



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

A. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung

I. Gesamtergebnis

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

II. Maßgaben

1. Verkehr

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

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

2. Siedlungswesen, Erholung

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

3. Land- und Forstwirtschaft, Jagdwesen

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

4. Natur und Landschaft

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

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

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

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

5. Immissionsschutz

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

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

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

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

6. Wasserwirtschaft, Bodenschutz

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

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

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

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

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

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

Unbelastetes Niederschlagswasser ist weitestgehend vor Ort zu versickern.

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

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

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

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

7. Sonstige Infrastruktureinrichtungen

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