



# **Flughafen München**

Erweiterung nördliches Bebauungsband / Neubau der  
Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“

**Angaben über die Umweltauswirkungen des Vorhabens  
nach § 16 UVPG – UVP-Bericht –**

22. Januar 2026

Grünplan GmbH, 85354 Freising



## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorbemerkungen .....	1
1.1	Anlass und Aufgabenstellung .....	1
1.2	Berücksichtigung von Planänderungen seit dem 132. ÄPFB vom 25.10.2018.....	2
1.3	Einbeziehung kumulierender Vorhaben zur Prüfung von Summationswirkungen ....	3
1.3.1	Umbau der öffentlichen Tankstelle West (Antrag vom 2. April 2025).....	3
1.3.2	Erneuerung und Errichtung von Instrumentenlandesystemen (ILS) – Landerichtungen 26 auf den Flugbetriebsflächen (Schreiben vom 26. Mai 2025). .....	5
1.3.3	Neubau eines Mobilitätszentrums im Süden der Zentralen Zone (Antrag vom 11. August 2025) auf dem Areal des Parkplatzes P25. ....	6
1.3.4	Errichtung und temporärer Betrieb eines Parkplatzes (Parkplatz P84) im Bereich nördlich der Wartungsallee .....	9
1.3.5	Fazit der Betrachtung kumulierender Verfahren.....	10
1.4	Methodik der Bewertung der Umweltauswirkungen .....	11
1.5	Datengrundlagen.....	12
2.	Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 UVPG) .....	13
2.1	Angaben zum Bauablauf .....	16
2.2	Betriebliche Verkehre .....	17
3.	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens (§ 16 Abs. 1 Nr. 2 UVPG) .....	18
3.1	Untersuchungsgebiete des Umweltberichtes.....	19
3.2	Planungsvorgaben .....	19
3.2.1	Landesentwicklung und Regionalplan .....	19
3.2.2	Flächennutzungsplanung mit integrierter Landschaftsplanung der Stadt Freising .....	19
3.3	Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit.....	20
3.4	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt .....	20
3.4.1	Schutzgebiete nach Naturschutzrecht.....	20
3.4.2	Biotop- und Nutzungstypen und Schutzgut Pflanzen.....	21
3.4.3	Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt.....	24
3.5	Schutzgut Fläche .....	26
3.6	Schutzgut Boden.....	27
3.7	Schutzgut Wasser .....	28
3.8	Schutzgut Lufthygiene und Lokalklima .....	29
3.9	Schutzgut Landschaft und Landschaftsbezogene Erholung .....	30
3.10	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	31



3.11	Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern .....	31
4.	Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll (§ 16 Abs. 1 Nr. 3 UVPG).....	31
4.1	Entwässerung .....	32
4.2	Lärmimmissionen .....	33
4.3	Luftschadstoffe und Stäube.....	33
5.	Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie Beschreibung der geplanten Ersatzmaßnahmen (§ 16 Abs. 1 Nr. 4 UVPG).....	34
5.1	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.....	34
5.2	Erfordernisse des speziellen Artenschutzes .....	35
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	35
6.	Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen (§ 16 Abs. 1 Nr. 5 UVPG) .....	36
6.1	Bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren.....	36
6.2	Bewertung der Umweltauswirkungen .....	40
6.2.1	Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit.....	40
6.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt.....	41
6.2.3	Schutzgut Fläche .....	41
6.2.4	Schutzgut Boden.....	42
6.2.5	Schutzgut Wasser.....	42
6.2.6	Schutzgut Luft.....	42
6.2.7	Schutzgut Klima.....	43
6.2.8	Globales Klima.....	43
6.2.9	Schutzgut Landschaft und landschaftsbezogene Erholung, Grünordnung .....	46
6.2.10	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	46
6.3	Wechselwirkungen .....	46
6.4	Abschätzung verbleibender wesentlicher Auswirkungen auf die Umwelt.....	47
7.	Angaben zu vernünftigen Alternativen für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl (§ 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG) .....	48
8.	Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen und bestehende Wissenslücken (Anlage 4, Nr. 11 UVPG) .....	49
9.	Angaben zu den Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete.....	49
9.1	SPA 7637-471 Nördliches Erdinger Moos .....	49
9.2	FFH DE7537-301 Isarauen von Unterföhring bis Landshut .....	50



10.	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts (§ 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG).....	51
11.	Referenzliste und Quellenangaben (Anlage 4, Nr. 12 UVPG).....	55

## **Anhang**

Anlage 1 Vorhaben seit dem 132. ÄPG

Anlage 2 Erweiterte Betrachtung von Lärmimmissionen beim Bau und Betrieb des „BPOL Sonderbau MUC“.

Anlage 3 Erweiterte Betrachtung zur Emissions- und Luftqualitätsbewertung beim Bau und Betrieb des „BPOL Sonderbau MUC“.

Anlage 4 Verkehrsanalyse [Kfz/24 h] – Prognose 2035 Analyse BPOL Sonderbau MUC

Karte 1: Schutzgut Tiere und Pflanzen, M 1:2.000

## **Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1: Standort des Vorhabens.....	1
Abb. 2: Ausschnitt aus dem Übersichtslageplan Tankstelle West.....	5
Abb. 3: Anpassung ILS26LR, Ausschnitt aus dem Lageübersichtsplan der DFS).....	6
Abb. 4: Standort des Mobilitätszentrums auf dem Parkplatz P25). ....	9
Abb. 5: Parkplatz P84 mit Anbindung P76 östlich der Betriebsstraße.....	10
Abb. 6: Auszug aus dem Plan der baulichen Anlagen (Tektur zu Plan I-02c). ....	14
Abb. 7: Flächenbedarf. ....	16
Abb. 8: beanspruchte Grundfläche aus Flurnr. 2723 und 2423, Gmkg. Freising. ....	18
Abb. 9: Ausschnitt aus B-Plan Nr. 88 der Stadt Freising.....	27
Abb. 10: potenzielle Standort für den BPOL Sonderbau (aus der Vorhabensbeschreibung).48	

## **Tabellenverzeichnis**

Tab. 1: Kenngrößen des Vorhabens BPOL Sonderbau. ....	15
Tab. 2: Übersicht und Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen.....	21
Tab. 3: Wirkfaktoren und deren Dimensionen unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen. ....	37
Tab. 4: Zusammenfassung der überschlägig ermittelten THG-Emissionen in t CO <sub>2</sub> -Äquivalenten/Jahr durch Errichtung und Betrieb der Gebäude im Plangebiet und den Kfz-Verkehr (Tab. 7.12 des Fachbeitrags Globales Klima, Lohmeyer GmbH).....	44



## Abkürzungen

Abb.	Abbildung
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm
ÄPFB	Änderungsplanfeststellungsbeschluss
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
BE-Flächen	Baustelleneinrichtungsflächen
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnungen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BNT	Biotop- und Nutzungstypen (nach Biotopwertliste zur BayKompV)
B-Plan	Bebauungsplan
CEF-Maßnahme	Vorgezogene artspezifische Ausgleichsmaßnahme (continuous ecological functionality) zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs – und Ruhestätten
EnEV	Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (Energieeinsparverordnung)
FCS-Maßnahme	Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (favorable conservation status) einer geschützten Art
FFH-VU	Verträglichkeitsuntersuchung nach der Fauna-Flora-Habitat--Richtlinie bzw. der EU-Vogelschutzrichtlinie
FMG	Flughafen München GmbH
F-Plan	Flächennutzungsplan
hNB	Höhere Naturschutzbehörde
ILS-Anlagen	Anlagen und Einrichtungen des Instrumentenlandesystems der Start- und Landebahnen des Flughafens
Kfz	Kraftfahrzeug
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
LfU	Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
L-Plan	Landschaftsplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
RLB	Rote Liste gefährdeter Pflanzen bzw. Tiere Bayerns

Status: 0 = ausgestorben; 1 = vom Aussterben bedroht; 2= stark gefährdet; 3 = gefährdet; V = Vorwarnliste



RLD	Rote Liste gefährdeter Pflanzen bzw. Tiere Deutschlands Status: 0 = ausgestorben; 1 = vom Aussterben bedroht; 2= stark gefährdet; 3 = gefährdet; V = Vorwarnliste
PFB	Planfeststellungsbeschluss
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SPA	Vogelschutzgebiet
Tab.	Tabelle
uNB	Untere Naturschutzbehörde
UVP-Bericht	Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 16 UVPG
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung,
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WPBV	Verordnung über Pläne und Beilagen in wasserrechtlichen Verfahren

## 1. Vorbemerkungen

### 1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Der Plan für den Verkehrsflughafen München ist in der Fassung der 159. Änderungsgenehmigung vom 24. Juli 2025 (schnelle Ersatzstromversorgung an den Feuerwachen Nord und Süd) genehmigt und bestandskräftigt.

Die Flughafen München GmbH beabsichtigt nun mit dem Vorhaben BPOL Sonderbau MUC eine weitere Anlage der Passagierabfertigung zu realisieren, also eine weitere fachplanerische Änderung des Flughafens. Zum einen soll die luftrechtlich genehmigte Fläche erweitert und zum anderen ein Terminal errichtet werden.

Als Standort für den BPOL Sonderbau ist ein Gelände in unmittelbarem Anschluss an das Flughafengelände, westl. der Start- und Landebahn Nord, vorgesehen. Er liegt weitestgehend außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes.

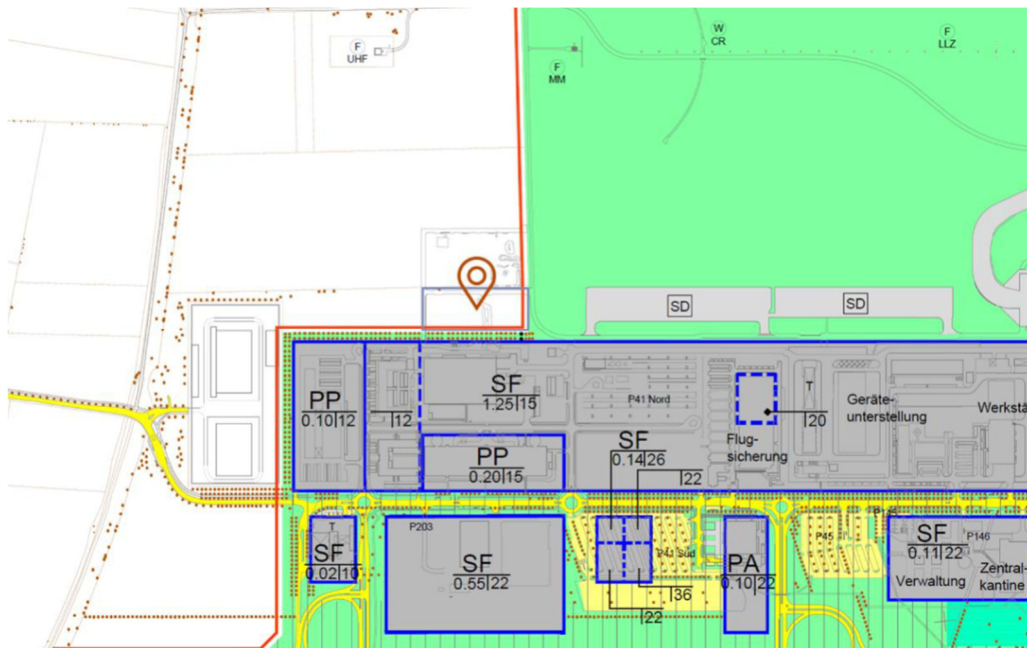


Abb. 1: Standort des Vorhabens.

Dies erfordert eine Änderung der Planfeststellung des Flughafens München. Es handelt sich um ein Änderungsvorhaben im Sinne von § 2 Abs. 4 Nr. 2) UVPG.

Hiermit wird der Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) nach § 16 Abs. 1 UVPG vorgelegt.

Der UVP-Bericht enthält gemäß § 16 Abs. 1 UVPG die folgenden Angaben:

- 1) eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens (vgl. Kap. 2),



- 2) eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens (vgl. Kap. 3),
- 3) eine Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll (vgl. Kap. 4),
- 4) eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen (vgl. Kap. 5),
- 5) eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (Kap. 6),
- 6) Angaben zu vernünftigen Alternativen für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl (Kap. 7),
- 7) eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts (Kap. 10).

In Kap. 8 ist ausgeführt, dass bei der Zusammenstellung der Unterlagen keine Wissenslücken bestanden. Angaben zu den Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sind Kap. 9 zu entnehmen. Angaben zu Referenzen und Quellen enthält Kap. 11.

## **1.2 Berücksichtigung von Planänderungen seit dem 132. ÄPFB vom 25.10.2018**

Der Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München unterlag mit dem 132. ÄPFB für die Erweiterung des Terminals 1 (Abfertigungsgebäude West) um einen Flugsteig zuletzt einer Umweltverträglichkeitsprüfung, siehe dort C.II.2. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit zeigt, dass mit dem Bau des neuen Flugsteigs insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten waren (132. ÄPFB, S.86).

Seither liegen einschl. der 159. Änderungsgenehmigung vom 24. Juli 2025 (Errichtung und Betrieb von Anlagen zur temporären und dezentralen Schnellen Ersatzstromversorgung an den Feuerwachen Nord und Süd) bzw. einschl. des Bescheids vom 24. September 2025 (Wertstoffzentrum auf einer Hochbaufläche „SF“; Befreiung bis 31.12.2039) weitere Planänderungsbescheide, sonstige Bescheide, Anzeigen und Schreiben vor.

Anlage 1 enthält eine Übersicht über allen Änderungen und sonstige Entscheidungen seit dem 132. ÄPFB. Aus der Aufstellung ergibt sich, dass nachfolgend gelistete Vorhaben bzw. Entscheidungen zur Planfeststellung des Flughafens München in die Prüfung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens einzubeziehen sind:

- Umbau der Öffentlichen Tankstelle West am westlichen Rand des NBB (Schreiben vom 02.04.2025).
- Erneuerung und Errichtung von Instrumentenlandesystemen (ILS) innerhalb der Flugbetriebsflächen (Schreiben vom 26.05.2025)



- Neubau eines Mobilitätszentrums im Süden der Zentralen Zone (Schreiben vom 11.08.2025)
- Errichtung und temporärer Betrieb eines Parkplatzes P84 im Bereich nördlich der Wartungsallee, zwischen dem Parkplatz P76 (östlich) und dem Audi Training Center (westlich) - E-Mail vom 01.09.2025.

### 1.3 Einbeziehung kumulierender Vorhaben zur Prüfung von Summationswirkungen

Kumulierende Vorhaben sind gleichartige Vorhaben, die einen engen räumlichen, funktionalen und wirtschaftlichen Zusammenhang aufweisen (§ 10 Abs. 4 UVPG).

Die Voraussetzungen des § 10 Abs. 4 UVPG liegen im Hinblick auf die geplante **Eventarena** (Überlagerung der Bebauungspläne Nr. 88 und 88A mit dem Bebauungsplan Nr. 88B – **MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum – der Stadt Freising**) und dem geplanten Sonderbau nicht vor. Kumulierende Vorhaben müssten in einem engen Zusammenhang stehen. Dies ist hinsichtlich des Einwirkungsbereichs (§ 2 Abs. 11 UVPG) – also einem geographischen Gebiet – nicht der Fall. Die beiden Vorhaben liegen an der engsten Stelle ca. 380 m voneinander entfernt. Durch betriebsbedingte Emissionen, etwa Schallemissionen, liegen keine gegenseitigen Beeinflussungen bzw. Beeinflussungen von Schutzgütern nach § 2 UVPG vor. Jedenfalls sind die beiden Vorhaben nicht funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen, § 10 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 UVPG. Beide Vorhaben dienen – voneinander unabhängig – unterschiedlichen Zwecken. Jedes ist für sich allein sinnvoll und nicht auf die Existenz des anderen Vorhabens angewiesen.

Als kumulierend zu betrachten sind laufende Änderungsvorhaben des Flughafens München selbst, siehe Ziffer 1.2. Diese sind einer Analyse möglicher Summationswirkungen zu unterziehen.

#### 1.3.1 Umbau der öffentlichen Tankstelle West (Antrag vom 2. April 2025).

Das Vorhaben kommt etwa 310 m südlich des geplanten BPOL Sonderbaus zu liegen.

**Baubedingte Wirkfaktoren** sind im Wesentlichen auf das bereits planfestgestellte Baufeld SF beschränkt. In Bezug auf die mit dem Umbau der Tankstelle West in Zusammenhang stehenden Abbruch- und Rückbauarbeiten wird bis zum Baubeginn ein Abbruch- und Rückbaukonzept erarbeitet.

**Anlagebedingt** kommt es zu einer Flächeninanspruchnahme im Umgriff des Baufelds, im Bereich der bereits planfestgestellten örtlichen Verkehrsflächen. Nach Angaben der Landschaftspflegerischen Begleitplanung werden – außerhalb des planfestgestellten Baufelds SF - ca. 180 m<sup>2</sup> bisherige Grünflächen neu versiegelt und weitere ca. 600 m<sup>2</sup> Grünflächen mittleren Biotopwerts bauzeitlich in Anspruch genommen. Dem steht die Entsiegelung von ca. 160 m<sup>2</sup> Flächen gegenüber. Der Kompensationsbedarf für die Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen bzw. Boden wird in gebotener Weise über landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen abgedeckt. Damit wird der unvermeidbare Eingriff in Natur und Landschaft vollständig kompensiert werden.



Schutzgebiete nach BayNatSchG, geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG sowie sonstige Biotope i.S.d. Biotopkartierung Bayern werden nicht berührt.

Es sind durch das Vorhaben **keine Verbotstatbestände hinsichtlich § 44 BNatSchG** zu erwarten. Aufgrund der aktuellen Datenlage und der vor Ort vorgefundenen Lebensraumstrukturen ist ein Vorkommen von entscheidungserheblichen Zielarten einer artenschutzrechtlichen Prüfung sowie anderer planungsrelevanter Arten im direkten Umfeld der vorgesehener Umbaumaßnahmen nicht zu erwarten. Dies gilt sowohl für Höhlenbrüter (Brutvögel) und Höhlenbewohner (Fledermäuse, xylobionte Käfer) als auch für Fassadenbrüter (Brutvögel) oder Fassadenbewohner (Fledermäuse). Auch ein Vorkommen der Zauneidechse konnte ausgeschlossen werden. Für eine Rodung von Gehölzen ist das übliche Zeitfenster von Oktober bis Ende Februar einzuhalten.

Das Vorhaben hat keine bzw. vernachlässigbare Auswirkungen auf das Grundwasser und die bestehende Entwässerung.

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild ergeben sich durch den Umbau der bereits bestehenden Tankstelle innerhalb des festgesetzten Baufelds nicht.

**Betriebsbedingt** ergeben sich keine erheblich nachteilige Umweltwirkungen. Ein Mehraufkommen an Verkehr ist nicht zu erwarten.

Insgesamt verbleiben mit Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und bei Beachtung der wasserrechtlichen Gestattungen und Genehmigungen einschl. der erforderlichen Eignungsfeststellung keine erheblich nachteiligen Umweltwirkungen.

Die nächstgelegenen Teilflächen des Vogelschutzgebietes **DE7637-471 „Nördliches Erdinger Moos** werden von den Grünflächen der Start- und Landebahn Nord gebildet, in einer Distanz von gut 350 m; sie liegen damit außerhalb der Projektwirkungen. Beeinträchtigungen des Schutzgebietes bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile im Sinne von Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie oder des gesamten Netzes „NA-TURA 2000“ im Sinne von Art. 3 FFH-Richtlinie sind daher auszuschließen.

Die nächstgelegenen Teilflächen des **FFH-Gebiets DE7537-301, „Isarauen von Unterföh-ring bis Landshut** liegen westlich des Flughafens in einer Distanz von etwa 1,3 km zum Tankstellengelände und damit außerhalb der Projektwirkungen.

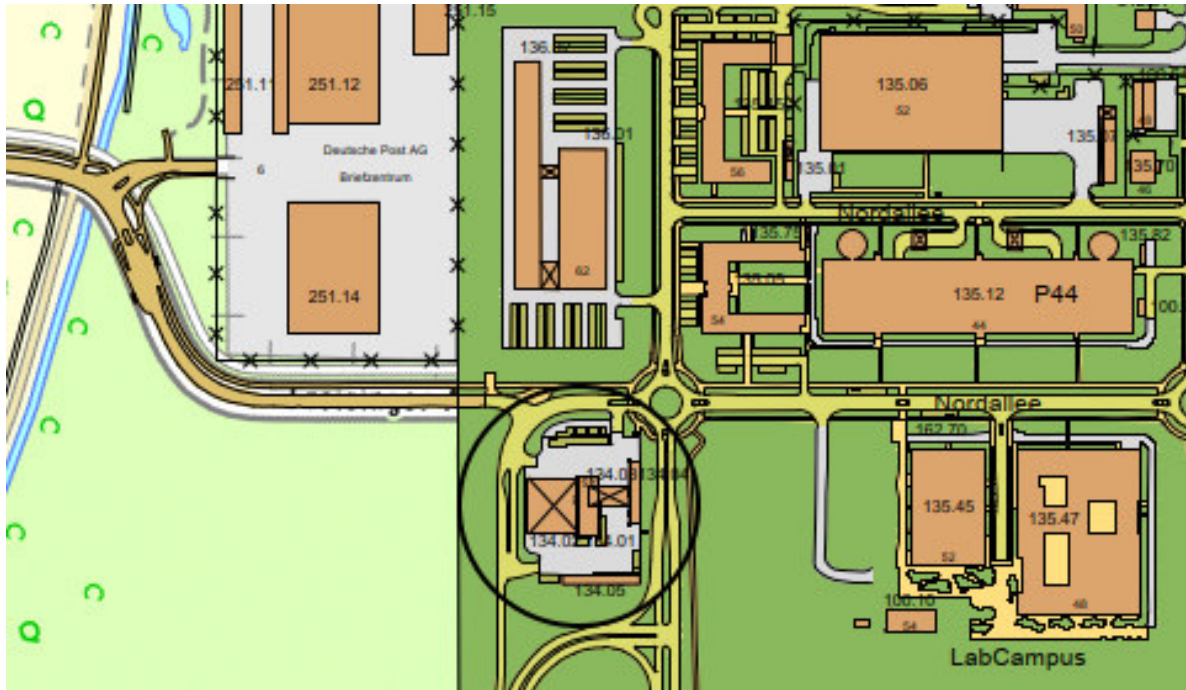


Abb. 2: Ausschnitt aus dem Übersichtslageplan Tankstelle West.

### 1.3.2 Erneuerung und Errichtung von Instrumentenlandesystemen (ILS) – Lande- richtungen 26 auf den Flugbetriebsflächen (Schreiben vom 26. Mai 2025).

Die nächstgelegenen Teilbereiche des Vorhabens zur Erneuerung in den Landerichtungen 26L/R an den bisherigen Standorten auf der Nord- wie auf der Südbahn liegen im Westen der Flugbetriebsflächen um die Start- und Landebahn Nord, etwa 330 m nördlich des BPOL Sonderbaus.

**Baubedingte Wirkfaktoren** sind auf die dortigen Teilbereiche beschränkt.

**Anlagebedingt** werden bei der anhängigen Erneuerung der ILS-Anlagen nach Angaben der Landschaftspflegerischen Begleitplanung insgesamt ca. 1.070 m<sup>2</sup> innerhalb der planfestgestellten Flugbetriebsflächen neu versiegelt. Weitere rd. 80 m<sup>2</sup> Grünflächen werden überbaut, 3.860 m<sup>2</sup> bauzeitlich beansprucht. Rückgebaut werden im Zuge der Baumaßnahmen knapp 730 m<sup>2</sup> (teil-)versiegelte Flächen. Die Netto-Neuversiegelung beläuft sich also in Summe auf ca. 320 m<sup>2</sup>. Der Kompensationsbedarf für die Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen bzw. Boden wird in gebotener Weise über landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen abgedeckt. Damit wird der unvermeidbare Eingriff in Natur und Landschaft vollständig kompensiert werden.

Dies gilt auch für die Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotop: Für die Beeinträchtigungen eines nach § 30 BNatSchG i.V. mit Art 23 Abs. 1 Nr. 4 BayNatSchG (als Magerrasen) geschützten Biotops kann eine Ausnahme zugelassen werden; der Ausgleich erfolgt im Zuge der Ausgleichsmaßnahme A1 in der Gmkg. Rudlfing: dort werden in Summe gut 1.200 m<sup>2</sup> Halbtrockenrasen hergestellt.

Eine Absehensentscheidung ist beantragt. Inhalt ist i.W. die Zulässigkeit der umweltrechtlichen Auswirkungen in Bezug auf den europäischen Arten- und Gebietsschutz. Die entsprechende Bewertung muss vom Luftamt Südbayern unter Beteiligung der zuständigen

Fachbehörden geprüft und gegebenenfalls unter Auflagen als fachplanungsrechtlich ausreichend anerkannt werden.

Das Vorhaben hat keine bzw. vernachlässigbare Auswirkungen auf das Grundwasser und die bestehende Entwässerung.

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild ergeben sich ebenfalls nicht.

**Betriebsbedingt** ergeben sich keine Änderungen und damit keine erheblich nachteiligen Umweltwirkungen.

Insgesamt verbleiben mit Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und bei Beachtung der ggf. noch zu erteilenden arten- und gebietsschutzrechtlichen Auflage zur Durchführung der Maßnahmen ab 2026 keine erheblich nachteiligen Umweltwirkungen.

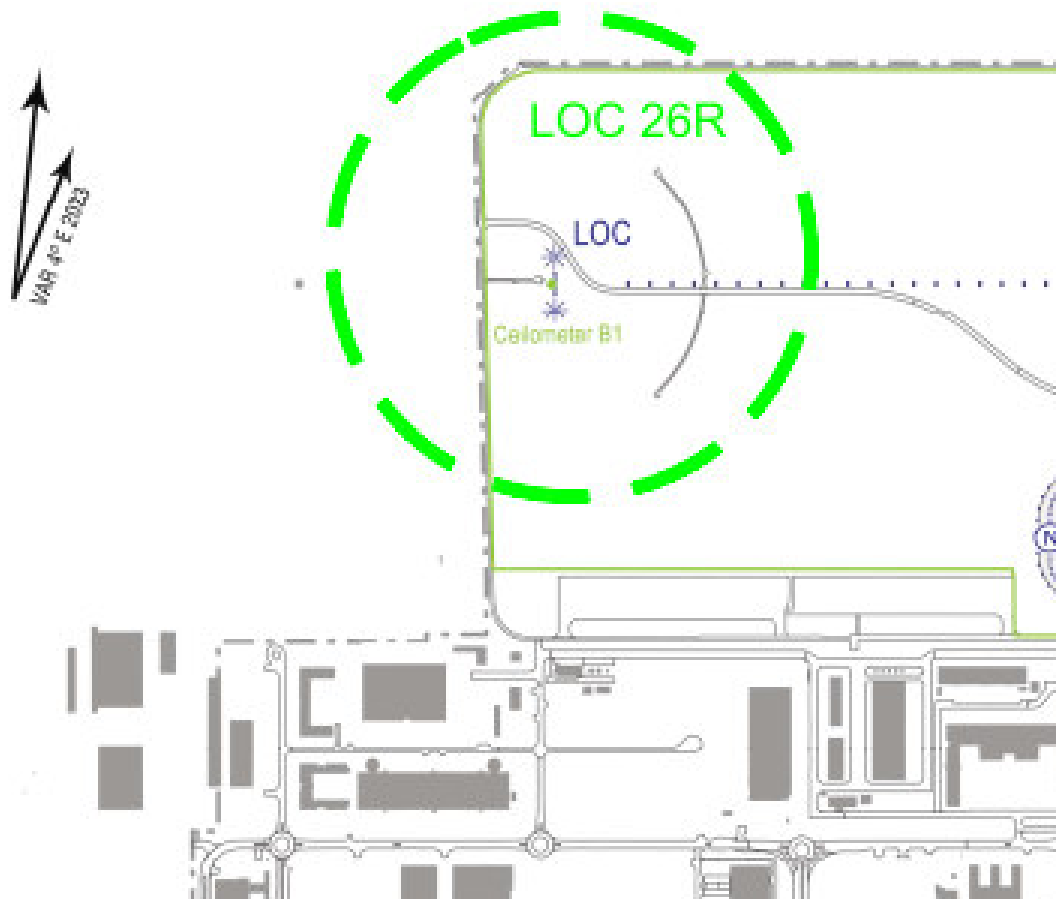


Abb. 3: Anpassung ILS26LR, Ausschnitt aus dem Lageübersichtsplan der DFS).

### 1.3.3 **Neubau eines Mobilitätszentrums im Süden der Zentralen Zone (Antrag vom 11. August 2025) auf dem Areal des Parkplatzes P25.**

Das Mobilitätszentrum soll in einer Entfernung von etwa 2.600 m südöstlich der Vorhabensfläche BPOL Sonderbau errichtet werden, auf einer bereits planfestgestellten Baufläche, die hierfür zu Lasten einer für den örtlichen Verkehr bereits gewidmeten Fläche erweitert werden muss.

**Baubedingte Wirkfaktoren** sind im Wesentlichen auf das bereits planfestgestellte Baufeld bzw. auf eine Baustelleneinrichtungsfläche im Osten des Flughafens beschränkt. Die Baustelleneinrichtungsfläche im Osten ist bereits mit dem 98. ÄPFB als (befestigte) Fläche des Flughafengeländes gewidmet.

**Anlagebedingt** kommt es zu einer Flächeninanspruchnahme im Umgriff des Baufelds, im Bereich der bereits planfestgestellten örtlichen Verkehrsflächen. Nach Angaben der Landschaftspflegerischen Begleitplanung umfasst der Planumgriff einschließlich der an das Bau- feld angrenzenden, nur bauzeitlich beanspruchten Flächen sowie der neuen Zuwegungen in Summe etwa 5,3 ha. Der Flächenumfang der Bauflächen erhöht sich gegenüber den bisher festgestellten 3,60 ha um 0,44 ha auf nunmehr 4,04 ha. Beansprucht werden Biotop- und Nutzungstypen der örtlichen Verkehrsflächen, i.W. Grünflächen, die meist als artenarmes Grünland ausgebildet sind, sowie auch viele Bäume der planfestgestellten Grünordnung am Flughafen. Es werden – außerhalb des planfestgestellten Baufelds SF - ca. 180 m<sup>2</sup> bisherige Grünflächen neu versiegelt und weitere ca. 600 m<sup>2</sup> Grünflächen mittleren Biotopwerts bau- zeitlich in Anspruch genommen. Dem steht die Entsiegelung von ca. 160 m<sup>2</sup> Flächen gegen- über. Der Kompensationsbedarf für die Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen bzw. Boden wird in gebotener Weise über landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen abgedeckt. Damit wird der unvermeidbare Eingriff in Natur und Landschaft vollständig kompensiert wer- den.

Schutzgebiete nach BayNatSchG, geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG sowie sonstige Biotope i.S.d. Biotopkartierung Bayern werden nicht berührt.

Es sind durch das Vorhaben **keine Verbotstatbestände hinsichtlich § 44 BNatSchG** zu erwarten. Aufgrund der aktuellen Datenlage und der vor Ort vorgefundenen Lebensraum- strukturen (Keiner der zu fällenden Bäume weist Strukturen (Höhlen, Spalten usw.) auf, die von Vögeln oder Fledermäusen als Habitat genutzt werden könnten; die Gebäude weisen nur ein bedingtes Potenzial für Vögel und Fledermäuse auf) sind Verstöße unwahrscheinlich. Beeinträchtigungen evtl. trotzdem vorkommender Arten können durch einen Abriss im Winter vermieden werden. Das Gelände hat kein Potenzial für andere geschützte Tierarten.

Für eine Rodung von Gehölzen ist das übliche Zeitfenster von Oktober bis Ende Februar ein- zuhalten.

Unter Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen sind keine negativen Auswirkungen auf Be- lange des Gebiets- und Artenschutzes erwartet.

Das Vorhaben hat keine bzw. vernachlässigbare Auswirkungen auf das Grundwasser und die bestehende Entwässerung.

Trotz des massiven Baukörpers ist nicht von einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auszugehen. Das Mobilitätszentrum wird im Zentralbereich des Flughafengeländes errichtet. Vor dem bedeutungsgleichen Hintergrund bestehender bzw. bereits zulässiger Bauten wird der neue Baukörper nach außen nur geringfügig bemerkbar sein. Die vorgesehene Dachbe- grünung der Ebenen 09 und 10 wird eine visuelle Verknüpfung zur Landschaft herstellen. Auf Ebene 04 setzt sich östlich entlang der Terminalstraße Mitte das sog. „grüne Band“ innerhalb des Flughafengeländes fort. Baumreihen sollen neu gepflanzt und das Konzept der Begrü- nung des Flughafens wird somit fortgesetzt.

**Betriebsbedingt** ergeben sich keine erheblich nachteilige Umweltwirkungen. Ein erheblich nachteiliges Mehraufkommen an Verkehr ist nicht zu erwarten. Die vom MOZ ausgehenden



Immissionen sind unbedenklich. Auch mit Blick auf das Schutzgut Wasser und die Entwässerung sind mit dem Vorhaben keine erheblich negativen Auswirkungen verbunden.

Insgesamt verbleiben mit Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und bei Beachtung der wasserrechtlichen Gestattungen und Genehmigungen keine erheblich nachteiligen Umweltwirkungen.

Unter Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen sind keine negativen Auswirkungen auf Belange des Gebiets- und Artenschutzes erwartet.

Die nächstgelegenen Teilflächen des Vogelschutzgebietes **DE7637-471 „Nördliches Erdinger Moos** werden von den Grünflächen der Start- und Landebahn Süd gebildet, in einer Distanz von ca. 200 m; sie liegen damit außerhalb der Projektwirkungen. Beeinträchtigungen des Schutzgebietes bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile im Sinne von Art. 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie oder des gesamten Netzes „NA-TURA 2000“ im Sinne von Art. 3 FFH-Richtlinie sind daher auszuschließen.

Die nächstgelegenen Teilflächen des **FFH-Gebiets DE7537-301, „Isarauen von Unterföh-ring bis Landshut** liegen westlich des Flughafens in einer Distanz von etwa 3 km zur Baustelle und damit außerhalb der Projektwirkungen.



Abb. 4: Standort des Mobilitätszentrums auf dem Parkplatz P25).

#### 1.3.4 Errichtung und temporärer Betrieb eines Parkplatzes (Parkplatz P84) im Bereich nördlich der Wartungsallee

Der P84, ca. 800 m südöstlich des Vorhabens BPOL Sonderbau, liegt innerhalb bereits planfestgestellter Bauflächen bzw. örtlicher Verkehrsflächen. In ihrer Auswirkungsbetrachtung (E-Mail vom 1.9.2025) ging die FMG davon aus, dass durch das Vorhaben kein weiterer erheblicher Eingriff in die Natur und Landschaft erfolgt. Auch mit Blick auf den Arten- und Gebietschutz sind mit dem Betrieb eines Parkplatzes keine erheblichen Auswirkungen verbunden, die nicht bereits in vergangenen Verfahren Berücksichtigung gefunden haben. Durch das

Vorhaben werden zudem keine wasserhaushaltsrechtlichen Belange in erheblicher Weise berührt.

Hierzu liegt eine Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde vom 30.09.2025 vor. Sie geht davon aus, dass durch die Neuversiegelung von 78 m<sup>2</sup> für die Errichtung einer Zufahrtstraße ein Kompensationsbedarf verbleibt. Dieser soll durch landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen vollständig kompensiert werden.

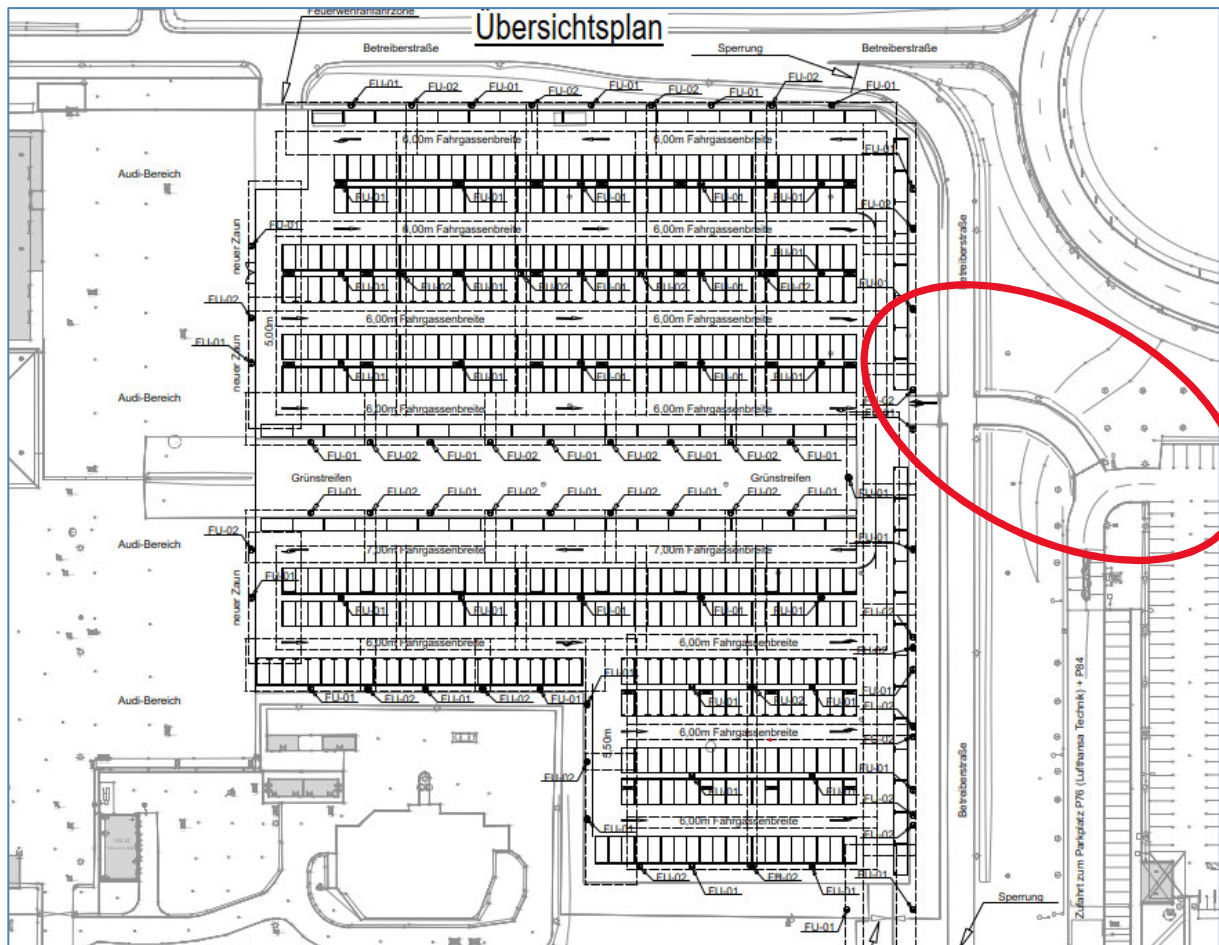


Abb. 5: Parkplatz P84 mit Anbindung P76 östlich der Betriebsstraße.

### 1.3.5 Fazit der Betrachtung kumulierender Verfahren

Betroffen waren also – wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß – das Schutzgut Boden durch Flächenversiegelungen sowie das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt durch die Überbauung von Grünflächen. Die anderen Schutzgüter des UVPG waren nicht erheblich nachteilig berührt.

Die Beeinträchtigungen der beiden Schutzgüter war Gegenstand der jeweiligen landschaftspflegerischen Begleitplanung. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden landschaftspflegerische Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen bestimmt und umgesetzt. Damit wurden die mit den jeweiligen Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in der gebotenen Weise kompensiert.



Es verbleiben aus der vorstehenden Betrachtung kumulierender Vorhaben der Flughafengesellschaft keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die als zusätzliche Vorbelastung oder aufsummierend in ihren Umweltwirkungen bei der Beurteilung des Projekts BPOL Sonderbau MUC zu berücksichtigen wären. Dies gilt auch für das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit: Risiken für die menschliche Gesundheit sind auch bei Realisierung der vorstehend betrachteten Vorhaben nicht gegeben.

Die noch nicht entschiedenen kumulierenden Vorhaben gehen wie die bereits rechtskräftig genehmigten Projekte in die Bestandsaufnahme und Bewertung ein (als Vorbelastung bzw. vorbelastete Standorte /Bestandteile der Umwelt).

#### **1.4 Methodik der Bewertung der Umweltauswirkungen**

Umweltauswirkungen im Sinne von § 2 Abs. 2 UVPG sind unmittelbare und mittelbare Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter. Dabei werden die in § 2 Abs. 1 UVPG aufgeführten Schutzgüter getrennt betrachtet:

- 1) Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- 2) Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- 3) Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- 4) kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- 5) die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Das Vorhaben ist nicht für schwere Unfälle oder Katastrophen anfällig. Diesbezüglich sind keine Umweltauswirkungen zu erwarten und demzufolge nicht zu betrachten.

Auch grenzüberschreitende Umweltauswirkungen liegen nicht vor.

Der UVP-Bericht geht auf die vom Vorhaben BPOL Sonderbau MUC umfassten Änderungen ein:

- Erweiterung des Flughafengeländes,
- Errichtung eines Hochbaus,
- Bau von Verkehrsflächen

Die Vorfeldflächen und der zulässige Flugbetrieb bleiben von der Änderung unberührt.

Zur Ermittlung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens wird die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens beschrieben und die Empfindlichkeit der Schutzgüter gutachterlich bewertet. Im UVP-Bericht wird davon ausgegangen, dass bereits genehmigte Planungen bis zur Vorhabenverwirklichung realisiert sein werden bzw. als genehmigte Vorhaben – auch ohne eine teilweise oder vollständige bauliche Realisierung – als "Bestand" anzunehmen sind (in Kap. 3).

Die Empfindlichkeit der Schutzgüter wird als Bedeutung der Elemente der einzelnen Schutzgüter bei der Bewertung einer zu erwartenden nachteiligen Auswirkung anhand der Kriterien Schutzwürdigkeit und Vorbelastung mittels vier Bewertungsstufen beschrieben:

- keine Bedeutung bzw. Schutzgut nicht ausgeprägt und daher nicht relevant
- geringe Bedeutung

- mittlere Bedeutung
- hohe Bedeutung

Keine bzw. eine geringe Empfindlichkeit für Belastungen durch potenzielle nachteilige Auswirkungen besteht, wenn:

- eine geringe Schutzwürdigkeit (z.B. kein Schutzstatus) vorliegt,
- bereits Eingriffe aufgrund anderer Projekte vorliegen,
- Grenz- und Richtwerte deutlich unterschritten werden (geringe Vorbelastung).

Hingegen ist eine hohe Empfindlichkeit dadurch gekennzeichnet, dass

- schon bei einem kleinen Eingriff erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgebiet (Elemente des Schutzgutes) zu erwarten sind,
- Grenz- oder Richtwerte bereits erreicht oder überschritten werden (hohe Vorbelastung),
- eine hohe Schutzwürdigkeit aufgrund expliziter Schutz-(gebiets)ausweisungen vorliegt.

Bei einigen Schutzgütern, wie Fläche und Klima, bei denen es vorrangig um die Reduzierung des Flächenverbrauchs bzw. die Reduktion von Emissionen geht, ist die Bestandsbewertung nachrangig. Hier steht das Ausmaß des Verbrauches bzw. der Emissionen, also die Eingriffsintensität, im Mittelpunkt der Auswirkungsanalyse.

Im Rahmen der Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen (Kap. 6) werden Empfindlichkeiten (Bedeutung in Hinsicht auf die Bewertung nachteiliger Auswirkungen), potenzielle Wirkfaktoren sowie Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen in Beziehung gesetzt und die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens ermittelt. Die Bewertung der Vorhabenwirkungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt) auf die Umwelt erfolgt überwiegend verbal-argumentativ und wird schutzgutabhängig mit gutachterlichen Einschätzungen unterlegt.

Die Auswirkungen des Vorhabens werden schutzgutbezogen beurteilt, dabei wird zwischen geringen bzw. unerheblichen und erheblichen Umweltauswirkungen unterschieden. Zum Abschluss wird eine zusammenfassende Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben.

## 1.5 Datengrundlagen

Als projektbezogene Angaben standen zur Verfügung:

- Vorhabensbeschreibung, Erläuterung und Begründung zum Vorhaben „Erweiterung nördliches Bebauungsband / Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC““
- Tekturplan zum Plan der baulichen Anlagen I-02c.
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Verfasser. PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, München.

- Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos, Verfasser: PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH, München.
- Diverse weitere Gutachten zu den Auswirkungen des Vorhabens (siehe Ziffer 11 Referenzliste und Quellenangaben).

Ergänzt wurden diese Informationen um eine Vor-Ort-Erhebung der Biotop- und Nutzungstypen gemäß BayKompV am 29. April 2025 sowie einer aktuellen Einsicht in die die amtliche Kartierung schützenswerter Biotope in Bayern.

Eine Auswertung der ASK (Artenschutzkartierung des LfU, 2023) erbrachte keine weiteren Einzel-Nachweise für den Untersuchungsraum. Die nordöstlich angrenzenden Flughafenwiesen (innerhalb des Umgriffs des Vogelschutzgebietes) sind als Wiesenbrüterlebensraum (ASK-Nr. 76361107) erfasst.

## **2. Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 UVPG)**

Das Vorhaben soll auf einer unbebauten, nordwestlich an das aktuell planfestgestellte Flughafengelände angrenzenden Fläche errichtet werden. Nördlich sowie westlich vom Standort für den BPOL Sonderbau MUC liegt der Offroadpark des MSC Freisinger Bär e.V. Südlich befindet sich die bestehende Kombinierte Transit- und Abschiebehafteinrichtung des Freistaats Bayern und östlich grenzt das Grundstück an den Sicherheitsbereich des Flughafens an. Dadurch ist auch der von der BPOL geforderte direkte Zugang zum Sicherheitsbereich des Flughafens möglich<sup>1</sup>.

Der Antrag auf Errichtung des BPOL Sonderbau MUC umfasst als Hochbau einen freistehenden Gebäudeneubau. Der Tiefbau beinhaltet die Anlage von Straßen und Parkplätzen einschl. der notwendigen Zufahrten, Umfahrungen und Tore. Ferner sind Grünanlagen und Regenrückhaltebecken bzw. -anlagen vorgesehen.

Die luftrechtliche Planfeststellung muss geändert werden. Die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Plans der baulichen Anlagen wird für das Vorhaben erweitert. Außerhalb der bisherigen Planfeststellungsgrenze wird eine zusätzliche Baufläche PA (Passagierabfertigung) ausgewiesen, mit einer geänderten bzw. neu festzusetzenden Baugrenze. Die bisher im Süden der Vorhabensfläche planfestgestellte Doppelbaumreihe wird nach außen an die neue Flughafengrenze verlegt. Die Erweiterung der Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Plans der baulichen Anlagen für den Flughafen umfasst in Summe 1,86 ha.

---

<sup>1</sup> Angaben laut Vorhabenbeschreibung - Bedarfsbegründung und Erläuterung (Flughafen München GmbH).

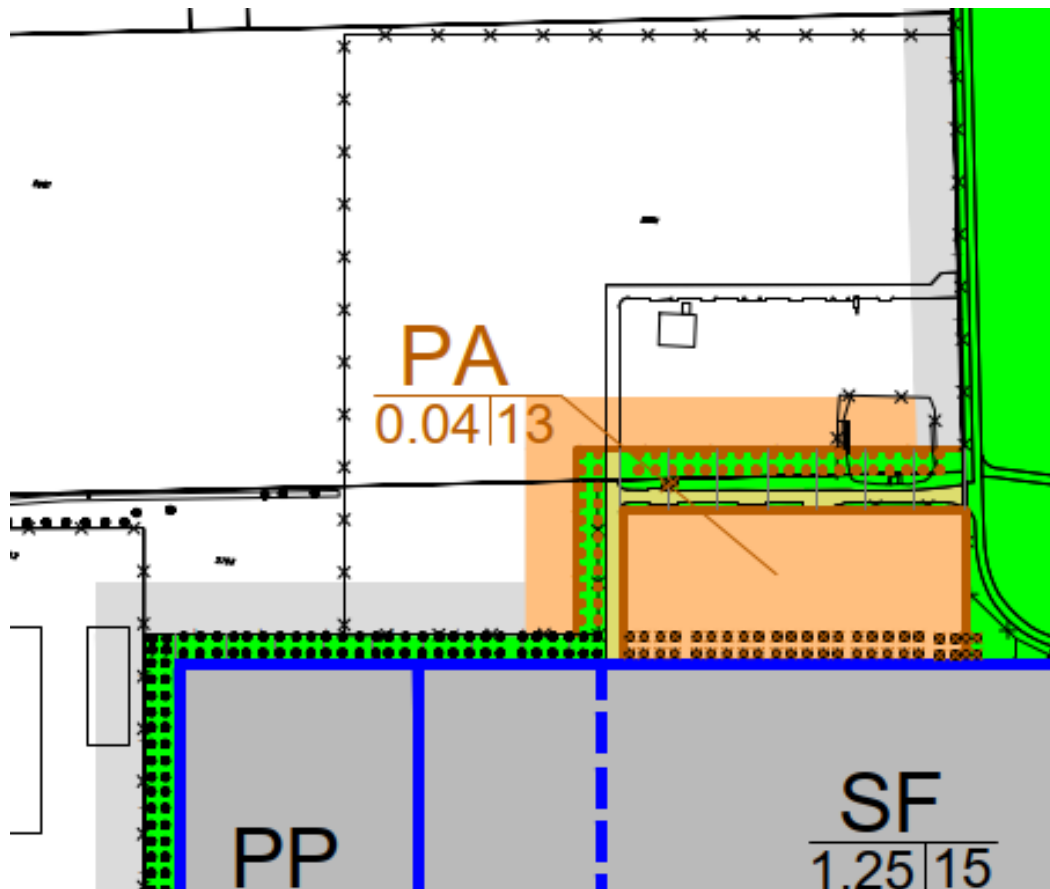


Abb. 6: Auszug aus dem Plan der baulichen Anlagen (Tektur zu Plan I-02c).

Mit dem Planvorhaben wird eine zusätzliche Baufläche PA mit einem Umfang von 1,37 ha, davon 1,10 ha außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes ausgewiesen.

Die zulässige Größe der Baumasse wird in der Tektur zum Plan I-02c mit 40.000 m<sup>3</sup> angegeben, für einen Hochbau mit einer Grundfläche von ca. 5.000 m<sup>2</sup> (voraussichtlich ca. 76 x 66 m<sup>2</sup>) und einer zulässigen Gebäudehöhe von 13 m.

Außerhalb des neuen Baufelds sind Straßenverkehrsflächen sowie Grünflächen zur Bepflanzung mit einer Doppelreihe aus Bäumen vorgesehen, mit einem Umfang von 0,76 ha.

Nachfolgende Tabelle fasst die Kenngrößen des Vorhabens zusammen.

Tab. 1: Kenngrößen des Vorhabens BPOL Sonderbau.

Flächenbedarf insgesamt	Rund 2,2 ha; davon 1,37 ha für das Baufeld des Sonderbaus, 0,76 ha für eine neue örtliche Verkehrsfläche mit Pflanzgebot, 0,04 ha für eine Versickerungseinrichtung sowie 0,02 ha für eine neue Zuwegung zur Rollfeldringstraße.
Notwendige Erweiterung des Flughafengebiets	Erweiterung der Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Plans der baulichen Anlagen für den Flughafen: 1,85 ha.
Zusätzlicher bauzeitlicher Flächenbedarf	Kein zusätzlicher Flächenbedarf: die Baustelleneinrichtungsflächen liegen innerhalb des Vorhabensfläche.
Hochbau	Zweigeschossiges, freistehendes Gebäude in Stahlskelettbauweise mit einer Grundfläche von ca. 5.000 m <sup>2</sup> , zulässige Gebäudehöhe 13,0 m; zulässige Größe der Baumasse 40.000 m <sup>3</sup> .
Tiefbau	Straßenerschließung und Parkplätze (89 Stellplätze, teilweise überdacht), Dachflächen der Carports sollen an geeigneten Stellen mit Photovoltaik-Anlagen ausgestattet werden.
Erdarbeiten	Fundamente und Leitungstrassen, keine Unterkellerung (keine Arbeiten im Grundwasser)
Straßenverkehre	zusätzlicher Kfz-Verkehr durch An- und Abfahrt von Mitarbeitenden sowie Transport der Rückzuführenden.
Entwässerung	Rückhalt (extensiv begrüntes Retentionsdach sowie unterirdische Füllkörperrigolen) und ortsnahe Versickerung von unbelastetem Niederschlagswasser der Dachflächen; Entwässerung der Verkehrsflächen in angrenzende, mit bewachsenem Bodenfilter ausgeführten Versickerungsmulden.
Ver- und Entsorgung	Trinkwasser, Strom, IT und Entsorgung Schmutzwasser über die vorhandene (sich anschließende) Infrastruktur des Flughafengeländes.
Bauzeit	Baubeginn geplant für März 2027; Bauzeit ca. 18 Monate.

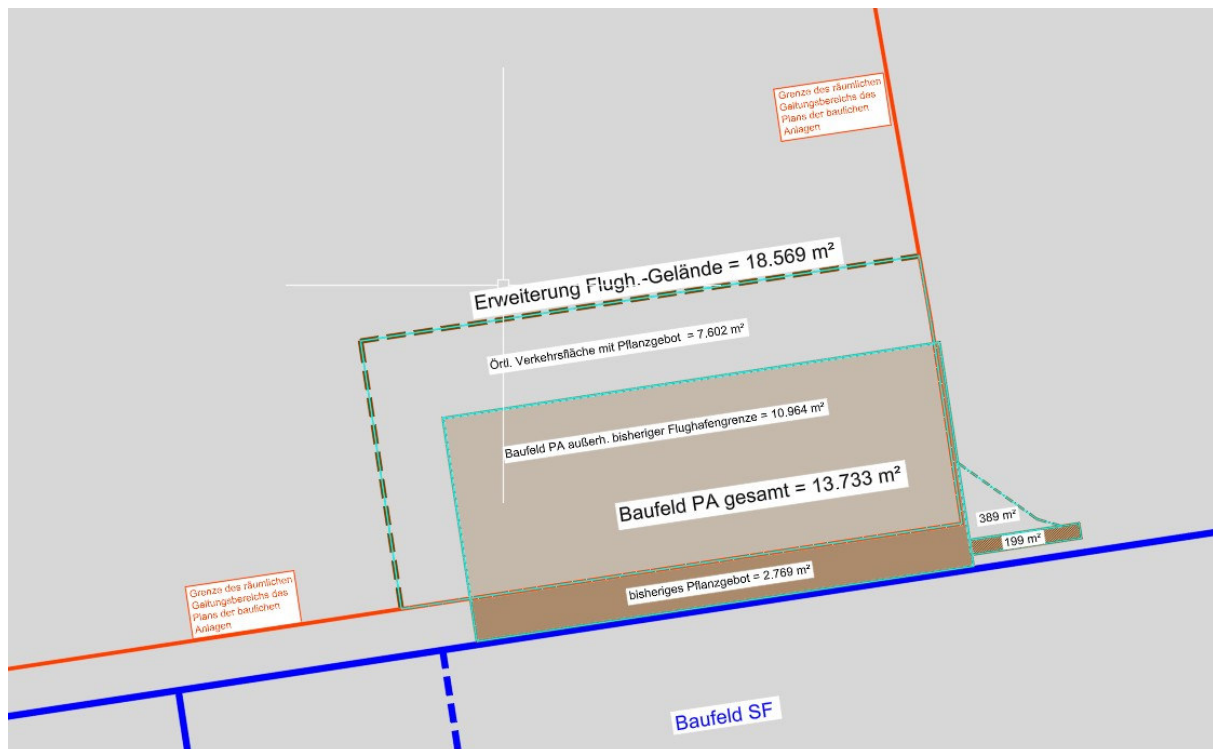


Abb. 7: Flächenbedarf.

## 2.1 Angaben zum Bauablauf

Der Baubeginn ist lt. Vorhabenbeschreibung für 03/2027 anvisiert. Die Inbetriebnahme ist spätestens für 09/2028 geplant.

Die Anfahrt zum Baufeld erfolgt primär über die Autobahn A92, die Zentralallee, die Nordallee und dann über die Stichstraße zum Baufeld, alternativ über die B301, die Freisinger Allee und dann wiederum über die Stichstraße zum Baufeld.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit müssen die späteren Nutzflächen – wie Parkplätze, Zufahrten und Versickerungsflächen – temporär als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt werden. Lager- und Mietflächen können voraussichtlich hinter dem geplanten Gebäude auf den zukünftigen Versickerungsflächen eingerichtet werden. Die Baustelleneinrichtung ist somit auf dem Baufeld vorgesehen.

Abrissarbeiten sind aufgrund des unbebauten Grundstücks nicht erforderlich. Das geplante Gebäude wird nicht unterkellert, sodass lediglich Bauaushub zur Herstellung der Grundfläche und der Fundamente anfällt. Für die Errichtung des BPOL Sonderbaus MUC wird insofern keine Bauwasserhaltung notwendig. Die bestehende Straße wird in das Vorhaben integriert.

Während des etwa 18-monatigen Baus am Baufeld werden verschiedene Lärm emittierende Großgeräte betrieben: Dozer, Radlader, Grader, Walzen, Hochbaukran, Autokran, Bagger, Betonpumpe, Raupenfertiger, Gummiradwalze und Glattmantelwalze; die Geräte werden lediglich innerhalb der jeweils entsprechenden Bauphasen verwendet<sup>1</sup>. Auch entstehen durch den Bau weitere Lärmemissionen durch Baustellenverkehr. Für die gesamte Bauzeit sind

rund 1.500 Fahrten geplant, abhängig von der jeweiligen Bauphase bis zu 15 Fahrten am Tag.

Im Rahmen der Bauausführung werden die technisch üblichen Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen umgesetzt. Dazu zählen unter anderem:

- Maßnahmen zur Staubvermeidung, wie z. B. Befeuchtung von Fahrwegen und Lagerflächen, Abdeckungen von Schüttgütern und gezielte Reinigung,
- der Einsatz emissionsarmer Maschinen und Fahrzeuge, vorzugsweise mit aktuellen Abgasnormen,
- sowie die Minimierung von Leerlaufzeiten bei Baumaschinen und Transportfahrzeugen durch optimierte Einsatzplanung und Abschaltung bei Nichtgebrauch.

Diese Maßnahmen müssen dem Stand der Technik entsprechen und sind Bestandteil einer verantwortungsvollen Bauausführung. Die konkrete Ausgestaltung liegt in der Verantwortung einer prospektiven Generalübernehmers und wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt<sup>2</sup>.

## 2.2 Betriebliche Verkehre

Die öffentliche Anfahrt erfolgt vom Westen des Grundstücks. Der nicht-öffentliche Bereich der Einrichtung wird durch Schleusen mit jeweils zwei Toren erschlossen. Hierfür ist im Osten des Grundstücks eine Anbindung an die bestehende Straße im Sicherheitsbereich (Luftseite) notwendig.

Fahrzeugverkehr entsteht aus An- und Abfahrten der dort tätigen Mitarbeiter sowie dem Transport von Rückzuführenden und ggf. Begleitungen in Pkw oder Bussen der BPOL. Es wird gesamtheitlich mit einem Fahrzeug pro Rückzuführendem gerechnet. D.h. bei bis zu 50 Einzelmaßnahmen, parallel stattfindenden Sammelchartermaßnahmen und allgemeinen Fahrten von Mitarbeitenden resultieren im Laufe eines Tages ca. 746 Fahrzeugfahrten.

Dabei handelt es sich auch um eine Verlagerung bestehender Verkehre; nur ein Teil ist neu generiert. Im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsaufkommen auf der Nordallee von ca. 7.500 Fahrzeugen pro Tag und der nahen Zentralallee mit ca. 75.000 Fahrzeugen pro Tag sind die aus Straßenverkehr resultierenden Lärmemissionen schalltechnisch nicht relevant.

Nach Inbetriebnahme des BPOL Sonderbau MUC wird ein Anstieg der Sammelrückführungen mit gecharterten Flugzeugen von derzeit einem auf bis zu sieben Sammelrückführungsflüge pro Woche erwartet, also um bis zu ca. 620 Flugbewegungen pro Jahr (für einen Sammelrückführungsflug sind eine Landung und ein Start notwendig, somit zwei Flugbewegungen)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Laut den Angaben in der Baustellenlogistik.

<sup>3</sup> Angaben nach „Erweiterte Betrachtung der Lärmimmissionen beim Bau und Betrieb des BPOL Sonderbau MUC, siehe Anlage 2.

### 3. Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens (§ 16 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)

Die Bundespolizei möchte ein sog. «BPOL Sonderbau MUC» auf dem Gelände des Flughafens München betreiben. Hierzu soll ein Neubau im Anschluss an das Flughafengelände, westl. der Start- und Landebahn Nord, errichtet werden. Der Standort liegt außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes.

Der geplante BPOL Sonderbau beansprucht eine unbebaute, überwiegend als Grünland ausgeprägte Grünfläche zwischen dem Gelände des MSC Freisinger Bär e.V. und der bestehenden Abschiebehafteinrichtung innerhalb des Flughafengeländes.

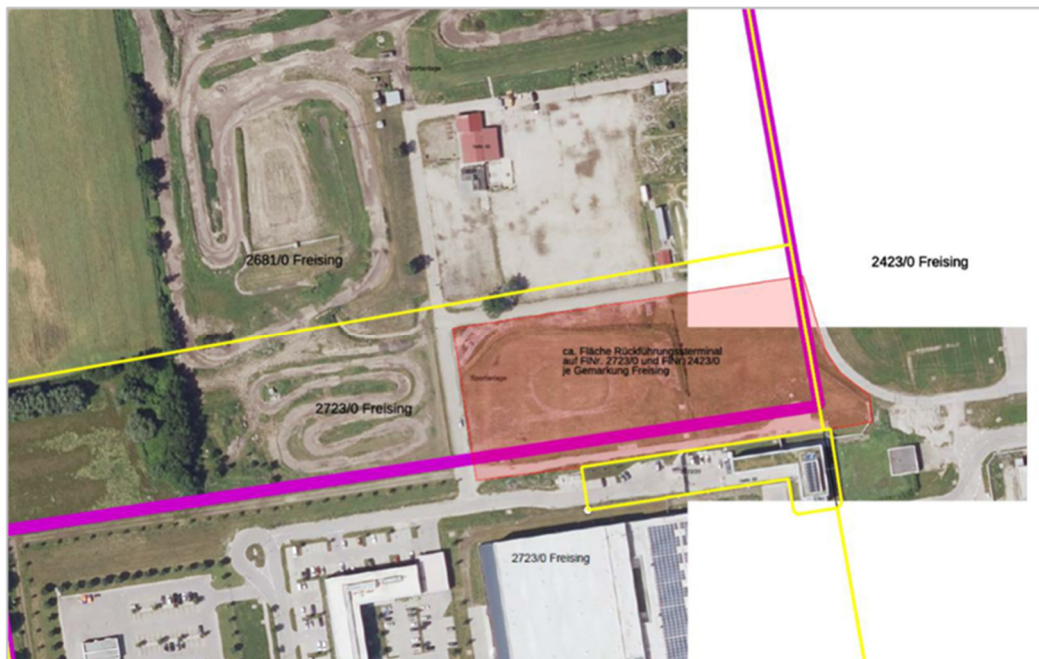


Abb. 8: beanspruchte Grundfläche aus Flurnr. 2723 und 2423, Gmkg. Freising.

Der Flughafen München ist im Erdinger Moos gelegen, welches durch eine sehr geringe Reliefenergie gekennzeichnet und der naturräumlichen Haupteinheit „Münchner Schotterebene (051)“ mit der naturräumlichen Untereinheit „Münchner Ebene (051-A)“ zuzurechnen ist.

Die Ebene wird von mächtigen Schotterpaketen der Würmeiszeit aufgebaut und fällt leicht in nördliche Richtung ab. War der Grundwasserflurabstand ursprünglich sehr gering, veränderte sich dieser durch die Ende des 18. Jahrhunderts begonnene Kultivierung und Trockenlegung deutlich. Die mit der Kultivierung entwickelten Mooswiesen wurden in den letzten Jahrzehnten meist zu Ackerflächen umgebrochen. Die örtlichen Verhältnisse sind sehr stark von den umgebenden flughafenspezifischen Nutzungen und dem Betrieb des Motocross-Geländes geprägt.

Als potenzielle natürliche Vegetation (PNV) ist für das Gebiet der Typ F3c angegeben. Es handelt sich hierbei um Waldziest-Eschen- Hainbuchenwälder, örtlich sind diese durchsetzt mit Schwarzerlen-Eschen- Sumpfwäldern oder Walzenseggen-Schwarzerlen-Bruchwäldern. Allerdings sind durch die früheren Entwässerungen und die großflächigen Bautätigkeiten im Gebiet die Standortverhältnisse stark verändert und es liegen stark anthropogen



überprägte Bodenformen vor. Damit treffen die Einstufungen der PNV allenfalls nur noch bedingt zu.

### **3.1 Untersuchungsgebiete des Umweltberichtes**

Die räumliche und inhaltliche Abgrenzung der Untersuchungsgebiete erfolgt schutzgutsbezogen, in Abschätzung der zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG und unter Berücksichtigung des europäischen Arten- und Gebietsschutzes. Der maximale Betrachtungsraum berücksichtigt damit die nächstgelegenen Vorhaben bzw. Zulassungsentscheidungen (wie die den beantragten Umbau der Tankstelle West, Antrag vom 2. April 2025 und die Erneuerung der ILS-Anlagen, Antrag vom 26.05.2025) und damit die wesentlichen Strukturen und Zusammenhänge, die zur Bewertung des Vorhabens und der zu erwartenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG erforderlich sind.

Die Abgrenzung kann der Anlage Karte 1 entnommen werden.

### **3.2 Planungsvorgaben**

#### **3.2.1 Landesentwicklung und Regionalplan**

Im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm des Freistaats Bayern von 2023 ist das Vorhabengebiet als Bestandteil des „Vorranggebiets Flughafenentwicklung“ ausgewiesen.

Gemäß der Karte „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans (RP14-Muenchen\_Karte\_2) liegt das Vorhabengebiet außerhalb von regionalen Grünzügen, Biotopverbänden oder anderen, zur weiteren baulichen Entwicklung ungeeigneten Flächen.

Im Regionalplan der Region München sind im Umfeld regionale Grünzüge dargestellt: Im Westen der Grünzug „Isartal“, im Osten des Flughafens der „Grüngürtel Flughafen München / Erdinger Moos / Aschheimer Speichersee / Grüngürtel München-Nordost“. Eine Verbindungsspanne zwischen beiden Grünzügen verläuft nördlich des Plangebietes. Das regionalplanerisch vorgegebene Ziel der Erhaltung der Regionalen Grünzüge wird von der beabsichtigten Planung nicht berührt.

Der westlich des Planungsgebiets verlaufende Ludwigskanal ist als überörtliches und regionales Biotopverbundsystem verzeichnet. Der Biotopverbund wird durch das Vorhaben nicht unterbrochen.

#### **3.2.2 Flächennutzungsplanung mit integrierter Landschaftsplanung der Stadt Freising**

Das Vorhabensgebiet liegt im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans, hier im Bereich Freising Süd / Hallbergmoos Nord, bzw. innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“. Weiter westlich grenzt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 a „Briefzentrum Freising“ an.

Der bestehende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung der Stadt Freising stellt im Geltungsbereich landwirtschaftliche Flächen und an den Rändern öffentliche Grünflächen dar.

### 3.3 Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

Schutzziele des Schutzgutes Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit sind:

- 1) Erhalt gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz der Wohngebiete/Wohnnutzung, des Wohnumfeldes sowie der dem Wohnumfeld zuzuordnenden Funktionsbeziehungen (besiedelte Gebiete und ihre direkte Umgebung)
- 2) Erhalt von Flächen für die Naherholung sowie für sonstige Freizeitgestaltung.

Beeinflusst wird das Schutzgut durch Gerüche, Geräusche, Erschütterungen, Licht und visuelle Veränderungen der Umgebung. Stoffliche Belastungen wirken im Gegensatz dazu über die Nahrungskette bzw. über die Luft auf den Menschen. Zu berücksichtigen sind insbesondere Entwicklungen von Lärm sowie die Freisetzung von Luftschadstoffen und Gerüchen.

Im Plangebiet sind bereits Nutzungen durch den Offroadpark des MSC Freisinger Bärs möglich. Diese haben eine **geringe Bedeutung** für das Schutzgut bzw. sind als Vorbelastung des Schutzgutes anzusehen, siehe die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen.

Die nächstgelegene schutzbedürftige Wohnbebauung ist der Ortsbereich Attaching in einer Entfernung von ca. 2 km.

Auch schutzbedürftige öffentliche Nutzungen wie Krankenhäuser, Schulen oder auch Kirchen sind im Wirkraum des Vorhabens nicht vorhanden.

Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm ist für den Verkehrsflughafen München ein Lärmschutzbereich festgesetzt. Für dies Schutzzone regelt das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm Bauverbote beziehungsweise Nutzungsbeschränkungen sowie gegebenenfalls die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Entschädigung bei Bauverboten und Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Der Flugbetrieb erfährt durch den BPOL Sonderbau keine wesentliche Änderung. Die Festsetzungen von Lärmschutzbereichen sowie von Siedlungsbeschränkungsgebieten sind nicht berührt.

Bereiche mit landschaftlicher Erholungseignung sind im Vorhabensgebiet nicht vorhanden.

### 3.4 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Gemäß § 1 BNatSchG sind Natur und Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und, soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass u. a. die Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume auf Dauer gesichert sind. Die Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der natürlichen Pflanzenwelt dient der Sicherung der Artenvielfalt und der biologischen Vielfalt.

#### 3.4.1 Schutzgebiete nach Naturschutzrecht

Zum westlich gelegenen FFH-Gebiet DE 7537-301 Isarauen von Unterföhring bis Landshut mit seinem Teilgebiet 5 Isarauen besteht ein Mindestabstand von über 1,2 km. Vorhabenbedingte Wirkfaktoren erreichen das Schutzgebiet nicht, vgl. auch Kap. 9.2.

Das Vogelschutzgebiet DE 7637-471 Nördliches Erdinger Moos schließt unmittelbar nördlich und östlich (hier mit den Grünflächen um die nördliche Start- und Landebahn) an den Standort des Sonderbaus an; die neue Baumreihe kommt faktisch bereits innerhalb der Schutzgebietsgrenze zu liegen. Mögliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets bzw. seiner maßgeblichen Bestandteile im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie oder des gesamten Netzes "NATURA 2000" im Sinne von Art. 3 der FFH-Richtlinie werden in der Unterlage „Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos“ untersucht, siehe Kap. 9.1.

Zum Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsteilen entlang der Isar in den Landkreisen Bad-Tölz-Wolfratshausen, München, Freising und Erding“ weist das Vorhaben eine Entfernung ca. 900 m im Westen auf. Der Schutzzweck wird nicht berührt. Projektwirkungen erreichen das Schutzgebiet nicht.

Dies gilt auch für das nächstgelegene Naturschutzgebiet „Alte Kiesgrube bei Vötting“, ca. 1,9 km entfernt im Norden. Projektwirkungen erreichen das Schutzgebiet nicht.

### 3.4.2 Biotop- und Nutzungstypen und Schutzgut Pflanzen

Die Biotop- und Nutzungstypen wurden im Rahmen der Erstellung des LBP erhoben und mit Angaben aus sonstigen BNT-Kartierungen innerhalb<sup>4</sup> und außerhalb des Flughafengeländes ergänzt, siehe Karte 1.

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die im Untersuchungsgebiet angetroffenen Biotop- und Nutzungstypen nach Biotopwertliste zur BayKompV.

Tab. 2: Übersicht und Bewertung der Biotop- und Nutzungstypen.

Nutzungen und BNT	Wertpunkte	Fläche ha	Fläche ha	Prozent UG
Gehölze			2,5	2,3%
B112	9	0,46		
B112-WH00BK	10	1,1		
B112-WX00BK	10	0,7		
B116	7	0,14		
B13	6	0,03		
B312	9	0,06		
Magerbiotope			9,3	8,4%
G212-GU651L (§)	9	0,17		
G213	8	2,2		
G213-GX00BK	9	4,4		
G214-GU651E (§)	12	2,5		
G312-GT6210 (§)	13	0,02		

<sup>4</sup> Für das DFS-Gelände liegen mangels Zugänglichkeit allerdings keine Ergebnisse vor

Nutzungen und BNT	Wertpunkte	Fläche ha	Fläche ha	Prozent UG
Feuchtbiotope			0,02	0,02%
R31-GG00BK (§)	10	0,02		
Gewässer			0,21	0,19%
F211	5	0,02		
F222	8	0,13		
S122	10	0,06		
Grünland und Staudenfluren			41	37%
G11	3	0,25		
G211	6	26		
G211-	5	1,4		
G211+	7	2,0		
G212	8	2,5		
G221	9	1,3		
G231	9	3,3		
G4	3	0,04		
K11	4	1,0		
K121	8	0,09		
K122	6	1,5		
K123	7	0,06		
O642	7	0,24		
P432	4	0,27		
V332	3	0,8		
Acker			11	10%
A11	2	11		
Grünanlagen			2,7	2,5%
P11	5	1,0		
P13	5	0,004		
P14	5	0,13		
P15	5	0,28		
V34	2	0,5		
V36	3	0,5		

Nutzungen und BNT	Wertpunkte	Fläche ha	Fläche ha	Prozent UG
V51	3	0,24		
Vegetationsarme Flächen			15	14%
O641	1	1,0		
O7	1	7,3		
P32	2	6,1		
P412	1	0,21		
P42	2	0,03		
P431	2	0,29		
P6	1	0,01		
V331	2	0,02		
Befestigte Flächen und Bauwerke			28	26%
P31	0	0,07		
P411	0	6,9		
P44	0	0,48		
P45	0	0,04		
P46	0	0,05		
P5	0	0,03		
P53	0	0,11		
Parkdeck	0	0,26		
V11	0	8,0		
V12	1	0,14		
V31	0	0,9		
V32	1	0,6		
V35	0	3,6		
X4	0	6,9		
<b>Gesamtgebiet</b> (ohne DFS-Gelände)			110	100%
<b>Fettdruck (§)</b> = nach §30 BNatSchG i.V. mit Art. 23 Abs.1 BayNatSchG gesetzlich geschützt.				
Bewertungsstufe hoch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV.				
Bewertungsstufe mittel gemäß Anlage 3.1 der BayKompV.				

Innerhalb der Grünflächen wurden auch Magerbiotope der BNT G212, G213, G214 und G312 erfasst. Die Biotoptypen G212-GU651L und G214-GU651E sind gemäß § 30

BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 1 Nr. 7 BayNatSchG (arten- und strukturreiches Dauergrünland) gesetzlich geschützte Biotope, mit einer Fläche von 9,3 ha im Untersuchungsgebiet. Der BNT G312-GT6210 entspricht einem Magerrasen gemäß § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs 1 Nr. 4 BayNatSchG. Der Biotoptyp G213 umfasst artenarmes Extensivgrünland, in der Ausprägung GX00BK entspricht er dem Biotoptyp „sonstiges Extensivgrünland/kein LRT“ der Kartieranleitung Biotopkartierung Bayern des LfU aus April 2022.

Streng bzw. besonders geschützte Gefäßpflanzen oder weitere Pflanzenarten der Roten Listen Bayern und auch sonstige bewertungsrelevante Pflanzenarten wurden im Vorhabensgebiet bei der Begehung am 29.4.2025 nicht vorgefunden (auch nicht bei einer kursorischen Begehung am 26.09.2023). Aufgrund des noch jungen Alters der vom geplanten Sonderbau beanspruchten Flächen (erstmalige Herstellung vor ca. 30 Jahren), der Ausprägung des Gebietes und der bestehenden Nutzungssituation sind diese auch nicht zu erwarten.

Die **amtliche Kartierung schutzwürdige Biotope** verzeichnet unter Biotop Nr. 7636-0163 mehrere Hecken westlich des Flughafengeländes, nördlich des Autobahnzubringers. Es handelt sich um naturnahe Hecken (Biotoptyp WH lt. Biotopkartierung). Die bis zu 25 m hohe Baumschicht besteht häufig aus Esche, dazu kommen Trauben-Kirsche, Silber-Weide und Grau-Erle, aber auch Berg-Ahorn. Die nächstgelegenen Teilflächen des Biotop Nr. 7636-0163 befinden sich etwa 250 m des Vorhabengeländes, am Nordrand des MotoCross-Geländes des MSC Freisinger Bär.

Insgesamt kommt dem Vorhabensgebiet nur eine **mittlere Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen** zu. Bereits befestigte oder überbaute Flächen haben keine naturschutzfachliche Bedeutung.

### 3.4.3 Schutzgut Tiere und biologische Vielfalt

Die Daten zur faunistischen Ausstattung des Untersuchungsgebiets wurden im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (PAN Planungsbüro) erhoben.

Demnach lässt die FMG seit 19 Jahren eine Revierkartierung von Vogelarten auf den Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen des Flugbetriebs („Flughafenwiesen“) durchführen. Dabei wurden jeweils auch Flächen erfasst, die im Osten unmittelbar an den Vorhabensbereich des geplanten Sonderbaus angrenzen.

2024 liegen Nachweise von 5 Arten auf den an den Vorhabensbereich angrenzenden Teil der Flughafenwiesen vor: Großer Brachvogel, Kiebitz, Grauammer, Rebhuhn und Feldlerche.

Neben den regelmäßigen Kartierungen auf den Flughafenwiesen wurde die Fauna in den Jahren 2017 und 2019 auch im Bereich des nördlichen und südlichen Bebauungsbands flächendeckend kartiert (Büro H2), auch der Vorhabensbereich wurde untersucht:

Südlich an die Vorhabensfläche angrenzend wurden Rufe von vier Fledermausarten aufgezeichnet: Zwei der Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*), eine Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*), ein Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*) und eine nicht weiter bestimmte Myotis-Art. Durch das Fehlen von Gebäuden hat das Vorhabensgebiet selbst keine Quartierbedeutung für Gebäudefledermäuse. Im Jahr 2017 wurde im Norden der Vorhabensfläche auf dem Gelände des Offroadparks eine Esche mit Quartierpotenzial für Fledermäuse festgestellt. Eine Kontrolle im Jahr 2025 (vgl. artenschutzrechtlicher Fachbeitrag) ergab

jedoch, dass die potenziellen Quartierstrukturen nicht tiefergehend und damit für Fledermäuse nicht als Quartier geeignet sind. Das Vorhabensgebiet hat damit keine Bedeutung als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für Fledermäuse. Eine Nutzung des Gebiets als Jagdhabitat ist jedoch wahrscheinlich.

Bei den Brutvögeln wurden für 2017 Brutnachweise bzw. Brutverdacht an der südlichen Grenze des Vorhabensbereichs von Rebhuhn und Sumpfrohrsänger festgestellt. Im Jahr 2019 wurde auf der Vorhabensfläche die Goldammer als möglicherweise brütend eingestuft und es wurden je ein Brutpaar der Feldlerche und des Feldsperlings im Plangebiet verortet. Die Grauammer wurde am östlichen Gebietsrand an der geplanten Erschließung von Osten festgestellt.

Seit der letzten Kartierung 2019 im Plangebiet vom Büro H2 fanden keine detaillierten Kartierungen in diesem Bereich mehr statt. Im Süden wurden seitdem mehrere Straßen und Gebäude errichtet. Daher, und da die letzten Kartierungen mehr als 5 Jahre alt sind, bestand Ungewissheit über die aktuellen Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Tierarten. Die PAN GmbH wurde daher für das Jahr 2025 mit Kartierungen beauftragt. Laut der dabei durchgeführten Potenzialanalyse weist der Vorhabensbereich Potenzial für folgende saP-relevanten Arten auf:

- Rebhuhn
- Feldlerche
- evtl. Grauammer, Goldammer und Dorngrasmücke
- Stieglitz (Gehölze im Norden)
- Zauneidechse (im nördlichen Bereich).

Für die 2017/19 auf der Fläche festgestellten Arten Feldsperling, Flussregenpfeifer und Haussperling ist der Vorhabensbereich lt. PAN aktuell nur noch zur Nahrungssuche geeignet.

Bei den Kartierungen 2025 ergaben sich folgende Nachweise (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kap. 1.4.2):

- Bei den Begehungen am 20.03. und am 03.04. wurde ein aktuelles Vorkommen des Rebhuhns auf der Vorhabensfläche festgestellt. Das Rebhuhn ist damit als wahrscheinlich brütend einzustufen.
- Bei der Feldlerche ist eine Brut im Vorhabensgebiet auszuschließen, eine Nutzung als Nahrungshabitat aber möglich.
- Der Stieglitz wurde als Nahrungsgast erfasst. Hinweise auf eine Brut im Bereich des geplanten Sonderbaus der BPOL ergaben sich nicht. Eine Brut in einem der Bäume nördlich ist unwahrscheinlich, aber nicht völlig auszuschließen.
- Am 22.04.2025 wurde eine Dorngrasmücke nordöstlich des Vorhabensbereichs beobachtet. Vermutlich liegt ein Brutplatz der Art im Bereich des Offroadparks nördlich des Vorhabensbereichs. Die Vorhabensfläche wird von PAN als (nicht essentielles) Teilhabitat zur Nahrungssuche eingestuft.
- Am 6. Mai 2025 wurde die Goldammer auf den Flughafenwiesen ca. 50 m östlich des Vorhabensgebiets nachgewiesen.

– Die Graumammer konnte am 06.05. in ca. 200 m Entfernung auf den Flughafenwiesen beobachtet werden, im Vorhabensgebiet und der näheren Umgebung wurde sie nicht nachgewiesen.

Die Zauneidechse konnte bei den oben genannten Kartierungen zwischen März und Mai 2025 nicht nachgewiesen werden. Auch eine erneute Kontrolle am 04.09.2025 ergab keine Nachweise der Art. Da auch keine weiteren Vorkommen im Umfeld bekannt sind, ist lt. PAN wird – trotz der grundsätzlichen Eignung der Fläche für die Art – von keinem Vorkommen der Art auszugehen.

Die faunistische Ausstattung des Plangebiets ist aufgrund der hochwertigen Feldvogelfauna (insbesondere wegen des Nachweises des stark gefährdeten Rebhuhns) als hoch bedeutsam zu bewerten.

Für die biologische Vielfalt sind insbesondere Habitate besonders bzw. vorrangig zu berücksichtigender Arten zu betrachten und damit v.a. bereits heute gefährdete Elemente der Biodiversität. Von hoher Bedeutung sind hier die Flughafenwiesen im Umfeld der Start- und Landebahnen als Kernflächen des Biotopverbunds unmittelbar östlich angrenzend sowie der im Regionalplan ausgewiesene Biotopverbund an der Goldach ca. 450 m westlich des geplanten Sonderbaus. Das Plangebiet des BPOL Sonderbaus zeichnet sich mit einer besonderer Schutzverantwortung für das stark gefährdete Rebhuhn aus. Allerdings ist eine besondere „Einzigartigkeit“ der Zönose nicht ausgebildet.

**Für das Schutzgut Tiere und die biologische Vielfalt kommt den Flughafenwiesen wegen den Vorkommen hoch bedeutsamer Bodenbrüter eine hohe Bedeutung zu. Der Vorhabensbereich selbst ist hingegen von mittlerer Bedeutung für das Schutzgut Tiere und die biologische Vielfalt.**

### **3.5 Schutzgut Fläche**

Der BPOL Sonderbau soll im unmittelbaren Anschluss an das bestehende Flughafengelände errichtet werden. Das Gelände befindet sich im Außenbereich und ist aktuell als Grünfläche ausgebildet. Es wird weder land- noch forstwirtschaftlich genutzt.

An das Flughafengelände schließt sich hier der räumliche Geltungsbereich des B-Plans Nr. 88 „Landschaftsplan Freising Süd/Hallbergmoos“ an.





Abb. 9: Ausschnitt aus B-Plan Nr. 88 der Stadt Freising.

Ziel des B-Plans ist die Sicherung eines großräumigen Freiraums, der Schutz naturnaher Landschaftsteile, die Verbesserung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der Eigenart des Landschaftsbildes sowie die Verhinderung von Bodenerosion. Im Bereich des geplanten Sonderbaus ist zur Erreichung dieser Ziele entlang des östlichen Randes eine Grünfläche mit einer Breite von 50 m sowie landwirtschaftliche Fläche festgesetzt (Satzung der Stadt Freising vom 21. Januar 1997).

Der Motorsportclub Freisinger Bär e.V. betreibt auf dem Gebiet im Anschluss an den Flughafen, und damit innerhalb des Geltungsbereichs Nr. 88, ein Trainingsgelände. Derzeit wird auch das für den BPOL Sonderbau vorgesehene Areal auf der Flurnr. 2723 (Teilfläche) vom Motorsportclub Freisinger Bär sporadisch mitgenutzt.

### 3.6 Schutzgut Boden

Beim Schutzgut Boden sind die in § 2 Abs. 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) genannten Bodenfunktionen

- natürliche Funktionen als
  - a) Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen,
  - b) Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen,
  - c) Abbau-, Ausgleichs und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers,

- Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie
- Nutzungsfunktionen (hier: Standort für die landwirtschaftliche Nutzung)

in die Beurteilung einzustellen.

Als geologische Einheit liegen quartäre Flussschotter aus wechselnd sandigen und steinigen Kiesen vor. Ursprünglich dominierten im Untersuchungsgebiet Böden des Typs 19a sowie 62b vor: Pararendzinen auf flachem kiesführendem Carbonatlehm sowie kalkhaltige Gleye aus Schluff bis Lehm, also Bodenbildungen aus Isarschotter bzw. Flussmergel, wie sie für den Übergangsbereich zwischen Niedermoor und Isaraue typisch sind.

Für das Untersuchungsgebiet sind keine Moorböden (Übersichtsmoorbodenkarte 1:25.000<sup>5</sup>) verzeichnet.

Der Vorhabensbereich liegt im Randbereich des Flughafengeländes und wurde mit den großräumigen Erdarbeiten zum Flughafenneubau z.T. verändert. Auch das Motocross-Gelände unterlag z.T. deutlichen Geländebewegungen. Die Geländehöhen entsprechen nicht mehr dem vorhandenen Gelände vor Beginn der Erdarbeiten zum Flughafenneubau im Jahr 1985. In der Übersichtsbodenkarte 1:25.000 ist dem ganzen Bereich zwischen der B301 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Attaching der Boden Nr. 997b zugeordnet: Besiedelte Flächen mit anthropogen überprägten Bodenformen und einem Versiegelungsgrad < 70 %; bodenkundlich nicht differenziert.

Die Böden unterlagen einer starken anthropogenen Überprägung (Oberbodenabtrag, Erdbebewegungen und Bodenmodellierung, Aufbringen und Abtrag von Bodenmaterial). Sie haben also ihre ursprüngliche Profilabfolge verloren.

Die anstehenden Böden des Vorhabengebietes sind somit aufgrund ihrer Bodengenese als degradiert, deutlich anthropogen überprägt und nicht natürlich anzusehen. Archivfunktionen sind mit dem Bau des Flughafens verloren gegangen.

Die anthropogenen Böden im Bereich des geplanten Sonderbaus werden bezüglich ihrer Bodenfunktionen somit insgesamt als von **geringer Bedeutung bewertet**.

### 3.7 Schutzgut Wasser

Quartäre Schotter über einem undurchlässigen Untergrund tertiären Ursprungs bilden den oberen Grundwasserleiter. Der Grundwasserstrom erreicht dabei eine Mächtigkeit von 6 bis 10 Metern und fließt mit einem Gefälle von ca. 0,25 % nach Norden/Nordosten.

Im Flughafengelände und seiner näheren Umgebung wurde der Wasserhaushalt flächendeckend den Erfordernissen des Flugbetriebes angepasst, um bei hohen Grundwasserständen eine Frostsicherheit der Flugbetriebsflächen zu gewährleisten. Die ursprünglich sehr geringen Grundwasserflurabstände wurden durch die Anlagen zur Grundwasserregelung dauerhaft deutlich verändert und liegen heute innerhalb des Flughafengeländes ca. 1,5 bis 2,5 m

---

<sup>5</sup> Die Übersichtsmoorbodenkarte von Bayern 1:25.000 (ÜMBK25) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) zeigt mittelmaßstäbig die Verbreitung von hydromorphen kohlenstoffreichen Böden („Moorböden“) in Bayern. Diese werden grob in die Kategorien Hochmoorböden, Niedermoorböden und Anmoorböden (= weitere kohlenstoffreiche Böden) unterteilt.

unter Flur, im Vorhabensbereich bei ca. 2 m unter Geländeoberkante. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet (Stadt Freising) liegt ca. 3 km westlich jenseits der Isar.

Oberflächengewässer werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die Goldach im Westen, als Gewässer II. Ordnung, ist etwa 450 m entfernt.

Für das Schutzgut Wasser ist der Vorhabensbereich insgesamt nur von **mittlerer** Bedeutung.

### 3.8 Schutzgut Lufthygiene und Lokalklima

Das Erdinger Moos ist durch ein mäßig feuchtes, gemäßigt bis kontinental geprägtes Klima charakterisiert. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt 7 bis 8 °C bei einem mittleren Jahresniederschlag von ca. 800-850 mm. Vorherrschende Windrichtungen sind West bis Südwest, aber auch Winde aus Ost bis Nordost sind häufig.

Durch den Bau des Flughafens ergaben sich lokalklimatische Veränderungen, wie eine Erhöhung der Jahresdurchschnittstemperatur (ca. 0,7 °C) und eine deutliche Verringerung der Nebeltage (von ca. 120 auf ca. 80).

Der Luftverkehr und die hohe Verkehrsdichte der südlich des Vorhabensgebietes verlaufenden Verkehrsstrassen (Freisinger Allee, im Weiteren der Flughafenzubringer) wirken auf die lufthygienische Situation grundsätzlich vorbelastend.

Messungen der Luftqualität am Flughafen München zeigen allerdings, dass die Grenzwerte der 39. Bundesimmissionschutz-Verordnung (39.BImSchV) zum Schutz der menschlichen Gesundheit deutlich unterschritten werden<sup>6</sup>. An der Hauptmessstation des Flughafens München, im Osten der südlichen Start- und Landebahn, wurden im Jahr 2024 die nachfolgend in der Tabelle dargestellten Immissionskonzentrationen im Vergleich zu den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit der 39. BImSchV ermittelt:

Messparameter	Grenz-bzw. Zielwert	Mittelwert bzw. Maximalwert (max.)	Zul. Überschreitungen	Überschreitungen	
Partikel (PM <sub>10</sub> )	Jahresimmissionsgrenzwert	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	-	-
	Tagesimmissionsgrenzwert	50 µg/m <sup>3</sup>	max. 131 µg/m <sup>3</sup>	35	2*
Partikel (PM <sub>2,5</sub> )	Jahresimmissionsgrenzwert	25 µg/m <sup>3</sup>	7 µg/m <sup>3</sup>	-	-
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	Jahresimmissionsgrenzwert	40 µg/m <sup>3</sup>	13 µg/m <sup>3</sup>	-	-
	Stundenimmissionsgrenzwert	200 µg/m <sup>3</sup>	max. 62 µg/m <sup>3</sup>	18	0
Ozon (O <sub>3</sub> )	Alarmschwelle 1h-Mittelwert	240 µg/m <sup>3</sup>	max. 158 µg/m <sup>3</sup>	-	-
	Informationsschwelle 1h-Mittelwert	80 µg/m <sup>3</sup>	max. 158 µg/m <sup>3</sup>	-	-
	8h -Zielwert für den Tag	120 µg/m <sup>3</sup>	max. 129 µg/m <sup>3</sup>	25	17**
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	Tagesimmissionsgrenzwert	125 µg/m <sup>3</sup>	max. 3 µg/m <sup>3</sup>	3	0
	Stundenimmissionsgrenzwert	350 µg/m <sup>3</sup>	max. 6 µg/m <sup>3</sup>	24	0
Kohlenmonoxid (CO)	8h-Immissionsgrenzwert für den Tag	10 g/m <sup>3</sup>	max. 0,6 mg/m <sup>3</sup>	-	-

\*Überschreitung durch Saharastaub, \*\*gemittelt über drei Jahre; Mittelwert 2022 – 2024

<sup>6</sup> Angaben in der „Erweiterten Betrachtung zur Emissions- und Luftqualitätsbewertung beim Bau und Betrieb des BPOL Sonderbaus MUC siehe Anlage 3.

Diese Ergebnisse werden durch NO<sub>2</sub>-Passivsammlermessungen am Labcampus in der Nähe des geplanten BPOL Sonderbau MUC weiter bestätigt (NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert für 2024: 17 µg/m<sup>3</sup>). Es werden somit am Flughafen München alle Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und zum Schutz der Vegetation eingehalten und sogar deutlich unterschritten.

Auch ergeben sich aus den Messungen an der LHY7 (Passivsammler am Labcampus) im Jahr 2024 keine Überschreitungen der in der 39. BImSchV aufgeführten Grenzwerte zum Schutz der Vegetation, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Messparameter	Grenz- bzw. Zielwert zum Schutz der Vegetation nach der 39. BImSchV	Mittelwert
Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> )	kritischer Wert zum Schutz der Vegetation (Mittelwert Kalenderjahr) 30 µg/m <sup>3</sup>	17 µg/m <sup>3</sup>
Ozon (O <sub>3</sub> )	AOT40: Zielwert zum Schutz der Vegetation (Von Mai bis Juli, gemittelt über 5 Jahre) 18.000 µg/m <sup>3</sup> *h	15.564 µg/m <sup>3</sup> *h
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	kritischer Wert zum Schutz der Vegetation (Mittelwert Kalenderjahr und Winterhalbjahr) 20 µg/m <sup>3</sup>	2 µg/m <sup>3</sup>

Auch die Einhaltung der zu erwartenden strengeren Grenzwerte, wie in der EU-Richtlinie 2024/2881 ab dem Jahr 2030 vorgesehen, wird durch die sehr geringen zusätzlichen Emissionen der Maßnahme nicht gefährdet. Bei Umsetzung des Projekts ist weder mit einer signifikanten Verschlechterung der Luftqualität noch mit einer Überschreitung der geltenden Luftqualitätsgrenzwerte zu rechnen. Die Luftschadstoffemissionen sind zu vernachlässigen.

Es besteht somit eine **mittlere Empfindlichkeit** gegenüber zusätzlichen Belastungen.

Der regionale Grünzug (RPV 2019) im Westen weist eine Entfernung von etwa 700 m zum geplanten Standort des BPOL Sonderbaus auf. Größere Gehölzbestände, die begrenzt Funktionen als lokaler Schadstofffilter erfüllen könnten, sind im Eingriffsbereich nicht vorhanden. Die Grünflächen sind zwar Kaltluftentstehungsflächen, aber ohne Bezug zu Siedlungsbereichen und haben somit nur eine geringe klimatische Ausgleichsfunktion; Funktionsbeziehungen zu Siedlungen, etwa Luftaustauschbahnen oder auch siedlungsbezogene Kaltluftentstehungsgebiete bestehen nämlich nicht.

Das Vorhabengebiet ist für das Schutzgut lokales Klima deshalb nur von **geringer** Bedeutung.

### 3.9 Schutzgut Landschaft und Landschaftsbezogene Erholung

Das Erdinger Moos stellt sich heute als intensiv landwirtschaftlich genutzte Ebene dar, die von einzelnen Gehölzbeständen, vorwiegend entlang von Gräben und Wegen, gegliedert wird. Besondere Raumwirkung entfaltet der bestehende Flughafen mit seinen Start- und Landebahnen, den großzügigen Verkehrswegen sowie der flughafentypischen Bebauung (Nördliches Bebauungsband, Terminals, Tower, Wartungshallen und Hangars), welche den optischen Eindruck dominieren und prägen. Hinzu kommt des Geländes des MSC Freisinger Bär mit den Geländemodellierungen und dem gelegentlichen Betrieb als Offroadstrecke.

Der Radweg entlang des Ludwigskanals ist etwa 450 m entfernt, der Radweg entlang der Nordallee etwa 265 m.

Der gegenständliche Vorhabensbereich wird von Grünland ohne nennenswerten Gehölzaufwuchs eingenommen. Er unterliegt aufgrund der Nähe zur Start- und Landebahn Nord und dem dort abgewickelten Flugverkehr, aber auch wegen dem Betrieb der benachbarten MotoCross-Anlage einer deutlichen visuellen und akustischen Belastung.

Eine landschaftsbezogene Erholung findet nicht statt.

Hinsichtlich seiner Bedeutung für das Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung kommt dem Vorhabensgebiet insgesamt nur eine **geringe** Bedeutung zu.

### **3.10 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Das gesamte Gelände ist im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens und dem Betrieb des MotoCross-Geländes tiefgreifenden erdbaulichen Maßnahmen und einer Geländeneu- modellierung unterzogen worden. Insofern sind Vorkommen von archäologisch relevanten Funden bzw. Befunde im Boden unwahrscheinlich.

Bestand:

- nächstes Baudenkmal ca. 3,4 km nordwestlich
- nächstes Bodendenkmal ca. 1,3 km nördlich
- keine historischen Kulturlandschaften, archäologische Fundstellen und historische Ortskerne besonderer Ausprägung im Umfeld.

Kultur- oder Bodendenkmäler sind folglich im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden.

### **3.11 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern**

Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern, die über ein übliches bzw. normales Ausmaß hinausgehen, sind nicht bekannt und in Anbetracht der Nutzungsgeschichte, der Standortnutzung und der Ausprägung der einzelnen Schutzgüter auch nicht zu erwarten. Insofern werden Wechselwirkungen **nicht weiter betrachtet**.

## **4. Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll (§ 16 Abs. 1 Nr. 3 UVPG)**

Die mit der Erweiterung des Nördlichen Bebauungsbandes bzw. mit Errichtung des BPOL Sonderbaus Flächeninanspruchnahmen beschränken sich auf vorbelastete Flächen. Eine Neubeaufschlagung bisher unbelasteter Flächen erfolgt nicht.

Der Sonderbau schließt unmittelbar an das Flughafengelände an.

Abrissarbeiten sind aufgrund des unbebauten Grundstücks nicht erforderlich. Das geplante Gebäude wird nicht unterkellert, sodass lediglich Bauaushub zur Herstellung der Grundfläche und der Fundamente anfällt. Für die Errichtung des BPOL Sonderbaus MUC wird insofern keine Bauwasserhaltung notwendig. Die bereits bestehende Straße wird in das Vorhaben integriert.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird ein Bodenschutzkonzept und ein Bodenmanagementplan erstellt, in dem Maßnahmen zur nachhaltigen Schonung des Bodens und zur Minimierung potenzieller Beeinträchtigungen während der Baumaßnahmen festgelegt werden. Der Umgang mit Boden, insbesondere auch der hier zu erwartenden mit geogen mit Arsen belasteten Böden, erfolgt unter Beachtung der LfU-Publikation „Umgang mit Bodenmaterial“.

Zur Vermeidung der Staubemissionen während der Bauzeit werden die ausführenden Baufirmen zur Beachtung des „Merkblattes zur Staubminderung bei Baustellen“ der Regierung von Oberbayern SG 50 verpflichtet.

#### **4.1 Entwässerung**

Die Entwässerung des geplanten Vorhabens erfolgt vollständig über die ortsnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers. Die Dimensionierung der Versickerungsanlagen erfolgt auf Grundlage des Arbeitsblatts DWA-A 138-1 für ein Niederschlagsereignis mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren<sup>7</sup>.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für oberirdische Versickerungseinrichtungen wird die Dachfläche des Hauptgebäudes als extensiv begrüntes Retentionsdach ausgebildet. Dieses ermöglicht die Rückhaltung und gedrosselte Ableitung des Regenwassers, wodurch Abflussspitzen deutlich reduziert werden. Das zurückgehaltene Niederschlagswasser wird zeitverzögert über unterirdische Füllkörperrigolen versickert. Auch die Vordächer sowie die Solarüberdachungen der PKW-Stellplätze auf der West- und Ostseite des Gebäudes werden über unterirdische Füllkörperrigolen entwässert. Die asphaltierten Verkehrsflächen entwässern in angrenzende, mit bewachsenem Oberboden ausgeführte Versickerungsmulden. Eine Gefahr der Vernässung der Versickerungsmulden ist aufgrund des erforderlichen Grundwasserflurabstandes und der geringen Entleerungszeiten nicht gegeben.

Gemäß dem Bewertungsverfahren nach DWA-A 138-1 ist für die Dachflächen aufgrund der geringen stofflichen Belastung des Niederschlagswassers keine Vorbehandlung erforderlich. Für das von den Verkehrsflächen abfließende Niederschlagswasser wird die erforderliche Reinigungswirkung durch die Versickerung über eine mindestens 20 cm starke, bewachsene Oberbodenzone sichergestellt.

Der mittlere Höchstgrundwasserstand (MHGW) im Bereich des Baufelds liegt bei ca. 446,50 m NHN (Betrachtungszeitraum 2012–2023) und damit rund 2,0 m unterhalb der geplanten Geländeoberkante (GOK) mit ca. 448,50 m NHN. Der erforderliche Grundwasserflurabstand von mindestens 1,0 m zwischen Sohlhöhe der Versickerungseinrichtungen und MHGW wird bei den oberirdischen Versickerungsmulden eingehalten. Bei den unterirdischen Füllkörperrigolen wird dieser Mindestabstand unterschritten. Angesichts der geringen stofflichen Belastung des Dachflächenabflusses wird die Reduzierung des geforderten

---

<sup>7</sup> Alle Angaben gemäß Vorhabensbeschreibung.

Grundwasserflurabstands von 1,0 m auf 0,5 m als fachlich vertretbar angesehen. Zusätzlich wird zur weiteren Absicherung der technischen Funktionsfähigkeit und zur Minimierung potenzieller Stoffeinträge in das Grundwasser jeweils ein Absetzschacht vor den Rigolen angeordnet.

## 4.2 Lärmimmissionen

Das Baufeld ist von der nächstgelegenen geschlossenen Ortschaft (Attaching, 85356 Freising) ca. 2.000 m entfernt. Auf Grund der großen Entfernung entstehen durch den Einsatz der Baugeräte und durch den Baustellenverkehr keine zusätzlichen Lärmimmissionen, die die Immissionssituation in relevanter Weise verändern.

Im Betrieb verursachen die Rückführungen straßenverkehrsbedingte Lärmemissionen<sup>8</sup>. Im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsaufkommen auf der Nordallee von ca. 7.500 Fahrzeugen pro Tag und der nahen Zentralallee mit ca. 75.000 Fahrzeugen pro Tag sind die aus Straßenverkehr (ca. 746 Kfz-Fahrten pro Tag) resultierenden Lärmemissionen schalltechnisch nicht relevant.

Nach Inbetriebnahme des BPOL Sonderbau MUC wird ein Anstieg der Sammelrückführungen auf ca. 620 Flugbewegungen pro Jahr erwartet. Dies entspricht lediglich ca. 0,2 % der ca. 330.000 Flugbewegungen am Flughafen München des Jahres 2024. Vor dem Hintergrund des vorhandenen Flugverkehrs verändern die Sammelrückführungsflüge die Immissionssituation nicht in relevanter Weise.

## 4.3 Luftschadstoffe und Stäube

**In der Bauphase** kann es bei trockener Witterung zu erhöhten Staubemissionen kommen. Um dies zu vermeiden werden die ausführenden Baufirmen verpflichtet, das "Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen" der Regierung von Oberbayern (SG50) einzuhalten<sup>9</sup>. Dieses Merkblatt empfiehlt unter anderem den Einsatz staubarmer Arbeitsverfahren, die Verwendung von Absaugtechniken sowie die regelmäßige Befeuchtung von Arbeitsbereichen, um die Staubbelastung für Mensch und Umwelt zu reduzieren. Somit ist während der temporär begrenzten Bauphase nicht mit negativen Auswirkungen auf die Luftqualität zu rechnen.

**Beim Betrieb** des BPOL Sonderbau MUC kommt es durch die Rückführungen nur in geringem Maß zu straßenverkehrsbedingten Emissionen. Nur ein Teil der Straßenverkehre ist neu generiert. Im Vergleich zum vorhandenen Verkehrsaufkommen auf der Nordallee von ca. 7.500 Fahrzeugen pro Tag und der nahen Zentralallee mit ca. 75.000 Fahrzeugen pro Tag sind die aus dem BPOL Sonderbau MUC (ca. 746 Fahrzeuge pro Tag) resultierenden Verkehrsemissionen aus lufthygienischer Sicht unbedeutend.

---

<sup>8</sup> Alle Angaben gemäß „Erweiterte Betrachtung von Lärmimmissionen beim Bau und Betrieb des BPOL Sonderbau MUC“, siehe Anlage 2.

<sup>9</sup> Alle Angaben nach „Erweiterte Betrachtung zur Emissions- und Luftqualitätsbewertung beim Bau und Betrieb des BPOL Sonderbau MUC“, siehe Anlage 3.

Der BPOL Sonderbau MUC ist so konzipiert, dass im Betrieb keine direkten Luftschadstoffemissionen entstehen, da keine entsprechenden Quellen wie Heizkessel oder Aggregate vorgesehen sind. Die Energieversorgung erfolgt über das Stromnetz.

## **5. Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie Beschreibung der geplanten Ersatzmaßnahmen (§ 16 Abs. 1 Nr. 4 UVPG)**

### **5.1 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung**

Der Verursacher eines Eingriffs ist nach § 14 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren. Zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen und damit von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt werden umfassende Vermeidungsmaßnahmen ergriffen.

#### **Baufeldfreimachung außerhalb der Vogelbrutzeit (Maßnahme 1V des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags)**

Die Fällung der Bäume und sonstigen Gehölze erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeit, also nur zwischen 01. Oktober und Ende Februar. Dies kann ab dem 1.10.2027 geschehen.

Die Baufeldfreimachung selbst ist im März 2027 vorgesehen und wird damit vor Beginn der Brut- und Aufzuchtzeit des Rebhuhns durchgeführt. Eine Zerstörung von Nestern oder Tötung/Verletzung noch nicht flugfähiger Jungvögel ist damit ausgeschlossen.

Während der Bauzeit wird eine evtl. aufkommende Vegetation im Vorhabensgebiet kurzgehalten, um eine Ansiedelung von Rebhühnern zu vermeiden.

#### **Vermeidung größerer Gehölzkulissen auf der Ostseite des Vorhabens Gebiets (Maßnahme 2V des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags)**

Um eine Kulissenwirkung in das Vogelschutzgebiet hinein zu vermeiden, werden östlich des Gebäudes nur Sträucher oder Bäume 2. Ordnung gepflanzt. Bei der Doppelbaumreihe im Norden des Vorhabensgebiets werden am östlichen Ende auf einer Länge von mind. 50 m ausschließlich Bäume 2. Ordnung (bis zu einer Endhöhe von 15 m) verwendet.

#### **Schutz von umgebenden Grünbeständen**

Baubetriebs- und Lagerflächen werden nur innerhalb des Geltungsbereichs des geänderten Plans der baulichen Anlagen errichtet bzw. betrieben. Die Flächeninanspruchnahme ist zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen auf das unumgängliche Maß zu beschränken. Zur Sicherstellung dieser Vorgabe wird das Baufeld durch Schutzzäune begrenzt. Ihre Errichtung folgt den Richtlinien der DIN18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz



von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) sowie der R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen, Ausgabe 2023).

### **Begrünung von Freiflächen**

Für die Begrünung von Freiflächen (vgl. Kap. 4.2) wurde mit dem Freiflächengestaltungsplan ein Konzept erarbeitet, in dessen Rahmen die bestehenden Auflagen des Flughafens fortgeführt werden:

Demnach sind nicht bebaute Flächen nach Maßgabe der Auflage Nr. IV 4.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 zu gestalten.

Die Doppelbaumreihe entlang der planfestgestellten Flughafengrenze wird entsprechend der neuen Planung bzw. der neuen planfestzustellenden Grenze erweitert. Westlich und nördlich des beplanten Grundstücks werden wieder Bäume festgesetzt, gemäß Pflanzgebot nach Maßgabe der Auflage Nr. IV.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses. Zu pflanzen sind großkronige Laubbäume I. Ordnung, Pflanzgröße Solitäräume 5 x v, StU 35 - 40. Anzahl: 60 St. Dabei ist Maßnahme 2 V zu beachten (am östlichen Ende auf einer Länge von mind. 50 m ausschließlich Bäume 2. Ordnung zu verwenden).

## **5.2 Erfordernisse des speziellen Artenschutzes**

Für das Rebhuhn als europäische Vogelart ist nach den Analysen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags das Schädigungsverbot § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzung- oder Ruhestätten) verletzt. Der Lebensraum des Rebhuhn-Brutpaars geht auf der Vorhabensfläche verloren. Es wird eine Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahme) notwendig, die sicherstellt, dass durchgehend ein ausreichendes Angebot an Fortpflanzungs- und Ruhestätten vorhanden ist (siehe artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Kap. 3.2). Der Ersatzlebensraum (Maßnahme J-781-E-1<sub>CEF</sub> des landschaftspflegerischen Begleitplanung) wird bis zum Baubeginn im März 2027 angelegt werden und funktionstüchtig sein.

## **5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Ermittlung der Beeinträchtigungsintensität und des erforderlichen Kompensationsbedarfs erfolgt in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Insgesamt ergibt sich dort für die flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen (Arten und Lebensräume) ein Kompensationsbedarf von 104.497 Wertpunkten.

Die **eingriffsrechtliche Kompensation** ist in Anlage 5 des LBP dargestellt und im Maßnahmenblatt Anlage 6 des LBP beschrieben. Die Maßnahme **J-781-E-1<sub>CEF</sub>** beinhaltet die Herstellung von Extensivgrünland durch die Ansaat von Saatgut einer artenreichen Wiese auf einer ackerbaulich genutzten Teilfläche des Grundstücks Flurnr. 5155 der Gmkg. Hallbergmoos. Für den eingriffsrechtlichen Ausgleich ergibt sich für die Kompensationsfläche J-781-E-1 ein Flächenumfang von 1,88 ha.

Die Maßnahmen wird auch als funktionssichernde Maßnahme für das Rebhuhn herangezogen, siehe Ziffer.5.2.

Die Belange des Bodenschutzes (die Bodenfunktionen des § 1 BBodSchG) bleiben dabei gewahrt. Für die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen ist ein kleinflächiger Bodenabtrag notwendig. Die damit verbundenen Einwirkungen auf den Boden sind auf das unumgängliche Maß reduziert, so dass die Bodenfunktionen allenfalls nur in geringem Umfang berührt werden (vgl. die näheren Ausführungen in Kap. 5.2 der landschaftspflegerischen Begleitplanung).

## **6. Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen (§ 16 Abs. 1 Nr. 5 UVPG)**

Im Folgenden werden die zu erwartenden Projektwirkungen auf die Schutzgüter des UVPG dargestellt.

In einem ersten Schritt (siehe Kap. 6.1) werden die Wirkfaktoren des Vorhabens in einer Übersicht zusammengetragen. Bei den Vorhabenwirkungen wird nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen unterschieden:

- Die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens werden im Wesentlichen durch den Einsatz von Baumaschinen und Transportfahrzeugen verursacht. Daneben ergeben sich baubedingte Wirkungen durch vorübergehende Flächeninanspruchnahmen durch Baustelleneinrichtungsflächen und die temporäre Lagerung von Bodenmaterial.
- Anlagebedingte Auswirkungen entstehen in erster Linie aus Neuversiegelungen durch Hochbauten und Verkehrsflächen. Diese führen zu dauerhaften Veränderungen von Natur und Landschaft über die Bauphase hinaus.
- Betriebsbedingte Auswirkungen entstehen, falls sich Emissionsorte verlagern oder sich erhöhte Immissionen in Zusammenhang mit einem Anstieg im Straßenverkehr oder geänderten Nutzungen ergeben.

In einem zweiten Schritt erfolgt in Kap. 6.2 die schutzgutweise Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden Umweltauswirkungen. Dabei wird bei der Betrachtung der einzelnen Schutzgüter nur noch auf die schutzgutrelevanten Wirkfaktoren eingegangen. Zur Bewertung der Umweltauswirkungen werden in Verbindung stehende Maßnahmen (siehe 5) und deren Vermeidungs-, Minderungs- und ausgleichende Wirkungen vollständig berücksichtigt.

Abschließend erfolgt eine Abschätzung der verbleibenden erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt.

### **6.1 Bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkfaktoren**

Bei Bau und Betrieb des BPOL Sonderbaus ist grundsätzlich mit folgenden Wirkfaktoren zu rechnen:

- Flächeninanspruchnahme
- Entwässerung
- Kulissenwirkung (Vogelwelt, Landschaftsbild)
- Licht/optische Reize
- Verkehrsaufkommen und Schallimmissionen, bauzeitliche Aktivitäten auf dem Vorhabengelände
- Stoffliche Einträge (in Folge von Baumaßnahmen und betriebsbedingt) Luftschadstoffe, Staubemissionen

Tab. 3: Wirkfaktoren und deren Dimensionen unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen.

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität und -dimension; Bewertung
<b>Baubedingte Projektwirkungen</b>	
Bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen (Erdbewegungen, Bodenverdichtung, temporärer Verlust von Vegetationsbeständen und Nahrungshabitaten)	Bautätigkeiten haben nur einen vorübergehenden Charakter und finden nur innerhalb der zusätzlichen Bauflächen statt. Über die anlagebedingte Inanspruchnahme hinaus sind keine Flächen- und Funktionseinbußen zu erwarten.  Keine Relevanz
Baubedingte Lärm-, Staub- und Abgasemissionen, Erschütterungen, visuelle Störeffekte	Im direkten Umfeld der Baustelle ist mit vorübergehenden Lärmentwicklungen und Erschütterungen zu rechnen. Diese beschränken sich aber auf das Flughafengelände bzw. das MotoCross-Gelände. Im Umfeld liegen keine empfindlichen Immissionsorte.  Die vorübergehenden Stoffeinträge und Schadstoffemissionen wie Staubentwicklungen und Abgasbelastungen sind auf ein enges Umfeld um die Baustellen beschränkt. Es werden die erforderlichen Mindestmaßnahmen zum Staubschutz (Befeuchtung) ergriffen.  Wohngebiete liegen weitab der Baustelle. Im übergeordneten Straßennetz ist der Baustellenverkehr wegen der hohen Grundlast ohne Relevanz, daraus sind keine erheblichen Belastungen zu erwarten.  Keine Relevanz für das Schutzgut Mensch.
Kollisionen von Tierarten mit Baufahrzeugen.	Baustellennahe zeitweise starke Verkehrszunahme. Im übergeordneten Straßennetz ist der Baustellenverkehr wegen der hohen Grundlast ohne Relevanz. Keine erhebliche Erhöhung der Kollisionsgefahr für relevante Arten.

Anlagebedingte Projektwirkungen	
Flächeninanspruchnahme (Baufeld für Hochbau einschl. befestigter Flächen) sowie Neuversiegelung für Verkehrsflächen.	<p>Die Vorhabenfläche umfasst in Summe rd. 2,2 ha. Die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Plans der baulichen Anlagen für den Flughafen wird um 1,86 ha erweitert.</p> <p>Mit dem Planvorhaben wird eine zusätzliche Baufläche PA mit einem Umfang von 1,37 ha geschaffen, davon befinden sich 1,09 ha außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes. Außerhalb des neuen Baufelds sind Straßenverkehrsflächen sowie Grünflächen zur Bepflanzung mit einer Doppelreihe aus Bäumen mit einem Umfang von 0,76 ha vorgesehen. Innerhalb der bestehenden Flughafengrenze beansprucht das neue Baufeld PA 0,28 ha, für die ein Pflanzgebot besteht.</p> <p>Ferner wird außerhalb des Baufelds ein 390 m<sup>2</sup> große Sickerbereich sowie eine 200 m<sup>2</sup> umfassende Zufahrt zur Rollfeld Ringstraße errichtet.</p> <p>Durch die Versiegelung/Überbauung erlöschen auf 1,39 ha die noch verbliebenen Bodenfunktionen vollständig. Die Überbauungen von Grünflächen führen zu Verlusten von Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen auf 1,76 ha und erfordern einen Ausgleich / Ersatz.</p>
Verringerung der Grundwasserneubildung	Die Entwässerung ist für die Dach- Straßen und Parkplatzflächen in Form von Muldenversickerung und bewachsene Bodenfilter vorgesehen.
Errichtung von Hochbauten, Kulissenwirkungen, auch durch die neue Doppel-Baumreihe	Kulissenwirkung von zu errichtenden Gebäuden mit dadurch erhöhten Effektdistanzen für Tierarten sind möglich.
Errichtung eines Hochbaus, Verlust einer Freifläche	Das neu gewidmete Baufeld hat eine Grundfläche von 13.700 m <sup>2</sup> und eine Höhe von 13 m, allerdings vor dem bedeutungsgleichen Hintergrund weiterer Hochbauten des Flughafengeländes. Die Betriebsstätte wird nur im Nahbereich wahrnehmbar sein; dieser ist allerdings durch die Nutzung als MotoCross-Gelände ohnehin nicht für eine landschaftsbezogene Erholung nutzbar. In der Fernsicht kommt es zu keiner deutlich veränderten Wahrnehmung des Erscheinungsbildes des Flughafengeländes, wie es sich einem Durchschnittsbetrachter darstellt.
Verstärkung von Barriereeffekten	Mangels wichtiger Wanderkorridore und Austauschbeziehungen ohne Relevanz

Anlagebedingte Projektwirkungen	
Visuell besonders wirksame Bauwerke	Eingrünung der neuen Flughafengrenze durch eine massive Doppelbaumreihe. Die zulässige Bauhöhe von 13 m orientiert sich an den Bestandsbauhöhen von 12 bis 15 m. Keine Änderung vor dem bedeutungsgleichen Hintergrund der bisherigen Festsetzungen, keine relevanten Nutzungsänderungen. In Summe ergibt sich daraus keine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes oder landschaftsbezogenen Erholungsfunktionen.
Lokale klimatische Belastungen.	Die Flächenüberbauungen führen lokal zu einer Verringerung der Kaltluftbildern und damit lokal zu verstärkten Aufheizungen, obwohl eine Dachbegrünungen und eine Begrünung nicht befestigter bzw. überbauter Flächen vorgesehen ist.
Möglicher Verlust von Treibhausgas-Senken.	Der mögliche Verlust ist bei der Bewertung der Umweltrelevanz zu berücksichtigen.
Betriebsbedingte Projektwirkungen	
Verkehrsaufkommen	Die zukünftige Nutzung der Einrichtung wird lediglich in geringfügigem Maße einen etwaigen Ziel- bzw. Quellverkehr auslösen, sodass dieser im Vergleich zu den bestehenden Verkehren vernachlässigt werden kann.
Lärm	Abgesehen vom geringen Verkehrsaufkommen sind keine betriebsbedingten Lärmemissionen zu erwarten. Damit sind Beeinträchtigungen an Immissionsorten im Umfeld auszuschließen
Schadstoffimmissionen (Luftschadstoffe, Geruchsbelästigungen)	Aus dem Betrieb sind keine Emissionen von Luftschadstoffen und auch keine Geruchsbelästigungen zu erwarten.
Schadstoffverfrachtungen über den Wasserpfad	Aus dem Betrieb sind keine Belastungen des Grundwassers zu erwarten.
Störungen	Nur geringfügige Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Dadurch sind keine Veränderungen im Vergleich zum Status Quo zu erwarten.
Fahrzeugkollisionen von Tierarten	Nur geringfügige Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Es sind keine Veränderungen im Vergleich zum Status Quo zu erwarten.

Die **baubedingten** Wirkfaktoren sind vorübergehend und auf das Baufeld und das unmittelbare Umfeld geschränkt. Werden. Durch die Planänderung werden bauzeitlich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorgerufen.

Die **anlagebedingten** Wirkungen sind in den naturschutzfachlichen Unterlagen

- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471

ausführlich ermittelt und bewertet. Die Eingriffe in Natur und Landschaft (in das Schutzgut Tiere und Pflanzen) werden in gebotener Weise kompensiert.

**Im Betrieb** werden sich quantitativ und qualitativ keine nennenswerten Auswirkungen ergeben. Die Kfz-Verkehre werden sich nur geringfügig erhöhen. Erhebliche zusätzliche betriebsbedingte Wirkungen auf Bereiche außerhalb des Flughafengeländes sind nicht anzunehmen und somit auszuschließen. Vom Vorhaben des BPOL Sonderbaus werden im Betrieb keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hervorgerufen.

## **6.2 Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **6.2.1 Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit**

Der BPOL Sonderbau beansprucht keine Wohn- oder Erholungsflächen. Wohngebiete liegen weitab.

Die nachgesuchte Planänderung zielt zwar auf eine Erweiterung des Flughafengeländes, die Immissionssituation wird sich aber nicht in relevanter Weise ändern.

Der Betrieb des BPOL Sonderbau verursacht keine wesentlichen Änderungen an den betriebsbedingten Auswirkungen des Flughafens. Zusätzliche Schallemissionen oder zusätzliche Emissionen an Luftschadstoffen sind nicht zu erwarten; Dies gilt auch für auch für Effekte des Baubetriebs: Staubentwicklungen und Abgasbelastungen sind auf ein enges Umfeld um die Baustelle beschränkt.

Bau- und betriebsbedingt kommt es nur zu einer geringfügigen Erhöhung der Kfz-Verkehre. Es sind keine nennenswerten zusätzlichen Belastungen zu erwarten, die sich auf die nächstgelegene Wohnbebauung (im Stadtteil Attaching) auswirken könnten. Es ist nicht von zusätzlichen Schallemissionen und auch nicht von zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen auszugehen.

Gefährliche Stoffe oder Technologien werden weder beim Bau noch im Betrieb eingesetzt. Die zu verwendenden Stoffe und Technologien sind nicht geeignet, Störfälle, Unfälle oder Katastrophen hervorzurufen.

Verunreinigungen von Wasser und Luft sind nicht zu besorgen.

Insofern sind Gefährdungen für die menschliche Gesundheit nicht gegeben. Neue und / oder merkliche Änderungen oder Risiken sind auszuschließen.

Das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit wird vom Vorhaben in einem allenfalls geringen, unerheblichen, Ausmaß berührt.

## 6.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden vom Vorhaben durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen berührt. Die Auswirkungen sind auf das Vorhabensgebiet selbst beschränkt. Bauzeitliche Wirkungen werden von der anlagenbezogenen Flächeninanspruchnahme überlagert und sind somit unerheblich. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht gegeben und insofern auch unerheblich.

Nach den Ermittlungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beläuft sich die Neuversiegelung auf 1,39 ha.

Die insgesamt durch Versiegelung und Flächenumwandlung beeinträchtigte Fläche beläuft sich auf 1,76 ha, überwiegend Extensivgrünland und Krautsäume/Ruderfluren, aber auch gut 190 m<sup>2</sup> Gehölzflächen.

Nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützte Bestände sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Durch die Errichtung des Sonderbaus der BPOL geht das Rebhuhnrevier auf der Vorhabensfläche verloren. Als Ausgleich hierfür ist im Vorfeld des Eingriffs ein Ersatzlebensraum (Maßnahme J-781-E-1<sub>CEF</sub>) auf Fl.-Nr. 5155 der Gemarkung Hallbergmoos anzulegen.

Durch die Umsetzung dieser Maßnahme, auf einer 1,88 ha großen Fläche südlich des Flughafens, werden die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt vollständig kompensiert. Geplant ist dort die Entwicklung von Extensivgrünland mit jährlich wechselnden Brachestreifen, die Pflanzung einzelner Gebüsche und die Anlage von Rohbodenstandorten.

Bei Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen sind damit keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Vorschriften des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten. Insgesamt stehen dem Vorhaben damit keine artenschutzrechtlichen Bedenken entgegen.

Unter Maßgabe der Umsetzung der Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen des LBP verbleiben keine erheblichen anlagebedingten Umweltauswirkungen bei den Schutzgütern Biotope, Pflanzen und biologische Vielfalt.

Im Zusammenwirken mit den in Kap. 5.1 beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen können die Umweltauswirkungen beim **Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt auf ein geringes, unerhebliches Maß** beschränkt werden.

## 6.2.3 Schutzgut Fläche

Das Schutzgut ist nicht in einem erheblichen Umfang berührt. Die nachgesuchte Erweiterung des Flughafengeländes, in einem Umfang von rd. 1,86 ha, liegt im „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ der Raumordnungsplanung (Landesentwicklungsprogramm Bayern 2023).

Die Erweiterung des Flughafengeländes liegt innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans Nr. 88 der Stadt Freising. Allerdings ist hier die Zielsetzung des B-Plans, insbesondere die Sicherung eines großräumigen Freiraums, durch die Nutzung des Geländes durch den Motorsportclub Freisinger Bär e.V. ohnehin bereits in Frage gestellt: Der MSC betreibt im Anschluss an den Flughafen ein Trainingsgelände, das nicht öffentlich zugänglich ist.

Die nachgesuchte Erweiterung betrifft keine land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen, auch keine naturschutzfachlich relevanten Biotopflächen.

#### **6.2.4 Schutzgut Boden**

Die Erweiterung des Flughafengeländes betrifft bisher weitgehend unbefestigte Grünflächen, in einem Umfang von 1,86 ha. Die Neuversiegelung von Böden beläuft sich auf 1,39 ha.

Die allermeisten Bodenfunktionen sind bereits weitgehend bzw. schwerwiegend beeinträchtigt. Betroffen sind also nur noch Elemente geringer Bedeutung. Wegen der Schwere der Eingriffe (vollständiger Verlust durch Versiegelung) liegt beim Schutzgut Boden trotzdem eine erhebliche Umweltauswirkung vor.

Die Eingriffe in das Schutzgut Boden werden gemäß BayKompV über den Verlust an Biotoptypen bewertet. Die Eingriffe in das Schutzgut Boden werden demzufolge im Rahmen der Ersatzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung in gleichwertiger Art und Weise ersetzt. Unter Maßgabe der Umsetzung der Ersatzmaßnahmen des LBP verbleiben **keine erheblichen nachteiligen anlagebedingten Umweltauswirkungen beim Schutzgut Boden.**

Mögliche baubedingte Beeinträchtigungen werden von den anlagebedingten Verlusten überlagert. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

#### **6.2.5 Schutzgut Wasser**

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Die Entwässerung des geplanten Vorhabens erfolgt vollständig über die ortsnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit für oberirdische Versickerungseinrichtungen wird die Dachfläche des Hauptgebäudes als extensiv begrüntes Retentionsdach ausgebildet. Dieses ermöglicht die Rückhaltung und gedrosselte Ableitung des Regenwassers, wodurch Abflussspitzen deutlich reduziert werden. Das zurückgehaltene Niederschlagswasser wird zeitverzögert über unterirdische Füllkörperrigolen versickert. Die asphaltierten Verkehrsflächen entwässern in angrenzende, mit bewachsenem Oberboden ausgeführte Versickerungsmulden.

Zusätzlich wird zur Absicherung der technischen Funktionsfähigkeit und zur Minimierung potenzieller Stoffeinträge in das Grundwasser jeweils ein Absetzschacht vor den Rigolen angeordnet.

Nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit sind nicht zu befürchten. Die geplanten Anlagen entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, insbesondere auf die Schutzgüter Wasser und Boden, sind damit ausgeschlossen.

**Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind ausgeschlossen.**

#### **6.2.6 Schutzgut Luft**

Bau und Betrieb des BPOL Sonderbau MUC verursachen nur geringe Luftschadstoffemissionen. In der Bauphase mögliche Staubemissionen werden durch entsprechende Maßnahmen





minimiert, im Betrieb kommt es kaum zu einer Mehrung von Verkehrsflüssen. Der Luftverkehr bleibt nahezu unverändert. Eine Verschlechterung der Luftqualität oder Überschreitungen der gültigen Luftqualitätsgrenzwerte ist nicht zu erwarten.

**Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft sind ausgeschlossen.**

### 6.2.7 Schutzgut Klima

Der BPOL Sonderbau und die zusätzlichen befestigten Verkehrsflächen werden sich mit einer gewissen lokalen Aufheizung in der unmittelbaren Umgebung bemerkbar machen. Die klimatischen Verhältnisse in der Umgebung des Flughafens und den weiter ab gelegenen Siedlungsbereichen bleiben aber unverändert. Belastungen für die Bevölkerung, sei es durch Aufheizungen oder Behinderungen des lokalen Luftaustausches, können ausgeschlossen werden.

### 6.2.8 Globales Klima

Beim Schutzgut Klima und bei der Betrachtung seiner Veränderung durch Treibhausgas-Emissionen (THG, insbesondere die Freisetzung von CO<sub>2</sub>) sind das globale Klima und mit Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes die Anforderungen dieses Gesetzes in seiner jeweiligen Fassung und das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu beachten.

Das Klimaschutzgesetz (KSG) soll zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben gewährleisten. Danach ist der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen (§ 1 KSG). Dazu legt das KSG Jahresemissionskontingente für verschiedene Sektoren fest (§ 4 KSG i.V.m. Anlage 2 und 3 des KSG). Weitergehende Vorgaben enthält das KSG nicht. Es regelt insbesondere keine konkreten Ver- oder Gebote hinsichtlich einzelner Sektoren oder hinsichtlich bestimmter Tätigkeiten.

Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Globale Klima liegt ein Fachbeitrag, erstellt von der Lohmeyer GmbH Niederlassung Karlsruhe, vor. Er behandelt – neben der Landnutzung – insbesondere die verkehrsbedingten Emissionen sowie die Lebenszyklusemissionen der Gebäude und Verkehrswege. Die mittleren jährlichen THG-Emissionen für das Vorhaben sind in der Tab. 7.12 des Fachbeitrags zusammengefasst. Die Gesamtemissionen berechnen sich zu 702.6 t CO<sub>2</sub> eq/a.

Prozess	CO2-Emissionen (gesamt)
Verkehrsbedingte Emissionen	
Differenz PF-BF	749 t CO <sub>2</sub> eq/a
Energieversorgung	
Wärmeversorgung der Gebäude	
Elektro-Wärmepumpe (Luft-Wasser)	18.3 t CO <sub>2</sub> eq/a
Stromversorgung des Gebäudes	

Prozess	CO <sub>2</sub> -Emissionen (gesamt)
Stromversorgung (Netz)	47.8 t CO <sub>2</sub> eq/a
Vermiedene Emissionen durch Stromproduktion	
PV-Anlage	-184.5 t CO <sub>2</sub> eq/a
Neubau des Gebäudes	
Mittlere jährliche Emissionen über 50 Jahre	43.8 t CO <sub>2</sub> eq/a
Neubau von Verkehrswegen	
Mittlere jährliche Emissionen über 60 Jahre	28.2 t CO <sub>2</sub> eq/a
Summe mittlere jährliche Emissionen	702.6 t CO <sub>2</sub> eq/a

Tab. 4: Zusammenfassung der überschlägig ermittelten THG-Emissionen in t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten/Jahr durch Errichtung und Betrieb der Gebäude im Plangebiet und den Kfz-Verkehr (Tab. 7.12 des Fachbeitrags Globales Klima, Lohmeyer GmbH).

Zur Einordnung der THG-Emissionen ist im Fachbeitrag, Kap. 8.2, ausgeführt, dass in Bezug auf das bundesweit angestrebte Ziel für 2030 von einem Ausstoß von maximal 438 Millionen Tonnen THG pro Jahr die für den BPOL Sonderbau MUC ermittelten THG von 749 t/a an CO<sub>2</sub> eq für den Verkehr ein sehr geringer Wert ist, der den Sektoren Verkehr und Energiewirtschaft zuzurechnen ist; gleichwohl entsprechen sie einer lokalen Zunahme.

In Bezug auf das bundesweit angestrebte Ziel für 2030 von einem Ausstoß von maximal 438 Millionen Tonnen THG pro Jahr sind die für den BPOL Sonderbau MUC ermittelten baubedingten THG-Emissionen von 43,8 t/a an CO<sub>2</sub> eq für den Neubau des Gebäudes zusammen mit den 28,2 t/a an CO<sub>2</sub> eq für den Neubau der Verkehrswege sehr geringe Werte, die dem Sektor Industrie zuzurechnen sind; gleichwohl entsprechen sie einer lokalen Zunahme.

Die für die Energieversorgung des Gebäudes ermittelten THG betragen 66,1 t/a an CO<sub>2</sub> eq. In Bezug auf das bundesweit angestrebte Ziel für 2030 von einem Ausstoß von maximal 438 Millionen Tonnen THG pro Jahr ist dies ein sehr geringer Wert; gleichwohl entspricht es einer lokalen Zunahme. Zusätzlich werden durch die PV-Anlage THG-Emissionen von -184.5 t CO<sub>2</sub> eq/a vermieden.

Mit Blick auf den **Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft** und seine Auswirkungen auf die Zwecke und Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes lässt sich feststellen:

Die Angaben zum Sektor betreffen die Überbauung /Beseitigung bzw. Neuschaffung und landschaftspflegerische Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden, die als Treibhausgasspeicher oder -senken dienen (landnutzungsbedingte THG-Emissionen in Anlehnung an § 3a Abs. 1 KSG sowie § 1 Abs. 1 Nr. 2 und § 14 Abs. 1 BNatSchG), also zum Verlust von Treibhausgas-Senken sowie Minderungsmöglichkeiten bzw. Kompensation des Verlustes durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Dies erfolgt in Anlehnung an das Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Stand Dezember 2023, unter Berücksichtigung der Hinweise des

Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung, Stand 16.12.2022.

Eine Beanspruchung von Flächen mit klimaschutzrelevanten Bodenfunktionen liegt demnach nicht vor: Eingriffe in besonders hochwertige Funktionsausprägungen von Böden liegen ebenfalls nicht vor. Der Flächenverbrauch, also die dauerhafte Überbauung (überwiegend Versiegelung) von Böden beträgt ca. 1,39 ha. Moore, kultivierte Moore, Gleye oder Stauwasserböden sind nicht betroffen. Insofern gehen keine klimaschutzrelevanten Böden bzw. Bodenfunktionen verloren.

Vom Vorhaben sind auch keine besonders klimarelevanten Biotope betroffen, insbesondere nicht solche mit hoher Relevanz wie beispielsweise Waldbestände. Entsprechende Klimasenken gehen nicht verloren. Besonders hochwertige Funktionsausprägungen von Vegetationskomplexen/ Biotopen liegen im Eingriffsbereich nicht vor. Nach den Ermittlungen im LBP werden ca. 1,76 ha Grünflächen beansprucht: überwiegend mäßig genutztes bzw. Extensivgrünland und Staudenfluren, aber auch gut 190 m<sup>2</sup> Gebüsche und Gehölze.

Relevante Eingriffe in besonders hochwertige Funktionsausprägungen von Vegetationskomplexen /Biotopen finden nicht statt.

- Natürliche und naturnahe Waldbestände werden nicht beansprucht.
- Auch nicht sonstige Wälder.
- Von Bäumen/Baumreihen/sonstigen Gehölzbeständen werden nur 170 m<sup>2</sup> überbaut.
- Extensiv bewirtschaftete Feucht- und Nassgrünländer werden nicht beansprucht.

Im Zuge der Maßnahme wird eine neue Doppelbaumreihe entlang der Flughafengrenze festgesetzt. Auf dem Projektgrundstück der BPOL ist die Pflanzung von Einzelbäumen vorgesehen. Die geplanten Stellplätze erhalten Parküberdachungen mit darüberliegender PV-Anlage. Nicht versiegelte Flächen werden mit Rasen begrünt und überwiegend als Versickerungsmulden zur Niederschlagsentwässerung genutzt. Als Ersatzmaßnahme nach Eingriffsregelung ist eine 1,88 ha große Maßnahmenfläche J-781 südlich des Flughafens im ehemaligen Niedermoor des Erdinger Moores vorgesehen. Dort soll aus einer Ackerfläche Extensivgrünland entwickelt werden. Unter Extensivgrünland wird bei Ausbleiben einer wendenden Bodenbewirtschaftung eine Humusanreicherung und damit eine Festlegung von CO<sub>2</sub> erfolgen. Insofern kann der Verlust von ca. 1,66 ha Grünflächen durch die Umwandlung von Acker in Extensivgrünland hinsichtlich der THG-Bilanz kompensiert werden.

Im Bereich landnutzungsbedingter THG-Emissionen können die (LBP-) maßnahmensseitigen Verbesserungen die eingriffsseitigen Verluste kompensieren und die Bilanz fällt in diesem Sektor nicht negativ aus.

Weiterhin sind **Extremwetterereignisse** zu betrachten. Durch die nachgesuchte **Planänderung** entstehen aber keine neuen Nutzungsarten, welche gegenüber den bisher bereits zulässigen Nutzungen am Flughafen München zusätzliche oder erweiterte Risiken zeigen würden. Das zulässige Bauvolumen am Flughafen wird sich nur unwesentlich erhöhen, deswegen wird sich die Anfälligkeit der Flughafeneinrichtungen gegenüber Extremwetterereignissen aber nicht erhöhen. Die Planänderung führt nicht zu einem Umgang mit gefährlichen Stoffen, weshalb auch hier keine neuen oder erweiterten Risiken gegeben sind.

Summarisch ist zu konstatieren, dass die nachgesuchte Änderung allenfalls geringe, jedenfalls aber **unerhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft** einschließlich des globalen Klimas haben wird.

### **6.2.9 Schutzgut Landschaft und landschaftsbezogene Erholung, Grünordnung**

Die Wirkungen auf das Schutzgut Landschaft beziehen sich in erster Linie auf die anlagenbedingten visuellen Veränderungen der Landschaft.

Beim Schutzgut Landschaftsbild (einschl. der landschaftsbezogenen Erholung) sind keine Beeinträchtigungen mit Relevanz für die Eingriffsregelung zu erwarten. So bestehen hohe Vorbelastungen durch eine technisch überformte Landschaft sowie den Betrieb des Moto-Cross-Geländes. Die betroffenen Grünflächen werden ohnehin nicht für die Erholung in der freien Landschaft genutzt bzw. stehen dafür nicht zur Verfügung.

Die bereits in Teilen hergestellte Doppelbaumreihe entlang der planfestgestellten Flughafen- grenze (Pflanzgebot nach Maßgabe der Auflage Nr. IV.4.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979) muss entsprechend der neuen Planung bzw. der neuen planfestgestellten Grenze entsprechend erweitert werden und führt zu einer planfeststellungskonformen Eingrünung des Flughafengeländes. Westlich und nördlich des beplanten Grundstücks werden entsprechend Bäume vorgesehen.

Gemäß Freiflächengestaltungsplan bzw. Vorhabensbeschreibung ist auf dem Projektgrundstück die Pflanzung von Einzelbäumen vorgesehen. Nicht versiegelte Flächen werden mit Rasen begrünt.

Vor dem Hintergrund der bestehenden bzw. planfestgestellten Bebauung ergibt sich keine signifikante Änderung des Landschaftsbildes.

Damit sind die Auswirkungen der nachgesuchten Planänderung **unerheblich für das Schutzgut Landschaft**.

### **6.2.10 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Die Planänderung beansprucht zwar Flächen außerhalb des bestehenden rechtskräftigen Flughafengeländes. Es werden aber keine Flächen mit Bedeutung für das Schutzgut beansprucht.

**Auswirkungen auf das Schutzgut sind daher nicht zu erwarten.**

## **6.3 Wechselwirkungen**

Die Wechselwirkungen von den Schutzgütern nach § 2 Abs. 1 bis 4 UPVG stellen ihrerseits ein Schutzgut im Sinne des Gesetzes dar. Es kann von vornherein jedoch ausgeschlossen werden, dass in Bezug auf die beantragte Planänderung Wechselwirkungen auftreten, die zu Problemverschiebungen zwischen den Umweltgütern führen könnten. Mit der Planänderung



ergeben sich zusätzliche Überbauungen und Bodenversiegelung. Daraus ergeben sich direkte Auswirkungen auf das Schutzgut „Boden“ sowie Auswirkungen auf das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“. Die Betroffenheit dieser Schutzgüter ist im Einzelnen erfasst und bewertet. Es ist auszuschließen, dass über diese Erfassung der Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter hinaus ihrerseits eine Kumulation der Auswirkungen im Sinne einer Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern quantifizierbarer und qualitativ fassbarerweise eintritt.

#### **6.4 Abschätzung verbleibender wesentlicher Auswirkungen auf die Umwelt**

Unter Berücksichtigung der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung festzusetzenden Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

## 7. Angaben zu vernünftigen Alternativen für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl (§ 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG)

Für die Standortwahl waren externe Anforderungen an das Grundstück und dessen Lage zu erfüllen, wie in der Vorhabensbeschreibung unter Ziffer 2.2. dargelegt. Die Flughafen München GmbH hat fünf potenzielle Standorte einem internen Bewertungsprozess unterzogen.

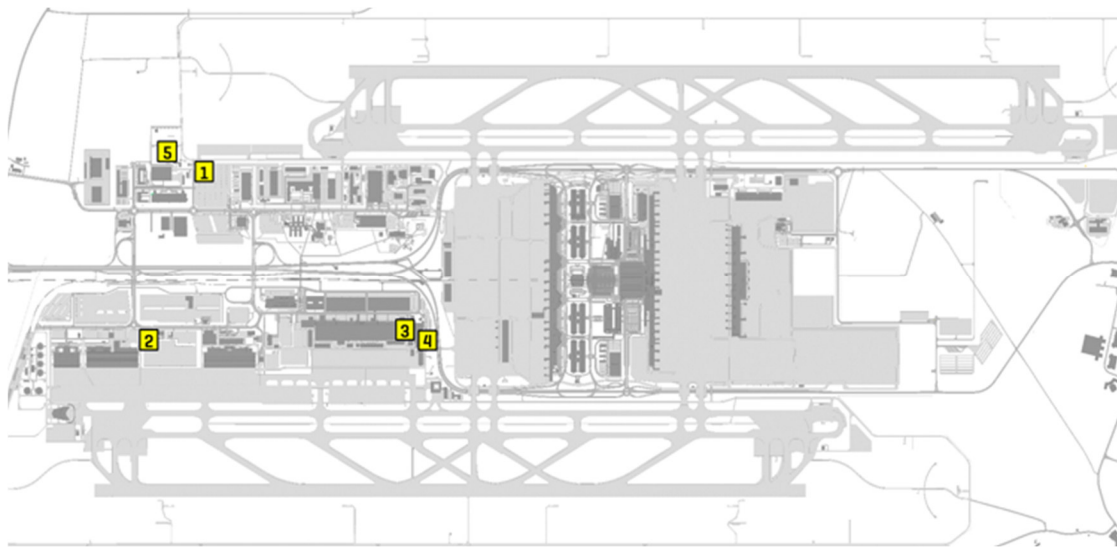


Abb. 10: potenzielle Standort für den BPOL Sonderbau (aus der Vorhabensbeschreibung).

Nach intensiver FMG-interner Prüfung und Abstimmung mit der BImA und der BPOL fiel die Entscheidung unter Gesamtabwägung aller maßgeblichen Punkte schlussendlich auf Standort 5, derzeit außerhalb des planfestgestellten Gebietes des Verkehrsflughafens München gelegen, aber innerhalb des landesplanerisch festgesetzten Vorranggebiets für die Flughafenenerweiterung liegend.

Eine ausführliche Begründung ist der Vorhabensbeschreibung Ziffer 2.2 zu entnehmen. Im Ergebnis stellt Standort 5 den einzigen, für die Errichtung des BPOL Sonderbau MUC geeigneten Standort dar.

## **8. Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen und bestehende Wissenslücken (Anlage 4, Nr. 11 UVPG)**

Gemäß Anlage 4 Abs. 11 UVPG sind dem UVP-Bericht nähere Hinweise auf Schwierigkeiten und Unsicherheiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, beizufügen, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung und Bereitstellung der erforderlichen Informationen sind nicht aufgetreten. Alle zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Vorhabens benötigten Unterlagen haben vorgelegen.

Die Projektwirkungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Inanspruchnahme einer Grünfläche im unmittelbaren Anschluss an das Flughafengelände. Hierzu liegen Unterlagen zu den Belangen des speziellen Artenschutzes sowie zum europäischen Gebietsschutz vor. Die Eingriffsermittlung und -bewertung erfolgt im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung.

Im Betrieb sind keine erheblich nachteiligen Emissionen zu erwarten, insofern sind die diesbezüglich vorliegenden Ausarbeitungen der Flughafen München GmbH bzw. ihrer Gutachter ausreichend.

## **9. Angaben zu den Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete**

### **9.1 SPA 7637-471 Nördliches Erdinger Moos**

Im Norden und Osten der Vorhabensfläche grenzt das EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ an. Das 2,2 ha große Vorhabensgebiet überschneidet sich auf ca. 3.400 m<sup>2</sup> mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (7637-471).

Daher wurde eine Verträglichkeitsuntersuchung erstellt (Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos der PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH).

Im Betrachtungsraum, dem 300 m Umfeld des Vorhabensgebiets, wurden in den letzten Jahren Brutvorkommen von mehreren im Vogelschutzgebiet geschützten Arten nachgewiesen, nämlich von Großem Brachvogel, Feldlerche und Grauammer. Die Arten brüteten alle auf den sog. „Flughafenwiesen“ östlich des Vorhabensgebiets. Die Brutplätze lagen dabei 2023 und 2024 mind. 130 m vom Vorhabensbereich entfernt. 2025 ergaben sich Hinweise, dass die Feldlerche evtl. etwas näher gebrütet hat. Im 300m-Umfeld sind nördlich und westlich des Offroadparks auch Brutvorkommen von Neuntöter, Wachtel und Wiesenschafstelze möglich. Im 300m-Umfeld sind nördlich und westlich des Offroadparks auch Brutvorkommen von Neuntöter, Wachtel und Wiesenschafstelze möglich.

Nach der Analyse der Verträglichkeitsprüfung (PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH) sind durch den BPOL Sonderbau MUC keine erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets zu erwarten:



- Der Überschneidungsbereich von Vorhabensgebiet und SPA-Gebiet ist für Brachvogel, Feldlerche und Grauammer, die jeweils offene Landschaften bevorzugen, nicht geeignet. Damit gehen durch die Überbauung dieses Bereichs weder aktuelle Lebensräume verloren noch wird die Wiederherstellung von Lebensräumen für die Arten verhindert.
- Für Neuntöter, Wachtel und Wiesenschafstelze ist der Überschneidungsbereich aktuell ebenfalls nicht geeignet, eine (Wieder-)Herstellung eines Lebensraums wäre aber denkbar. Dies wird durch die Bebauung zwar verhindert. Der betroffene, 0,34 ha große Bereich ist im Vergleich zur Gesamtgröße des Vogelschutzgebiets (4.525 ha) jedoch zu vernachlässigen.
- Die Brutplätze der gegenüber Kulissen empfindlichen Vogelarten lagen jeweils außerhalb der Reichweite der Kulissenwirkung durch das Gebäude bzw. die geplanten Gehölzpflanzungen.
- Bauzeitliche und betriebsbedingte Störungen sind wegen der Entfernung der Brutplätze nicht als erheblich einzustufen.

Insgesamt sind nach der Analyse der Verträglichkeitsuntersuchung durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebiets in seinem Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten.

## **9.2 FFH DE7537-301 Isarauen von Unterföhring bis Landshut**

Die minimale Entfernung des Vorhabens zum FFH-Gebiet (hier die Teilfläche 7537-301.05) beträgt über 1.200 m. Das FFH-Gebiet ist aufgrund der räumlichen Entfernung zu möglichen Projektwirkungen nicht berührt. Dies gilt insbesondere für Flächenverluste am Schutzgebiet.

Auch auf die zu schützenden Tierarten sind durch die Entfernung des Bauvorhabens zum Schutzgebiet keine relevanten anlagebedingten Wirkungen bzw. keine anlagedingten Beeinträchtigungen durch Überbauungen konnektierter Habitats oder Kulissenwirkungen etc. zu erwarten.

Gewässer werden ebenso wenig wie das Grundwasser vom Vorhaben beeinflusst bzw. beeinträchtigt.

Zerschneidungseffekte auf Austausch- oder Wanderbeziehungen ergeben sich nicht. Großräumige Bezüge oder Vernetzungsbeziehungen werden nicht berührt.

Auch bau- und betriebsbedingte Wirkungen sind auszuschließen. Diese beschränken sich auf die Vorhabensfläche selbst bzw. den unmittelbaren Nahbereich (vgl. Kap. 4. Vorhabenbedingte Immissionen, insbesondere Lärm oder Luftschadstoffe erreichen die Schutzgebietsgrenzen nicht).

Aufgrund der Entfernung und fehlender Wirkfaktoren sind auch Summationswirkungen im Zusammenhang mit anderen Projekten oder Plänen zu verneinen.



## 10. Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts (§ 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG)

Die Flughafen München GmbH beabsichtigt mit dem Vorhaben BPOL Sonderbau MUC eine weitere Anlage der Passagierabfertigung zu realisieren, also eine weitere fachplanerische Änderung des Flughafens. Zum einen soll die luftrechtlich genehmigte Fläche erweitert und zum anderen ein Terminal errichtet werden.

Als Standort für den BPOL Sonderbau ist ein Gelände in unmittelbarem Anschluss an das Flughafengelände, westl. der Start- und Landebahn Nord, vorgesehen. Der Standort liegt außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes. Für die Standortwahl waren externe Anforderungen an das Grundstück und dessen Lage zu erfüllen. Die Flughafen München GmbH hat in Abstimmung mit den Anforderungen an das Projekt fünf potenzielle Standorte als vernünftige Alternativen im Sinne des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG einem Bewertungsprozess unterzogen. Der Standort wurde unter Gesamtabwägung aller maßgeblichen Punkte gewählt.

Die Erweiterung der Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Plans der baulichen Anlagen für den Flughafen umfasst in Summe 1,86 ha. Mit dem Planvorhaben wird eine zusätzliche Baufläche PA mit einem Umfang von 1,37 ha, davon 1,10 ha außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes, ausgewiesen. Die maximal zulässige Größe der Baumasse wird in der Tektur zum Plan der baulichen Anlagen mit 40.000 m<sup>3</sup> angegeben, für einen Hochbau mit einer Grundfläche von ca. 5.000 m<sup>2</sup> und einer maximal zulässigen Gebäudehöhe von 13 m. Außerhalb des neuen Baufelds sind Straßenverkehrsflächen sowie Grünflächen zur Bepflanzung mit einer Doppelreihe aus Bäumen vorgesehen, mit einem Umfang von 0,76 ha

Im Rahmen des Änderungsantrags werden dessen voraussichtlichen Umweltauswirkungen im vorliegenden UVP-Bericht gemäß § 16 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) dargestellt und bewertet.

**Kumulierende Vorhaben**, also gleichartige Vorhaben, die einen engen räumlichen, funktionalen und wirtschaftlichen Zusammenhang aufweisen (§ 10 Abs. 4 UVPG) sind in die Umweltprüfung mit einbezogen. Zu betrachten sind hier die laufende Änderungsvorhaben des Flughafens München selbst. Betroffen waren dort das Schutzgut Boden durch Flächenversiegelungen sowie das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt durch die Überbauung von Grünflächen. Die anderen Schutzgüter des UVPG waren nicht erheblich nachteilig berührt. Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden sowie Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt war Gegenstand der jeweiligen landschaftspflegerischen Begleitplanung. Zur Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden landschaftspflegerische Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen bestimmt und umgesetzt. Damit wurden die mit den jeweiligen Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in der gebotenen Weise kompensiert. Es verbleiben aus der Betrachtung kumulierender Vorhaben keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die als zusätzliche Vorbelastung oder aufsummierend in ihren Umweltwirkungen bei der Beurteilung des Projekts BPOL Sonderbau MUC zu berücksichtigen wären. Dies gilt auch für das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit: Risiken für die menschliche Gesundheit sind auch bei Realisierung der als kumulierend zu Vorhaben nicht gegeben.

Das **Plangebiet ist als vorbelasteter Raum** zu charakterisieren. Es liegt im „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ des Landesentwicklungsplans sowie im Lärmschutzbereich des

Flughafens München und unterliegt teilweise Nutzungen durch den Offroadpark des MSC Freisinger Bär. Die nächste schutzwürdige Wohnbebauung im Ortsteil Attaching ist etwa 2 km entfernt. Das Vorhabensgebiet liegt im Geltungsbereich des Flächennutzungsplans, hier im Bereich Freising Süd / Hallbergmoos Nord, bzw. innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“. Bereiche mit landschaftlicher Erholungseignung liegen im Plangebiet nicht vor.

Im Norden und Osten der Vorhabensfläche grenzt das **EU-Vogelschutzgebiet DE7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“** an. Das Vorhabensgebiet überschneidet sich auf ca. 3.400 m<sup>2</sup> mit der Schutzgebietsfläche m EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (7637-471). Nach der Analyse der Verträglichkeitsprüfung werden die Brutplätze bzw. Reviere der Vogelarten des Schutzzwecks vom Vorhaben nicht betroffen und es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets zu erwarten.

Weitere Schutzgebiete des Naturschutzrechts sind vom Planvorhaben nicht berührt.

Das **Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit** wird vom Vorhaben in einem allenfalls geringen, unerheblichen Ausmaß berührt. Der BPOL Sonderbau beansprucht keine Wohn- oder Erholungsflächen. Wohngebiete liegen weitab. Die nachgesuchte Planänderung zielt zwar auf eine Erweiterung des Flughafengeländes, die Immissionssituation wird sich aber nicht in relevanter Weise ändern.

Der Betrieb des BPOL Sonderbau verursacht keine wesentlichen Änderungen an den betriebsbedingten Auswirkungen des Flughafens. Zusätzliche Schallemissionen oder zusätzliche Emissionen an Luftschadstoffen sind nicht zu erwarten; Dies gilt auch für auch für Effekte des Baubetriebs: Staubentwicklungen und Abgasbelastungen sind auf ein enges Umfeld um die Baustelle beschränkt. Bau- und betriebsbedingt kommt es nur zu einer geringfügigen Erhöhung der Kfz-Verkehre. Es sind keine nennenswerten zusätzlichen Belastungen zu erwarten, die sich auf die nächstgelegene Wohnbebauung (im Stadtteil Attaching) auswirken könnten. Es ist nicht von zusätzlichen Schallemissionen und auch nicht von zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen auszugehen. Gefährliche Stoffe oder Technologien werden weder beim Bau noch im Betrieb eingesetzt. Die zu verwendende Stoffe und Technologien sind nicht geeignet, Störfälle, Unfälle oder Katastrophen hervorzurufen. Verunreinigungen von Wasser und Luft sind nicht zu besorgen. Insofern sind Gefährdungen für die menschliche Gesundheit nicht gegeben. Neue und / oder merkliche Änderungen oder Risiken sind auszuschließen.

Die **Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt** werden vom Vorhaben durch die anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen beeinträchtigt. Bauzeitliche Wirkungen werden von der anlagenbezogenen Flächeninanspruchnahme überlagert und sind somit unerheblich. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind nicht gegeben und insofern auch unerheblich.

Die Neuversiegelung von Bodenflächen betrifft 1,39 ha Grundflächen. Die insgesamt durch Versiegelung und Flächenumwandlung beeinträchtigte Fläche beläuft sich auf 1,76 ha, überwiegend Extensivgrünland und Krautsäume/Ruderfluren, aber auch gut 190 m<sup>2</sup> Gehölzflächen. Nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützte Bestände sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die Belange der naturschutzrechtlichen Eingriffsreglung erfordern die Umsetzung einer landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme, geeignet ist eine 1,88 ha großen Fläche südlich des Flughafens auf Fl.-Nr. 5155 der Gemarkung Hallbergmoos im Eigentum der

Flughafengesellschaft, die Maßnahme J-781-E-1<sub>CEF</sub>. Geplant ist dort die Entwicklung von Extensivgrünland mit jährlich wechselnden Brachestreifen, die Pflanzung einzelner Gebüsche und die Anlage von Rohbodenstandorten. Durch die Errichtung des Sonderbaus der BPOL geht ein Rebhuhnrevier auf der Vorhabensfläche verloren. Als funktionswahrende Maßnahme eignet sich die vorbeschriebene Maßnahmenfläche.

Bei Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und mit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme J-781-E-1<sub>CEF</sub> sind damit keine Verstöße gegen die Vorschriften des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten.

Unter Maßgabe der Umsetzung der Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen des LBP verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Im Zusammenwirken mit den naturschutzfachlichen Vermeidungsmaßnahmen können die Umweltauswirkungen hier auf ein geringes, unerhebliches Maß beschränkt werden.

Die Eingriffe in das **Schutzgut Boden** werden gemäß BayKompV über den Verlust an Biotoptypen bewertet. Die Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen für die notwendigen Flächenbefestigungen und Überbauungen werden im Rahmen der Ersatzmaßnahmen J-781-E-1<sub>CEF</sub> in gleichwertiger Art und Weise ersetzt. Es verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen beim Schutzgut Boden.

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf das **Schutzgut Wasser** sind ausgeschlossen. Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer. Nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit sind nicht zu befürchten. Die geplanten Anlagen entsprechen den allgemein anerkannten Regeln der Technik. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, auch auf das Schutzgut Boden, sind damit ausgeschlossen.

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf das **Schutzgut Luft** sind ausgeschlossen. Bau und Betrieb des BPOL Sonderbau MUC verursachen nur geringe Luftschadstoffemissionen. Es kommt kaum zu einer Mehrung von Verkehrsflüssen. Der Luftverkehr bleibt nahezu unverändert. Eine Verschlechterung der Luftqualität oder Überschreitungen der gültigen Luftqualitätsgrenzwerte sind nicht zu erwarten.

Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf das **Schutzgut lokales Klima** sind ebenfalls auszuschließen. Der BPOL Sonderbau und die zusätzlichen befestigten Verkehrsflächen werden sich mit einer gewissen lokalen Aufheizung in der unmittelbaren Umgebung bemerkbar machen. Die klimatischen Verhältnisse in der Umgebung des Flughafens und den weiter ab gelegenen Siedlungsbereichen bleiben aber unverändert. Belastungen für die Bevölkerung, sei es durch Aufheizungen oder Behinderungen des lokalen Luftaustausches, können ausgeschlossen werden.

Die Auswirkungen auf das **globale Klima** und eine Betrachtung der mit Umsetzung des Vorhabens verbundenen Veränderung durch Treibhausgas-Emissionen (THG, insbesondere die Freisetzung von CO<sub>2</sub>) sind bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der Planänderung zu berücksichtigen. Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Globale Klima liegt ein Fachbeitrag vor. Er behandelt – neben der Landnutzung – insbesondere die verkehrsbedingten Emissionen sowie die Lebenszyklusemissionen der Gebäude und Verkehrswege. Zur Einordnung der THG-Emissionen ist im Fachbeitrag ausgeführt, dass in Bezug auf das bundesweit angestrebte Ziel für 2030 die für den BPOL Sonderbau MUC ermittelte THG-Beitrag für den Verkehr ein sehr geringer Wert ist, der den Sektoren Verkehr und



Energiewirtschaft zuzurechnen ist; gleichwohl entsprechen sie einer lokalen Zunahme. Nämliches gilt für THG-Emissionen für den Neubau des Gebäudes und für den Neubau der Verkehrswege, die dem Sektor Industrie zuzurechnen sind. Ebenso werden THG-Emissionen durch die Energieversorgung des Gebäudes verursacht. Es entsteht nur ein sehr geringer Beitrag zum bundesweit angestrebten Ziel; gleichwohl entspricht dies einer lokalen Zunahme. Durch die PV-Anlage werden aber auch THG-Emissionen vermieden. Im Bereich landnutzungsbedingter THG-Emissionen können die (LBP-) maßnahmensseitigen Verbesserungen die eingriffsseitigen Verluste kompensieren und die Bilanz fällt in diesem Sektor nicht negativ aus.

Die Wirkungen auf das **Schutzgut Landschaft** beziehen sich in erster Linie auf die anlagenbedingten visuellen Veränderungen der Landschaft. Beim Schutzgut Landschaftsbild (einschl. der landschaftsbezogenen Erholung) sind relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten. Vor dem Hintergrund der bestehenden bzw. planfestgestellten Bebauung ergibt sich keine signifikante Änderung des Landschaftsbildes. Die betroffenen Grünflächen werden nicht für die Erholung in der freien Landschaft genutzt bzw. stehen dafür nicht zur Verfügung. Die bereits in Teilen hergestellte Doppelbaumreihe entlang der planfestgestellten Flughafengrenze wird entsprechend der neuen Planung bzw. der neuen planfestgestellten Grenze entsprechend erweitert werden und führt zu einer planfeststellungskonformen Eingrünung des Flughafengeländes. Damit führt die nachgesuchte Planänderung zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen beim Schutzgut Landschaft.

**Insgesamt ist nach Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen der geplanten Nutzungsänderungen festzustellen, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ersatz der Eingriffe in die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt bzw. Boden umweltverträglich verwirklicht werden kann. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind dann nicht zu erwarten.**

## **11. Referenzliste und Quellenangaben (Anlage 4, Nr. 12 UVPG)**

Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) geändert worden ist.

Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist.

Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist.

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) geändert.

Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), das zuletzt durch § 10 des Gesetzes vom 25. Juli 2025 (GVBl. S. 254) geändert worden ist.

Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 7. August 2013 (GVBl. S. 517, BayRS 791-1-4-U), die durch § 2 des Gesetzes vom 23. Juni 2021 (GVBl. S. 352) geändert worden ist.

RPV, REGIONALER PLANUNGSVERBAND MÜNCHEN (2019): Regionalplan München. – München

LDBV, LANDESAMT FÜR DIGITALISIERUNG, BREITBAND UND VERMESSUNG & BLFD, BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE (2024): Bayerischer Denkmal-Atlas. – München.

FGSV, Arbeitsgruppe Straßenentwurf; Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben; Stand Dezember 2023.

Delta ImmoTec GmbH: Baustellenlogistik (Vorplanung) - BPOL Sonderbau MUC.

Flughafen München GmbH. Erweiterung nördliches Bebauungsband / BPOL Sonderbau MUC – Vorhabensbeschreibung - Bedarfsbegründung und Erläuterung.

Flughafen München GmbH: Tektur zu Plan I-2c (PFB v. 08.07.1079 i.d.F. des 159. ÄPFB v. 24.07.2025) M 1:5.000.

Flughafen München GmbH: Erweiterte Betrachtung von Lärmimmissionen beim Bau und Betrieb des „BPOL Sonderbau MUC“.

Flughafen München GmbH. Erweiterte Betrachtung zur Emissions- und Luftqualitätsbewertung beim Bau und Betrieb des „BPOL Sonderbau MUC“.

Grünplan GmbH, Freising: Landschaftspflegerischer Begleitplan.

Lohmeyer GmbH, Niederlassung Karlsruhe: BPOL Sonderbau MUC – Fachbeitrag Globales Klima.

PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag.



PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH: Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet 7637-471 Nördliches Erdinger Moos

BLASY, CHRISTOPHER DONALD & ØVERLAND, HALVOR (2007): Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn. Umweltverträglichkeitsstudie. – Dr. Blasy – Dr. Øverland Ingenieure GmbH, Eching am Ammersee i. A. FMG, München

BÜRO H2, HESS + HECKES GBR (2018): Betriebsgelände Flughafen München. Nördliches und südliches Bebauungsband im öffentlichen Bereich. Bestandsaufnahmen Fauna 2017. – München, 27 S.

BÜRO H2, HESS + HECKES GBR (2020): Betriebsgelände Flughafen München. Nördliches und südliches Bebauungsband im öffentlichen Bereich. Bestandsaufnahmen Fauna 2019. – München, 21 S.

BÜRO H2, HESS + HECKES GBR (2023): Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb - Erhebungsphase 2023. – München

BÜRO H2, HESS + HECKES GBR (2024): Flughafen München: Brutvogelkartierung 2024 im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb (Shape-Dateien). – München

Aufgestellt: Freising, den 22. Januar 2026

*A. Neumaier*