

An das  
Luftamt Südbayern  
Maximilianstraße 39

80538 München

*Ihr Zeichen* 25-33-3721.1-MUC-5-12  
*vom* 18.06.2012  
*Unser Zeichen* VE-MUC/FS/Nördl Bebauung  
*vom* 06.08.2012

### **Verkehrsflughafen München**

**Antrag der Flughafen München GmbH (FMG) auf Planfeststellung der Erweiterung des nördlichen Bebauungsbandes (NBB) sowie Neuordnung des Bauzentrums am Verkehrsflughafen München gem. §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz (LuftVG) – Anhörungsverfahren.**

**hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrter Herr Regierungsdirektor Schrödinger,

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. erhebt gegen den Plan der FMG für die Erweiterung des nördlichen Bebauungsbandes sowie die Neuordnung des Bauzentrums am Verkehrsflughafen München

### **E i n w e n d u n g e n .**

Mit dem vorgelegten Plan beabsichtigt die FMG im Wege der Planfeststellung nach §§ 8 ff. LuftVG, die landseitige Kapazität des Verkehrsflughafens München in beträchtlichem Umfang zu erweitern.

**Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. lehnt das beantragte Vorhaben zur Erweiterung der landseitigen Kapazität ab.**

### Begründung:

#### **1. Ungeklärte und nicht definierte Planungsabsichten**

In den antragsgegenständlichen Unterlagen wird für die geplanten Baufelder als Art der Nutzung ganz überwiegend "SF Sonstige Flughafendienste" angegeben, ohne dass dies in den Plänen und Texten näher definiert wurde. Art und Umfang

der geplanten Nutzung sind also im Detail in den antragsgegenständlichen Unterlagen nicht festgelegt.

Infolge dieser Ungenauigkeit muss davon ausgegangen werden, dass die Sonstigen Flughafendienste sog. flughafenaffines Gewerbe umfassen, zudem neben Büroflächen auch Dienstleistungsgewerbe und Einzelhandel zählen.

In den Antragsunterlagen wird immer wieder betont, dass die Planung unabhängig von der luftseitigen Kapazität, d. h. letztlich für das bestehende 2-Bahnen-System erfolge; also ohne die geplante 3. SL-Bahn. Dies erscheint bei Durchsicht der Antragsunterlagen nicht ganz glaubwürdig:

Sowohl in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) der Grünplan GmbH vom 03.05.2012 (übrigens nicht vom 08.03.2012 wie auf Seite 8 unter Ziff. IV. 2. erster Absatz des Antrages unzutreffend angegeben) als auch in dem Gutachten zur Funktionsfähigkeit der Trink- und Löschwasserversorgung von Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure GmbH & Co.KG vom 01.04.2011 werden als Berechnungs- und Beurteilungsbasis die Daten für den Planungsfall 2025 aus dem 98. ÄPFB vom 26.07.2011 für die Dritte Start- und Landebahn herangezogen. Insbesondere wurde der Wasserbedarf anhand der für den Planungsfall 2025 prognostizierten Passagierzahlen von  $58,2 \times 10^6$  ermittelt und damit für den Flughafen München mit Dritter Start- und Landebahn.

Entsprechend wäre eine Umweltverträglichkeitsstudie und ein Gutachten zum Nachweis der Funktionsfähigkeit der Trink- und Löschwasserversorgung für den Flughafen für das bestehende 2-Bahnen-System vorzulegen.

Schließlich ergibt sich aus den Antragsunterlagen nicht völlig zweifelsfrei, welche der vorgelegten Unterlagen an der rechtsbindenden Wirkung der Planfeststellung teilhaben sollen. Zunächst sind dies sicherlich die auf den Seiten 2 und 3 des Antrags aufgeführten Pläne, Maßnahmenblätter und Verzeichnisse. Wie soll es sich aber beispielsweise mit dem im Antragsordner unter Anlagen befindlichen ersten Plan verhalten, in dem in den geplanten Baufeldern die Grundrisse von Baukörpern eingezeichnet sind. Soll hierdurch nur ein unverbindlicher Bebauungsvorschlag oder aber eine verbindliche Bebauungsabsicht dargestellt werden?

## **2. Fehlende Planrechtfertigung**

Zur Rechtfertigung der Erweiterung des nördlichen Bebauungsbandes und zur Neuordnung bzw. Sicherung des Bauzentrums gibt die FMG im Planfeststellungsantrag an, mit den geplanten Baumaßnahmen werde eine unmittelbar dem Flughafen dienende Infrastruktur geschaffen, deren Bedarf bereits seit der Inbetriebnahme des Flughafens fortwährend bestehe und proportional zum steigenden Passagieraufkommen und zur Beschäftigtenzahl künftig – unabhängig von der luftseitigen Kapazität, d. h. auch mit dem bestehenden Zwei-Bahn-System – noch weiter ansteigen werde. Der mit dem Wachstum des Flughafens München bei den Passagierzahlen einhergehende Anstieg der Beschäftigtenzahl und das dementsprechende Erfordernis leistungsfähiger Betriebseinrichtungen würden die Planungen und deren Umsetzung dringend notwendig machen. Dies gelte umso mehr, als nach dem

Bau des MAC (1999) und des Terminals 2 mit dem Vorfeld Ost (2003) keine weiteren Flächen für den entsprechend gestiegenen Bedarf an sekundären Betriebseinrichtungen geschaffen worden wären.

Ein geplantes Vorhaben ist dann gerechtfertigt, wenn es den vom LuftVG oder anderweitig vom zuständigen Gesetzgeber vorgegebenen Zielen entspricht. Erst wenn es diesen Zielen entspricht, kann es darauf ankommen, ob das Planungsvorhaben – gemessen an diesen Zielen – "vernünftigerweise geboten" ist. Andernfalls mangelt es den mit dem Vorhaben verbundenen Einwirkungen auf die Rechte Dritter an einer ausreichenden Rechtsgrundlage.

Zur Feststellung, ob die Mehrung der Baumasse von insgesamt 815.000 m<sup>3</sup> und damit fast eine Verdoppelung im nördlichen Bebauungsband gerechtfertigt ist, ist deshalb zum einen auf die im LuftVG festgelegten Ziele abzustellen. Diese sind nicht in einer gesonderten Vorschrift enthalten, sondern ergeben sich aus den mit dem Gesetz verfolgten Allgemeinwohlgründen und auch aus der Bestimmung der zahlreichen öffentlichen Aufgaben (vgl. z. B. § 28 Abs. 1 LuftVG, §§ 38 Abs. 2 Nr. 1, 49 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO). (Vgl. Kap. 5)

Ausgehend hiervon ist festzustellen, dass der Planfeststellungsantrag in seiner vorliegenden Fassung die Unterstützung von Zielen des LuftVG nicht nachvollziehbar erkennen lässt. Erkennbarer Zweck der nach Maßgabe des Planfeststellungsantrags angestrebten beträchtlichen Mehrung der Baumasse dürfte jedenfalls die Verbesserung der Gewinnerzielungschancen der FMG durch Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung sein. Die Verbesserung der Gewinnerzielungschancen der FMG stellen aber weder nach dem LuftVG noch nach den vom Bundesverwaltungsgericht entwickelten fachplanungsrechtlichen Grundsätzen einen anerkannten Zweck dar, der eine Planfeststellung rechtfertigen könnte.

Soweit darüber hinaus mit der vorliegenden Planung die Betriebsabläufe für die Nutzer des Flughafens optimiert werden sollen, geht es nur um die Verbesserung der Grundlagen für wirtschaftliche Betriebsabläufe. Insoweit kommt den geplanten Hochbauflächen sicherlich keine besondere abwägungsrelevante Bedeutung zu.

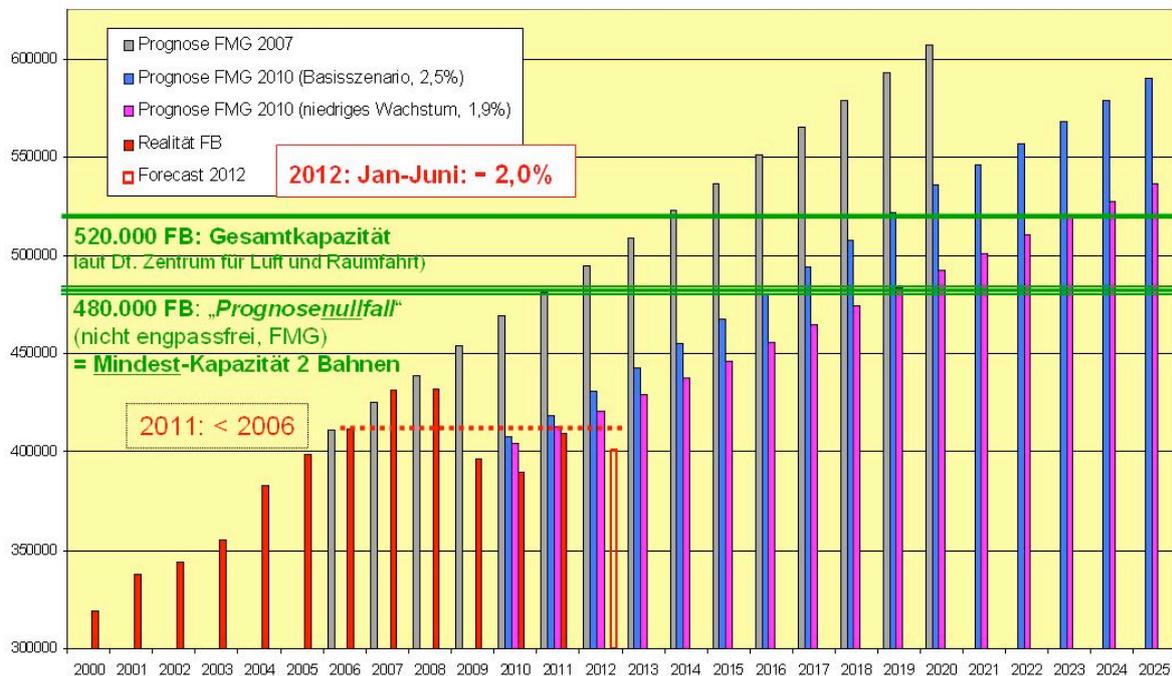
Bei dieser Sachlage ist die fachplanungsrechtliche Rechtfertigung hinsichtlich der Neuausweisung von Hochbauflächen in beträchtlichem Umfang klar zu verneinen. Die Infrastruktur des öffentlichen Luftverkehrs wird durch die Verwirklichung der Hochbauflächen auf dem Gelände des Verkehrsflughafens München jedenfalls nicht verbessert. Das LuftVG privilegiert im Ergebnis jedoch allein solche Vorhaben, die der Verbesserung der öffentlichen Luftverkehrsinfrastruktur dienen. Wirtschaftlich motivierte Zielsetzungen, die geeignet sein können, eigene Gemeinwohlbelange zu begründen, die eine Einschränkung entgegenstehender Rechte legitimieren, fehlen im LuftVG. Vom Vorliegen einer Planrechtfertigung für die von der FMG angestrebte Baumassenmehrung von 815.000 m<sup>3</sup> kann schon allein deshalb nicht ausgegangen werden, weil das Vorhaben den Zielen des LuftVG nicht entspricht.

Darüber hinaus waren in den letzten Jahren keine oder nur sehr kleine Wachstumsraten im Luftverkehr zu verzeichnen. So entsprachen die Flugbewegungen 2011 der ca. gleichen Größe wie 2006 und im ersten Quartal 2012 nahmen die Flugbewegungen nochmals um 2 % ab (siehe folgende Abb.). Dementsprechend wäre eher ein Rückbau den eine Steigerung der landseitigen

## Kapazitäten zu rechtfertigen.

### Flugbewegungen am Flughafen München: Realität und Prognosen

Vorausschau 2012: Annahme -2% (basierend auf Rückgang von - 2,0% von Januar – Juni 2012)



### 3. Kein Nachweis des Bedarfs

Der Bedarf für die Bauflächen wird insgesamt primär damit begründet, dass Baumassenreserven nur noch in untergeordnetem Umfang bestünden und den Bedarf an baulichen Anlagen für technische Dienste und Verwaltung bei weitem nicht abdecken könnten (vgl. S. 7 des Antrags). Diese Art der Nutzung soll jedoch gem. den Antragsunterlagen – neben einer Neuordnung der Parkflächen – primär auf die Bereiche nördlich der Nordallee verlagert werden, während im Bereich südlich der Nordallee eine Neuerrichtung von mehrgeschossigen Gebäuden erfolgen soll. Gerade im Hinblick auf die vorgesehenen Nutzungen für diese südlich der Nordallee neu zu errichtenden Gebäude bleibt jedoch die Nutzungsfestlegung im Antrag vage. Offensichtlich sollen hier alle Optionen offen gehalten werden. Hierzu werden im Antrag lediglich Bürogebäude für flughafenaffines Gewerbe und Dienstleister angegeben, dies jedoch nicht unter dem sonst verwendeten Oberbegriff "sonstige Flughafendienste" (SF).

Der Bürobedarf entsteht laut Antragsunterlagen (vgl. S. 8 der Bedarfsbegründung) durch den mittelfristigen Wegfall von provisorischen Bürogebäuden im Bereich der zentralen Zone (nahe MAC) sowie der Verlagerung von Arbeitsplätzen aus dem Zentralbereich.

Offensichtlich soll durch diese Verlagerung im MAC Platz gemacht werden für "höherwertige" Nutzungen, d.h., es scheint hier wohl beabsichtigt zu sein, das MAC weiter zum Einkaufsstandort auszubauen, was aber in den Antragsunterlagen offen bleibt, weil zu den vorgesehenen Nutzungsverschiebungen und deren Auswirkungen keinerlei Aussagen getroffen werden.

Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang die Aussage, inwieweit durch die anstehende Sanierung von Verwaltungsgebäuden ein Bedarf an Ersatzflächen entsteht, da dies ja allenfalls nur ein temporärer Bedarf bis zum Abschluss der Gebäudesanierungen sein kann, der nicht auf Dauer vorgehalten werden muss. Soweit der Flughafen bei den geplanten Nutzungen hinweggedacht werden kann, kann kein enger funktionaler Zusammenhang zu ihm bestehen. Aufgrund der Vielzahl der im Antrag nicht näher angegebenen möglichen Nutzungen ist der erforderliche enge funktionelle Zusammenhang deshalb zu verneinen.

#### **4. Rechtliche Folgen der beantragten Angebotsplanfeststellung**

Unter Angebotsplanung ist die Planung eines Vorhabens zu verstehen, das eine noch nicht vorhandene Nachfrage erst "stimulieren" soll. Fachplanung ist aber grundsätzlich Projektplanung, indem sie – anders als der Bebauungsplan, der durch die Grundstückseigentümer nicht ausgenutzt werden muss und noch nicht über die Zulässigkeit eines konkreten Bauvorhabens entscheidet – mit einem Plan zugleich ein konkretes Projekt feststellt, kann eine Planfeststellung, die im Vorgriff auf einen noch nicht absehbaren Bedarf erlassen wird, unter dem Aspekt der reinen "Vorratsplanung" abwägungsfehlerhaft sein.

Das Bundesverwaltungsgericht hat hierzu den Rechtssatz aufgestellt, dass mit dem jeweiligen Gewicht der Belange Drittbetroffener die Anforderungen an die Darlegung des Bedarfs für eine Fachplanung steigen, die eine Erweiterung ermöglichen soll. Ausgehend hiervon kann sich die Zulassung einer umfangreichen Baumassenerhöhung gegenüber Drittbetroffenen als unverhältnismäßig erweisen, wenn die Planfeststellungsbehörde den Bedarf zu hoch angesetzt und überbewertet hat.

- BVerwG, Urt. v. 20.04.2005 – 4 C 18.03 -, UA auf S. 11 f. -

Ist bei einer Angebots- oder Vorratsplanung ein prognostizierter Bedarf weder ermittelt noch nachgewiesen, ist er im Einzelfall vielmehr sogar höchst ungewiss, kann ihm im Rahmen der Abwägung kein großes Gewicht bei der Überwindung entgegenstehender Belange, wie z. B. der Planungshoheit einer Kommune, zukommen.

In den Unterlagen des vorliegenden Planfeststellungsantrags ist für die Nutzung der Hochbauflächen ein Bedarf nicht schlüssig dargelegt, so dass – zumindest nach den antragsgegenständlichen Unterlagen – davon ausgegangen werden muss, dass ein konkreter Nutzungsbedarf bislang weder ermittelt noch prognostiziert wurde und deshalb von einem nachgewiesenen Bedarf nicht einmal ansatzweise die Rede sein kann.

## 5. Von der Planung betroffene Belange des Natur- und Umweltschutzes

### 5.1. Baumassenmehrung

Die angesprochene Mehrung der Baumasse um insgesamt 815.000 m<sup>3</sup> ist neben dem Städtebau auch unter Umwelt- und Naturschutzaspekten kritisch zu würdigen:

Die im nördlichen Bebauungsband bisher planfestgestellte Baumasse von 770.000 m<sup>3</sup> soll gemäß Planunterlagen allein für die Nutzung SF (sonstige Flughafendienste) um 180.000 m<sup>3</sup> auf 950.000 m<sup>3</sup> erhöht werden. Hinzu kommt eine Baumasse für die Parkgebäude von 300.000 m<sup>3</sup> (Baufeld PP). In dem Bereich des südlich der Nordallee geplanten Baufelds ist eine Mehrung der Baumasse von bisher 15.000 m<sup>3</sup> um 335.000 m<sup>3</sup> auf 350.000 m<sup>3</sup> geplant, so dass sich insgesamt eine Mehrung der Baumasse – wie bereits unter Ziff. 1. dargelegt – von 815.000 m<sup>3</sup> ergibt. Dies stellt mehr als eine Verdoppelung der bisher im nördlichen Bebauungsband zulässigen Baumasse von 770.000 m<sup>3</sup> dar.

Die Baumasse für die sog. flughafenaffinen Nutzungen von ca. 320.000 m<sup>3</sup> wird zu einer möglichen Grundfläche von ca. 14.500 m<sup>2</sup> führen. Bei der vorgesehenen Höhe der Gebäude von 22 m wären mindestens sechs Geschosse möglich und somit eine Geschossfläche von 87.000 m<sup>2</sup> bzw. eine Nutzfläche von ca. 70.000 m<sup>2</sup>. In der Bedarfsbegründung (S. 8) wird jedoch hinsichtlich des Bedarfs (Endausbaustufe) für Bürogebäude nur von einer BGF von 45.000 m<sup>2</sup> ausgegangen. Die Angaben in den Planfeststellungsunterlagen sind also widersprüchlich und werfen zudem – wie schon angesprochen – die Frage auf, welche für die Mehrung der Baumasse vorgesehenen anderen Nutzungen von der FMG tatsächlich angestrebt werden.

Aus der Erhöhung der möglichen Geschossfläche ergibt sich auch eine weitaus höhere Anzahl an notwendigen Stellplätzen, nämlich 1.700 statt 900, die ganz offensichtlich in den vorgelegten Planunterlagen nicht berücksichtigt wurden.

Die Planunterlagen sollten deshalb zur deutlichen Optimierung der Nachvollziehbarkeit und Prüfbarkeit um genaue Angaben zur vorgesehenen Grund- und Geschossfläche der Gebäude und zum daraus resultierenden Stellplatzbedarf unbedingt ergänzt werden. Zudem sollten – um eine städtebauliche Ordnung im Ansatz überhaupt erkennen zu können – die jeweiligen Bauräume genau festgelegt werden.

Diese deutlichen Steigerungen der Gebäude und der betriebsbedingten Verkehre führen zu erheblichen neuen Bodenversiegelungen, Verkehrszunahmen sowie in der Folge Lebensraumverlusten und Störungen von Tieren.

Dazu addiert werden muss die nach dem PFB drei Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens zu räumende Fläche, was bisher nicht erfolgt ist (s.u., Kap. 5.3.). **Der Bund Naturschutz fordert die Beseitigung der nach gültigem PFB nicht mehr genehmigten Gebäude und Nutzflächen.**

## **5.2. Fehlerhafte bzw. unzureichende Berücksichtigung der Natura-2000-Prüfung und des speziellen Artenschutzes**

Die **Natura-2000-Verträglichkeitsabschätzung** kommt fehlerhaft zu dem Schluss, dass es keine erheblichen Beeinträchtigungen gibt.

Die Erhaltungsziele nennen ausdrücklich „Erhaltung und Wiederherstellung der Bestände der genannten Vogelarten und deren Lebensräume (...)“.

Durch die Inanspruchnahme der Flächen, für die nach gültigen PFB ein Rückbau vorgesehen ist, wird gegen diese Ziel verstoßen. Die Flächen waren vor Inanspruchnahme Brutplatz von Kiebitz und Großem Brachvogel (Auskunft Untere Naturschutzbehörde Freising), Vogelarten nach Art. 4 VSch-RL.

Es erfolgten keine eigenen Untersuchungen, ob weitere Vogelarten betroffen sein könnten. Entsprechend des Lebensraumangebotes sind Feldlerche, Wachtel, Pirol, Grauspecht, Wiesenschafstelze und Neuntöter potentielle (Teil-)bewohner des Planungsraumes, die zur gleichen Population wie die im angrenzenden SPA gehören. Mögliche Vorkommen der Arten und mögliche Beeinträchtigungen wurden nicht untersucht.

Die Beeinträchtigungen wurden fehlerhaft als unerheblich beurteilt:

Die geplanten weiteren sekundären Betriebs- und Serviceeinrichtungen sowie Büroflächen führen unweigerlich zu einer Steigerung des Straßenverkehrsaufkommens. Zur Bewältigung des zu erwartenden Straßenverkehrsaufkommens soll entsprechend den Planfeststellungsunterlagen mittelfristig ein Ausbau der Verkehrserschließung des westlichen Flughafengeländes sowohl im Bereich des Bauzentrums, des nördlichen Bebauungsbandes als auch im Bereich des südlichen Bebauungsbandes erforderlich sein.

Die stärkere Höhenentwicklung der geplanten Baukörper (bis 22 m) verstärkt die vertreibende Kulissenwirkung für Wiesenbrüter im Vogelschutzgebiet. Die Tabellen in der saP zeigen deutlich den Abstand der Brutplätze von der Bebauung. Eine höher Bebauung (Kulisse) führt zu größeren Brutplatzabständen und damit zu einer Verkleinerung der nutzbaren Fläche des Vogelschutzgebietes – eine erhebliche Beeinträchtigung. Das wurde nicht berücksichtigt.

Die Vernachlässigung der betriebsbedingten Störungen mit dem Hinweis auf bestehende Vorbelastungen ist nicht ausreichend. Es wurden keine Prüfung gemacht, ob eine weitere Zunahme (z.B. Mehr Verkehr und mehr Verkehrswege) zu Beeinträchtigungen führt.

**Die Summationsprüfung im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten wurde falsch ausgeschlossen. Zu prüfen sind alle verwirklichten, zulässigen und hinreichend konkretisierten Vorhaben für im funktionalen Zusammenhang bzw. gemeinsamen Wirkraum betroffene Arten und Lebensraumtypen seit Umsetzungsfrist der FFH-RL (1994).** Auch die EU-Kommission hat hierzu in ihren Guidelines (1999) klargestellt: „Cumulative impacts: impacts that result from incremental changes caused by other past, present or reasonably foreseeable actions together with the project / Consideration should also be given to historical or potential future impacts.“ Insbesondere durch

den vorhandenen Planfeststellungsbeschluss für eine 3. SL-Bahn ist eine erhebliche Summationswirkung anzunehmen (Verengung und Entwertung des nutzbaren Lebensraumes), die überprüft werden müsste!

Auch bei der **speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (SaP)** wurden die Wirkungen wie auch oben dargelegt, falsch beurteilt. Durch die erhebliche Zunahme von Verkehr und Gebäuden wird natürlich auch die beeinträchtigende Wirkung größer. Das wurde nicht berücksichtigt und betrifft potentiell alle in den naturschutzfachlichen Gutachten genannten Arten.

Bei den zu prüfenden Arten wurde der Biber gar nicht berücksichtigt, der im Westen unmittelbar angrenzend an den Geltungsbereich des Planes angrenzt. Ebenso sind die Fledermäuse und die Zauneidechse unzureichend untersucht.

Erheblich betroffen sein können auch die Arten: Dorngrasmücke, Neuntöter, Baumfalke, Grünspecht, Feldsperling, Bluthänfling, Goldammer und Klappergrasmücke. Wegen des Kulisseneffektes dürften auch alle im Gutachten genannten bodenbrütenden Vogelarten erheblich betroffen sein.

Es wurden zudem in Kapitel 3.2. der saP genannte Arten unzulässigerweise nicht weiter geprüft, obwohl eine grundsätzliche Betroffenheit vom Gutachter nicht ausgeschlossen wurde. Als Begründung wurde angeführt, dass „...erhebliche Störungen (...) aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes bei diesen ungefährdeten Arten auch der lokalen Populationen nicht zu erwarten sind.“

Darunter befinden sich auch streng geschützte Arten wie Mäusebussard, Sperber und Turmfalke.

In Kürze schließt der Gutachter damit eine Prüfung aus, weil die Arten häufig und ungefährdet seien.

In der Konsequenz wären nach dieser Begründung Beeinträchtigungen von häufigen oder ungefährdeten Arten wegen nicht notwendiger Prüfung per se zulässig, selbst wenn es sich wie hier um streng geschützte Arten handelt.

Das entspricht nicht den Vorgaben des Artenschutzes.

Es ist deshalb davon auszugehen, dass Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG bzw. des Artenschutzes erfüllt sind.

### **5.3. Ungeeignete bzw. nicht erbrachte Kompensationsmaßnahmen**

Ein Teil der im Antrag überplanten Flächen hätten wieder in landwirtschaftliche Flächen zurück gebaut werden müssen. Vor Ihrer vorübergehenden Inanspruchnahme handelte es sich um naturschutzfachliche hochwertige Flächen, die nachweislich Lebensraum von Wiesenbrütern (Kiebitz, Großer Brachvogel) genutzt wurden. Zwar greift der LBP den notwendigen Rückbau in seiner Bilanzierung auf, allerdings geht er falsch von einer ökologisch geringwertigen Ackerfläche aus.

Des Weiteren berücksichtigt er nicht die ausgleichende fehlende zeitliche Kohärenz von mindestens 15 Jahren verlorener Wiesenbrüterlebensraum. Der

Ausgleichsflächenbedarf ist entsprechend deutlich zu niedrig und damit nicht erfüllt.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBPI) sind völlig ungeeignet. Die gesamte Fläche liegt innerhalb des FFH-Gebietes „Isarauen von Unterföhring bis Landshut – 7537-301“. Mindestens ein Drittel (Schwaigbach und Aue) wenn nicht ca. 80 % der Fläche (einschließlich Wiese) entsprechen bereits Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL (LRT). Sie sind als Auwald und nach § 30 (BNatSchG) in der amtlichen Biotopkartierung erfasst. Die großflächigen Wiesen dürften dem LRT 6510 (Mähwiesen) entsprechen, zumindest stellen sie bereits jetzt einen hohen naturschutzfachlichen Wert dar (relativ mager und artenreich). Eine zur Kompensation notwendige Aufwertung ist deshalb nicht gegeben.

Bei der bestehenden hohen Wertigkeit der vorgesehenen Kompensationsflächen ist bei den vorgesehenen Maßnahmen zudem zu prüfen, ob sie nicht selbst zu einem Eingriff beitragen (z.B. „Mahd feuchter Hochstaudenfluren“). Diese Prüfung ist nicht erfolgt. Entsprechend ist die Aussage im LBP („...keine Biotope betroffen...“) falsch.

Die hohe Wertigkeit wird auch daran deutlich, dass ein großer Teil der Flächen nur mit der Maßnahme „Erhalt bestehender ~flächen“ belegt ist. Das ist keine Aufwertung.

Ein Teil der Fläche ist zudem im Ökoflächenkataster des bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) bereits als Ausgleichsfläche verzeichnet. Das stellt eine unzulässige Doppelbelegung dar.

**Somit entfällt auch aus naturschutzfachlichen Gründen die Genehmigungsfähigkeit.**

**Zusammenfassend ist festzustellen, dass es dem Planfeststellungsantrag in seiner aktuellen Fassung sowohl an der Planrechtfertigung als auch der Planfeststellungsfähigkeit fehlt.**

Aus allen vorgenannten Gründen **beantragt der Bund Naturschutz, den vorliegenden Planfeststellungsantrag der FMG abzulehnen.**

Mit freundlichen Grüßen,

Manfred Drobny  
Geschäftsführer Bund Naturschutz Kreisgruppe Freising

Dr. Christian Magerl  
1. Vorsitzender Bund Naturschutz Kreisgruppe Freising

Dr. Christine Margraf  
Leiterin Fachabteilung München