reduziert worden.

10.2 Inanspruchnahme hochwertiger agrarischer Nutzflächen

Einwand:

Es werden besonders agrarstrukturell hochwertige Nutzflächen in Anspruch genommen.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH ist bestrebt, den Verbrauch hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen für den Ausgleich und Ersatz auf das unabdingbare Mindestmaß zu beschränken. Für die Auswahl der in Anspruch genommenen Agrarflächen ist dabei vorrangig die Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffs-

regelung sowie die Wahrung artenschutzrechtlicher Belange und auch die Frage des Grunderwerbs maßgebend. Hinzu kommen auch die Erfordernisse der Bewahrung von Erhaltungszielen europäischer Natura 2000-Gebiete, wie dem vorgesehenen Vogelschutzgebiet.

10.3 Inanspruchnahme vorhandener Waldstrukturen

Einwand:

- Es kommt auch zu erheblichen Eingriffen in vorhandene Waldstrukturen. Diese Eingriffe sind deshalb um so schwerwiegender, weil im Flughafenumland nur noch wenige Waldflächen vorhanden sind.
- Die Funktionentauglichkeit einer Erstaufforstung kann durch die Anlage eines Nebenbestandes (es handelt sich ja um einen einschichtigen Bestand!) nicht erhöht werden, wie vielleicht irrtümlicherweise angenommen. Daher ergibt sich aus dem Verhältnis von Rodung (31,69 ha) zu Erstaufforstung (33,65 ha) mit 1 zu 1,06 eine deutliche Verschlechterung für die Wahrnehmung der Waldfunktionen. Gleiches gilt für die daraus resultierende Beeinträchtigung für das Landschaftsbild.

Erwiderung:

Der "Agrar- und waldstrukturellen Untersuchung" (AWU, Ordner 28, Kap. 4.4.1) ist zu entnehmen, dass insgesamt 37,33 ha Wald unterschiedlicher Wertigkeit und örtlicher Verteilung beansprucht werden. Diesen Verlusten stehen 64,48 ha Ersatzaufforstungen gegenüber, wodurch die Eingriffe vollständig kompensiert werden können und eine in der Summe für die Waldflächen sowie Waldfunktionen positive Bilanz entsteht.

10.3.1 Inanspruchnahme von Waldstrukturen nach geänderter Planung

Einwand:

Es kommt auch zu erheblichen Eingriffen in vorhandene Waldstrukturen. Diese Eingriffe sind deshalb umso schwerwiegender, weil im Flughafenumland nur noch wenige Waldflächen vorhanden sind.

Erwiderung:

Der "Agrar- und waldstrukturellen Untersuchung" (AWU, Ordner 28, Kap. 4.4.1) ist zu entnehmen, dass insgesamt 34,91 ha Wald unterschiedlicher Wertigkeit und örtlicher Verteilung beansprucht werden. Diesen Verlusten stehen 64,02 ha Ersatzaufforstungen gegenüber, wodurch die Eingriffe vollständig kompensiert werden können und eine in der Summe für die Waldflächen sowie Waldfunktionen positive Bilanz entsteht.

11. Wirtschaft und Siedlungsstruktur

11.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft

11.1.1 Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur

Einwand:

- Das Vorhaben hat negative Auswirkungen auf die Wirtschaftsstruktur im Umland des Flughafens.
- Ein weiterer massiver Ausbau des Flughafens München droht, die regionale Wirtschaftsstruktur nachteilig zu beeinflussen.

Erwiderung:

Die Regierung von Oberbayern stellt in ihrer Landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 fest, dass "der Bau einer 3. Start- und Landebahn sich positiv auf die ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, die Belange des Verkehrs, insbes. des Luftverkehrs, der gewerblichen Wirtschaft sowie des Arbeitsmarktes" auswirkt (Landesplanerische Beurteilung S. 74, vgl. auch S. 32 f).

Im Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" wird ausgeführt, dass Regionen, die laufend ihre Erreichbarkeit verbessern und deren wirtschaftliche Leistungskraft stetig wächst, sich in einem permanenten strukturellen Umbauprozess befinden. Durch diesen steten Prozess werden nicht mehr wettbewerbsfähige Tätigkeiten sukzessive durch wertschöpfungsstärkere Tätigkeiten substituiert, wodurch auch die Einkommen steigen (WSP-Gutachten, S. 34 f). Ein wirtschaftlicher Strukturwandel ist aus ökonomischer Sicht also ein überaus positives Phänomen. Im Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" wird nachgewiesen, dass sich nach Eröffnung des Flughafens im Jahr 1992 der Strukturwandel in der Metropolregion München beschleunigt hat und auch künftig weiter voranschreiten wird (WSP-Gutachten, Abschnitt 3.1.2).

11.1.2 Impulswirkung des Umsteigeverkehrs

Einwand:

- Der Umsteigeranteil würde ohne 3. Bahn nicht weiter steigen, sondern von 10,4 Mio. Umsteigern = 34% (2006) auf 13 Mio. Umsteiger = 30% im Jahr 2020 sinken (zum Vergleich: mit 3. Bahn würde er auf 25,5 Mio. Umsteiger = 45% steigen). Das heißt, dass ohne 3. Bahn lediglich der Umsteigerverkehr anteilmäßig nicht wachsen würde – davon hätte die Region jedoch keinerlei Schaden!
- In wirtschaftlicher Hinsicht dient das Vorhaben einzig der Lufthansa im internationalen Wettbewerb, ohne dass das Umland hiervon profitiert: So soll die Zahl der Umsteiger von derzeit ca. 33 % auf 45 % im Jahr 2020 erhöht werden. Die Umsteiger bleiben jedoch nicht in der Region.
- Wir, die Region um den Flughafen, sollen ohne viel Nutzen die ganzen Nachteile eines Ausbaus ertragen während andere den Profit haben.

Erwiderung:

Die mit dem Vorhaben einhergehende Steigerung des Umsteigeranteils ist mit positiven wirtschaftlichen und beschäftigungswirksamen Impulsen für das Flughafenumland verbunden. Diese Effekte, wie etwa zusätzliche Destinationen und häufigere Flugangebote, Einkommen von Arbeitnehmern, das im Umland ausgegeben wird, steigende Kaufkraft, höhere Attraktivität der Region für Unternehmen und zusätzliche Arbeitsplätze werden in dem Gutachten „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München“ (s. dort Tabelle B4-8) sowie in dem Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland“ (s. dort 4. Kapitel) dargestellt.

11.1.3 Verkehrsdrehkreuze in Ballungsräumen

Einwand:

Die dritte Startbahn ist im derzeitigen Konzept für kleinere Flugzeuge und damit den Umsteigeverkehr ausgelegt, der wirtschaftliche Nutzen für die Region steht deshalb in keinem vernünftigen Verhältnis zur zusätzlichen Umweltbelastung. Ein "Umsteigeflughafen" kann auch in einer dünnbesiedelten und strukturschwachen Region betrieben werden.

Erwiderung:

Der bedarfsgerechte Ausbau des Verkehrsflughafens München entspricht der Zielsetzung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (vgl. LEP B V 1.6.1 (Z) und B V 1.6.3 (Z) sowie deren Begründungen). Da erst durch die Kombination von Originär- und Umsteigeverkehr die für attraktive Langstreckenverbindungen notwendige Anzahl an Passagieren erreicht werden kann, befinden sich internationale Verkehrsdrehkreuze nahezu ausschließlich in der Nähe von Ballungsräumen (Metropolregionen). Die Errichtung eines Umsteigeflughafens in einer strukturschwachen Region ist eine rein theoretische Option, die weder von den Passagieren noch von den Luftverkehrsgesellschaften angenommen würde. Zudem kann sich die wirtschaftliche Impulswirkung eines Verkehrsflughafens nur in einem "Verdichtungsraum" entfalten. In der Landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 21.02.2007, S. 18, heißt es dazu: "Aus raumstruktureller Perspektive gewährleistet die Optimierung der Flughafeninfrastruktur nicht nur die Entwicklung des Verdichtungsraums München als Impulsgeber für Süd- bzw. Gesamtbayern, sondern auch einer europäischen Metropolregion." Das Ausbauziel des LEP entspreche auch dem weiteren landesplanerischen Ziel (LEP A I 6.2 (Z)), die verkehrliche Anbindung der Metropolregion zur Weiterentwicklung des Großraums München zu verbessern.

11.1.4 Auswirkungen von Krisen auf die Region

Einwand:

Die Flughafen München GmbH entwickelt sich zum dominierenden Wirtschaftsunternehmen unserer Region. Im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten ist der Luftverkehr ausschließlich vom Erdöl abhängig. Es sind keinerlei Ansätze erkennbar, die dies in ferner Zukunft ändern könnten. Die sich daraus ergebende Anfälligkeit im Krisenfall ist für die Umlandgemeinden gefährlich, da dann innerhalb kürzester Zeit viele Arbeitsplätze wegbrechen würden.

Erwiderung:

Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, dass Krisen (Terroranschläge am 11.09.2001, SARS) allenfalls begrenzte, keinesfalls aber dauerhafte Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs hatten. Die Auswirkungen steigender Ölpreise (ausgelöst z.B. durch die Entwicklung im Irak oder eine Ausweitung der Differenzen um das iranische Atomprogramm) wurden im Rahmen der Prognose zur Verkehrsentwicklung am Flughafen München durch Sensitivitätsrechnungen abgeschätzt. Sie zeigen, dass sich das Wachstum nur verlangsamt, die prognostizierten Passagierzahlen also später erreicht werden. Dabei ist zusätzlich zu beachten, dass dem Einfluss steigender Ölpreise auf die Flugpreise und damit die Nachfrage nach Flugreisen sowohl durch erhöhte Treibstoffeffizienz (z.B. durch Flottenerneuerung, Einsatz größerer Flugzeuge sowie die Flugzeug- und Triebwerksentwicklung) als auch durch Effizienzgewinne bei anderen Kostenblöcken (z.B. Verwaltung, Vertrieb, Flugsicherung) entgegengewirkt werden kann. Treibstoffkosten hatten im Jahr 2005 nur einen Anteil von ca. 20% an den Betriebskosten europäischer Luftverkehrsgesellschaften.

11.1.5 Wirtschaftliche Vielfalt der Region

Einwand:

- Die durch die dritte Startbahn voraussichtlich zusätzlich entstehenden Arbeitsplätze verstärken eine Monostruktur und eine einseitige Abhängigkeit vom Flughafen.
- Eine zu große Abhängigkeit von einer einzelnen Branche (Luftverkehr) bzw. Firma (Lufthansa) ist abzulehnen, da eventuell auftretende Probleme im Luftverkehr (Treibstoffknappheit, Seuchen (z.B. SARS), Terroranschläge usw.) verheerende Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der Region hätten.

Erwiderung:

Das Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" bestätigt die Bedeutung des Flughafens München als wirtschaftlichen Impulsgeber für das Flughafenumland. Rund 15 % der Erwerbstätigen im Flughafenumland finden direkt am Flughafen oder als Folge der Waren- und Dienstleistungsbezüge und Einkommenszahlungen des Flughafens eine Beschäftigung. Dies bedeutet indessen auch, dass die deutliche Mehrheit von 85 % aller Erwerbstätigen auf andere Märkte mit jeweils eigenen Nachfrageentwicklungen ausgerichtet ist und daher nicht von einer Monostruktur zu sprechen ist (vgl. Kapitel 4 des Gutachtens).

Zudem bietet gerade der bedarfsgerechte Ausbau des Flughafens München der übrigen Wirtschaft einen langfristig anhaltenden Wachstumspfad (Sicherung der Standortattraktivität), während ein Verzicht auf den Ausbau die Gefahr von Stagnation oder der Abwanderung von Beschäftigung mit sich bringen würde.

Schließlich ist der Flughafen München selber ein gutes Abbild der wirtschaftlichen Vielfalt und Heterogenität im Flughafenumland. Neben Airlines finden sich im Flughafengelände das Hotelgewerbe, der Einzelhandel, Behörden, Speditionen, Banken und vieles mehr.

11.1.6 Wettbewerbssituation im Bereich Handel und Gastronomie

Einwand:

Der Flughafen München erwirtschaftet schon heute die Hälfte seines Umsatzes mit Nebengeschäften. Am Flughafen gibt es 31.500 m² für Läden und Gastronomie mit völlig unbegrenzten Öffnungszeiten. Dies soll weiter ausgebaut werden. Auch in den Prognosegutachten wird angesichts künftig möglicher Preiserhöhungen bei den Flügen darauf hingewiesen, dass Gewinne in diesen Nebengeschäften dies kompensieren könnten. Das ist eine massive Konkurrenz für die Betriebe des Umlandes.

Erwiderung:

Zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens München als internationales Luftverkehrsdrehkreuz ist die Bereitstellung einer umfangreichen und zielgruppenorientierten Angebots- und Dienstleistungsstruktur unerlässlich. Im Hinblick auf das Handels- und Gastronomieangebot sind der Branchen-Mix und das Sortimentsspektrum allerdings in erster Linie auf Passagiere ausgerichtet. Von den rd. 31.300 m² (Stand 31.12.06) Angebotsflächen für Einzelhandel und Gastronomie befinden sich ca. 22.900 m² nahe den Ankunfts- und Abflugbereichen in den Terminalgebäuden 1 und 2; rd. 62 % dieser Flächen befinden sich airside, also im nicht öffentlich zugänglichen Bereich. Die im Zentralbereich und München Airport Center angeordneten Angebotsflächen sind hinsichtlich der Sortimentsstruktur und Flächengröße neben dem Passagierbedürfnissen vor allem auch auf die mittlerweile über 27.000 Beschäftigten am Standort Flughafen ausgerichtet. Etwaige zukünftige Erweiterungen des Einzelhandels- und Gastronomieangebotes in dem geplanten Satellitengebäude T2 werden im nicht öffentlichen Bereich angesiedelt sein. Insgesamt ist daher, auch unter Berücksichtigung des zielgruppenorientierten Angebots, kein relevanter Wettbewerb mit Unternehmen aus den Stadtzentren des Umlands zu erwarten.

11.1.6.1 [Wettbewerbssituation im Bereich Handel und Gastronomie \(2010\)](#)

Einwand:

Der Flughafen München erwirtschaftet schon heute die Hälfte seines Umsatzes mit Nebengeschäften. Am Flughafen gibt es 31.500 m² für Läden und Gastronomie mit völlig unbegrenzten Öffnungszeiten. Dies soll weiter ausgebaut werden. Auch in den Prognosegutachten wird angesichts künftig möglicher Preiserhöhungen bei den Flügen darauf hingewiesen, dass Gewinne in diesen Nebengeschäften dies kompensieren könnten. Das ist eine massive Konkurrenz für die Betriebe des Umlandes.

Erwiderung:

Zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens München als internationales Luftverkehrsdrehkreuz ist die Bereitstellung einer umfangreichen und zielgruppenorientierten Angebots- und Dienstleistungsstruktur unerlässlich. Im Hinblick auf das Handels- und Gastronomieangebot sind der Branchen-Mix und das Sortimentsspektrum allerdings in erster Linie auf Passagiere ausgerichtet. Von den rd. 31.300 m² (Stand 31.12.06) Angebotsflächen für Einzelhandel und Gastronomie befinden sich ca. 22.900 m² nahe den Ankunfts- und Abflugbereichen in den Terminalgebäuden 1 und 2; rd. 62 % dieser Flächen befinden sich airside, also im nicht öffentlich zugänglichen Bereich. Die im Zentralbereich und München Airport Center angeordneten Angebotsflächen sind hinsichtlich der Sortimentsstruktur und Flächengröße neben dem Passagierbedürfnissen vor allem auch auf die mittlerweile über 27.000 Beschäftigten am Standort Flughafen ausgerichtet. Etwaige zukünftige Erweiterungen des Einzelhandels- und Gastronomieangebotes in dem geplanten Satellitengebäude T2 werden im nicht öffentli-

chen Bereich angesiedelt sein. Insgesamt ist daher, auch unter Berücksichtigung des zielgruppenorientierten Angebots, kein relevanter Wettbewerb mit Unternehmen aus den Stadtzentren des Umlands zu erwarten.

Aktualisierungshinweis:

Ausweislich der nun vorliegenden Auswertung der jüngsten Arbeitsstättenerhebung 2009 hat sich die Anzahl der Beschäftigten auf dem Flughafengelände auf 29.560 erhöht.

11.1.7 Zusätzliche Arbeitsplätze durch 3. Start- und Landebahn

Einwand:

- Eine hohe Beschäftigtenzahl ist auch ohne 3. Start- und Landebahn möglich.
- Längst ist bekannt, dass auch ohne eine 3. Startbahn neue Arbeitsplätze in großer Zahl entstehen werden.

Erwiderung:

Zwischen Flughafen und Umland bestehen enge wirtschaftliche Verflechtungen. Der Beschäftigungseffekt des Flughafens für das Untersuchungsgebiet beträgt 1,1 (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" Abschnitte 3.1.2 und 3.3). Aus den 27.400 Beschäftigten am Flughafen (Arbeitsstättenerhebung 2006) resultieren somit bereits heute ca. 30.000 weitere Beschäftigte im Untersuchungsgebiet.

Bis zum Jahr 2020 wird für das Untersuchungsgebiet weiter starkes Wirtschaftswachstum mit deutlichen Arbeitsplatzzuwächsen prognostiziert. Dieser Arbeitsplatzzuwachs würde jedoch ohne eine 3. Start- und Landebahn um ca. 19.000 Beschäftigte geringer ausfallen als bei einer Realisierung des Vorhabens (vgl. Abschnitt 4.2.2 des Gutachtens).

11.1.7.1 Zusätzliche Arbeitsplätze durch 3. Start- und Landebahn (2010)

Einwand:

- Eine hohe Beschäftigtenzahl ist auch ohne 3. Start- und Landebahn möglich.
- Längst ist bekannt, dass auch ohne eine 3. Startbahn neue Arbeitsplätze in großer Zahl entstehen werden.

Erwiderung:

Zwischen Flughafen und Umland bestehen enge wirtschaftliche Verflechtungen. Der Beschäftigungseffekt des Flughafens für das Untersuchungsgebiet beträgt 1,1 (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" Abschnitte 3.1.2 und 3.3). Aus den 27.400 Beschäftigten am Flughafen (Arbeitsstättenerhebung 2006) resultieren somit bereits heute ca. 30.000 weitere Beschäftigte im Untersuchungsgebiet.

Bis zum Jahr 2020 wird für das Untersuchungsgebiet weiter starkes Wirtschaftswachstum mit deutlichen Arbeitsplatzzuwächsen prognostiziert. Dieser Arbeitsplatzzuwachs würde jedoch ohne eine 3. Start- und Landebahn um ca. 19.000 Beschäftigte geringer ausfallen als bei einer Realisierung des Vorhabens (vgl. Abschnitt 4.2.2 des Gutachtens).

Aktualisierungshinweis:

Ausweislich der nun vorliegenden Auswertung der jüngsten Arbeitsstättenerhebung 2009 hat sich die Anzahl der Beschäftigten auf dem Flughafengelände auf

29.560 erhöht. Unter Verwendung des Beschäftigungsmultiplikators von 1,1 ergeben sich rechnerisch ca. 32.500 weitere Beschäftigte im Untersuchungsgebiet.

11.1.8 Arbeitslosenquote vor Inbetriebnahme des Flughafens

Einwand:

Die Landkreise Freising und Erding hatten schon vor der Inbetriebnahme des Flughafens im Erdinger Moos eine sehr niedrige Arbeitslosenquote. Eine hohe Beschäftigtenzahl ist auch ohne Flughafen möglich.

Erwiderung:

Noch anfangs der 1980er Jahre war die Arbeitslosigkeit im Arbeitsagenturbezirk Freising höher als die durchschnittliche Arbeitslosigkeit Oberbayerns. Erst mit der Aufhebung des Baustopps am Flughafen im Jahre 1985 begann die Arbeitslosenquote zu sinken und ist seit 1987 konstant niedriger als in Oberbayern. In den Jahren ab 1992 haben der Flughafen und vom Flughafen und der guten Erreichbarkeit profitierende Unternehmen laufend zusätzliche Beschäftigung geschaffen und für überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum gesorgt. Auch in den Jahren wirtschaftlicher Stagnation und Rezession in Deutschland konnte dadurch die Arbeitslosenquote konstant niedrig gehalten werden. Vielen Regionen mit vergleichbar niedrigen Arbeitslosenquoten in der ersten Hälfte der 1980er Jahre gelang dies hingegen nicht (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland", Abschnitt 2.2.2, insbes. Abbildung 9).

11.1.9 Neue Arbeitsplätze trotz niedriger Arbeitslosigkeit

Einwand:

- Unsere Region benötigt das Flughafen-Wachstum nicht; denn wir haben schon jetzt eine sehr geringe Arbeitslosigkeit.
- Betrachtet man die Arbeitslosenstatistiken im Umland des Flughafens, so sind diese schon fast auf Vollbeschäftigungsniveau.
- Die Notwendigkeit des Baus der 3. Bahn mit der Notwendigkeit neuer Arbeitsplätze im Flughafenumland zu begründen, erweist sich angesichts der Statistik über die Zahlen der Arbeitslosigkeit als unsinnig und kann nicht wirklich ernst genommen werden.

Erwiderung:

In dem Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland" wird dargestellt, welchen bedeutenden Beitrag der Flughafen in der Vergangenheit (1980 – 2005) für das hohe Beschäftigungsniveau geleistet hat. So hat auch in den Jahren der wirtschaftlichen Stagnation und Rezession in Deutschland das Flughafenumland weiteres Wirtschaftswachstum realisiert und so die Arbeitslosenquote auf konstant niedrigem Niveau gehalten. Diese Wirkung lässt sich dadurch belegen, dass Regionen mit ähnlich niedrigen Arbeitslosenquoten zu Beginn der 1980er Jahre bei stagnierendem Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum in nachfolgenden Jahren einen bedeutenden Anstieg der Arbeitslosenquote verzeichnen mussten (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland", Abschnitt 2.2.2, insbes. Abbildung 9).

Die seit der Inbetriebnahme des Flughafens erreichte geringe Arbeitslosenquote ist jedoch keine Garantie für Vollbeschäftigung in der Zukunft. Weltweit verbessern konkurrierende Metropolregionen ihre Standortqualität und ihre Erreichbarkeit.

Ohne dritte Start- und Landebahn nimmt die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion München daher relativ ab ("Stillstand bedeutet Rückschritt"). Künftiges Wachstum durch Innovation und Produktivitätsfortschritte würde vermehrt in konkurrierenden Metropolregionen anfallen. In der Region würde dagegen das Wachstum von Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen langfristig abgeschwächt. Der Status Quo verhältnismäßig niedriger Arbeitslosenquoten könnte gerade in Zeiten nationaler und globaler Nachfrageschwächen nicht gehalten werden.

11.1.10 Impulswirkung der Metropolregion

Einwand:

- Ich bin der Ansicht, dass Arbeitsplätze dort geschaffen werden sollen, wo sie fehlen, nicht in Landkreisen mit Vollbeschäftigung.
- Der Arbeitsmarkt in den Anliegerlandkreisen ist so gut wie leergefegt, es ist deshalb widersinnig, eine weitere wirtschaftliche Konzentration im Großraum München anzustreben, die auch zu Lasten strukturschwacher Regionen in Bayern geht.

Erwiderung:

In der Landesplanerischen Beurteilung zur 3. Start- und Landebahn vom 21.02.2007, S. 18, führt die Regierung von Oberbayern aus: "Gerade durch den wirtschaftlichen Belebungseffekt und durch die geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen können die positiven Wirkungen der Metropolregion in das nordöstliche Flughafenumland und in die ländlichen Räume Ostbayerns hineingetragen und dort genutzt werden. Damit kann das Vorhaben eine Schrittmacherfunktion für die Entwicklung des gesamten Landes erfüllen und trägt im Sinne des LEP Ziels A I 1.1 dazu bei, insbesondere die ökonomischen Aspekte im Sinne gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum zu stärken."

11.1.11 Gehaltsniveau und Sozialversicherungsquote am Flughafen

Einwand:

Durch den Ausbau als internationales Drehkreuz entstehen v.a. Arbeitsplätze für geringfügig Verdienende. Bereits heute werden die Beschäftigten von MUC zu Lohnkürzungen und Mehrstundenarbeit gezwungen. Mit dem Verdienst am Flughafen ist ein ordentliches Leben in der Hochpreisregion Freising/München nicht möglich. Laut Verdi (2007) sind von den 27.000 Arbeitsplatz-Verhältnissen am Flughafen München 1/3 nicht sozialversicherungspflichtig.

Erwiderung:

Nach den Ergebnissen der Arbeitsstättenenerhebung 2006 sind über 80% aller Beschäftigten am Flughafen München in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen beschäftigt. Dies übertrifft bei weitem den bayerischen oder Bundesdurchschnitt sozialversicherungspflichtiger Arbeitsverhältnisse, der bei jeweils rund 68% liegt.

Geringfügig Beschäftigte machen am Flughafen München sogar nur 5,6% der Beschäftigten aus, Tendenz weiter abnehmend. Für Bayern und für die Bundesrepublik liegt dieser Anteil bei beachtlichen 16 bis 17%.

Die Arbeitsstättenerhebung zeigt weiter, dass am Flughafen München im Jahr 2006 rd. 876 Mio. Euro an Löhnen und Gehältern ausbezahlt wurden. Das über alle 27.400 Beschäftigte errechnete jährliche Durchschnittsgehalt ist gegenüber 2003 um über 1.000 auf knapp 32.000 Euro angestiegen. Damit liegt der Durchschnittslohn für Airportbeschäftigte – sogar unter Einbeziehung der Teilzeitkräfte und 400-Euro-Jobs – noch über dem durchschnittlichen Verdienst, den das Statistische Bundesamt auf der Basis von Vollzeitstellen für die Verkehrsbranche erhoben hat.

11.1.11.1 Gehaltsniveau und Sozialversicherungsquote am Flughafen (2010)

Einwand:

Durch den Ausbau als internationales Drehkreuz entstehen v.a. Arbeitsplätze für geringfügig Verdienende. Bereits heute werden die Beschäftigten von MUC zu Lohnkürzungen und Mehrstundenarbeit gezwungen. Mit dem Verdienst am Flughafen ist ein ordentliches Leben in der Hochpreisregion Freising/München nicht möglich. Laut Verdi (2007) sind von den 27.000 Arbeitsplatz-Verhältnissen am Flughafen München 1/3 nicht sozialversicherungspflichtig.

Erwiderung:

Nach den Ergebnissen der Arbeitsstättenerhebung 2006 sind über 80% aller Beschäftigten am Flughafen München in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen beschäftigt. Dies übertrifft bei weitem den bayerischen oder Bundesdurchschnitt sozialversicherungspflichtiger Arbeitsverhältnisse, der bei jeweils rund 68% liegt.

Geringfügig Beschäftigte machen am Flughafen München sogar nur 5,6% der Beschäftigten aus, Tendenz weiter abnehmend. Für Bayern und für die Bundesrepublik liegt dieser Anteil bei beachtlichen 16 bis 17%.

Die Arbeitsstättenerhebung zeigt weiter, dass am Flughafen München im Jahr 2006 rd. 876 Mio. Euro an Löhnen und Gehältern ausbezahlt wurden. Das über alle 27.400 Beschäftigte errechnete jährliche Durchschnittsgehalt ist gegenüber 2003 um über 1.000 auf knapp 32.000 Euro angestiegen. Damit liegt der Durchschnittslohn für Airportbeschäftigte – sogar unter Einbeziehung der Teilzeitkräfte und 400-Euro-Jobs – noch über dem durchschnittlichen Verdienst, den das Statistische Bundesamt auf der Basis von Vollzeitstellen für die Verkehrsbranche erhoben hat.

Aktualisierungshinweis:

Ausweislich der nun vorliegenden Auswertung der jüngsten Arbeitsstättenerhebung 2009 hat sich die Anzahl der Beschäftigten auf dem Flughafengelände auf 29.560 erhöht. Über 85% aller Beschäftigten am Flughafen München sind in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen beschäftigt. Dies übertrifft bei weitem den bayerischen oder Bundesdurchschnitt sozialversicherungspflichtiger Arbeitsverhältnisse, der bei jeweils rund 68% liegt.

Geringfügig Beschäftigte machen am Flughafen München nur mehr 5% der Beschäftigten aus. Für Bayern und für die Bundesrepublik liegt dieser Anteil bei beachtlichen 14 bzw. 15%.

Die Auswertung der jüngsten Arbeitsstättenerhebung 2009 zeigt weiter, dass am Flughafen München im Jahr 2009 rd. 1,096 Mrd. Euro an Löhnen und Gehältern ausbezahlt wurden. Das über alle 29.560 Beschäftigte errechnete jährliche

Durchschnittsgehalt ist gegenüber 2006 um 5.000 Euro auf rund 37.000 Euro angestiegen. Damit liegt der Durchschnittslohn der Airportbeschäftigten – unter Einbeziehung der Teilzeitkräfte und 400-Euro-Jobs – gut 10.000 Euro über dem durchschnittlichen Verdienst, den das Statistische Bundesamt für den Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ (WZ 2008) für das Jahr 2009 erhoben hat und sogar noch über dem durchschnittlichen Verdienst desselben Wirtschaftszweigs auf der Basis von Vollzeitstellen (35.071 Euro).

11.1.12 Beschäftigtenzahlen im FMG-Konzern

Einwand:

- Wieso weist die FMG im Beteiligungsbericht 2006 des Freistaats Bayern einen Rückgang der Arbeitnehmerzahl von 4946 in 2004 auf 4789 in 2005 aus?
- In den letzten Jahren wurden viele Arbeitsplätze auf Tochterfirmen verlagert, so dass zwischen 2003 und 2005 sogar trotz Wachstums die Beschäftigtenzahl bei der FMG abgenommen hat.
- Trotz steigender Passagierzahlen hat die Antragstellerin z.B. von 2005 nach 2006 Arbeitsplätze abgebaut. Die Antragstellerin verschleiern diesen Sachverhalt durch Nicht-Veröffentlichung entsprechender Zahlen.

Erwiderung:

Im Jahr 2005 war sowohl bei der FMG (2003: 4891; 2004: 4923; 2005: 4789) als auch im FMG-Konzern (2003: 7391; 2004: 7001; 2005: 6869) ein leichter Rückgang der Beschäftigten zu verzeichnen. Derartige Pausen im Wachstum sind nicht außergewöhnlich und stellen auch den generellen Wachstumstrend, der sich durch eine Beschäftigungszunahme abzeichnet, nicht in Frage. Seit 2005 wächst die Beschäftigtenzahl des FMG-Konzerns wieder kräftig an. Sie betrug im Jahr 2006 insgesamt 7186 Beschäftigte, im Jahr 2007 bereits 7389 Beschäftigte.

11.1.12.1 Beschäftigtenzahlen im FMG-Konzern (2010)

Einwand:

- Wieso weist die FMG im Beteiligungsbericht 2006 des Freistaats Bayern einen Rückgang der Arbeitnehmerzahl von 4.946 in 2004 auf 4.789 in 2005 aus?
- In den letzten Jahren wurden viele Arbeitsplätze auf Tochterfirmen verlagert, so dass zwischen 2003 und 2005 sogar trotz Wachstums die Beschäftigtenzahl bei der FMG abgenommen hat.
- Trotz steigender Passagierzahlen hat die Antragstellerin z.B. von 2005 nach 2006 Arbeitsplätze abgebaut. Die Antragstellerin verschleiern diesen Sachverhalt durch Nicht-Veröffentlichung entsprechender Zahlen.

Erwiderung:

Im Jahr 2005 war sowohl bei der FMG (2003: 4.891; 2004: 4.923; 2005: 4.789) als auch im FMG-Konzern (2003: 7.391; 2004: 7.001; 2005: 6.869) ein leichter Rückgang der Beschäftigten zu verzeichnen. Derartige Pausen im Wachstum sind nicht außergewöhnlich und stellen auch den generellen Wachstumstrend, der sich durch eine Beschäftigungszunahme abzeichnet, nicht in Frage. Seit 2005 wächst die Beschäftigtenzahl des FMG-Konzerns wieder kräftig an. Sie betrug im Jahr 2006 insgesamt 7.186 Beschäftigte, im Jahr 2007 bereits 7.389 Beschäftigte.

[Aktualisierungshinweis:](#)

Im Jahr 2008 betrug die Beschäftigtenzahl des FMG-Konzerns 7.979. Im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 betrug die Beschäftigtenzahl 7.676 und lag damit über dem Beschäftigungsniveau von 2007.

11.2 Beschäftigtenprognose

11.2.1 Konsistenz von Beschäftigtenprognose und Luftverkehrsprognose

Einwand:

Die Prognosen der Arbeitsplatzentwicklung widersprechen Darstellungen im Prognosegutachten. Dort werden ggf. künftig auftretende Kostensteigerungen (wegen Klimaschutz o.ä.) mit einer Arbeits-Effektivitätssteigerung als kompensierbar eingestuft. Diese Rationalisierungen würden den Prognosen widersprechen. Weiterhin sind Sättigungseffekte nicht berücksichtigt.

Erwiderung:

Sowohl in der Luftverkehrsprognose als auch in der Beschäftigtenprognose wird eine steigende Arbeitsproduktivität angenommen. Unterschiede bestehen dabei jedoch bei der Abgrenzung der Beschäftigten (Beschäftigte der Luftverkehrsgesellschaften – Beschäftigte am Flughafen München) sowie der Leistungskennzahl (bereitgestellte Kapazität – realisierte Verkehrsleistung). Ein Widerspruch zwischen den Prognosen besteht deswegen nicht.

Von Sättigungseffekten bei der Nachfrage nach Flugreisen ist nicht auszugehen: Aktuelle Luftverkehrsprognosen – nicht nur die Luftverkehrsprognose für den Flughafen München – gehen von einem auch weiterhin starken Verkehrswachstum aus.

11.3 Auswirkungen auf Siedlung

11.3.1 Auswirkungen auf Siedlungsdichte

Einwand:

- In den vergangenen Jahren sind in den Ortschaften zahlreiche Neubau- und Gewerbegebiete entstanden. Durch den geplanten Bau einer 3. Start- und Landebahn werden noch mehr Menschen in das Flughafenumland ziehen. Dadurch nimmt die Dichte der Besiedelung weiter zu, Orte verschmelzen und der ländliche Charakter geht verloren.
- Stark anwachsender Siedlungsdruck wird diesen ländlichen Raum für immer zerstören.

Erwiderung:

Im Untersuchungsgebiet liegt die Differenz der durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen Planungsfall und Prognosenullfall zwischen 0,1 und 0,2 Prozentpunkten (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland", Abschnitt 4.2.4). Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Siedlungsdichte sind daher äußerst gering. Ein Siedlungsdruck ist auch deshalb nicht zu befürchten, weil bereits heute genügend Flächen ausgewiesen sind, um den für den Prognoseho-

izont ermittelten Bedarf an Wohnraum, Betriebs- und Gemeinbedarfsflächen zu decken (siehe Abschnitt 4.2.5 des Gutachtens).

11.3.2 Siedlungsentwicklung und Landesplanung

Einwand:

- Auch und gerade in nicht zentralen Orten – also in Orten, in denen gemäß den Vorgaben der Landesplanung keine überorganische Entwicklung erwünscht ist – wird erhebliches Wachstum stattfinden. Schon in der Vergangenheit hatten gerade nicht zentrale Orte in der Region überdurchschnittliche Zuwachsraten an Bevölkerung zu verzeichnen. Dieser den landesplanerischen Zielen widersprechende und in ökologischer Hinsicht fragliche Trend wird durch das geplante Vorhaben noch weiter verstärkt.
- Durch die geplante 3. Startbahn wird der Raum um den Münchner Flughafen und der Stadt München zu einem noch größeren und somit anziehenderen Wirtschaftspol. Die Folge davon ist eine zunehmende Migration aus den peripheren, u.a. ländlichen Gebieten. Somit steigt das Stadt- Landgefälle und es entwickelt sich eine wachsende Disparität zwischen verschiedenen Landesteilen bzw. Regionen.

Erwiderung:

Die Regierung von Oberbayern kommt in der Landesplanerischen Beurteilung zur 3. Start- und Landebahn vom 21.02.2007 zum Ergebnis, dass Bedenken einer "fehlgeleiteten Siedlungsentwicklung" nicht begründet sind (S. 34 ff, insbes. S. 37). Sie verweist auf die vorhandenen Flächenreserven, die Zulässigkeit überorganischer Siedlungsentwicklung nach LEP B VI 1.3 (Z) sowie auf im Regionalplan München ausgewiesene Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Frage kommen.

11.3.3 Mieten und Lebenshaltungskosten

Einwand:

- Der Bevölkerungsdruck führt zu einer starken Nachfrage nach Mietwohnungen einkommensstarker Bevölkerungsschichten. Überdurchschnittliche Preissteigerungen sind die Folge.
- Die mit der Entwicklung Flughafen einhergehende Verteuerung der Lebenshaltungskosten ist für mich existenzgefährdend.

Erwiderung:

Überhöhte Mieten lassen sich in der Region um den Flughafen derzeit nicht nachweisen (Landkreis Erding und Freising: 7,60 Euro/m²; LH München: 10,50 Euro/m², vgl. RIWIS der BulwienGesa AG). Eine Änderung dieser Situation ist nicht zu befürchten. Zum einen zeigt die Berechnung der verfügbaren und beplanbaren Wohn- und Betriebsflächen im Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland", Abschnitt 4.2.5, dass auch künftig genügend Wohn- und Betriebsflächen zur Verfügung stehen werden. Zum anderen wird das Angebot an Wohn- und Betriebsflächen durch Ausweisungen der Kommunen laufend der Nachfrage angepasst. Dies zeigt die Zunahme der verfügbaren und beplanbaren Fläche zwischen der Erhebung im Jahr 2001 und der aktuellen Erhebung (2006), vgl. Anhänge 6 (1) und 6 (2) des Gutachtens. Auswirkungen der 3. Start- und Landebahn auf die übrigen

Lebenshaltungskosten sind nicht erkennbar, da deren Entwicklung von einer Vielzahl zumeist überregionaler und von der Siedlungsentwicklung unabhängiger Einflussfaktoren bestimmt wird.

11.3.4 Infrastrukturmaßnahmen und soziale Einrichtungen

Einwand:

Der Siedlungsdruck wird verstärkt und bezüglich erforderlicher Infrastrukturmaßnahmen sowie sozialer Einrichtungen (Kindergärten, Schulen usw.) entstehen erhebliche Mehrkosten.

Erwiderung:

Im Untersuchungsgebiet liegt die Differenz der durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungsentwicklung zwischen Planungsfall und Prognosenullfall zwischen 0,1 und 0,2 Prozentpunkten (vgl. Gutachten "Auswirkungen des Vorhabens 3. Start- und Landebahn auf Wirtschaft und Siedlung im Flughafenumland", Abschnitt 4.2.4). Ein Siedlungsdruck ist nicht zu befürchten, weil bereits heute genügend Flächen für künftigen Wohnraum, Betriebs- und Gemeinbedarfsflächen ausgewiesen sind (siehe Abschnitt 4.2.5 des Gutachtens). Das zusätzliche, sehr moderate Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum im Planungsfall bringt den Gemeinden neben zusätzlichen Ausgaben auch zusätzliche Einnahmen in Form von Gewerbe- und Einkommensteuern. Zusatzausgaben und Zusatzeinnahmen im Planungsfall können sich unterschiedlich auswirken und vielenorts zu einer besseren Kostendeckung führen. Auch die Regierung von Oberbayern weist darauf hin, dass die steigenden Anforderungen an die gemeindliche Infrastruktur "durch eine zukunftsorientierte und nachhaltige kommunale Planung beherrschbar sind" (vgl. Landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007, S. 37).

12. Landseitiger Verkehr

12.1 Straßenverkehrsaufkommen

12.1.1 Straßenverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet

Einwand:

- Durch die Erweiterung des Flughafens wird sich der Zubringerverkehr zum Flughafen verstärken. Verstopfte Straßen und längere Staus sind die Folge.
- Nach dem die Kapazität der bestehenden Zubringerstraßen schon heute nicht ausreichend ist und fehlende Ortsumgehungen in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sind, bin ich wegen des abermals zunehmenden Verkehrsaufkommens gegen einen weiteren Flughafenausbau.

Erwiderung:

Die Luftverkehrsprognose weist aus, dass der wesentliche Unterschied zwischen Planungsfall und Prognosenullfall im Anteil der Umsteiger liegt. Dagegen differiert der für den Landverkehr relevante Anteil der Originärpassagiere nur um rd.

6 %. Bei den Beschäftigten beträgt der Unterschied 9.000 Personen. Dies führt dazu, dass die Differenz des straßenseitigen Verkehrsaufkommens zwischen Planungsfall und Prognosenullfall für einen Sommerwerktag nur 13.300 Kfz/Tag beträgt, siehe Gutachten "Untersuchung des landseitigen Verkehrs", Seite 37. Diese zusätzlichen Fahrten (Passagiere, Besucher/Kunden, Beschäftigte und Fracht) verteilen sich zudem auf das gesamte Untersuchungsgebiet. Deutliche Verkehrszunahmen sind nur gebündelt auf den Flughafenzubringern zu verzeichnen. Dies bedeutet aber, dass die zu erwartenden Verkehrszunahmen im Wesentlichen durch die nichtvorhabensbedingte Entwicklung des Flughafens sowie die weiterhin ansteigende allgemeine Verkehrsentwicklung hervorgerufen werden.

12.1.2 Verkehrsaufkommen auf Autobahn A9

Einwand:

Die Autobahn A9 im Westen würde durch den rapide zunehmenden Zubringerverkehr zum Flughafen noch weiter belastet, verbunden mit zusätzlicher Lärm- und Schadstoffbelastung.

Erwiderung:

Der Abschnitt der A9 nördlich des Autobahnkreuzes Neufahrn weist im Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall nur eine Verkehrszunahme von etwas über 1 % auf, vgl. Karten 7 und 8 im Anlagenverzeichnis des Gutachtens "Untersuchung des landseitigen Verkehrs". Für die verkehrliche Entlastung der Gemeinde Allershausen ist zudem die Umgehung im Zuge der St 2084 vorgesehen, für die derzeit der Vorhabenträger Freistaat Bayern die Planfeststellungsunterlagen erarbeiten lässt.

12.2 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

12.2.1 Landseitige Erschließung des Flughafens

Einwand:

Die landseitige Erschließung des Flughafens ist und bleibt weiterhin völlig unzureichend.

Erwiderung:

Das Gutachten "Untersuchung des landseitigen Verkehrs" hat die allgemeine und flughafenbezogene Entwicklung des Verkehrs in der Flughafenregion untersucht. Für die Sicherstellung der Erreichbarkeit wird bis zum Jahr 2020 die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen im Straßen- und öffentlichen Verkehr für notwendig erachtet, vgl. Seite 48 ff des Gutachtens. Entsprechend der prognostizierten Verkehrsnachfrage ist die leistungsfähige landseitige Erschließung des Flughafens München damit auch im Planungsfall sichergestellt.

12.2.2 Ausbau der Straßen im Flughafenumland

Einwand:

Bereits jetzt sind die Straßen überlastet. Wie sieht es mit dem notwendigen Ausbau aus?

Erwiderung:

Für die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens sind im Gutachten "Untersuchung des landseitigen Verkehrs" unabhängig vom Ausbau eine Reihe von zu realisierenden Maßnahmen angeführt, siehe Seite 48/49. Die Zuständigkeit für die Realisierung der Maßnahmen liegt allerdings nicht bei der Flughafen München GmbH, sondern bei den jeweiligen Vorhabenträgern. Zusätzlich hat die Bayerische Staatsregierung Maßnahmen im sogenannten "Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München" zusammengefasst, an deren Umsetzung mit Nachdruck gearbeitet wird.

12.2.3 Realisierung von Straßenbaumaßnahmen

Einwand:

Die Umsetzung der in den Gutachten erwähnten Straßenplanungen ist nicht gesichert.

Erwiderung:

Soweit hinsichtlich des Netzzustandes 2020 behauptet wird, dass die Realisierung der unterstellten Maßnahmen unwahrscheinlich sei, ist festzuhalten, dass die im Gutachten von Transver für den Planungshorizont 2020 unterstellten Maßnahmen mit den dafür zuständigen Vorhabenträgern (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Autobahnen, Bundesstraßen und Staatsstraßen, Landkreise Freising, Ebersberg, Erding, Landshut und München für Kreisstraßen sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie für den Schienenverkehr) sowohl hinsichtlich des Realisierungszeitraumes als auch der Trassenführung abgestimmt sind. Bei Maßnahmen mit unterschiedlichen Trassenvarianten wurde die vom jeweiligen Vorhabenträger zum Abstimmungszeitpunkt favorisierte Linienführung unterstellt. Die Vorhabenträger gehen davon aus, dass die Maßnahmen bis 2020 realisiert sind. Soweit nicht – wie etwa bei Kreisstraßen – die Maßnahmenrealisierung in besonderen Programmen (z. B. Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München) vorgesehen ist, sind die Maßnahmen in den entsprechenden fachlichen Programmen und Plänen des Bundes (Bundesverkehrswegeplan 2003, Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes) bzw. des Landes Bayern (Staatsstraßenausbauplan, Schienennahverkehrsplan Bayern 2003-2005) enthalten. Diese Maßnahmen sind üblicherweise in jedem Verfahren in die Fachgutachten aufzunehmen. Entsprechend sind sie auch in den von der Antragstellerin vorgelegten Fachgutachten berücksichtigt worden.

12.2.4 Realisierung Erdinger Ringschluss

Einwand:

Nicht gesichert sind ferner die Realisierung des Erdinger Ringschlusses und der Neufahrner Gegenkurve. Gleiches gilt für den Bau der Walpertskirchener Spange in Verbindung mit dem Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing.

Erwiderung:

Die Annahmen zur Realisierung zukünftiger Schienenverkehrsprojekte werden im Gutachten "Untersuchung des landseitigen Verkehrs", S. 33, aufgelistet und begründet. Danach ist von einer Realisierung des Erdinger Ringschlusses einschließlich der Neufahrner Gegenkurve bis zum Jahre 2020 auszugehen. Das Gutachten geht jedoch nicht davon aus, dass die "Walpertskirchener Spange" und Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing bis zum Jahr 2020 realisiert werden. Deren erwartete positiven verkehrlichen Auswirkungen sind also nicht berücksichtigt worden.

13. Sicherheit

13.1 Methodik

13.1.1 Berücksichtigung unplanmäßiger Abflüge

Einwand:

Unplanmäßige Abflüge über Freising (v.a. bei Schlechtwetter) werden nicht berücksichtigt.

Erwiderung:

Die Abflugrouten wurden analog zu den Fluglärmrechnungen vollständig gemäß Planungsvorgabe berücksichtigt. Abflüge über Freisinger Stadtgebiet von der 3. Startbahn oder andere notfallbedingte Abweichungen von den im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Ab- und Anflugrouten sind im Regelbetrieb nicht vorgesehen (siehe Abb. 21 auf S. 76).

13.1.2 Es gibt keine gültigen Grenzwerte in Deutschland

Einwand:

Wie das Gutachten aufzeigt, gibt es in Deutschland keine gesetzlichen Grenzwerte zur Beurteilung des Risikos durch den Flugverkehr. Solche Werte lassen sich aber aus den Vorschriften anderer Staaten entnehmen, wie z. B. aus den Vorschriften des Vereinigten Königreichs sowie der Niederlande. Danach zeigt sich, dass ein nicht unerhebliches Risiko für den Betrieb des Flughafens München besteht. So wären beispielsweise nach dem Recht des Vereinigten Königreichs infolge der Stellungnahme am Flughafen München Bauverbote auszusprechen.

Erwiderung:

Zur Bewertung der Ergebnisse des Gutachtens gegenüber den in den Niederlanden bzw. in Großbritannien existierenden Grenz- bzw. Richtwerten zum Einzelrisiko führt Kap. 7 im Gutachten umfänglich aus. Hiernach wird deutlich, dass eben selbst die dort geltenden Grenzwerte weder für Wohnbevölkerung (3×10^{-5} pro Jahr) noch Beschäftigte (1×10^{-4} pro Jahr) im Planfall erreicht wird. Es resultieren demnach keine Konsequenzen in Form von Absiedelungen oder Entfernungen von bestehenden Gebäuden. Bezüglich des Gruppenrisikos ist festzustellen, dass analog zum Einzelrisiko in Deutschland ebenfalls keine verbindlichen Rege-

lungen zur Bewertung vorliegen. Auch in den Niederlanden und in Großbritannien gibt es derzeit kein explizites Kriterium zur Beschränkung des Gruppenrisikos an Flughäfen.

13.2 Allgemeine Fragen der Flugsicherheit

13.2.1 Flugsicherheit bei höherem Flugbewegungsaufkommen

Einwand:

Mit zunehmenden Flugbewegungen erhöht sich auch die Gefahr von Unfällen.

Erwiderung:

Empirische Untersuchungen der weltweiten Flugunfallraten zeigen zwei risikomindernde Trends auf, die für den Flughafen München – insbesondere mit einer 3. Start- und Landebahn – eine Verbesserung der bereits heute sehr günstigen Flugsicherheitssituation erwarten lassen: Erstens hat sich die allgemeine Unfallwahrscheinlichkeit im Luftverkehr im Verlauf der letzten Jahrzehnte kontinuierlich verringert. Eine Fortsetzung dieses positiven Trends in der Zukunft ist zu erwarten. Insbesondere werden sich auf dem "Faktor Mensch" beruhende Restrisiken verringern, da zu erwartende technische Entwicklungen die Automatisierung der Flugsicherungsverfahren vorantreiben werden. Zweitens zeigen statistische Untersuchungen, dass mit zunehmender Größe eines Flughafens trotz zunehmender Infrastrukturkomplexität eine Abnahme der Unfallwahrscheinlichkeit verbunden ist. Schließlich wird eine 3. Start- und Landebahn durch die Entzerrung der Verkehre, die auf den bestehenden zwei Bahnen zunehmend in eine Engpasssituation geraten, zu einer weiteren Verbesserung der Flugsicherheit beitragen.

13.2.2 Die dritte Startbahn erhöht das Absturzrisiko

Einwand:

Eine 3. Startbahn mit den notgedrungen vermehrten Abflügen über Freisinger u.a. Gemeindegebiete verstärkt das Risiko von Flugzeugabstürzen über dicht besiedeltem Gebiet gewaltig.

Erwiderung:

Die Ergebnisse zum externen Risiko nach Tab. 24 (S. 87) des vorgelegten Gutachtens zeigen, dass sich das Maß der von abwägungsrelevanten Risikowerten (hier im Bereich von Risikowerten bis zu 1×10^{-5}) betroffenen Flächen im Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall nur unwesentlich erhöhen. Unverändert bleibt zudem, dass außerhalb des Flughafengeländes in keinem Szenario Flächen mit einem Externen Risiko größer als 1×10^{-4} pro Jahr betroffen sind. Im Vergleich der Planungsszenarien ist festzustellen, dass sich bei Realisierung einer dritten Piste im Planungsfall 2020 die betroffene Fläche mit einem Einzelrisiko größer 1×10^{-5} im Vergleich zum Prognosenullfall äußerst geringfügig um 0,22 km² erhöht.

Hinsichtlich der Anzahl der Betroffenen zeigt Tab. 24 weiterhin auf, dass die Anzahl an betroffenen Anwohnern in der Fläche mit einem Einzelrisiko größer 1×10^{-5} pro Jahr von 24 auf 37 Personen, die Zahl der betroffenen Beschäftigten von 68 auf 79 steigt. In der Fläche mit einem Einzelrisiko größer 1×10^{-4} pro Jahr werden auch im Planfall 2020 keine Betroffenen gegeben sein.

13.2.3 Durch die dritte Bahn erhöht sich die Unfallwahrscheinlichkeit

Einwand:

Der Flughafen existiert seit vielen Jahren, ohne größere Unfälle. Damit steigt das statistische Risiko, dass es doch zu einem Unfall führt. Je größer die Frequenz der startenden und landenden Flugzeuge wird und durch die 3. S-L-Bahn noch um 1/3 erhöht wird, umso größer wird ein Crash.

Erwiderung:

Die durchgeführte Berechnung zur Ermittlung der Unfallwahrscheinlichkeit für die jeweiligen Szenarien liefert gemäß Tab. 12 auf S. 48 im Gutachten eine Unfallwahrscheinlichkeit von 1 pro 18,4 Millionen Flugbewegungen für den Ist-Fall, die auf 1 pro 20,5 Millionen Flugbewegungen für den Planungsfall sinkt. Insofern liegt die Unfallrate im München deutlich niedriger als weltweit gemittelt. Dies begründet sich durch eine relativ höhere Sicherheit an großen Flugplätzen mit entsprechend leistungsfähiger Infrastruktur und sehr routinierten Luftfahrzeugführern gegenüber kleinen Flugplätzen. Dies erklärt auch den sinkenden Trend zwischen Ist-, Prognosenu- und Planungsfall, da der Flughafen entsprechend der Prognose in seiner Verkehrsleistung wächst.

Somit ist genau der entgegengesetzte Trend als in der Einwendung angemerkt zu beobachten

13.2.3.1 *Steigendes Risiko bei steigender Anzahl an Flugbewegungen*

Einwand:

Dieses Gutachten ist in seiner überkomplexen Darstellung nicht geeignet, eine Verfahrensbeteiligung der Bevölkerung zu ermöglichen. In meiner täglichen Beobachtung sehe ich permanent Flugzeuge im Westabflug auf MIQ, die anfliegende Flugzeuge punktgenau treffen, lediglich getrennt durch den Höhenunterschied. Es ist keine Frage des ob, sondern nur des wann, bis sich dies als Absturzunfall darstellt, siehe Überlingen.

Erwiderung:

Das Gutachten ist trotz des komplexen Sachverhalts klar und transparent aufgebaut.

Es ist richtig, dass Luftfahrzeuge auch vertikal, also mittels eines Höhenunterschiedes gestaffelt werden. Dieses Verfahren entspricht dem internationalen Standard der Flugsicherung (ICAO PANS ATM Doc. 4444) und erweist sich somit als sicher. Dies folgt insbesondere aus der Tatsache, dass die Vertikalgeschwindigkeiten von kommerziellen Luftfahrzeugen nur einen Bruchteil ihrer Horizontalgeschwindigkeit ausmachen. Die Herstellung und Aufrechterhaltung der vorgeschriebenen horizontalen und/oder vertikalen Staffelung zwischen den von der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) kontrollierten Luftfahrzeugen erfolgt durch deren Flugverkehrskontrolldienst. Dieser stellt die zentrale Aufgabe der DFS dar. Zusätzlich verweisen wir auf das Protokoll der mündlichen Erörterung vom 19.01.2009 (Seiten 3210 bis 3217), in dem das hier angesprochene Thema ausführlich behandelt worden ist.

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

13.2.4 Flugsicherheit in Bezug auf Anlagen nach der 12. BImSchV

Einwand:

Das Vorhaben führt zu Sicherheitseinbußen im Hinblick auf sicherheitsrelevante Anlagen der 12. BImSchV, die sich sowohl auf dem Flughafengelände als auch im weiteren Untersuchungsraum befinden.

Erwiderung:

Sicherheitseinbußen in Hinblick auf Anlagen nach der 12. BImSchV sind nicht zu befürchten. In der Antragsbegründung (S. 186 f) wird ausgeführt, dass sich die dem Flughafen zuzuordnenden Anlagen entweder im südwestlichen Bereich des Flughafengeländes oder im Betriebsbereich zwischen den bestehenden Start- und Landebahnen befinden. Durch eine nördlich der bestehenden Nordbahn gelegene 3. Start- und Landebahn ergibt sich daher keine nennenswerte Risikoerhöhung. Andere Anlagen innerhalb des Untersuchungsbereichs (Radius von 10 km um die geplante 3. Start- und Landebahn) liegen außerhalb bzw. am äußersten Rand des Bauschutzbereichs. Das Bayerische Landesamt für Umwelt kommt in seinen Stellungnahmen für das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren zur 3. Start- und Landebahn mit einer ähnlichen Begründung zu dem Ergebnis: "Für den Neubau einer 3. Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens München bestehen seitens der Belange der Anlagensicherheit keine Einwendungen."

13.2.5 Flugsicherheit in Bezug auf Siedlungsgebiete

Einwand:

Darüber hinaus kommt es zu einer weiteren Gefährdung von Siedlungsgebieten, die durch zusätzliche Überflüge infolge einer 3. Start- und Landebahn z. B. im Freisinger Stadtgebiet und in benachbarten Gemeinden hervorgerufen werden.

Erwiderung:

Der sichere Überflug von Bauwerken wird durch Einhaltung der Regelungen in §§ 12 ff LuftVG (Bauschutzbereich) sowie der Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb vom 6.11.2001 des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr- Bau und Wohnungswesen gewährleistet. Eine besonders günstige Sicherheitssituation am Flughafen München ergibt sich durch die Ausrichtung sämtlicher Start- und Landebahn zur Hauptwindrichtung, durch Achsabstände zwischen den Bahnen, die einen unabhängigen Flugbetrieb ermöglichen, sowie durch die sog. Nord-/Südtrennung der Verkehre, die auch im Planungsfall gewährleistet werden kann.

13.2.6 Sicherheit der Kernkraftwerke Isar 1 und 2 (Ohu)

Einwand:

- Bei 5 Millionen Starts wird ein Absturz durch die FAA vorhergesagt. Dies wird in nächster Zeit erreicht. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit für eine Gefahr für das Kernkraftwerk Ohu. Ein Absturz auf das Kernkraftwerk würde zu katastrophalen Folgen nicht nur im Flughafen-Umfeld, sondern in ganz Deutschland und angrenzenden Ländern führen.
- Durch eine dritte Startbahn nimmt die Zahl der täglichen Flugbewegungen auch im Landshuter Raum wesentlich zu und damit auch die Zahl der Über-

flüge der beiden Atomkraftwerke in Ohu. Die Gefahr eines nicht völlig auszuschließenden Flugzeugabsturzes auf einen Atomreaktor, insbesondere auf das unzureichend geschützte AKW Isar 1, mit verheerenden Folgen erhöht sich.

Erwiderung:

Die ausreichende Sicherung von Atomkraftwerken gegen das Risiko von Flugzeugabstürzen ist Gegenstand der atomrechtlichen Genehmigung gem. § 7 Abs. 2 Atomgesetz (AtG). Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn "die nach dem Stand der Wissenschaft und Technik erforderliche Vorsorge gegen Schäden" getroffen ist (§ 7 Abs. 2 Nr. 3 AtG).

Aus der Perspektive des Luftverkehrs "sind vor allem die festgelegten Flugrouten für die Größe des Risikos maßgeblich, nicht dagegen die Zunahme der Flugbewegungen als solche" (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 12.01.2006, Az. 22 A 03.40019). Die Zunahme an Flugbewegungen, die durch eine 3. Start- und Landebahn ermöglicht wird, hat daher keinen entscheidenden Einfluss auf die Risikosituation. Hinsichtlich der bestehenden Flugrouten sind keine besonderen Risiken erkennbar. Ein planmäßiger Überflug findet weder im Rahmen der festgelegten An- und Abflugrouten zum bzw. vom Flughafen München statt, noch in der wenig genutzten Warteschleife im Nordosten des Flughafens. Falls in diesem Bereich Änderungen der Flugrouten erforderlich werden sollten, sind diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern erfolgen durch Rechtsverordnung des Luftfahrt-Bundesamtes (§ 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO).

13.2.7 Sicherheit des Forschungsreaktors Garching

Einwand:

Ich habe größte Bedenken, dass im Falle eines Flugzeugabsturzes der Forschungsreaktor Garching massivst gefährdet wäre. Die Ausmaße einer atomaren Katastrophe wären nicht nur für die Region, sondern länderübergreifend verheerend.

Erwiderung:

Die ausreichende Sicherung von Atomkraftwerken gegen das Risiko von Flugzeugabstürzen ist Gegenstand der atomrechtlichen Genehmigung gem. § 7 Abs. 2 Atomgesetz (AtG). Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn "die nach dem Stand der Wissenschaft und Technik erforderliche Vorsorge gegen Schäden" getroffen ist (§ 7 Abs. 2 Nr. 3 AtG). In seiner Entscheidung vom 30.09.1997 zum Forschungsreaktor Garching (Az. 22 A 96.40044) hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof bestätigt, dass Störfallszenarien durch Flugzeugabstürze dem rechtlich nicht mehr erheblichen Restrisikobereich zuzuordnen sind. Die geringe Entfernung zum Flughafen München sei für das Flugzeugabsturzrisiko nicht ausschlaggebend, da es in erster Linie auf die festgelegten Flugrouten ankomme, die jedoch den Standort des Forschungsreaktors nicht berühren. Durch die Errichtung des Reaktorgebäudes mit 1,8 m dicken Betonwänden ist daher, so der Verwaltungsgerichtshof, die nach dem Atomgesetz erforderliche Vorsorge getroffen worden.

13.3 Vogelschlag

13.3.1 Vogelschlagsituation im Planungsfall

Einwand:

Zusätzliche Sicherheitsrisiken nicht zuletzt aufgrund von Vogelschlag sind zu befürchten.

Erwiderung:

Laut Kapitel 11 des Vogelschlaggutachtens ergaben die Auswertungen der den Flughafen München betreffenden Vogelschlaganzeigen, "dass der Flughafen München im Vergleich mit den übrigen internationalen Flughäfen Deutschlands sehr gute Zahlen vorweisen kann. Ursächlich dafür ist vor allem die Berücksichtigung von Empfehlungen zur Vogelschlagverhütung beim ursprünglichen Bau des Flughafens... Vieles spricht dafür, dass eine Abnahme der Vogelschlagraten im Rahmen der Kapazitätserweiterung bei zunehmender Bewegungsfrequenz erfolgen wird."

13.3.2 Entfernung der 3. Bahn zu vogelreichen Gebieten

Einwand:

Die geplante 3. Start- und Landebahn rückt sehr nahe an vogelreiche Gebiete heran.

Erwiderung:

Die Flugsicherheitsrelevanz von Biotopen im Umfeld des Flughafen München bestimmt sich weniger durch den Vogelreichtum als vielmehr durch ihre Eignung als Lebensraum für vogelschlagrelevante Vogelarten. Auch jetzt werden avifaunistisch wertvolle Gebiete bei Starts und Landungen überflogen, ohne dass es seit Inbetriebnahme des Flughafens zu bedrohlichen Vogelschlägen gekommen ist. Insoweit wird auf die Erhebungen im Vogelschlaggutachten (Kapitel 2) verwiesen.

13.3.3 Vogelschlagrelevanz des Großen Brachvogels

Einwand:

Wie der Gebietsvorschlag "Nördliches Erdinger Moos" (vorläufige Gebietsnummer: 7637-471) zeigt, liegt gerade im Bereich des Ausbauvorhabens eines der wichtigsten bayerischen Wiesenbrütergebiete mit einem der größten Brachvogel-Bestände.

Erwiderung:

Im Vogelschlaggutachten (Kapitel 11) wird darauf verwiesen, dass vieles dafür spricht, dass im Rahmen der Kapazitätserweiterung bei zunehmender Bewegungsfrequenz eine Abnahme der Vogelschlagraten erfolgen wird. Nach Erhebungen aus dem Jahr 2006 wurde auf dem bestehenden Flughafengelände ein Brachvogelbestand mit über 50 Brutpaaren ermittelt. Unterstützende Untersuchungen aus dem Jahr 2007 belegen die im Jahr 2006 erhobenen Zahlen. Demgegenüber wurden im Vorhabensgebiet (Erweiterungsfläche) lediglich vier Brutpaare dokumentiert, ein vergleichsweise kleiner Bestand. Aus Tabelle 19 des

Vogelschlaggutachtens ergibt sich zudem die insgesamt geringe Vogelschlagrelevanz des Großen Brachvogels.

13.3.4 Auswirkungen von Abwehrmaßnahmen auf die Avifauna

Einwand:

Entweder erhöht sich durch das Heranrücken der geplanten 3. Start- und Landebahn an vogelreiche Gebiete die Gefahr des Vogelschlages und damit von Unfällen oder es müssen Abwehrmaßnahmen getroffen werden, was eine noch höhere Gefährdung der Vogelfauna bedeuten würde.

Erwiderung:

Mögliche Abwehrmaßnahmen gegen vogelschlagrelevante Arten beschränken sich auf das Flughafengelände und gefährden nicht den Erhaltungszustand der Avifauna auf dem Flughafengelände, wie die Erfahrungen der letzten 15 Jahre gezeigt haben. Umso weniger ist davon auszugehen, dass sich die ausschließlich auf dem Flughafengelände durchzuführenden Abwehrmaßnahmen auf die Avifauna des Flughafenumlandes auswirken (vgl. dazu Abschnitt 5.2.10 im Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP).

13.3.5 Vogelschlagzahlen im Luftverkehr

Einwand:

Erst vor kurzem hat eine zunächst verheimlichte Nasa-Studie zur Flugsicherheit dargestellt, dass die Zahl der Vogelschläge, Beinahe-kollisionen etc. höher sind als i.d.R. angegeben.

Erwiderung:

Die Luftverkehrsgesellschaften in Deutschland sind nach § 5b LuftVO verpflichtet, Vogelschläge, die das Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden, zu melden. Eine Auswertung derartiger Meldungen ist im Vogelschlaggutachten (Kapitel 2) enthalten. Hiernach steht fest, dass in Bezug auf den Verkehrsflughafen München ein besonderes, gesteigertes Vogelschlagrisiko nicht besteht. Hieran ändert sich auch nichts, wie das Gutachten ausweist, durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben.

14. Natura 2000 und Artenschutz

14.1 Allgemeines

14.1.1 Europäisches Natur- und Artenschutzrecht

Einwand:

- Die geplante 3. Bahn widerspricht eklatant den Zielen der Bundesregierung und der Mitgliedstaaten der EU, den dramatischen Rückgang der Artenvielfalt

bis 2020 zu stoppen bzw. wenigstens zu verlangsamen. Von diesem Ziel sind wir noch weit entfernt. Die Großbaustelle 3. Bahn und ein vergrößerter Fremdkörper Flughafen im Erdinger Moos würde den Rückgang der Artenvielfalt weiter beschleunigen und diesem Ziel entgegenwirken.

- Das Vorhaben verstößt gegen europäisches Naturschutzrecht sowie gegen Artenschutzrecht. Das Erdinger Moos ist bereits jetzt stark beeinträchtigt und eine weitere Erschließung würde den Zielen des Naturschutzes und einer weitsichtigen, nachhaltigen Landschaftsplanung widersprechen. Die vorausgesetzten "überwiegenden zwingende Gründe des öffentlichen Interesses" für derartige Eingriffe in den Naturhaushalt sind meiner Ansicht nach keineswegs gegeben. Dies gilt auch für die artenschutzrechtlichen Bestimmungen und den Habitatschutz des Europäischen Naturschutzrechts (Vogelschutz- und FFH-Richtlinie):

Erwiderung:

Das Vorhaben entspricht dem europäischen Natur- und Artenschutzrecht. Betroffene Gebiete und Arten werden weitestmöglich geschont. In der Abweichungsprüfung "Variantenvergleich Natur- und Artenschutz" (Ordner 45 der Planfeststellungsunterlagen) wird der Prüfungsprozess hinsichtlich der erforderlichen Alternativenprüfungen erläutert, das Fehlen von zumutbaren Alternativen zu dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben dargelegt und das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses begründet.

14.2 Bestehende Natura 2000-Gebiete

14.2.1 FFH-Gebiete Isarauen und Moorreste im Erdinger Moos

Einwand:

Für die FFH-Gebiete Isarauen und Moorreste im Erdinger Moos nimmt die Belastung durch Lärm, Licht und Schadstoffe zu. Es kommt entgegen der Darstellung in den Planungsunterlagen zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Erwiderung:

Für die beiden Schutzgebiete Isarauen und Moorreste im Erdinger Moos wurden umfangreiche FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen erstellt. Dabei wurden alle relevanten Wirkfaktoren untersucht, darunter auch Schall- und Lichtemissionen sowie mögliche Nähr- und Schadstoffeinträge (vgl. FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen, Kap. 5). Die Studien kommen begründet zu dem Ergebnis, dass nennenswerte Negativwirkungen auf die Schutzgebiete ausgeschlossen werden können. Die Integrität der Schutzgebiete wird durch das Planvorhaben nicht berührt.

14.2.2 FFH-Gebiete im Flughafenumland

Einwand:

Das Vorhaben ist ferner mit erheblichen Eingriffen in europäische Schutzgebiete verbunden. Dies gilt sowohl für FFH-Gebiete als auch für das faktische Vogelschutzgebiet.

Erwiderung:

Es wurde zunächst für neun FFH-Gebiete und drei EU-Vogelschutzgebiete in einem weit gefassten Suchraum um das Planvorhaben eine Verträglichkeitsstudie der Stufe 1 (Prognose) erarbeitet. Auf dieser Stufe konnten für sieben FFH-Gebiete Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben gesichert ausgeschlossen werden. Für die verbleibenden zwei FFH-Gebiete, FFH DE 7537-301 "Isarauen von Unterföhring bis Landshut" und FFH DE 7363-371 "Moorreste im Freisinger und im Erdinger Moos", sowie die drei EU-Vogelschutzgebiete SPA DE 7636-471 Freisinger Moos, SPA DE 7537-401 NSG Vogelfreistätte Mittlere Isar-Stauseen und SPA DE 7736-471 Ismaninger Speichersee und Fischteiche wurden Verträglichkeitsstudien der Stufe 2 erstellt. Diese kommen begründet zu dem Ergebnis, dass nennenswerte Negativwirkungen ausgeschlossen werden können. Die Integrität der Schutzgebiete wird durch das Planvorhaben nicht berührt. Allein für das nachträglich ausgewiesene (in den Planfeststellungsunterlagen aber bereits bearbeitete) SPA "Nördliches Erdinger Moos" wurde in der Verträglichkeitsuntersuchung Erheblichkeit festgestellt. Für dieses Gebiet wurde entsprechend auch eine Abweichungsprüfung mit Variantenvergleich durchgeführt sowie ein Maßnahmenkonzept zum Kohärenzausgleich erarbeitet.

14.3 Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos

14.3.1 Anlass für Ausweisung des Vogelschutzgebietes

Einwand:

Der hinterlistige Versuch der Staatsregierung, parallel zum Planfeststellungsverfahren aus dem faktischen EU-Vogelschutzgebiet des nördlichen Erdinger Moos mit hoher Schutzwirkung ein formelles Schutzgebiet mit niedrigerer Schutzwirkung nach europäischem Recht auszuweisen, ist in diesem Zusammenhang zu kritisieren. Das Schutzgebiet soll formell ausgewiesen werden, um es dann zerstören zu können.

Erwiderung:

Bei ökologischen Erhebungen im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für die 3. Start- und Landebahn des Flughafens München wurden im Gebiet des Nördlichen Erdinger Moooses bedeutende Vorkommen von Vogelarten, insbesondere von Wiesenbrütern mit dem größten bayerischen Brutbestand des Großen Brachvogels nachgewiesen. Es hat sich herausgestellt, dass das "Nördliche Erdinger Moos" ein ökologisch hochwertiger Lebensraum für Vögel ist und damit als "geeignetstes Gebiet" nach Art. 4 Abs. 1 und 2 EU-Vogelschutzrichtlinie als Vogelschutzgebiet gemeldet werden muß. Aus diesem Grund hat die Bayerische Staatsregierung beschlossen, das "Nördliche Erdinger Moos" als Europäisches Vogelschutzgebiet festzulegen.

14.3.2 Abgrenzung des Vogelschutzgebiets

Einwand:

Das Meldegebiet für das Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos wurde fachlich falsch gewählt und soll offenbar dazu dienen, Alternativen auszuschließen.

Erwiderung:

Ausweisung und Abgrenzung eines Vogelschutzgebiets ist eine hoheitliche Aufgabe. Die Frage der Flächenabgrenzung, d.h. ob in ein Vogelschutzgebiet Teilgebiete einbezogen oder ausgegrenzt werden sollten, kann deshalb nicht Gegenstand der Unterlagen der Vorhabensträgerin zum Planfeststellungsverfahren sein.

14.3.3 Faktisches Vogelschutzgebiet

Einwand:

Im übrigen ist das Vogelschutzgebiet, dessen Ausweisung sich gerade erst in der Anhörung befindet, hinsichtlich der Abgrenzung und der Schutzziele nicht ausreichend, so dass bis zum endgültigen Abschluss des Verfahrens von einem faktischen Vogelschutzgebiet mit den strikten Verbotstatbeständen auszugehen ist.

Erwiderung:

Seit dem 01.08.2008 ist das Nördliche Erdinger Moos ein förmlich festgelegtes EU-Vogelschutzgebiet (BayGVBI vom 28.7.2008, S. 486), auf das gem. Art. 7 FFH-Richtlinie das Regime des Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-Richtlinie und nicht Art. 4 Abs. 4 S. 1 Vogelschutz-Richtlinie Anwendung findet.

14.3.4 Vereinbarkeit des Vorhabens mit Vogelschutzgebiet

Einwand:

- Für das Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos kommt es laut Planungsunterlagen zu erheblichen Beeinträchtigungen. Diese sind entgegen der Darstellung in den Planungsunterlagen nicht dadurch zu überwinden, dass keine Alternativen vorliegen und dass überwiegende zwingende Gründe des öffentlichen Interesses vorliegen.
- Keineswegs richtig ist die Aussage, dass nach Bau der 3. Bahn das Vogelschutzgebiet im Wert sogar noch verbessert(!) würde, da sich der Wert des Vogelschutzgebietes nicht allein am Vorkommen von Brachvogel und Kiebitz bemisst, sondern an einer Vielzahl von Vogelarten, die erheblich empfindlicher auf den Bau der 3. Bahn reagieren werden. Zudem muss das Entwicklungsziel des Vogelschutzgebietes betrachtet werden, welches schon durch den Bau des Flughafens stark eingeschränkt, mit dem Bau der 3. Bahn aber für niedermoortypische Arten endgültig unmöglich würde.

Erwiderung:

In der Antragsbegründung (S. 207) wird erläutert, dass der Beitrag, den das EU-Vogelschutzgebiet "Nördliches Erdinger Moos" zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 leistet, nach den Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos trotz der vorhabensbedingten notwendigen Eingriffe erhalten bleibt. Die Möglichkeit, dass sich bei einem Teil der schutzzweckrelevanten Arten der Erhaltungszustand im Schutzgebiet mit Etablierung der Wiesen um die 3. Start- und Landebahn und mit Umsetzung der umfänglichen Ausgleichsmaßnahmen des Projekts verbessern könnte, ist angesichts der heutigen Situation im Raum, speziell der hohen Dominanz agrarischer Intensivnutzungen, nicht von der Hand zu weisen. In der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurden – neben Kiebitz und Brachvogel – auch alle anderen schutzzweckrelevanten Vogelarten des Gebiets untersucht. Bei den wenigen Arten, bei denen deutliche Negativwirkungen zu prognostizieren waren, wurden Maßnahmen des Kohä-

renzausgleichs formuliert, die geeignet sind, die Bestände soweit zu stützen bzw. zu fördern, dass die Funktion des Gebiets innerhalb des Netzes Natura 2000 gewährleistet ist.

14.4 Artenschutz

14.4.1 Darstellung der Belastungen von Tier- und Pflanzenarten

Einwand:

Die Belastungen für die Tier- und Pflanzenarten sind in den Gutachten nicht vollständig dargestellt und v.a. hinsichtlich etlicher Auswirkungen (z.B. Lärm) unzureichend bewertet. Die negativen Auswirkungen sind höher und schwerer als dargestellt.

Erwiderung:

Alle Wirkfaktoren des Projekts mit Relevanz für Fauna und Flora wurden bei der Eingriffsanalyse in den Fachbeiträgen zur UVS und LBP sowie in der Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) berücksichtigt. Die Grundlagen der Wirkungsanalyse wurden darüber hinaus faktorenspezifisch erläutert. Defizite bei dem hier speziell angesprochenen Faktor Lärm sind nicht erkennbar. Gerade beim Lärm wurden die möglichen Wirkmechanismen ausführlich erläutert ("Lärmstudie" als Anhang F.1 zum Fachbeitrag Fauna zur UVS und LBP) und darauf basierend eine differenzierte Eingriffsanalyse erarbeitet.

14.4.2 Darstellung der Anzahl betroffener Arten

Einwand:

260 von fast 400 im Wirkungskreis vorkommenden besonders geschützten Arten würden durch die 3. Bahn nach Angaben der Planungsunterlagen stark belastet werden, die tatsächliche Zahl ist sogar noch höher.

Erwiderung:

Im Projektzusammenhang wurden umfangreiche Bestandsaufnahmen durchgeführt, bei denen speziell dem naturräumlichen bzw. standörtlichen Potenzial des Gebiets für geschützte Arten Rechnung getragen wurde. Bereits im Vorfeld dieser Untersuchungen wurden auch umfangreich Sekundärdaten ausgewertet. Insgesamt kann daher von einer sehr zuverlässigen Datenlage gerade bei den geschützten Arten ausgegangen werden.

14.4.3 Abweichungs- und Alternativenprüfung

Einwand:

Die Befreiungsvoraussetzungen werden zu Unrecht bejaht: Insbesondere die Alternativenprüfung ist wie aufgezeigt unzureichend. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses rechtfertigen den Eingriff nicht, insbesondere nicht der angeblich an den Flughafen herangetragene Verkehrsbedarf.

Erwiderung:

In der Abweichungsprüfung "Variantenvergleich Natur- und Artenschutz" (Ordner 45 der PF-Unterlagen) werden sämtliche für die Vorhaben erforderlichen Abweichungsprüfungen, die nach Art. 6 Abs. 4 und 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie sowie Art. 9 Abs. 1 der Vogelschutzrichtlinie erforderlich sind, umfassend dargestellt. In der Abweichungsprüfung wird der Prüfungsprozess hinsichtlich der nach diesen Vorschriften erforderlichen Alternativenprüfungen erläutert, das Fehlen von zumutbaren Alternativen zu dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben dargestellt und das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses begründet.

14.4.4 Artenvielfalt

Einwand:

- Die geplante 3. Bahn widerspricht eklatant den Zielen der Bundesregierung und der Mitgliedstaaten der EU, den dramatischen Rückgang der Artenvielfalt bis 2020 zu stoppen bzw. wenigstens zu verlangsamen. Von diesem Ziel sind wir noch weit entfernt. Die Großbaustelle 3. Bahn und ein vergrößerter Fremdkörper Flughafen im Erdinger Moos würde den Rückgang der Artenvielfalt weiter beschleunigen und diesem Ziel entgegenwirken.
- Das Erdinger Moos zeichnet sich durch eine besondere Artenvielfalt aus. Fast 400 besonders geschützte Arten sind im Untersuchungsraum vorhanden. Nach der Feststellung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sind sogar 11 Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie und 86 Vogelarten sowie 4 darüber hinaus streng geschützte Arten betroffen.

Erwiderung:

In den Fachbeiträgen Fauna und Flora wurden die Arten des Gebiets herausgearbeitet, die für den Erhalt der lokalen und regionalen Artenvielfalt vorrangig bedeutsam sind (vgl. vor allem Fachbeitrag Fauna, Abschnitt 4.2 und Anhang A, Kartierberichte). In diesem Zusammenhang wurde u.a. auf ein Leitbild des Nördlichen Erdinger Moos mit Isarauen zurückgegriffen, das speziell im Projektsammenhang aufgestellt wurde (vgl. Fachbeitrag Fauna, Anhang E). Die Bezugnahme auf ökologische Gruppen, deren Abgrenzung an den natürlichen Lebensraumkomplexen des Gebiets orientiert wurde (vgl. Fachbeitrag Fauna, Abschnitt 3.3.2), gewährleistet die Berücksichtigung des Aspekts der Artenvielfalt sowohl bei der Status quo-Bewertung als auch bei der Eingriffsanalyse. Ebenso wird die fachgerechte Formulierung von Hinweisen zu Vermeidung und Minimierung sowie eines wirksamen Ausgleichskonzepts ermöglicht (vgl. Fachbeitrag Fauna, Kap. 7). Insgesamt ist auf dieser Grundlage nicht erkennbar, dass die Artenvielfalt des Bezugsraums als Projektfolge zurückgehen würde. Ein Widerspruch zu den Zielsetzungen der EU-Mitgliedstaaten ist nicht erkennbar.

14.4.4.1 *Weiterhin gigantische Naturzerstörung*

Einwand:

Die FMG beansprucht weiterhin einen exzessiven Landschaftsverbrauch auf Kosten der einmaligen Natur und erhöht Lärm- und Abgasbelastungen. Dies ist nach wie vor völlig inakzeptabel und verhindert die Umsetzung der Strategie der bayerischen Staatsregierung zum Erhalt der biologischen Vielfalt im Erdinger Moos. Die bayerische Biodiversitätsstrategie beinhaltet u.a. folgende zentrale Ziele:

- a) Sicherung der Arten- und Sortenvielfalt
- b) Erhaltung der Vielfalt der Lebensräume

Weiterhin wird darin ausgeführt: „Zudem zeigen Vogelbestände, die früher in Bayern weit verbreitet waren, wie Kiebitz, Feldlerche, Rauch- und Mehlschwalbe bedenkliche Rückgänge ... Wesentliche Ursache für den Rückgang heimischer Tier- und Pflanzenarten ist die Verarmung und der Verlust der Lebensräume. Die drastische Abnahme ist nicht nur Resultat von Flächenschrumpfungen, sondern auch von Flächenzersplitterungen. Das steht im krassen Widerspruch zu den Vorhaben der gleichen Behörde: „Bis 2020 soll das Biotopnetz deshalb so vervollständigt sein, dass die biologische Vielfalt umfassend und dauerhaft erhalten werden kann. Moore werden renaturiert, Fließgewässer dynamisiert. Zudem soll die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr deutlich verringert und vorhandene Flächen recycelt werden.“ (Bayer. Umweltministerium). Das nördliche Erdinger Moos wurde in jüngster Vergangenheit als Gebiet nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen. Diese Planung würde fast ein Viertel des Vogelschutzgebiets zerstören. Diese Zerstörung wäre von weit überregionaler Bedeutung.

Erwiderung:

Eine Inanspruchnahme von Flächen ist bei einem Ausbauprojekt unumgänglich. Die Flächeninanspruchnahme wurde bei der Planung auf das unbedingt notwendige Maß reduziert.

In den Fachbeiträgen Fauna und Flora wurden die Arten des Erdinger Moores herausgearbeitet, die für den Erhalt der lokalen und regionalen Artenvielfalt vorrangig bedeutsam sind (vgl. vor allem Fachbeitrag Fauna, Abschnitt 4.2 und Anhang A, Kartierberichte). In diesem Zusammenhang wurde u.a. auf ein Leitbild des Nördlichen Erdinger Moos mit Isarauen zurückgegriffen, das speziell im Projektzusammenhang aufgestellt wurde (vgl. Fachbeitrag Fauna, Anhang E). Die Bezugnahme auf ökologische Gruppen, deren Abgrenzung an den natürlichen Lebensraumkomplexen des Gebiets orientiert wurde (vgl. Fachbeitrag Fauna, Abschnitt 3.3.2), gewährleistet die Berücksichtigung des Aspekts der Artenvielfalt sowohl bei der Status quo-Bewertung als auch bei der Eingriffsanalyse. Ebenso wird die fachgerechte Formulierung von Hinweisen zu Vermeidung und Minimierung sowie eines wirksamen Ausgleichskonzepts ermöglicht (vgl. Fachbeitrag Fauna, Kap. 7). Insgesamt ist auf dieser Grundlage nicht erkennbar, dass die Artenvielfalt des Bezugsraums als Projektfolge zurückgehen würde. Ein Widerspruch zur Umsetzung der Strategie der bayerischen Staatsregierung zum Erhalt der biologischen Vielfalt im Erdinger Moos ist nicht erkennbar.

In der Antragsbegründung (S. 207) wird erläutert, dass der Beitrag, den das EU-Vogelschutzgebiet "Nördliches Erdinger Moos" zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 leistet, nach den Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos trotz der vorhabensbedingten notwendigen Eingriffe erhalten bleibt. Eine Zerstörung des Gebietes tritt nicht ein, vielmehr besteht die Möglichkeit, dass sich bei einem Teil der schutzzweckrelevanten Arten der Erhaltungszustand im Schutzgebiet mit Etablierung der Wiesen um die 3. Start- und Landebahn und mit Umsetzung der umfänglichen Ausgleichsmaßnahmen des Projekts verbessern könnte.

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

14.4.5 Brut- und Futterplätze, Rast- und Sammelplätze

Einwand:

Brut und Futterplätze für bedrohte Tierarten wie z.B. den Weißstorch, Silberreiher, diverse Kleinvögel und auch Amphibien wie Kröten und Frösche gehen unwiederbringlich verloren. Ein wichtiger Rast und Sammelplatz für Zugvögel wird ebenfalls zerstört.

Erwiderung:

Sowohl zur Vogelwelt als auch zur Lurchfauna des geplanten Bahnstandorts und seines engeren wie weiteren Umfelds wurden aktuell umfangreiche und gezielte Bestandsaufnahmen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sind in Kartierberichten niedergelegt (vgl. Anhang Fachbeitrag Fauna zu UVS: Kap. A.05, A.06 bzw. A.08). Beide Tiergruppen wurden auch umfassend bei der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der inhaltlichen und umfänglichen Formulierung von Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt (siehe dazu Fachbeitrag Fauna, Kap. 5 und 7, vgl. auch saP und diverse FFH-VU). Es ergaben sich dabei keine Hinweise, dass für diese Tiergruppen Funktionen bzw. Habitatrequisiten von den Eingriffen getroffen werden, die nicht wiederherstellbar wären. Dies gilt speziell auch für die beispielhaft aufgeführten Arten bzw. Artengruppen sowie für den Aspekt der "Rast- und Sammelplätze für Zugvögel".

14.4.6 Auswirkungen auf Wiesenbrüter

Einwand:

Entgegen den Planfeststellungsunterlagen können wesentliche Auswirkungen insbesondere auf die Wiesenbrüterkolonie im Nördlichen Erdinger Moos nicht ausgeschlossen werden.

Erwiderung:

In den Planfeststellungsunterlagen werden für verschiedene Wiesenbrüterarten deutliche bis hohe Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben prognostiziert (vgl. Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP, insbesondere Abschnitt 5.2.1 und 5.2.5, saP, Abschnitt 4.2.8, und FFH-Verträglichkeitsuntersuchung SPA Nördliches Erdinger Moos, Kap. 5). Dies führt u.a. auch dazu, dass die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos die absehbaren Beeinträchtigungen als erheblich wertet. Es wurde jedoch auch begründet festgestellt, dass die Belastungen vorübergehend sind bzw. durch die umfänglichen und gezielten Ausgleichsmaßnahmen zum Projekt wirksam kompensiert werden können (s.a. Kohärenzausgleich, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Kap. 10).

14.4.6.1 *Auswirkungen auf Wiesenbrüter (2010)*

Einwand:

Entgegen den Planfeststellungsunterlagen können wesentliche Auswirkungen insbesondere auf die Wiesenbrüterkolonie im Nördlichen Erdinger Moos nicht ausgeschlossen werden.

Erwiderung:

In den Planfeststellungsunterlagen werden für verschiedene Wiesenbrüterarten deutliche bis hohe Beeinträchtigungen durch das Planvorhaben prognostiziert

(vgl. Fachbeitrag Fauna zu UVS und LBP, insbesondere Abschnitt 5.2.1 und 5.2.5, saP, Abschnitt 4.2.8, und FFH-Verträglichkeitsuntersuchung SPA Nördliches Erdinger Moos, Kap. 5). Dies führt u.a. auch dazu, dass die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos die absehbaren Beeinträchtigungen als erheblich wertet. Es wurde jedoch auch begründet festgestellt, dass die Belastungen vorübergehend sind bzw. durch die umfänglichen und gezielten Ausgleichsmaßnahmen zum Projekt wirksam kompensiert werden können (s.a. Kohärenzausgleich, FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Kap. 8).

14.4.7 Kriechender Sellerie

Einwand:

Der Kriechende Sellerie, kann entgegen der Annahmen in den Planfeststellungsunterlagen nicht ohne Weiteres umgesetzt werden.

Erwiderung:

Wesentliche Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Kriechenden Sellerie im Keckeisgrenzgraben können ausgeschlossen werden. Die geringfügigen Eingriffe, die trotz Minimierung verbleiben, sind als vorübergehend einzustufen, d.h. eine selbständige Wiederausbreitung in dem kleinflächig belasteten Abschnitt nach Abschluss der Maßnahmen ist prognostiziert. Nur unterstützend soll dabei ein Teil des zuvor geborgenen Pflanzenmaterials wieder eingebracht werden (vgl. saP, Abschnitt 4.1.1).

14.4.7.1 *Kriechender Sellerie (2010)*

Einwand:

Der Kriechende Sellerie, kann entgegen der Annahmen in den Planfeststellungsunterlagen nicht ohne Weiteres umgesetzt werden.

Erwiderung:

Wesentliche Auswirkungen auf den lokalen Bestand des Kriechenden Sellerie im Keckeisgrenzgraben können ausgeschlossen werden. Die geringfügigen Eingriffe, die trotz Minimierung verbleiben, sind als vorübergehend einzustufen, d.h. eine selbständige Wiederausbreitung in dem kleinflächig belasteten Abschnitt nach Abschluss der Maßnahmen ist prognostiziert.

Die saP 2010 führt aus, dass trotz der fehlenden rechtlichen Notwendigkeit der im Eingriffsbereich liegende Apium-Bestand gesichert und umgepflanzt werden soll, zum einen zur Unterstützung der Wiederbesiedlung des durch den Bau betroffenen Abschnitts, zum anderen in ausgewählten Flächen als Ausgleichsmaßnahme des Vorhabens, mit der der lokale Bestand des Apiums weiter gefördert wird. Die Entnahme des Pflanzenmaterials im Baubereich sowie die Verbringung und Hälterung der entsprechenden Vegetationsstücke erfolgt unter fachkundiger Anleitung und die Ausbringung in den Zielflächen, den Eingriffsbereich und die Ausgleichsmaßnahmen wird ebenfalls unter fachkundiger Anleitung mit besonderer Rücksichtnahme auf die Apium-Bestände durchgeführt.

15. Umweltverträglichkeitsstudie

15.1 Allgemeines

15.1.1 Schlussfolgerung der UVS

Einwand:

Die Schlussfolgerung der Umweltverträglichkeitsprüfung: "Das Vorhaben ist umweltverträglich" ist falsch und als blanker Hohn angesichts der tatsächlichen Auswirkungen zu bezeichnen.

Erwiderung:

Der geplante Ausbau des Flughafens führt hinsichtlich einer Reihe von Schutzgütern zu erheblichen Umweltauswirkungen. Mit Blick auf das Ausmaß der prognostizierten Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter und auf die erforderlichen Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen kommt die UVS insgesamt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der entsprechenden Maßgaben und Maßnahmen umweltverträglich verwirklicht werden kann.

15.1.2 Grundwasser, Natur und Landschaft, Naherholungsgebiete

Einwand:

Das Vorhaben ist wegen irreparabler Eingriffe in den Grundwasserhaushalt sowie in Natur und Landschaft abzulehnen. Es verstößt gegen europäisches Natur- und Artenschutzrecht. Es beeinträchtigt bzw. zerstört wichtige Naherholungsgebiete.

Erwiderung:

Die Auswirkungen der aus bautechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen vorgesehenen moderaten Grundwasserabsenkung werden mit der in den Antragsunterlagen detailliert dargestellten Wiederversickerung weitestgehend minimiert, nachteilige Veränderungen des guten mengenmäßigen und chemischen Zustands sind ausgeschlossen.

Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Rahmen der Planung auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Unvermeidbare Eingriffe werden nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert (vgl. Art. 6a Abs. 1 und 3 Bay-NatSchG).

Das Vorhaben entspricht dem europäischen Natur- und Artenschutzrecht. Betroffene Gebiete und Arten werden weitestmöglich geschont. Etwaige Ausnahmen sind durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt.

In der Umweltverträglichkeitsstudie werden mögliche Auswirkungen auf Naherholungsgebiete unter UVS 6 (Schutzgut Menschen) behandelt. Dort sind die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion der Landschaft im Einzelnen behandelt. Unvermeidbare Eingriffe werden in jedem Fall ausgeglichen oder kompensiert.

15.1.3 Vereinbarkeit mit Bayerischem Naturschutzgesetz

Einwand:

Die Vorgaben des Bayerischen Naturschutzgesetzes sind nicht gewahrt.

Erwiderung:

Die Vorhabenträgerin hat die für das Vorhaben und seine Folgemaßnahmen nach dem bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG) erforderlichen Ausnahme- und Befreiungsanträge gestellt. Sämtliche damit verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert (Art. 6a Bay-NatSchG).

15.2 Schutzgut Menschen

15.2.1 Gesundheitsbeeinträchtigung allgemein

Einwand:

- Die gesundheitliche Belastung (durch Lärm und Luftschadstoffe) wird weiter extrem ansteigen.
- Durch zusätzlichen Stress wird sich auch die Lebenserwartung (vor allem unserer Kinder) reduzieren.

Erwiderung:

Der Umgang mit Immissionen, bei denen Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, ist in verschiedenen gesetzlichen Vorschriften festgelegt. Soweit diese das Vorhaben betreffen, wird die Einhaltung der Vorschriften in den betreffenden Fachgutachten dargestellt.

15.2.2 Kumulation von Lärm- und Schadstoffemissionen

Einwand:

Es reicht nicht aus, die schädlichen Einwirkungen der einzelnen Schadstoffkomponenten zu untersuchen, vielmehr ist das mögliche potentielle Zusammenwirken von Lärm- und Schadstoffimmissionen auf Personen im Hinblick auf den Kumulierungseffekt zu untersuchen.

Erwiderung:

Derzeit gibt es keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass ein relevanter Kumulierungseffekt von Lärm- und Schadstoffemissionen eintreten kann. Aus diesem Grund wird jede Komponente für sich in den einschlägigen Regelwerken und Fachgutachten behandelt. Es ist davon auszugehen, dass bei Einhaltung der Grenzwerte der Einzelstoffe auch der Schutz vor Kumulierungseffekten gegeben ist.

15.2.3 Lichtwirkungen

Einwand:

Durch den Lichtsmog, der auch noch bei uns in der Gemeinde stark zu sehen ist, wird die Nacht zum Tag.

Erwiderung:

In der UVS wurden die immissionsschutzrechtlich relevanten Lichtwirkungen (vorhabensbedingte Änderung des visuellen Gesamteindrucks in der Nacht und der nächtlichen Himmelsaufhellung) untersucht. Die UVS kommt zu dem Schluss, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen auszuschließen sind. Die verbleibenden Wirkungen werden als sehr gering bewertet. Der Flughafen hat mit oder ohne 3. Start- und Landebahn zur Nachtzeit eine visuelle Wirkung, wie sie auch an Städten oder großflächigen Gewerbe- und Industrieansiedlungen beobachtet werden kann.

15.2.4 Hochfrequenzimmissionen

Einwand:

Zunahme der Radarstrahlung und der elektromagnetischen Felder im Bereich der geplanten 3. Bahn, deren negative Wirksamkeit auf den Menschen stark umstritten ist, aber zumindest bisher auch nicht zweifelsfrei auszuschließen ist.

Erwiderung:

Nach Kapitel 8 der Ermittlung und Beurteilung der Hochfrequenzimmission im Umland (EMV-Gutachten) sind die Immissionen der im Rahmen des Neubaus der 3. Start- und Landebahn hinzukommenden Sendeanlagen gegenüber den Immissionen der bereits bestehenden Anlagen vernachlässigbar gering. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden an den zu den großen Sendeanlagen nächst gelegenen Wohnorten um nicht mehr als 1 Promille ausgeschöpft.

15.2.4.1 *Hochfrequenzimmissionen (2010)*

Einwand:

Zunahme der Radarstrahlung und der elektromagnetischen Felder im Bereich der geplanten 3. Bahn, deren negative Wirksamkeit auf den Menschen stark umstritten ist, aber zumindest bisher auch nicht zweifelsfrei auszuschließen ist.

Erwiderung:

Gemäß den Ausführungen in Kapitel 8 und 9 des Gutachtens „Ermittlung und Beurteilung der Hoch- und Niederfrequenzimmission im Umland unter Berücksichtigung der in der Erörterung aufgeworfenen Fragestellungen“ (EMV-Gutachten, 2010) sind die Immissionen der im Rahmen des Neubaus der 3. Start- und Landebahn hinzukommenden Hochfrequenzsendeanlagen (inkl. der überfliegenden Flugzeuge) gegenüber den Immissionen der bereits bestehenden Anlagen vernachlässigbar gering.

Darüber hinaus liegen alle neu zu errichtenden Niederfrequenzanlagen in der sogenannten Flughafenrandzone. Diese Zone ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz kein relevanter Ort, da sich dort Personen nur vorübergehend und nicht dauerhaft aufhalten (wie z.B. Wohnhäuser, Gärten, Freizeitanlagen, Kinderspielflächen, etc.). Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden an den zu den Sendeanlagen nächst gelegenen Wohnorten eingehalten und weit unterschritten.

15.2.5 Erholungswert der Region

Einwand:

Im Norden wird das verbleibende Restgebiet des Erdinger Mooses in seinem Landschaftsbild irreversibel gestört. Der Erholungswert für Spaziergänger, Radfahrer, Bootswanderer oder andere ruhige Erholungsformen in der Natur nimmt damit in einer großen Region ab, nicht nur im Erdinger Moos, sondern auch für das Isar- und Ampertal und andere Gebiete.

Erwiderung:

Im näheren Umfeld des bestehenden Flughafens und der Verkehrsstraßen sind ruhige Erholungsformen bereits heute nicht oder nur eingeschränkt gegeben. Die Auswirkungen höherer Lärmbelastungen, die im nördlichen Flughafenumfeld aufgrund der 3. S/L-Bahn zu erwarten sind, werden in der UVS 6 (Schutzgut Menschen) dargestellt. Dort sind die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion der Landschaft im Einzelnen behandelt.

15.2.5.1 *Erholungswert der Region (2010)*

Einwand:

Im Norden wird das verbleibende Restgebiet des Erdinger Mooses in seinem Landschaftsbild irreversibel gestört. Der Erholungswert für Spaziergänger, Radfahrer, Bootswanderer oder andere ruhige Erholungsformen in der Natur nimmt damit in einer großen Region ab, nicht nur im Erdinger Moos, sondern auch für das Isar- und Ampertal und andere Gebiete.

Erwiderung:

Im näheren Umfeld des bestehenden Flughafens und der Verkehrsstraßen sind ruhige Erholungsformen bereits heute nicht oder nur eingeschränkt gegeben. Die Auswirkungen höherer Lärmbelastungen, die im nördlichen Flughafenumfeld aufgrund der 3. S/L-Bahn zu erwarten sind, werden in der UVS 6 (Schutzgut Menschen) dargestellt. Dort sind die Auswirkungen auf die Erholungsfunktion der Landschaft im Einzelnen behandelt. Hervorgerufen durch die im Rahmen der 2. Auslegung aktualisierten schalltechnischen Untersuchungen mit Neuberechnung der Fluglärmimmissionen wurden die wichtigsten Bewertungskriterien der UVS auf maßgebliche Änderungen hin überprüft (UVS/Zusammenfassende Darstellung und Bewertung, 2010). Im Vergleich der beiden Berechnungszeitpunkte sind keine für die UVS bzw. für das Gesamtergebnis der Auswirkungsbewertung wesentlichen Änderungen für die Schutzgüter zu verzeichnen.

15.2.6 Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten

Einwand:

- Das Vorhaben beeinträchtigt bzw. zerstört wichtige Naherholungsgebiete, darunter das Erdinger und Freisinger Moos, die Isarauen ober- und unterhalb von Freising, diverse Badeseen im nördlichen Ballungsraum die im Start- und Landeanflug bzw. in Einflogschneisen überflogen werden. Damit werden wertvollste Naherholungsmöglichkeiten im hochverdichteten und schnell wachsenden Ballungsraum München weiter entwertet.
- Unsere Natur ist schon sehr stark belastet. Wenn jetzt auch noch mit der 3. Startbahn mehr Flugzeuge über Allershausen fliegen, wird es unmöglich, sich

im eigenen Garten wohl zu fühlen. Es sind mittlerweile die meisten Badeseen in unserer Umgebung vom Fluglärm betroffen. Man kann sich dort nicht mehr erholen, abschalten und einfach die Ruhe genießen.

Erwiderung:

Die Zahl der Überflüge über einige Naherholungsgebiete wird sich vorhabensbedingt erhöhen. Die Auswirkungen auf die betroffenen Naherholungsgebiete durch Überflug bzw. die Erholungseignung werden in der UVS mit hoch bzw. mittel bewertet (vgl. hierzu UVS 6-49 ff., UVS 6 Schutzgut Menschen – Erholung). Hohe Auswirkungen durch Flugbewegungen auf ausgewiesene Erholungsgebiete betreffen nach Bewertung durch die UVS ausschließlich die Erholungsgebiete „Pullinger Weiher“ bei Pulling, „Haager Weiher“ bei Haag a. d. Amper, „Neufahrner Mühlseen“ bei Neufahrn sowie den „Badesee Unterbruck“ bei Fahrenzhausen-Weng. Erhebliche Funktionsminderungen (mittel) durch Flugbewegungen ergeben sich zudem für den Thenner See bei Wartenberg, den Acheringer Weiher bei Achering sowie die Badeweiher Hacklweiher I und II bei Günzenhausen.

15.2.7 Visuelle Wirkungen durch Überflug

Einwand:

- Bei uns auf dem Sportplatz sieht man auch die Flugzeuge, die manchmal ziemlich niedrig fliegen. Das stört beim Sport.
- Die optischen Auswirkungen der überfliegenden Flugzeuge werden sich höchstwahrscheinlich negativ auf meine Psyche und meine Erholung auswirken.

Erwiderung:

Visuelle bzw. psychologische Wirkungen (Erschrecken, Bedrohungsgefühl) können sich durch niedrige Überflughöhen ergeben. Die Abschätzung solcher Auswirkungen durch niedrigen Überflug erfolgt in der UVS (UVS 6.1) anhand der Überflughöhen. Wirkungsbereiche für visuelle Störwirkungen durch niedrigen Überflug befinden sich im Bereich der An- und Abflugkorridore sowie im direkten Flughafenumfeld.

15.2.8 Lebensqualität

Einwand:

- Insgesamt wird aus der Zunahme der Schadstoffbelastung, des Lärms, der Abnahme der Erholungsfunktion die Lebensqualität erheblich abnehmen.
- Mein Haus wird bereits stark überflogen. Mit dem Bau der 3. Startbahn wird meine Lebensqualität noch mehr beeinträchtigt.

Erwiderung:

Die Einschätzung der eigenen Lebensqualität bemisst sich primär nach subjektiven Kriterien. Die dieser subjektiven Einschätzung zugrunde liegenden konkreten Umstände werden einer rechtlichen Prüfung zugänglich gemacht, indem nach § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG im Rahmen der Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu prüfen ist. Die hierfür erforderlichen Unterlagen hat die Flughafen München GmbH mit dem Antrag vorgelegt. Die von der Flughafen München GmbH vorgelegten Unterlagen enthalten alle nach § 6 Abs. 3 UVPG erforderlichen Unterlagen in Bezug auf die

im Rahmen der UVP zu prüfenden Schutzgüter einschließlich der Schutzgüter Menschen, Siedlung und Wohnumfeld sowie Erholung. Die Lärmauswirkungen des Vorhabens sind am Maßstab des Fluglärmggesetzes, die Schadstoffimmissionen am Maßstab der auf der Grundlage des BImSchG ergangenen Verordnungen (etwa 22. BImSchV) zu prüfen.

15.2.9 Heimat

Einwand:

- Der Flughafen ausbau würde zu einer Qualitätsminderung unserer bayerischen Heimat führen.
- Durch die 3. Bahn wird eine gewachsene Kulturlandschaft weiter zerstört. Unsere Heimat muss auch für weitere Generationen erhalten werden.

Erwiderung:

Jede lebendige Region, auch die Heimatregion, durchläuft eine Entwicklung. Rechtlich verbindliche Maßstäbe für diese Entwicklung sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung gemäß § 2 Raumordnungsgesetz (ROG), Art. 2 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG), das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und der Regionalplan München (RP 14) sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung. In einer Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Ziele und Grundsätze der Raumordnung hat die Regierung von Oberbayern in ihrer Landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2007 festgestellt, dass das Vorhaben unter Beachtung bestimmter Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Maßgeblicher Gesichtspunkt für diese Feststellung war die Zielsetzung des LEP Nr. B V 1.6.1 (Z), die einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang vorsieht.

15.3 Schutzgut Boden

15.3.1 Moorschutz

Einwand:

Während meines Zivildienstes habe ich erfahren dass intakte Moorlandschaften nicht nur ein Biotop für viele bedrohte Tier- und Pflanzenarten darstellen, sondern auch einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Intakte Moorsysteme nehmen CO₂ in großem Maße auf und speichern dieses dauerhaft als Torf, wohingegen in trocken gelegten Mooren CO₂ in großem Maße abgegeben wird. Der Bau der dritten Bahn würde eine Renaturierung, bzw. Erhaltung der Moorflächen unmöglich machen und somit schon zum Klimawandel beitragen, bevor dort überhaupt ein einziges Flugzeug gestartet ist.

Erwiderung:

Das Erdinger Moos umfasst einen Landschaftsraum, der weitaus mehr Mineralböden als Moorböden aufweist. Durch Abtorfung, Entwässerung und die intensive landwirtschaftliche Nutzung sind die ehemals ausgedehnten Moorflächen auf kleinere Reste zusammengeschrnolzen. So waren im Gebiet des heutigen Flughafens in der Standortkundlichen Bodenkarte des Bayerischen Geologischen Landesamtes (Blatt : 7736 Erding) lediglich 2,9 % (= 46 ha) der Fläche als Nie-

dermoor kartiert. Weitere 41 % (= 645 ha) waren als kalkhaltiger Anmoorgley, der Rest als Gley klassifiziert. Damit waren 97 % der Fläche als Mineralböden anzusprechen (bodenkundliche Aufnahme 1975 bis 1979).

Die vom Vorhaben betroffenen Moorrestböden unterliegen auch heute bereits dem Prozess der Mineralisierung, besonders stark auf Ackerflächen. Hier ist mit einem Höhenverlust von im Mittel 1 cm pro Jahr durch die Bewirtschaftung zu rechnen. Dieser Prozess wird in den entwässerten und landwirtschaftlich genutzten Bereichen unausweichlich zum Verschwinden der Restmoorböden im Erdinger Moos führen. Durch den Flughafenausbau sind auf die vorhandenen Moorböden im Ausbaubereich zwar Auswirkungen gegeben, jedoch sind in Anbetracht der vorherrschenden Degradierung und nur noch geringen Resttorfmächtigkeiten der betroffenen Moorböden besondere Empfindlichkeiten nicht zu erkennen. Durch den geplanten Ausbau kommt es keinesfalls zur erhöhten Nährstofffreisetzung durch Torfmineralisierung und auch nicht zu einer massiven CO₂-Freisetzung, da durch die Grundwasserregelung nur geringe Anteile von organischen Böden relevant betroffen sind (s. UVS 10 Schutzgut Boden und Karte 10-2).

Die Entwässerung durch die Landwirtschaft und die herrschende, meist intensive landwirtschaftliche Nutzung sind vielmehr die Ursachen des fortgesetzten Torfschwundes in den letzten Niedermoorresten nördlich und nordöstlich des Flughafens.

15.4 Schutzgut Wasser

15.4.1 Eingriffe in das Gewässersystem

Einwand:

Die geplante 3. Bahn zerstört letzte Reste des Gewässernetzes und naturnaher Biotope des Erdinger Moores, der ehemals größten süddeutsche Moorlandschaft.

Erwiderung:

Die unvermeidbaren vorhabensbedingten Eingriffe in das Gewässersystem wie auch in einzelne naturbetonte Biotope sind ausgleichbar und stellen keine erheblichen nachteiligen Folgen für das Gesamtsystem der Gewässer und Biotope im Erdinger Moos dar, vgl. UVS 7 (Schutzgut Tiere), 8 (Schutzgut Pflanzen), 9 (Schutzgut Biologische Vielfalt) und UVS 11 (Schutzgut Wasser).

15.4.2 Belastung von Moosbächen

Einwand:

Das Erdinger Moos ist als Niedermoor besonders durch hohen Grundwasserstand und zahlreiche Gewässer gekennzeichnet. Die vielen Moosbäche sind von sehr hoher naturschutzfachlicher Bedeutung und weisen teilweise sehr seltene und gefährdete Arten auf. Sie werden während der Bauzeit durch Veränderung des Wasserabflusses und durch Staub- und Nährstoffeintrag belastet.

Erwiderung:

Das Erdinger Moos umfasst einen Landschaftsraum, der weitaus mehr Mineralböden als Moorböden aufweist. Durch Abtorfung, Entwässerung und die intensi-

ve landwirtschaftliche Nutzung sind die ehemals ausgedehnteren Moorflächen auf kleinere Reste zusammenschmolzen. Die zahlreichen Gewässer sind z.T. Ausdruck der intensiven Entwässerung. Hohe Grundwasserstände finden sich heute meist nur noch in Gebieten mit geringer Vorflut, die sich im nördlichen und nordöstlichen Erdinger Moos (z.B. Viehlaßmoos) konzentrieren. Viele der ursprünglichen Moosbäche existieren heute nicht mehr. Nur wenige dieser Gewässer haben aufgrund ihrer Grundwasserprägung eine hohe Qualität. Diese konzentrieren sich in Gebieten mit hohem Grundwasserstand. Die Qualität des Grundwassers entscheidet daher maßgeblich über die stoffliche Beschaffenheit der Moosbäche, von punktuellen Einflüssen wie Einleitungen abgesehen.

Seit Inbetriebnahme des Flughafens unterliegen die Gewässer im Erdinger Moos einem umfassenden Monitoring hinsichtlich ihrer biologischen und chemischen Gewässergüte. Die möglichen Auswirkungen durch den Betrieb des ausgebauten Flughafens werden in der UVS untersucht (s. UVS 11.2). In der UVS 11.2.1.5 sind die hierfür relevanten Wirkfaktoren zusammengestellt. Gemäß der Lufthygienischen Untersuchung liegen mit Ausnahme von NO₂ alle prognostizierten Schadstoffkonzentrationen hinsichtlich der resultierenden Gesamtbelastung unter den jeweiligen (gesundheitsbezogenen) Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV bzw. der TA Luft, d.h. für Böden und Gewässer in unkritischen Größenordnungen. Die vorhabensinduzierten und auch die flughafeninduzierten Immissionsbeiträge sind von untergeordneter Bedeutung (s. UVS 11.2.6.2).

Die möglichen Beeinträchtigungen der stofflichen Zusammensetzung der Oberflächengewässer in der Betriebsphase werden in der UVS insgesamt als gering bewertet. Derzeit können in abstromigen Fließgewässern keine relevanten Beeinträchtigungen durch den Flughafen festgestellt werden. Da die Erweiterung keine wirksamen zusätzlichen Belastungsquellen aufweist und die möglichen Auswirkungen der potenziellen Belastungsfaktoren gegenüber dem derzeitigen Zustand im Flughafen durch entsprechende Einrichtungen und Vorsorgemaßnahmen soweit wie möglich reduziert werden, sind auch in Zukunft keine erheblichen Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch den Betrieb des Flughafens zu erwarten (s. UVS 11.2.6.3).

Die möglichen Belastungen wertvoller Gewässer während der Bauzeit wurden in der UVS und in den zugrundeliegenden Fachbeiträgen "Fauna" und "Vegetation und Flora" eingehend behandelt. Hier werden eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, um Belastungen durch mögliche Einträge und Abflussänderungen wirksam zu vermeiden.

15.4.2.1 *Belastung von Moosbächen (2010)*

Einwand:

Das Erdinger Moos ist als Niedermoor besonders durch hohen Grundwasserstand und zahlreiche Gewässer gekennzeichnet. Die vielen Moosbäche sind von sehr hoher naturschutzfachlicher Bedeutung und weisen teilweise sehr seltene und gefährdete Arten auf. Sie werden während der Bauzeit durch Veränderung des Wasserabflusses und durch Staub- und Nährstoffeintrag belastet.

Erwiderung:

Das Erdinger Moos umfasst einen Landschaftsraum, der weitaus mehr Mineralböden als Moorböden aufweist. Durch Abtorfung, Entwässerung und die intensive landwirtschaftliche Nutzung sind die ehemals ausgedehnteren Moorflächen auf kleinere Reste zusammenschmolzen. Die zahlreichen Gewässer sind z.T. Ausdruck der intensiven Entwässerung. Hohe Grundwasserstände finden sich heute meist nur noch in Gebieten mit geringer Vorflut, die sich im nördlichen und

nordöstlichen Erdinger Moos (z.B. Viehlaßmoos) konzentrieren. Viele der ursprünglichen Moosbäche existieren heute nicht mehr. Nur wenige dieser Gewässer haben aufgrund ihrer Grundwasserprägung eine hohe Qualität. Diese konzentrieren sich in Gebieten mit hohem Grundwasserstand. Die Qualität des Grundwassers entscheidet daher maßgeblich über die stoffliche Beschaffenheit der Moosbäche, von punktuellen Einflüssen wie Einleitungen abgesehen.

Seit Inbetriebnahme des Flughafens unterliegen die Gewässer im Erdinger Moos einem umfassenden Monitoring hinsichtlich ihrer biologischen und chemischen Gewässergüte. Die möglichen Auswirkungen durch den Betrieb des ausgebauten Flughafens werden in der UVS untersucht (s. UVS 11.2). In der UVS 11.2.1.5 sind die hierfür relevanten Wirkfaktoren zusammengestellt. Gemäß der Lufthygienischen Untersuchung (Lufthygienische Untersuchung 2007 und Vertiefung der Lufthygienischen Untersuchung 2010) liegen mit Ausnahme von NO₂ alle prognostizierten Schadstoffkonzentrationen hinsichtlich der resultierenden Gesamtbelastung unter den jeweiligen (gesundheitsbezogenen) Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV bzw. der TA Luft, d.h. für Böden und Gewässer in unkritischen Größenordnungen. Die vorhabensinduzierten und auch die flughafeninduzierten Immissionsbeiträge sind von untergeordneter Bedeutung (s. UVS 11.2.6.2).

Die möglichen Beeinträchtigungen der stofflichen Zusammensetzung der Oberflächengewässer in der Betriebsphase werden in der UVS insgesamt als gering bewertet. Derzeit können in abstromigen Fließgewässern keine relevanten Beeinträchtigungen durch den Flughafen festgestellt werden. Da die Erweiterung keine wirksamen zusätzlichen Belastungsquellen aufweist und die möglichen Auswirkungen der potenziellen Belastungsfaktoren gegenüber dem derzeitigen Zustand im Flughafen durch entsprechende Einrichtungen und Vorsorgemaßnahmen soweit wie möglich reduziert werden, sind auch in Zukunft keine erheblichen Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch den Betrieb des Flughafens zu erwarten (s. UVS 11.2.6.3).

Die möglichen Belastungen wertvoller Gewässer während der Bauzeit wurden in der UVS und in den zugrundeliegenden Fachbeiträgen "Fauna" und "Vegetation und Flora" eingehend behandelt. Hier werden eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, um Belastungen durch mögliche Einträge und Abflussänderungen wirksam zu vermeiden.

15.5 Schutzgut Landschaft

15.5.1 Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Flächenverlust

Einwand:

Laut Planungsunterlagen wird das Landschaftsbild auf 305 ha beeinträchtigt.

Erwiderung:

Dem LBP ist zu entnehmen, dass das Landschaftsbild (offene Landschaft) einen Verlust durch Versiegelung von ca. 318 ha erfährt und einer Funktionsminderung von ca. 311 ha unterliegt. Nach der Eingriffsbeurteilung im Erläuterungsbericht J-001 der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur 3. Start- und Landebahn wird für Eingriffe in das Landschaftsbild ein Ausgleich und Ersatzbedarf in Höhe von 305 ha festgestellt.

15.5.1.1 *Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Flächenverlust (2010)*

Einwand:

Laut Planungsunterlagen wird das Landschaftsbild auf 305 ha beeinträchtigt.

Erwiderung:

Dem LBP ist zu entnehmen, dass das Landschaftsbild (offene Landschaft) einen Verlust durch Versiegelung von ca. 318 ha erfährt und einer Funktionsminderung von ca. 311 ha unterliegt. Nach der Eingriffsbeurteilung im Erläuterungsbericht J-001 der landschaftspflegerischen Begleitplanung zur 3. Start- und Landebahn in der 2. Änderung vom 22.02.2010 wird für Eingriffe in das Landschaftsbild ein Ausgleich- und Ersatzbedarf in Höhe von 338,67 ha festgestellt.

15.5.2 Landschaftsbild des Erdinger Mooses

Einwand:

Im Norden wird das verbleibende Restgebiet des Erdinger Mooses in seinem Landschaftsbild irreversibel gestört. Der Erholungswert für Spaziergänger, Radfahrer, Bootswanderer oder andere ruhige Erholungsformen in der Natur nimmt damit in einer großen Region ab, nicht nur im Erdinger Moos, sondern auch für das Isar- und Ampertal und andere Gebiete.

Erwiderung:

Das Gebiet nördlich des bestehenden Flughafens und südlich der Autobahn ist nicht einem „Restgebiet des Erdinger Mooses“ gleichzusetzen. Dieser Landschaftsstreifen ist bereits heute durch Lärmimmissionen aus dem Flughafenbetrieb einerseits und der Autobahn und anderer Straßen vorbelastet. Durch den geplanten Ausbau des Flughafens wird dieser Streifen verschmälert und die Belastung durch Fluglärm nimmt zu. In der UVS (s. UVS 14 Schutzgut Landschaft) werden diese Auswirkungen eingehend behandelt. Die prognostizierten Auswirkungen führen für das Schutzgut Landschaft zu einem Bedarf an Ausgleich und Ersatz, der im Erläuterungsbericht J-001 der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit 305 ha angesetzt wird.

15.5.2.1 *Landschaftsbild des Erdinger Mooses (2010)*

Einwand:

Im Norden wird das verbleibende Restgebiet des Erdinger Mooses in seinem Landschaftsbild irreversibel gestört. Der Erholungswert für Spaziergänger, Radfahrer, Bootswanderer oder andere ruhige Erholungsformen in der Natur nimmt damit in einer großen Region ab, nicht nur im Erdinger Moos, sondern auch für das Isar- und Ampertal und andere Gebiete.

Erwiderung:

Das Gebiet nördlich des bestehenden Flughafens und südlich der Autobahn ist nicht einem „Restgebiet des Erdinger Mooses“ gleichzusetzen. Dieser Landschaftsstreifen ist bereits heute durch Lärmimmissionen aus dem Flughafenbetrieb einerseits und der Autobahn und anderer Straßen vorbelastet. Durch den geplanten Ausbau des Flughafens wird dieser Streifen verschmälert und die Belastung durch Fluglärm nimmt zu. In der UVS (s. UVS 14 Schutzgut Landschaft) werden diese Auswirkungen eingehend behandelt. Die prognostizierten Auswirkungen führen für das Schutzgut Landschaft zu einem Bedarf an Ausgleich und

Ersatz, der im Erläuterungsbericht J-001 der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der 2. Änderung vom 22.02.2010 mit 338,67 ha angesetzt wird.

15.5.3 Wirkungen auf das Landschaftsbild durch Flugzeuge

Einwand:

Auch in der weiteren Umgebung wird das "Landschaftsbild" gestört, denn die Flugzeuge in der Luft in mehr oder weniger hohem Abstand beeinträchtigen das Landschaftsbild zweifelsohne auch.

Erwiderung:

Durch den An- und Abflug von Flugzeugen erfolgt allenfalls eine flughafennahe Wirkung auf das Landschaftsbild. Aus dem bisherigen Flughafenbetrieb liegen keine Hinweise dafür vor, dass dies als besonders belastend für das Landschaftsbild einzuordnen wäre. Die startenden und landenden Flugzeuge zählen zum Erscheinungsbild eines Flughafens und werden von vielen Besuchern als attraktiv empfunden.

15.6 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

15.6.1 Beeinträchtigung von Kulturgütern

Einwand:

- Die 3. Startbahn gefährdet kulturelle Gebäude, wie z.B. ältere, denkmalgeschützte Häuser, Wegesrandkapellen etc., die im Sinne unserer bayrischen Kultur erhalten werden müssen!
- Freising, die Stadt in der ich geboren und aufgewachsen bin und in der ich gerne weiterhin leben würde, bis jetzt eine lebenswerte und kulturhistorische Stadt, würde seiner Attraktivität und Lebensqualität beraubt.

Erwiderung:

Der Begriff "Kulturgut" in der Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst neben den durch das Denkmalschutzgesetz geschützten Teilen des kulturellen Erbes auch sonstige aus kulturellen Gründen erhaltenswerte Objekte, Orte, Landschaften oder Raumdispositionen. Kulturgüter und sonstige Sachgüter wurden in der UVS in einem Untersuchungsraum betrachtet, der innerhalb der fluglärmbedingten LAeq Tag 50 dB(A)-Kontur liegt (s. UVS 15, Abschnitt 15.2.1).

Bei den Kulturgütern, sofern es sich um bewohnte denkmalgeschützte Häuser oder Sakralbauten handelt, ist vorwiegend der flugbetriebsbedingte Lärm von Bedeutung. Andere Wirkfaktoren sind praktisch nicht relevant.

Sachgüter mit kulturhistorischer Bedeutung sind durch den Ausbau des Flughafens nicht erkennbar betroffen. Insgesamt werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter durch die flugbetriebsbedingte Lärmbelastung als mittel bewertet (s. UVS 15, Abschnitt 15.7). Die sonstigen Wirkfaktoren haben allenfalls unerhebliche und als gering einzustufende Auswirkungen auf Kulturgüter zur Folge.

16. Landespflegerischer Begleitplan

16.1 Allgemeines

16.1.1 Funktionsfähigkeit der bestehenden Ausgleichsflächen

Einwand:

Die Ausgleichsflächen für den bestehenden Flughafen haben größtenteils nicht wie geplant funktioniert.

Erwiderung:

Die Ausgleichsflächen für den bestehenden Flughafen sind das Ergebnis naturschutzrechtlicher Auflagen und Nebenbestimmungen der bisherigen Planfeststellungs- und –änderungsbeschlüsse sowie einer intensiven Abstimmung und Zusammenarbeit mit den zuständigen Naturschutzbehörden. Im Juli 2007 hat das zuständige Luftamt Südbayern an der Regierung von Oberbayern mitgeteilt, dass in Abstimmung mit den unteren Naturschutzbehörden und der höheren Naturschutzbehörde festgestellt wurde, dass die 347 ha Flächen umfassenden Kompensationsmaßnahmen aus den zurückliegenden Planfeststellungsverfahren planerisch umgesetzt und gesichert wurden und durch laufende Unterhaltungsmaßnahmen entsprechend gepflegt werden. Das Luftamt Südbayern hat bestätigt, dass die in den Planfeststellungsbeschlüssen erlassenen Auflagen ausreichend erfüllt sind.

16.1.1.1 *Funktionsfähigkeit der bestehenden Ausgleichsflächen (2010)*

Einwand:

Die Ausgleichsflächen für den bestehenden Flughafen haben größtenteils nicht wie geplant funktioniert.

Erwiderung:

Die Ausgleichsflächen für den bestehenden Flughafen sind das Ergebnis naturschutzrechtlicher Auflagen und Nebenbestimmungen der bisherigen Planfeststellungen der bisherigen Planfeststellungs- und –änderungsbeschlüsse sowie einer intensiven Abstimmung und Zusammenarbeit mit den zuständigen Naturschutzbehörden. Am 5. September 2007 hat das zuständige Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern mitgeteilt, dass im Juli 2007 in Abstimmung mit den unteren Naturschutzbehörden und der höheren Naturschutzbehörde festgestellt wurde, dass die 347 ha Flächen umfassenden Kompensationsmaßnahmen aus den zurückliegenden Planfeststellungsverfahren planerisch umgesetzt und gesichert wurden und durch laufende Unterhaltungsmaßnahmen entsprechend gepflegt werden. Das Luftamt Südbayern hat bestätigt, dass die in den Planfeststellungsbeschlüssen erlassenen Auflagen ausreichend erfüllt sind.

16.1.2 Ausgleichsfähigkeit der vorhabensbedingten Eingriffe

Einwand:

Es werden 796 ha Fläche allein für einen angeblichen Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe in die Natur in der Planung für nötig gehalten – das Ausgleichskonzept ist jedoch generell ungeeignet, die Eingriffe mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn sind generell weder ausgleichbar noch ersetzbar.

Erwiderung:

Nach Art. 6a BayNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen). Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen im Naturhaushalt („gleichartig“) wiederhergestellt sind. In sonstiger Weise kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen im Naturhaushalt möglichst in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise ersetzt sind. Wie den vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplänen zu entnehmen ist, werden die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zum einen vorhabensnah im Zuge der Neugestaltung der Zone II (Flughafenrandzone) zum anderen im Zuge der vorhabensfernen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Zone III kompensiert.

16.1.2.1 *Ausgleichsfähigkeit der vorhabensbedingten Eingriffe (2010)*

Einwand:

Es werden 806 ha (Stand 2. Änderung) Fläche allein für einen angeblichen Ausgleich bzw. Ersatz für die Eingriffe in die Natur in der Planung für nötig gehalten – das Ausgleichskonzept ist jedoch generell ungeeignet, die Eingriffe mit dem Bau der 3. Start- und Landebahn sind generell weder ausgleichbar noch ersetzbar.

Erwiderung:

Nach § 15 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen im Naturhaushalt in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen im Naturhaushalt in dem betroffenen Naturraum (das ist die Münchner Ebene) in gleichwertiger Weise hergestellt sind. Wie den vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplänen zu entnehmen ist, werden die unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zum einen vorhabensnah im Zuge der Neugestaltung der Zone II (Flughafenrandzone) zum anderen im Zuge der vorhabensfernen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Zone III kompensiert.

16.1.3 Eignung des Ausgleichskonzepts

Einwand:

Das vorgesehene Ausgleichskonzept ist ungeeignet, die mit dem Bau und dem Betrieb der 3. Start- und Landebahn verbundenen Eingriffe auszugleichen oder zu ersetzen.

Erwiderung:

Dem Ausgleichskonzept liegt eine Konfliktanalyse bezogen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Biotop von wildlebenden Pflanzen, Biotop von

wildlebenden Tieren und das Landschaftsbild bzw. landschaftsbezogene Erholung zu Grunde. Die Ermittlung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt bezogen auf die jeweils betroffenen Schutzgüter (Boden, Biotop von wildlebenden Pflanzen, Biotop von wildlebenden Tieren und das Landschaftsbild bzw. die landschaftsbezogene Erholung). Aus der Verknüpfung der Stufen der Beeinträchtigungsintensität mit der Schutzwürdigkeit eines Elements entstehen Beeinträchtigungsstufen, denen unterschiedliche Kompensationsfaktoren zugeordnet werden. Der Kompensationsumfang ergibt sich dann aus der Multiplikation mit dem zugeordneten Kompensationsfaktor. Einzelheiten sind der vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.

16.1.4 Kohärenzausgleich

Einwand:

Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil ich den Natura 2000-Kohärenzausgleich für nicht ausreichend halte.

Erwiderung:

Ein Natura 2000-Kohärenzausgleich ist nur für das Vogelschutzgebiet "Nördliches Erdinger Moos" erforderlich. Er bemisst sich grundsätzlich an den Bedürfnissen der Vogelarten, die von den Eingriffen betroffen und die vom Schutzzweck des Gebiets erfasst werden. Diese Arten und ihre Bestandsgrößen wurden in der Wirkungsprognose der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum SPA identifiziert: vgl. dort, Kap. 5, speziell Tab. 3, S. 20. Die Maßnahmen des Kohärenzausgleichs sind in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Gebiet Gegenstand des Kap. 10. Dort werden die notwendigen Lebensräume nach Art bzw. ökologischer Gruppe und Größe der jeweils beeinträchtigten Bestände ermittelt. Die Ermittlung erfolgt unter Rückgriff auf die allgemein und für die Region bekannten Habitatbindungen und Dichtewerte der Arten sowie auch auf lokalen Erfahrungen zu Besiedlungspotenzial und -geschwindigkeit (vgl. S. 24ff). Sowohl bei der Wirkungsanalyse als auch bei der Ermittlung der nötigen Flächen wurde ein gewisser "Sicherheitsaufschlag" zugunsten der betroffenen Arten gegeben, so dass davon auszugehen ist, dass die Verluste bei Umsetzung der Maßnahmen auch vollumfänglich und hinreichend rasch kompensiert werden.

16.1.4.1 *Kohärenzausgleich (2010)*

Einwand:

Ich lehne die geplante 3. Start- und Landebahn am Flughafen München ab, weil ich den Natura 2000-Kohärenzausgleich für nicht ausreichend halte.

Erwiderung:

Nach den Ergebnissen der Verträglichkeitsuntersuchungen beeinträchtigt das Vorhaben das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ und dort die Schutzgebietspopulationen von zehn Vogelarten, die von der Gebietsverordnung erfasst werden. Die damit erforderlichen kompensatorischen Maßnahmen wurden von der Vorhabenträgerin in enger Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern ermittelt, wobei besonderer Wert auf Berücksichtigung des aktuellen Stands der Forschung und eine auch im Detail nachvollziehbare, streng artbezogene Ableitung der Planungen bezüglich Umfang, Platzierung und Inhalt der Maßnahmen sowie Zeithorizont ihrer Umsetzung gelegt wurde. Die Grundsätze

wurden in einem "Kohärenzsicherungskonzept" niedergelegt und in artbezogene "Planungsprämissen" umgesetzt. Diese sind ebenso wie die konkreten Maßnahmen mit ihren flächenbezogenen Zielwerten ausführlich in der zur 2. Auslegung ergänzten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung dargestellt. Im LBP werden die Kohärenzsicherungsmaßnahmen ausgewiesen und die flächenbezogenen Anforderungen umgesetzt.

16.2 Inhalte der Landschaftspflegerischen Begleitpläne

16.2.1 Geschützte Gebiete

Einwand:

Nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz geschützte Naturdenkmäler und Naturschutzgebiete werden negativ beeinflusst.

Erwiderung:

Im Bereich des Knotens Ost werden durch den Abfanggraben Ost sowie durch die St 2584 Teilflächen des geschützten Landschaftsbestandteils „Lohwälder Schwaigerloh“ in einem Umfang von 1,44 ha in Anspruch genommen. Eine negative Beeinflussung von Naturschutzgebieten oder eines Naturdenkmals ist nicht ersichtlich. Die unvermeidbaren Eingriffe werden mit Hilfe eines umfassenden Ausgleichs- und Ersatzkonzeptes kompensiert.

16.2.1.1 *Geschützte Gebiete (2010)*

Einwand:

Nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz geschützte Naturdenkmäler und Naturschutzgebiete werden negativ beeinflusst.

Erwiderung:

Im Bereich des Knotens Ost werden durch den Abfanggraben Ost sowie durch die St 2584 Teilflächen des geschützten Landschaftsbestandteils „Lohwälder Schwaigerloh“ in einem Umfang von 1,19 ha in Anspruch genommen. Durch die 1. Änderung können 0,25 ha der Teilfläche a) des Lohwaldes erhalten werden. Die unvermeidbaren Eingriffe werden mit Hilfe eines umfassenden Ausgleichs- und Ersatzkonzeptes kompensiert.

Eine negative Beeinflussung von Naturschutzgebieten oder eines Naturdenkmals ist nicht ersichtlich.

16.2.2 Biotopflächen (Art. 13d, 13e BayNatSchG)

Einwand:

Ca. 230 ha Biotope, davon 12,64 ha nach Bayerischem Naturschutzgesetz besonders geschützte Biotope (Art. 13d) gehen verloren, fast 32 ha nach Art. 13e geschützte Hecken und Feldgehölze gehen verloren.

Erwiderung:

Nach der Aufstellung Abschnitt 8.2.1 des Fachbeitrages Vegetation und Flora umfasst die Flächeninanspruchnahme 155,4 ha „Biotop“ (im Sinne schutzwürdiger Vegetationseinheiten): 92,5 ha von mittlerer, 62,4 ha von hoher und 0,5 ha von sehr hoher Bedeutung. Diese Inanspruchnahme ist in den Landschaftspflegerischen Begleitplan eingegangen und wird auf der Grundlage dieses Landschaftspflegerischen Begleitplans durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

16.2.3 Biotopflächen (§30 BNatSchG/Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG, § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 13e BayNatSchG), anlagebedingte Verluste

Einwand:

Ca. 230 ha Biotop, davon 12,64 ha nach Naturschutzgesetz besonders geschützte Biotop (§ 30 BNatSchG/Art. 13d Abs.1 BayNatSchG) gehen verloren, fast 32 ha nach § 39 Abs. 5 BNatSchG/Art. 13e BayNatSchG geschützte Hecken und Feldgehölze gehen verloren.

Erwiderung:

Nach der Aufstellung Abschnitt 8.2.1 des Fachbeitrages Vegetation und Flora umfasst die Flächeninanspruchnahme 155,4 ha „Biotop“ (im Sinne schutzwürdiger Vegetationseinheiten): 92,5 ha von mittlerer, 62,4 ha von hoher und 0,5 ha von sehr hoher Bedeutung (Antragsunterlagen vom 24.08.2007, Ordner 24). Diese Inanspruchnahme ist in den Landschaftspflegerischen Begleitplan eingegangen und wird auf der Grundlage dieses Landschaftspflegerischen Begleitplans durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

17. Sonstiges

17.1 Luftverkehrspolitik

17.1.1 Wettbewerbssituation des Luftverkehrs

Einwand:

Der Ausbau des Münchner Flughafens verbessert die Wettbewerbsstellung des Luftverkehrs gegenüber umweltverträglicheren Verkehrsträgern und stellt somit eine völlig falsche verkehrspolitische und klimapolitische Weichenstellung dar.

Erwiderung:

Das Vorhaben zielt nicht darauf ab, die Wettbewerbssituation des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern zu verbessern, sondern resultiert aus einer steigenden Luftverkehrsnachfrage. Das Vorhaben ist geeignet und vernünftigerweise geboten, um den in den Luftverkehrsprognosen 2020 prognostizierten Bedarf an Luftverkehrsleistungen zu decken (Planrechtfertigung, vgl. Abschnitt B VI der Antragsbegründung).

17.1.2 Externe Kosten des Luftverkehrs

Einwand:

Die externen Kosten des Flugverkehrs sind überdurchschnittlich hoch im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern (INFRAS 2007). Diese Kosten trägt nicht die FMG, sondern die gesamte Gesellschaft.

Erwiderung:

Nach der zitierten Untersuchung liegen die externen Kosten des Flugverkehrs pro Personenkilometer deutlich unter den externen Kosten des Pkw-Verkehrs. Darüber hinaus werden in der Untersuchung die externen Kosten des Flugverkehrs künstlich erhöht, indem für die Klimakosten (nach der Untersuchung der höchste Anteil externer Kosten des Luftverkehrs) Annahmen zu Grunde gelegt werden, die wissenschaftlich nicht begründet sind. Letztlich blendet die Verengung der Sichtweise auf externe Kosten den hohen Nutzen aus, den die Luftfahrt für Arbeitsplätze in der Hochtechnologie, für die exportorientierte bayerische Wirtschaft und die Dienstleistungsgesellschaft bringt.

17.1.3 Nichtbesteuerung des Kerosins

Einwand:

- Die Befreiung von der Kerosinsteuer verursacht z.B. 2004 einen Steuerausfall von 5,8 Mrd. Euro.
- Auch wird der Flugverkehr von der Politik subventioniert (Steuerbefreiung Kerosin), was ich als Steuerzahler nicht hinnehmen möchte.
- Flugtickets für 19 € nach Berlin und für 20 € nach Mallorca oder Barcelona, nicht zuletzt möglich durch den Verzicht auf Flugbenzinbesteuerung, stellen auch eine eklatante Ungerechtigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern wie Bahn und Bus dar, die mit entsprechenden Kosten belastet werden und somit nicht mehr wettbewerbsfähig sind.

Erwiderung:

Auf die Steuerpolitik hat die Flughafen München GmbH keinen Einfluss. Die Nichtbesteuerung des Kerosins ist international üblich. Anzumerken ist weiter, dass Flughäfen die Kosten ihrer Infrastruktur im Gegensatz zu Straße und Schiene, die vom Staat finanziert werden, selbst tragen.

17.1.4 Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel

Einwand:

Der Flugverkehr muss in den Emissionshandel einbezogen werden, was ab 2011 geplant ist.

Erwiderung:

Das europäische Parlament hat im Juli 2008 die Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (ETS) ab 2012 beschlossen. Die Auswirkungen sind in der Luftverkehrsprognose berücksichtigt worden.

17.1.5 Mehrwertsteuerpflicht im Luftverkehr

Einwand:

Die Mehrwertsteuerbefreiung schafft dem Flugzeug z.B. gegenüber der Bahn völlig unbegründete und unnötige Vorteile und bedeutet einen Verzicht auf Steuer-gelder.

Erwiderung:

Auf die innerdeutschen Flugtickets wird Mehrwertsteuer erhoben.

17.1.6 Abstimmung von Flughafenausbauplänen

Einwand:

Ich fordere eine Abstimmung der Ausbaupläne sämtlicher Flughäfen in Bayern, Deutschland und Europa.

Erwiderung:

Für eine Abstimmung der Ausbaupläne sämtlicher Flughäfen in Bayern, Deutschland und Europa besteht im nationalen wie auch im europäischen Bereich keine Rechtsgrundlage. Belange der Raumordnung und Landesplanung werden vom Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) wie auch vom Flughafenkonzept der Bundesregierung erfasst. In beiden Bereichen wird der Ausbau des Verkehrsflughafens München für notwendig erachtet.

17.1.7 Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastruktur im Großraum München

Einwand:

Fehlendes bzw. falsches Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastruktur im Großraum München.

Erwiderung:

Ein Konzept zur Verkehrsinfrastruktur im Großraum München ergibt sich aus der Bundesverkehrswegeplanung, dem Landesentwicklungsprogramm Bayern und dem Regionalplan München.

17.2 Allgemeine Fragen des globalen Klimawandels

17.2.1 Beitrag des Luftverkehrs allgemein

17.2.1.1 *Beitrag des Luftverkehrs zur Klimaerwärmung*

Einwand:

- Der Flugverkehr trägt überproportional zur Klimaerwärmung bei.
- Der Flugverkehr allein emittiert erhebliche Mengen vor allem klimawirksamer Gase wie CO₂, NO_x und Wasser in die obere Troposphäre in Reiseflughöhe. Seit 1990 haben die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs weltweit um 50 % zugenommen.

Erwiderung:

Der weltweite Luftverkehr hat zur bisherigen globalen Erwärmung der Erdoberfläche von etwa 0,76°C etwa 0,02 bis 0,03°C beigetragen. Im Jahr 2000 hat der Luftverkehr 2,2% der weltweiten anthropogenen CO₂-Emissionen und 1,7% der Stickoxidemissionen verursacht und leistet aus diesem Grund im Vergleich zu anderen Emittenten nur einen untergeordneten Beitrag.

17.2.1.2 *Klimawirkung der Luftverkehrsemissionen*

Einwand:

Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist mindestens dreimal stärker als vergleichbare Emissionen am Boden.

Erwiderung:

Der viel zitierte Faktor drei für die Klimawirkung des Flugverkehrs aufgrund der Emission von Schadstoffen in den oberen Luftschichten ist wissenschaftlich nicht belegt. Richtig ist, dass die Auswirkungen der Emissionen des Luftverkehrs im Reiseflug größer sind als vergleichbare Emissionen am Boden. Der bisherige Beitrag des Flugverkehrs zur Klimaerwärmung (Klimawirksamkeit unter Berücksichtigung aller Emissionsstoffe) liegt nach dem derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand unter Einbezug der bekannten Unsicherheiten (z.B. Wirkung von Zirren und Kondensstreifen) zwischen 2% und 8%.

17.2.1.3 *Energieeffizienz des Luftverkehrs*

Einwand:

Fliegen ist die energieintensivste und umweltschädlichste Art der Fortbewegung laut T&E, European Federation for Transport and Environment. In 2036 beträgt der Anteil des Flugverkehrs in Europa an Emissionen bestenfalls bereits 24%, schlimmstenfalls 36%. Der spezifische Verbrauch (Liter pro 100 Passagierkilometer) ist laut T&E nicht gesunken, Fliegen ist zehnmals schlimmer als die Fortbewegung mit anderen Fahrzeugen.

Erwiderung:

Die Energieeffizienz des Luftverkehrs im Allgemeinen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, da ihr der Projektbezug fehlt. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass die Luftfahrtindustrie ständig die Energieeffizienz der eingesetzten Luftfahrzeuge verbessert (derzeit ca. 2-3% pro Jahr). Diese Entwicklung wird durch die wirtschaftliche Entwicklung des Treibstoffpreises weiter entschieden vorangetrieben. Seit Einführung der ersten Passagierjets wurde der Verbrauch pro 100 Passagierkilometer somit um 70% gesenkt. Bezogen auf einen Passagier liegt der derzeitige durchschnittliche Treibstoffverbrauch bei 3,5 Liter pro 100 Passagierkilometer. Dies entspricht weniger als 100g CO₂ pro Passagierkilometer.

Im Vergleich zu den 2% des Luftverkehrs tragen der Straßenverkehr mit 13% und der Schiffsverkehr mit 2,7% zu den anthropogenen CO₂-Emissionen bei. Verschiedene Zukunftsszenarien zeigen auf, dass der CO₂-Ausstoß anderer Quellen zukünftig sinkt und der Anteil des Luftverkehrs aufgrund des hohen prognostizierten Wachstums bis 2050 auf 5-15% steigen kann.

17.2.1.4 *CO₂-Emissionen der Luftverkehrsgesellschaften*

Einwand:

Der CO₂-Ausstoß von Luftverkehrsgesellschaften steigt wegen immer neuer Strecken.

Erwiderung:

Auf die Streckennetzplanung und die Flottenpolitik einer Luftverkehrsgesellschaft hat der Flughafen München keinen Einfluss. Es sei aber angemerkt, dass die Luftverkehrsgesellschaften schon allein getrieben von Wirtschaftlichkeitsaspekten versuchen ihren Treibstoffverbrauch und damit die Kohlendioxidemissionen kontinuierlich zu senken. Durch die Effizienzsteigerung der Flugzeuge und die Flottenerneuerung bei den Airlines um durchschnittlich 2-3% pro Jahr kann der CO₂-Ausstoß auch zukünftig vom Luftverkehrswachstum entkoppelt werden. So kann ein Teil des Wachstums klimaneutral erfolgen.

17.2.2 Atmosphärenchemie

17.2.2.1 *Klimawirkung CO₂*

Einwand:

Pro zurückgelegten 100 km verbraucht ein modernes, zu 80% besetztes Flugzeug pro Person 3 bis 5 Liter Kerosin. 1 kg Kerosin wird bei der Verbrennung zu 1,3 kg Wasser, 3,3 kg CO, 15 g NO_x, 1 g CO, 0,7 g Kohlenwasserstoffen und einer geringen Menge SO₂ umgewandelt. CO wird durch chemische Vorgänge zu CO₂ umgewandelt. CO₂ ist aber dafür bekannt, dass es zum Treibhauseffekt, also zur Erderwärmung sehr stark beiträgt. CO₂ trägt zum Abschmelzen der Eiskappen der beiden Pole bei, führt zu untergehenden Inseln und Flachküsten und führt letztendlich zu Völkerwanderungen nach Europa.

Erwiderung:

Die Wirkung von Kohlendioxid (CO₂) als Klimagas ist allgemein bekannt. CO₂ entsteht bei jeder Verbrennung von Mineralölprodukten, die der Energiegewinnung dient. Die Emissionen von CO₂ im Reiseflug erwärmen das Klima ebenso stark wie Emissionen am Boden. Hier gibt es keine Unterschiede zwischen den einzelnen Emittenten. Die Folgen der allgemeinen Erderwärmung sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

17.2.2.2 *Klimawirkung Stickoxide im Reiseflug*

Einwand:

Der Flugverkehr trägt nicht nur mit dem Ausstoß von Kohlendioxid zur Klimaerwärmung bei. Es kommt auch zum Ausstoß von Stickoxiden, die in Reiseflughöhe zur Ozonbildung beitragen. Das wiederum wirkt dort als sehr starkes Treibhausgas.

Erwiderung:

Stickoxide haben im Vergleich zu Kohlendioxid nur eine Lebensdauer von einigen Wochen. Zwar fördern Stickoxide die Ozonbildung im Bereich der Reiseflughöhe von derzeitigen Verkehrsflugzeugen und haben dadurch eine höhere Klimawirkung als vergleichbare Emissionen am Boden. Gleichzeitig aber bauen die

Planfeststellungsverfahren

3. Start- und Landebahn

Stickoxide über photochemische Reaktionen das starke Treibhausgas Methan ab. Dies verringert den Beitrag der Stickoxide zum Klimawandel.

17.2.2.3 *Klimawirkung Zirruswolken*

Einwand:

Außerdem führt der emittierte Wasserdampf zum Aufbau von Kondensstreifen und Zirruswolken, die beide ebenfalls zur Erderwärmung beitragen.

Erwiderung:

Die Wirkung von luftverkehrsverursachten Zirruswolken auf die Erderwärmung ist noch nicht ausreichend erforscht. Erkenntnisse, die auf einen Beitrag zur Erderwärmung hinweisen, werden derzeit in Frage gestellt. Je nach Temperatur des Untergrundes wirken Zirruswolken am Tag wärmend oder kühlend, nachts wärmend. Jedenfalls hängt die Entstehung von luftverkehrsverursachten Zirruswolken sehr von der Beschaffenheit der Luftschicht ab, durch die geflogen wird. Je nach Ergebnis der Forschungen kann zukünftig die Routen- und Flughöhenwahl von Luftfahrzeugen aktiv beeinflusst werden, um die Kondensstreifen- und damit die Zirrenbildung zu vermeiden.

17.2.2.4 *Einfluss auf die Ozonschicht*

Einwand:

Jede Steigerung des Flugverkehrs zerstört die Ozonschicht.

Erwiderung:

Nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft ist der heutige Unterschall-Flugverkehr am Ozonabbau in der Stratosphäre nicht beteiligt. Eine Veränderung der Ozonkonzentration aufgrund des Flugverkehrs ist in der oberen Troposphäre bisher messtechnisch nicht nachweisbar. Ein Ozonabbau könnte nur auftreten, wenn deutlich höher (Flughöhen über 16 km) geflogen würde als heute. Solche Höhen werden aber von den Verkehrsflugzeugen nicht erreicht. Neue Arbeiten (z.B. Projekt TRADEOFF) zeigen sogar, dass vermehrte Flüge auf Polarrouten sogar zu einer Ozonzunahme und nicht zu einem Ozonabbau führen könnten.

17.3 Finanzierung

17.3.1 Finanzierung des Vorhabens

Einwand:

- In Zeiten knapper Kassen ist nicht hinzunehmen, dass auf Kosten des Steuerzahlers für Prestigeprojekte Steuersondertöpfe angezapft, Kerosin steuerbefreit und für Langstreckenflüge subventioniert, sowie Darlehen und Zinsen für den Flughafen(aus)bau nicht zurückgezahlt werden.
- Der Flughafen München erhält erhebliche staatliche Subventionen (zinslose Kredite, Steuerbefreiung bei Flugbenzin). Es ist nicht zumutbar, dass der Flughafen-Ausbau durch unsere Steuergelder finanziert wird.

Erwiderung:

Die FMG ist eine privatrechtlich betriebene Gesellschaft. Die für den Bau der 3. Start- und Landebahn geplanten Mittel werden nicht aus Steuermitteln oder neuen Gesellschafterdarlehen bereitgestellt. Bei den Gesellschafterdarlehen von derzeit 492 Mio. € handelt es sich nicht um zinslose Darlehen; vielmehr wurde vertraglich eine ergebnisabhängige Verzinsung vereinbart. Die letzte Darlehens-tilgung hat die FMG im Geschäftsjahr 2006 vorgenommen. Die allgemeine Steuerfreiheit des Kerosin ist vom Flughafenausbau unabhängig und wirkt nicht zu Gunsten der FMG als Flughafenbetreiberin. Sie ist für Luftverkehrsgesellschaften relevant.

17.3.1.1 Haftung des Steuerzahlers über Kreditbürgschaften

Einwand:

Die Bilanzen des Flughafens München der letzten drei Jahre zeigen, dass der Flughafen schrumpft. Zudem weist die FMG eine hohe Fremdverschuldung auf. Um die 3. Startbahn zu finanzieren, wäre die Umwandlung der Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital nötig. Der Weg über die Fremdfinanzierung zielt jedoch auf die Heranziehung staatlicher Kreditbürgschaften ab, womit letztlich durch die Hintertür der Steuerzahler in Haftung genommen wird.

Erwiderung:

Die FMG beabsichtigt, die Finanzierung der 3. Start- und Landebahn aus eigener Kraft über eigenen Cash-Flow und die Aufnahme von Darlehen auf dem Kapitalmarkt bestreiten zu können. Steuermittel oder neue Gesellschafterdarlehen werden nicht herangezogen. Eine Umwandlung der derzeit bestehenden Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital dient generell einer sinnvollen und notwendigen Verbesserung der Eigenkapitalquote, um auch in Zukunft für sämtliche Investitionen der Flughafen München GmbH gute Finanzierungsbedingungen am Kapitalmarkt zu erhalten. Die Umwandlung ist im Ergebnis auch für die Gesellschafter vorteilhaft, da verbesserte Finanzierungsbedingungen zu einem höheren Unternehmenswert führen. Im Übrigen führt die Umwandlung für die Gesellschafter zu keinen zusätzlichen Ausgaben.

17.3.1.2 Kein Einsatz von Steuergeldern

Einwand:

Gerade in einer Zeit extremer Neuverschuldung und substanzieller Ausgaben-kürzungen in den öffentlichen Haushalten müssen öffentliche Risikoinvestitionen vermieden werden. Bewusstsein für Nachhaltigkeit und politische Vernunft gebieten die Rückstellung solcher Projekte. Es ist höchste Zeit für Konsolidierung und Optimierung. Ich protestiere gegen die Verschleuderung unserer Steuergelder. Sonst wird eine 3. Startbahn ein größeres Millionengrab als der Transrapid.

Erwiderung:

Die FMG ist eine privatrechtlich betriebene Gesellschaft. Die für den Bau der 3. Start- und Landebahn geplanten Mittel werden nicht aus Steuermitteln oder neuen Gesellschafterdarlehen bereitgestellt. Die FMG geht vielmehr davon aus, die Finanzierung der 3. Start- und Landebahn aus eigener Kraft über eigenen Cash-Flow und die Aufnahme von Darlehen auf dem Kapitalmarkt bestreiten zu können.

17.3.2 Kosten zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur in der Region

Einwand:

Dazu kommen Subventionen für Projekte, die für das Wachstum des Flugverkehrs mit einer 3. Bahn für nötig erachtet werden, darunter etliche Straßen und vor allem der Transrapid: Der Transrapid, der laut Planfeststellungsunterlagen als Voraussetzung für den Bedarf der 3. Bahn angenommen wird, ist mit Kosten von mindestens 1,85 Mrd. Euro eine gigantische Investition überwiegend mit unseren Steuergeldern, realistisch wird er sogar wohl 1 Mrd. Euro mehr kosten. Insgesamt wird die geplante Verkehrserschließung rund um den Flughafen wohl ca. 5 Mrd. Euro kosten.

Erwiderung:

Die Transrapidverbindung zum Münchner Hauptbahnhof war keine notwendige Voraussetzung für die geplante 3. Start- und Landebahn. Sie stand unabhängig neben den Planungen für die 3. Start- und Landebahn und wurde unabhängig von dieser projektiert.

Die weiteren bis 2020 geplanten Verkehrserschließungsmaßnahmen rund um den Flughafen werden nur in geringem Ausmaß durch die Planungen für eine 3. Start- und Landebahn bedingt. Die Luftverkehrsprognose weist aus, dass die Differenz der Passagierzahlen zwischen Planungsfall und Prognosenullfall im Wesentlichen durch einen höheren Anteil an Umsteigern verursacht werden. Der für den Landverkehr relevante Anteil der Originärpassagiere differiert dagegen nur um rd. 6 %. Viele Vorhaben im Bereich Straße und Schiene werden daher durch die weitere Flughafenentwicklung ohne Ausbauvorhaben bzw. auch durch die allgemeine Verkehrsentwicklung veranlasst.

17.3.3 Verwendung von Steuergeldern für Bildung, Kultur etc.

Einwand:

Die für den Bau der 3. Start- und Landebahn verschwendeten Steuergelder sollten für die Verbesserung der Bildungssituation und kulturelle Projekte eingesetzt werden.

Erwiderung:

Die Flughafen München GmbH ist eine privatrechtlich betriebene Gesellschaft. Die für den Bau der 3. Start- und Landebahn geplanten Mittel werden nicht aus Steuermitteln oder neuen Gesellschafterdarlehen bereitgestellt.

Auf politische Entscheidungsprozesse zu sozialen Belangen, wie beispielsweise Schulen, Klassengrößen und Lehrmittel, oder auch kulturellen Belangen, Infrastruktur- und Verkehrsplanungen hat die FMG generell keinen Einfluss. Es sei an dieser Stelle jedoch darauf hingewiesen, dass sich die FMG in zahlreichen sozialen und kulturellen Projekten engagiert und durch Spenden und Zuschüsse die Situationen auch in Vereinen und Schulprojekten zu verbessern hilft.