



Flughafen München GmbH

**Erweiterung nördliches Bebauungsband/
Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonder-
bau MUC“**

Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet
7637-471 Nördliches Erdinger Moos

Auftraggeber: Flughafen München GmbH
Postfach 23 17 55
85326 München

Auftragnehmer: PAN Planungsbüro für angewandten Naturschutz GmbH
Rosenkavalierplatz 8
81925 München
Tel. (089) 122 85 69-00
info@pan-gmbh.com

Bearbeitung: Reinhold Hettrich
Eva Weber

Stand: 23.01.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
1.1	Anlass und Aufgabenstellung.....	3
1.2	Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebiets.....	4
2	Vorhabensbeschreibung	6
3	Übersicht über das Schutzgebiet und die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile	9
3.1	Übersicht über das Schutzgebiet	9
3.2	Erhaltungsziele.....	9
3.3	Funktionale Beziehungen des Schutzgebiets zu anderen Natura 2000-Gebieten	10
4	Bestandsdarstellung bezogen auf den Betrachtungsraum	11
4.1	Datengrundlagen	11
4.2	Gebietscharakteristik	11
4.2.1	Allgemeine Charakterisierung des Untersuchungsraumes.....	11
4.2.2	Vorkommen von Arten des Standarddatenbogens.....	12
5	Projektwirkungen	16
5.1	Baubedingte Wirkfaktoren.....	16
5.2	Anlagenbedingte Wirkfaktoren	16
5.3	Betriebsbedingte Wirkfaktoren.....	16
6	Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen bezogen auf Schutzzweck und Erhaltungsziele.....	17
6.1	Großer Brachvogel.....	17
6.2	Feldlerche	19
6.3	Grauammer.....	23
6.4	Sonstige potenzielle Vorkommen im Norden und Westen des Offroadparks	25
7	Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	27
8	Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen	27
9	Zusammenfassung	28
10	Literaturverzeichnis.....	29

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Vorkommen der im Standarddatenbogen aufgeführten Arten im	
	Betrachtungsraum	12

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Lage des Vorhabensbereichs	4
Abb. 2:	Luftbild des Vorhabensbereichs	5
Abb. 3:	Freiflächengestaltungsplan - Vorplanung	7
Abb. 4:	Nachweise Großer Brachvogel	17
Abb. 5:	Kartiernachweise Feldlerche	20
Abb. 6:	Kartiernachweise Grauammer	23

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Bundespolizei (BPOL) möchte am Standort des Flughafens München einen Sonderbau zum Zweck der Rückführung vollziehbar ausreisepflichtiger Personen betreiben. Im Auftrag der BPOL hat deshalb die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) bei der Flughafen München GmbH (FMG) angefragt, ob ein geeigneter Standort vorhanden und die FMG bereit ist, ein Gebäude nach den Vorstellungen der BPOL zu planen, zu errichten und es anschließend der BImA dauerhaft zu vermieten. Die Nutzung des Gebäudes soll ausschließlich durch die BPOL erfolgen. Da im bestehenden Immobilienangebot der FMG keine geeigneten Bestandsflächen dieser Größenordnung verfügbar sind, wird ein Neubau erforderlich.

Da sich das Vorhabensgebiet auf ca. 3.400 m² mit dem SPA-Gebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (7637-471) überschneidet und erhebliche Auswirkungen auf die SPA-Schutzgüter nicht von vorneherein offensichtlich auszuschließen sind, ist zu diesem Vorhaben eine Natura2000-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BNatSchG durchzuführen.

Rechtliche Grundlage der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung

Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder Europäische Vogelschutzgebiete in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können, unzulässig.

Ein Vorhaben, das ein Gebiet des Netzes „Natura 2000“ erheblich beeinträchtigen könnte, ist daher auf Verträglichkeit mit den festgelegten Erhaltungszielen des betreffenden Gebietes zu überprüfen.

Gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG darf von den Verboten nach § 34 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung nur erteilt werden, soweit es:

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist
2. und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Wird von dem Verbot des § 34 Abs. 1 BNatSchG befreit, haben die festzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen (Kohärenzausgleich) dazu beizutragen, dass die globale Kohärenz des europäischen Natura 2000-Netzes sichergestellt wird (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

In den vorliegenden Unterlagen zur Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung wird:

- geprüft, ob das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ (DE 7637-471) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt.
- ggf. geprüft, ob die erforderlichen Ausnahmetatbestände gegeben sind, die eine Zulassung trotz einer erheblichen Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebiets durch das Vorhaben ermöglichen.

1.2 Kurzbeschreibung des Untersuchungsgebiets

Das Vorhaben soll auf einer unbebauten, nordwestlich an das aktuell planfestgestellte Flughafengelände angrenzenden Fläche errichtet werden (vgl. Abb. 1).

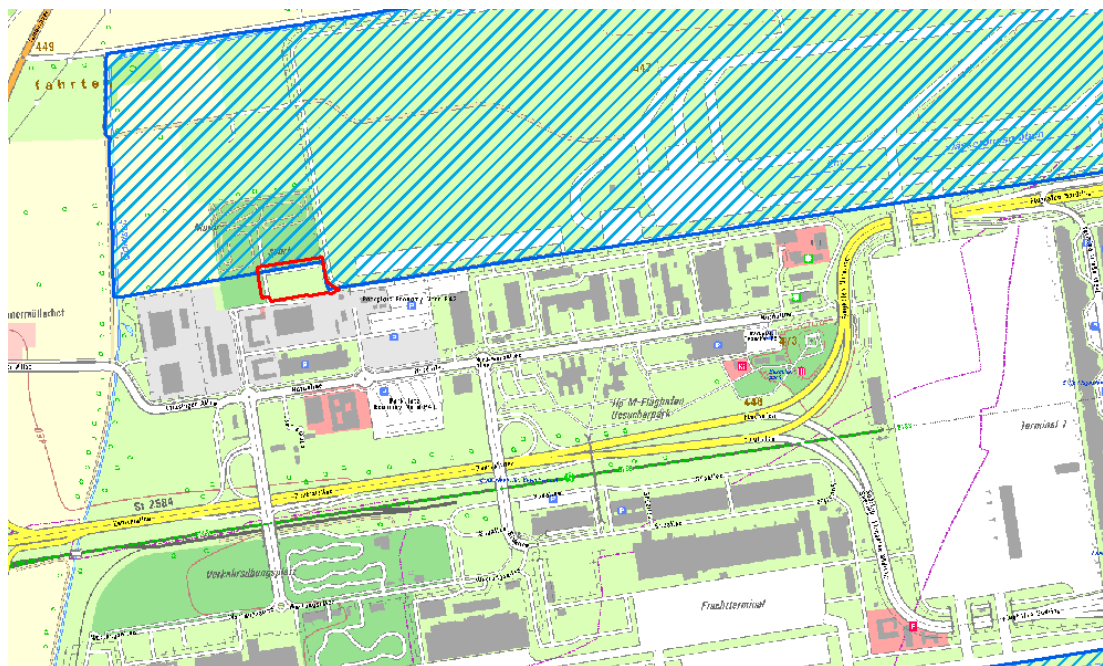


Abb. 1: Lage des Vorhabensbereichs

Rote Linie: Umgriff Vorhabensbereich

Blaue Schraffur: EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

Die Vorhabensfläche besteht überwiegend aus artenarmen (Extensiv-)Grünlandflächen, einem Erdwall mit Säumen und Ruderalfluren, schütter bewachsenen Rohbodenbereichen sowie versiegelten Verkehrsflächen (GRÜNPLAN GMBH 2026). Im Norden stehen nördlich des Wegs zwei Bäume sowie weitere Gehölze. Das Gebiet hat eine Fläche von ca. 2,2 ha.

Im Norden und Osten der Vorhabensfläche grenzt das EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ an. Im Norden und in der Südostecke der Vorhabensfläche ragt diese auf ca. 3.400 m² in das Schutzgebiet hinein.

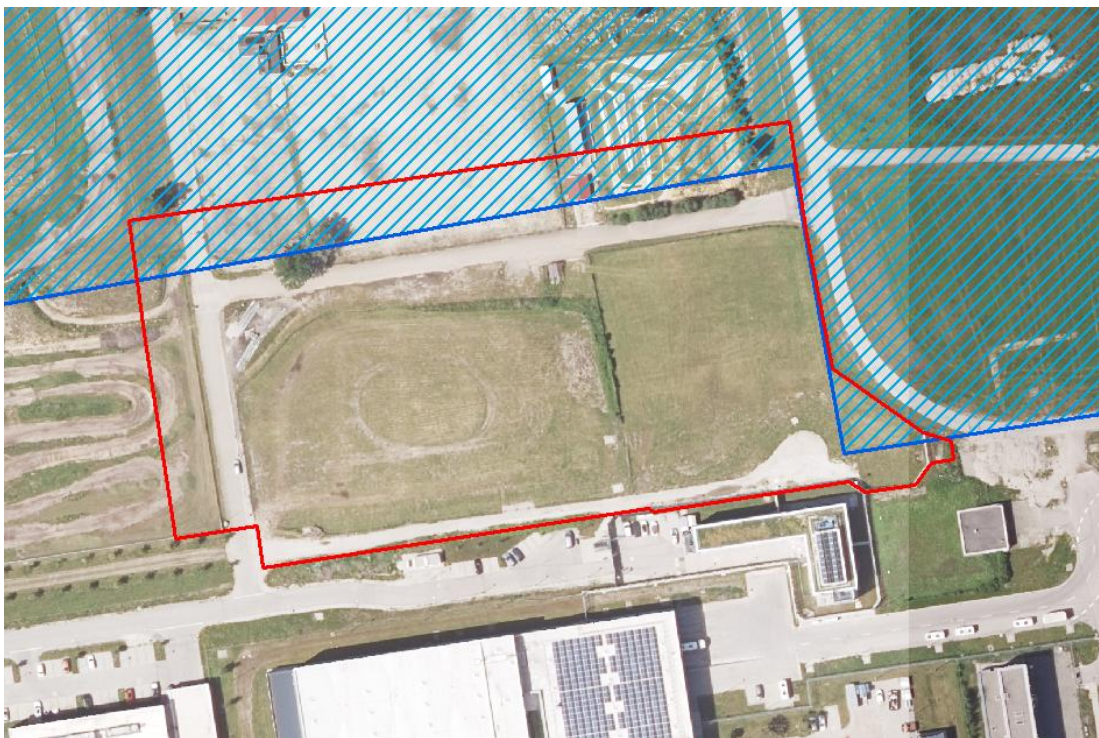


Abb. 2: Luftbild des Vorhabensbereichs

Rote Linie: Umgriff des Vorhabensbereichs

Blaue Schraffur: EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“

Luftbild: Bayerische Vermessungsverwaltung – www.geodaten.bayern.de

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 Abschiebehafeinrichtung des Freistaats Bayern und östlich grenzt das Grundstück an den Sicherheitsbereich des Flughafens an (FMG 2026).

2 Vorhabensbeschreibung

Die nachfolgende Beschreibung des Vorhabens basiert im Wesentlichen auf der Vorhabensbeschreibung der FMG (2026).

Hoch- und Tiefbaumaßnahmen

Im Rahmen des Vorhabens ist die Errichtung eines in Teilen zwei-geschossigen freistehenden Gebäudeneubaus geplant. Die Grundfläche des Hochbaus wird eine Länge von ca. 76 m und eine Breite von ca. 66 m aufweisen. Die Bruttogrundfläche des Gebäudes beträgt im Erdgeschoß ca. 4.860 m². Die maximale Gebäudehöhe liegt bei 12,35 m. Das Gebäude wird mit einem Flachdach, als Gründach mit Photovoltaik geplant, ausgestattet.

Außerhalb des Gebäudes sind 89 Stellplätze für Fahrzeuge der BPOL inkl. Rettungsfahrzeuge herzustellen. Diese werden teilweise mit auf Carports installierten Photovoltaik-Anlagen überdacht. Außerdem werden Zufahrten, Umfahrungen, Tore, Grünanlagen und Anlagen zur Versickerung der Dach- und Verkehrsflächen umgesetzt.

Grünordnung

Auf dem Projektgrundstück ist die Pflanzung von Einzelbäumen vorgesehen. Nicht versiegelte Flächen werden mit Rasen begrünt und überwiegend als Versickerungsmulden zur Niederschlagsentwässerung genutzt (vgl. Ver-/Entsorgung).

Die beiden Bäume nördlich der Vorhabensfläche müssen aus Sicherheitsgründen (Nähe zum Sicherheitszaun) gefällt werden.

Die planfestgestellte, im Vorhabensbereich aber noch nicht realisierte Doppelbaumreihe muss entsprechend der neuen planfestgestellten Grenze angepasst werden. Westlich und nördlich des beplanten Grundstücks sind dem entsprechend neue Doppelbaumreihen vorgesehen.

Erschließung

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.

Bei der bestehenden Straßenanbindung wird westlich des Neubauvorhabens der vorhandene Straßenbelag saniert. Zusätzlich wird eine Gehbahn an die bestehende Straße angebaut, damit eine durchgehende Fußgängerverbindung zu der Nordallee besteht. Die vorhandene Straßenbeleuchtung bleibt erhalten. Die Entwässerung der Straße erfolgt über Mulden mit belebter Oberbodenzone.

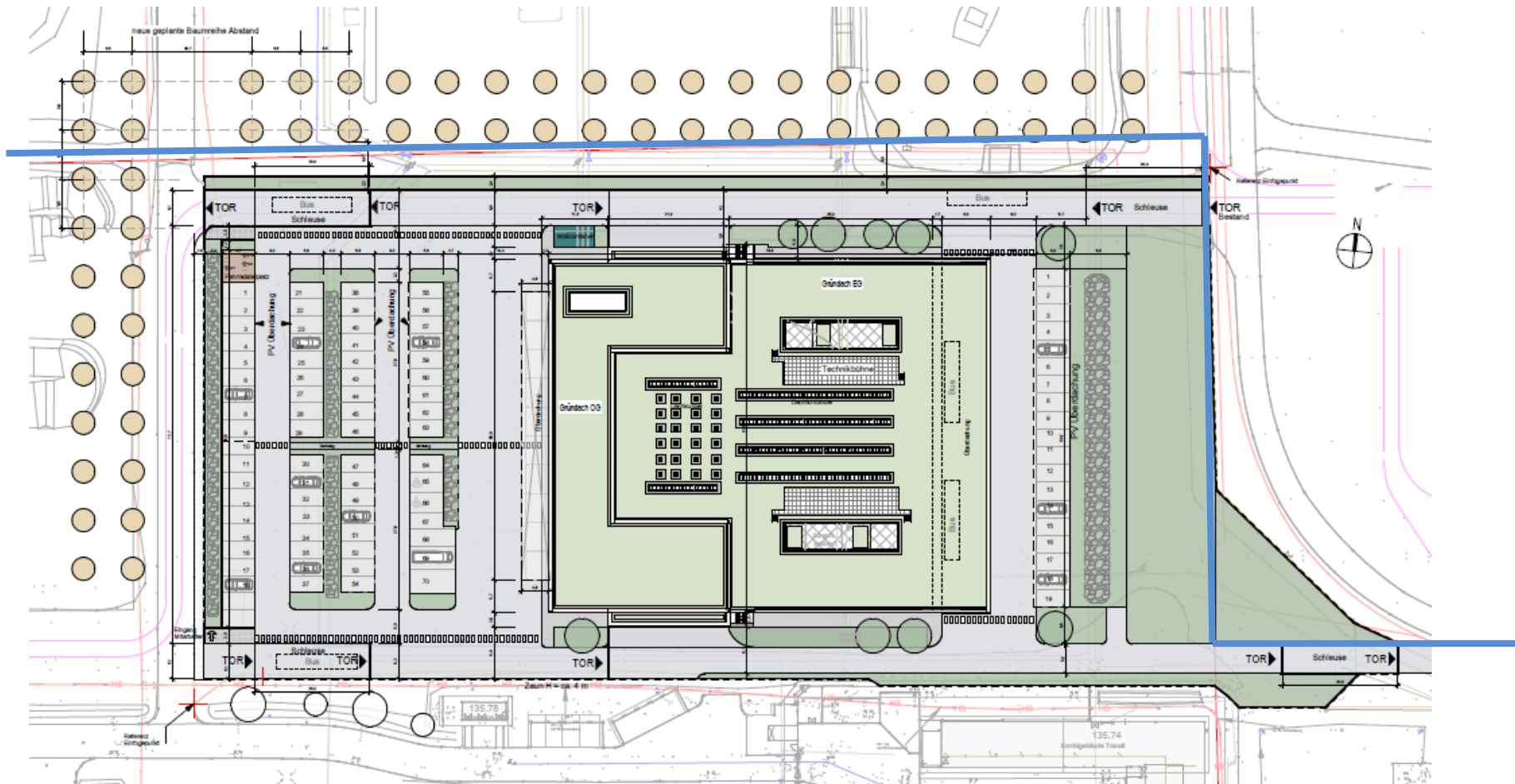


Abb. 3: Freiflächengestaltungsplan

Quelle: : Delta Immotec GmbH nach FMG (2026), blaue Linie: Grenze EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“

Verkehr

Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der dort tätigen Mitarbeiter sowie dem Transport von Rückzuführenden und ggf. Begleitungen in Pkw oder Bussen der BPOL. Im Laufe eines Tages ist mit ca. 746 Fahrzeug-Fahrten zu rechnen.

Ver- und Entsorgung

Die Versorgung mit Trink- und Löschwasser sowie die Stromversorgung und Anbindung an das IT-Netz erfolgen über die bestehende Infrastruktur der FMG.

Die Entwässerung des geplanten Vorhabens erfolgt vollständig über die ortsnahe Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers. Das anfallende Schmutzwasser wird in die Schmutzwasserkanalisation der FMG eingeleitet.

Ein Anschluss an das Fernwärme- und Fernkältenetz der FMG ist nicht vorgesehen, eine Versorgung mit Flugbetriebsstoffen nicht erforderlich.

Bauzeit und Baustelleneinrichtung

Nach aktuellen Planungen ist der Baubeginn für 03/2027 und die Inbetriebnahme für 08/2028 anvisiert (FMG 2026). Die Bauzeit beträgt damit ca. 18 Monate. Die Baustelleneinrichtung ist auf dem Baufeld vorgesehen.

3 Übersicht über das Schutzgebiet und die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

3.1 Übersicht über das Schutzgebiet

Das 4.525 ha große Natura 2000- Gebiet „Nördliches Erdinger Moos“ erstreckt sich über die nördlichen und südlichen Flughafenwiesen an den Start- und Landebahnen weiter nach Norden bis zur A92 und nach Osten bis zum Sempt-Flutkanal bzw. bis zum Mittlere-Isar-Kanal.

Das Nördliche Erdinger Moos ist ein ehemaliger Niedermoorkomplex der Würmeiszeit aus Äckern, Intensivgrünland, nassen bis wechselfeuchten Extensivwiesen, Großseggenrieden, Klein- und Abgrabungsgewässern, Weihern, Rohböden, Gräben und Bächen, sowie auwaldartigen Gehölzen und Wäldchen. Das Vogelschutzgebiet ist einer der bedeutendsten Wiesenbrüterlebensräume Bayerns. Unter anderen brüten hier Großer Brachvogel mit einem der größten Bestände, Uferschnepfe, Kiebitz, Feldlerche, Grauammer und Wachtel. Insgesamt sind im Gebiet 40 Vogelarten geschützt.

3.2 Erhaltungsziele

Von der Regierung von Oberbayern wurden für das FFH-Gebiet folgende gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele vorgenommen (REGIERUNG VON OBERBAYERN 2016):

Erhalt ggf. Wiederherstellung des Nördlichen Erdinger Moores als landesweit bedeutendes Vogelschutzgebiet am Rand der Münchner Schotterebene mit seinem weithin offenen Mosaik aus Grünland, Feuchtwiesen und Äckern, jeweils mit temporären Nassstellen und Überflutungsflächen sowie Niedermoorkomplexen aus Streuwiesen, Röhrichten, Großseggenriedern, Gräben, Fließgewässern, Stillgewässern und Auwaldbereichen. Erhalt ggf. Wiederherstellung offener Niedermoorlandschaften, Stillgewässer, Feuchtgebüsche, Röhrichte, Verlandungszonen wegen ihrer großen Bedeutung für eine Vielzahl an Vogelarten, insbesondere für Wiesenbrüter. Erhalt ggf. Wiederherstellung seiner Funktion als Brut-, Nahrungs-, Überwinterungs-, Rast- und Durchzugsgebiet weiterer Zugvogelarten.

1. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände der Wiesenbrüter, insbesondere von **Großem Brachvogel, Grauammer, Kiebitz, Wachtel, Wiesenpieper, Feldlerche, Wiesen-schafstelze** sowie ihrer Lebensräume. Erhalt der ausgedehnten, weitgehend offenen, ausreichend störungsarmen Wiesenlandschaften sowie eines ausreichend naturnahen Wasserhaushalts (insbesondere Grundwasser) als Brutplätze und Nahrungsräume der genannten Arten sowie als Nahrungshabitat für Durchzügler (**Kampfläufer, Weißstorch**) und jagende Greifvögel (**Kornweihe, Wiesenweihe**). Erhalt der Flughafenwiesen als landesweit bedeutsamen Brutplatz für **Großen Brachvogel, Kiebitz, Grauammer** und **Wachtel** mit einer ausreichenden Störungsarmut und einem ausreichendem Nahrungsangebot unter zwingender Berücksichtigung der Sicherheitsbelange des Flugbetriebs.

2.	Erhalt ggf. Wiederherstellung einer offenen, strukturreichen Ackerbau Landschaft (z. B. Brachestreifen, Nassstellen usw.) als Brutplatz für Wachtel und Feldlerche sowie als Rast- und Überwinterungshabitate für Kornweihe, Rohrweihe, Wiesenweihe, Kampfläufer, Bekassine, Feldlerche, Wiesenpieper und Baumpieper .
3.	Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände von Wachtelkönig, Bekassine, Braunkehlchen, Tüpfelsumpfhuhn, Wiesenweihe, Blaukehlchen, Rohrweihe und Weißstorch sowie ihrer Lebensräume. Insbesondere Erhalt ggf. Wiederherstellung der Niedermoorbereiche mit einem differenzierten Standort-, Struktur- und Nutzungs mosaik aus Röhrichten, Seggenrieden, Staudenfluren, Streu- und Nasswiesen mit eingestreuten Gewässern und insbesondere für den Wachtelkönig auch extensiv genutzter oder partiell temporär nicht genutzter Wiesen und Streuwiesen. Erhalt ggf. Wiederherstellung eines hohen Grundwasserstands und einer ausreichenden Störungsarmut. Insbesondere Erhalt ggf. Wiederherstellung der Kalkflachmoorbereiche, Feuchtgebüsche und feuchten bis nassen Hochstaudenfluren mit hohem Grundwasserstand im Viehlassmoos, im Eittinger Moos mit Hangwiesen sowie in der Lüsse und am Eittinger Weiher.
4.	Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände von Blaukehlchen, Rohrweihe und Beutelmiese sowie von Wasservogelarten wie Reiherente, Schnatterente, Kolbenente, Zwergtaucher und Haubentaucher sowie den Röhrichtbewohnern Teichrohrsänger, Schilfrohrsänger, Drosselrohrsänger, Wasserralle, Rohrschwirl und Rohrdommel . Erhalt ggf. Wiederherstellung ihrer Brut- und Nahrungshabitate, insbesondere störungsarmer Gewässerstrukturen sowie Verlandungs- und Röhrichtbereichen. Insbesondere Erhalt der Verlandungsröhrichte, feuchter bis nasser Hochstaudenfluren und Großseggenrieder der Vogelfreistätte Eittinger Weiher und der Dorfenaue sowie des Biotopmosaiks mit Kleingewässern westlich des Viehlassmooses.
5.	Erhalt ggf. Wiederherstellung von Gehölz-Offenland-Komplexen mit Einzelgehölzen und Gehölzgruppen als Nistplätze und Sitzwarten für Neuntöter, Baumpieper, Gartenrotschwanz und Nachtigall .
6.	Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände von Pirol, Turteltaube, Schlagschwirl, Grauspecht und Trauerschnäpper sowie ihrer Lebensräume (z. B. lichte Laubwaldstrukturen); insbesondere Erhalt ggf. Wiederherstellung eines ausreichenden Anteils an Alt- und Totholz sowie Höhlenbäumen.
7.	Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände des Flussregenpfeifers sowie seiner vegetationsfreien bis schütter bewachsenen Lebensräume
8.	Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände der Uferschwalbe und ihrer Niststätten in den Abbaubereichen oder an anderen geeigneten Stellen.

3.3 Funktionale Beziehungen des Schutzgebiets zu anderen Natura 2000-Gebieten

In dem Standard-Datenbogen des SPA-Gebiets „Nördliches Erdinger Moos“ (LFU 2016) sind keine weiteren Natura 2000-Gebiete mit funktionaler Beziehung angegeben.

4 Bestandsdarstellung bezogen auf den Betrachtungsraum

Der Betrachtungsraum des Vorhabens wird mit 300 m angesetzt, da WEIß (2016) bei den im SDB gelisteten Vogelarten bei dem Großen Brachvogel den höchsten minimalen Meideabstand zu einer vertikalen Struktur (Hochwald) bei 295 m nachwies. Die Meideabstände der anderen SPA-Arten liegen unter diesem Wert. Auch wenn die Kulissenwirkung des Neubaus deutlich geringer ausfallen dürfte als bei einem Hochwald, wird dieser Abstand als maximale Wirkzone des Vorhabens angenommen. Darüberhinausgehende Auswirkungen auf die Vogelarten des EU-Vogelschutzgebiets sind nicht zu erwarten.

4.1 Datengrundlagen

Für den Betrachtungsraum wurden folgende Unterlagen ausgewertet:

- Standarddatenbogen und gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele, SPA-Gebiet 7637-471 „Nördliches Erdinger Moos“ (LFU 2016, REGIERUNG VON OBERBAYERN 2016)
- Kartierungen der Avifauna durch das Büro H2 auf den Flughafenwiesen in den Jahren 2021 bis 2024 (BÜRO H2 2021, 2023, 2024, HESS & HECKES 2022)
- Kartierungen der Fauna in dem nördlichen und südlichen Bebauungsband des Flughafens in den Jahren 2017 und 2019 (BÜRO H2 2018a, 2020)
- ergänzende, eigene Kartierungen 2025 der Avifauna und Reptilien im Zeitraum von Ende Februar bis Anfang September in 6 Kartierdurchgängen.

4.2 Gebietscharakteristik

4.2.1 Allgemeine Charakterisierung des Untersuchungsraumes

Das Vorhabensgebiet besteht vor allem aus Grünland. Mittig im Gebiet befindet sich ein schmaler Erdwall, welcher mit einer Hochstaudenflur bewachsen ist. Südlich im Gebiet befindet sich eine geschotterte Straße mit Wendefläche im Osten, weiter südlich davon befindet sich eine Ruderalflur. Teilbereiche des Gebiets sind als Rohbodenstandorte ausgebildet.

Im Norden und Westen liegen Straßen, dahinter beginnen die Flächen des Off-roadparks (Motocrossgelände und Modellautogelände). Diese sind in den Randbereichen in das Vorhabensgebiet integriert (Flächen für die randliche Eingrünung mit einer Doppelbaumreihe).

Außerhalb der Vorhabensfläche setzen sich in Richtung Norden und Westen die Flächen eines Offroadparks mit Grünland, Rohbodenstandorten und Verkehrsflächen fort, nach Süden schließt sich die Zufahrt zur aktuellen Abschiebehafteinrichtung an, im Osten liegen die nördlichen Flughafenwiesen.

Von diesen Flächen liegen die Flughafenwiesen im Osten und die im Norden angrenzenden Flächen des Offroadparks im Vogelschutzgebiet Nördliches Erdinger Moos. Die Flächen im Süden und Westen sind nicht Teil des Vogelschutzgebiets (vgl. Abb. 2).

4.2.2 Vorkommen von Arten des Standarddatenbogens

Im Standarddatenbogen sind die in Tab. 1 aufgeführten Arten aufgeführt.

Tab. 1: Vorkommen der im Standarddatenbogen aufgeführten Arten im Betrachtungsraum

RL BY/ D = Rote Liste Bayern/ Deutschland
0 = ausgestorben oder verschollen; 1 = vom Aussterben bedroht; 2 = stark gefährdet; 3 = gefährdet; V = Arten der Vorwarnliste; R = extrem seltene Arten oder Arten mit geografischen Restriktionen; * = ungefährdet; nb = nicht bewertet

grün Arten mit Brutnachweisen des SPA innerhalb eines 300 m Umfelds zum Vorhaben (lt. Kartierungen, siehe Abschn. 4.1)

dt. Name	wiss. Name	RL BY	RL D	Kartierungsergebnisse/ Bemerkungen
Baumpieper	<i>Anthus trivialis</i>	2	V	keine Nachweise
Bekassine	<i>Gallinago gallinago</i>	1	1	keine Nachweise
Beutelmeise	<i>Remiz pendulinus</i>	V	*	keine Nachweise
Blaukehlchen	<i>Erithacus cyaneola</i>	*	*	keine Nachweise
Braunkehlchen	<i>Saxicola rubetra</i>	1	2	Beobachtung am 23.04.2025 bei eigenen Kartierungen auf Flughafenwiesen östlich des Vorhabensgebiets (Durchzügler) Nächster Nachweis vom BÜRO H2 in mehr als 1,2 km Entfernung als Zuggast (Stand 2023) Kein Brutvogel im Vogelschutzgebiet
Drosselrohrsänger	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	3	*	keine Nachweise
Feldlerche	<i>Alauda arvensis</i>	3	3	2025 einmalig Aufflug der Feldlerche im Norden auf der Modellautostrecke, also innerhalb des SPA-Gebiets und des Vorhabensgebiets, sonst nur in den

dt. Name	wiss. Name	RL BY	RL D	Kartierungsergebnisse/ Bemerkungen
				angrenzenden Flughafenwiesen (eigene Kartierungen, Abstand zur Vorhabensfläche 50 m bis 100 m) Brutnachweis 2019 innerhalb des Vorhabensgebiets im Osten, jedoch außerhalb des SPA-Gebiets (BÜRO H2, 2020) weitere Nachweise durch das BÜRO H2 auf den Flughafenwiesen nordöstlich angrenzend (3 Brutpaare im 300 m Umfeld, nächster Nachweis in 130 m Entfernung - Stand 2024)
Flussregenpfeifer	<i>Charadrius dubius</i>	3	V	Nachweis auf der Vorhabensfläche (2019) außerhalb des SPA, jedoch ohne Brutverdacht (BÜRO H2, 2020), Fläche wurde 2025 bei eigenen Kartierungen nicht als geeigneter Lebensraum eingestuft. Einmalige Beobachtung Flussregenpfeifer auf Kiesfläche nördlich des Vorhabensbereichs im Vogelschutzgebiet, Brut auf der Kiesfläche wg. Störungen durch Off-roadpark unwahrscheinlich (PAN 2025) 2023 und 2024 keine Nachweise auf den Flughafenwiesen im 300m-Umfeld (BÜRO H2)
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	3	*	Keine Nachweise
Grauammer	<i>Emberiza calandra</i>	1	V	2025 einmalige Beobachtung auf Flughafenwiesen in ca. 200 m Entfernung zur Vorhabensfläche (PAN 2025) Brutnachweis 2019 knapp östlich außerhalb des Vorhabensgebiets im SPA (BÜRO H2, 2020) Brutverdacht 2023 und 2024 auf den Flughafenwiesen nordöstlich angrenzend (1 Brutpaar in ca. 200m bzw. 300 m Entfernung, BÜRO H2)
Grauspecht	<i>Picus canus</i>	3	2	Keine Nachweise
Großer Brachvogel	<i>Numenius arquata</i>	1	1	2023 und 2024 jeweils 1 Brutnachweis des Großen Brachvogels auf den Flughafenwiesen in ca. 200 m bzw. 220 m Entfernung (BÜRO H2)
Haubentaucher	<i>Podiceps cristatus</i>	*	*	Keine Nachweise
Kampfläufer	<i>Calidris pugnax</i>	0	1	Nächster Nachweis in mehr als 1,7 km Entfernung als Zuggast (Stand 2023, BÜRO H2)

dt. Name	wiss. Name	RL BY	RL D	Kartierungsergebnisse/ Bemerkungen
Kiebitz	<i>Vanellus vanellus</i>	2	2	2023 und 2024 nächster Nachweis in mehr als 550 m bzw. 660 m Entfernung (BÜRO H2)
Kolbenente	<i>Netta rufina</i>	*	*	Keine Nachweise
Kornweihe	<i>Circus cyaneus</i>	0	1	Keine Nachweise
Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>	*	*	Keine Nachweise
Neuntöter	<i>Lanius collurio</i>	V	*	Nächster Nachweis in mehr als 3 km Entfernung (Stand 2023, BÜRO H2) Vorkommen auf Flächen nördlich und westlich des Offroadparks möglich
Pirol	<i>Oriolus oriolus</i>	V	V	Keine Nachweise
Reiherente	<i>Aythya fuligula</i>	*	*	Keine Nachweise
Rohrdommel	<i>Botaurus stellaris</i>	1	3	Keine Nachweise
Rohrschwirl	<i>Locustella luscinioides</i>	*	*	Keine Nachweise
Rohrweihe	<i>Circus aeruginosus</i>	*	*	Nächster Nachweis in mehr als 450 m Entfernung (Stand 2023, BÜRO H2)
Schilfrohrsänger	<i>Acrocephalus schoenobaenus</i>	*	*	Keine Nachweise
Schlagschwirl	<i>Locustella fluviatilis</i>	V	*	Keine Nachweise
Schnatterente	<i>Anas strepera</i>	*	*	Keine Nachweise
Teichfrohrsänger	<i>Acrocephalus scirpaceus</i>	*	*	Keine Nachweise
Trauerschnäpper	<i>Ficedula hypoleuca</i>	V	3	Keine Nachweise
Tüpfelsumpfhuhn	<i>Porzana porzana</i>	1	3	Keine Nachweise
Turteltaube	<i>Streptopelia turtur</i>	2	2	Keine Nachweise
Uferschwalbe	<i>Riparia riparia</i>	V	*	Keine Nachweise
Wachtel	<i>Coturnix coturnix</i>	3	V	Nächster Nachweis in ca. 400 m Entfernung östlich auf den Flughafenwiesen (Stand 2023, BÜRO H2) Weitere Vorkommen auf Flächen nördlich und westlich des Offroadparks möglich
Wachtelkönig	<i>Crex crex</i>	2	1	Keine Nachweise
Wasserralle	<i>Rallus aquaticus</i>	3	V	Keine Nachweise
Weißstorch	<i>Ciconia ciconia</i>	*	V	Keine Nachweise
Wiesenpieper	<i>Anthus pratensis</i>	1	2	2023 als Zuggast auf den

dt. Name	wiss. Name	RL BY	RL D	Kartierungsergebnisse/ Bemerkungen
				Flughafenwiesen nachgewiesen (BÜRO H2)
Wiesenschafstelze	<i>Motacilla flava</i>	*	*	Keine Nachweise Vorkommen auf Flächen nördlich und westlich des Offroadparks möglich
Wiesenweihe	<i>Circus pygargus</i>	R	2	Nächster Nachweis in mehr als 4,5 km Entfernung (Stand 2023, BÜRO H2)
Zwergtaucher	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	*	*	Keine Nachweise

Von den im Standarddatenbogen aufgeführten Arten sind damit innerhalb des 300 m Umfelds um das Vorhaben innerhalb des SPA bei den Kartierungen aus den Jahren 2019, 2023, 2024 und 2025 nur **Brutvorkommen** der **Feldlerche**, der **Grauammer** und des **Großen Brachvogels** nachgewiesen worden.

Nördlich und westlich des Offroadparks sind auf den mit Gehölzen durchsetzten Äckern und Wiesen auch Brutvorkommen von **Neuntöter**, **Wachtel** und **Wiesenschafstelze** möglich. Diese Arten werden deshalb mit betrachtet.

Vom **Flussregenpfeifer** liegen bei keiner der Kartierungen Brutnachweise vor. 2019 wurde die Art zwar auf der Vorhabensfläche (jedoch außerhalb des Vogelschutzgebiets) beobachtet. Der Nachweis wurde jedoch nicht als Brutverdacht eingestuft (Büro H2, 2020). 2025 wurde die Art einmalige auf der Kiesfläche nördlich des Vorhabensbereichs (im Vogelschutzgebiet) beobachtet. Wegen der dortigen Störungen durch den Offroadpark wird aber auch 2025 nicht von einer Brut in diesem Bereich ausgegangen. Der Flussregenpfeifer wird nachfolgend deshalb nicht weiter behandelt.

Für alle anderen auf dem Standarddatenbogen aufgeführten Arten sind keine Nachweise innerhalb des Betrachtungsraums bekannt und auch nicht zu erwarten. Auswirkungen des Bauvorhabens auf andere Arten, die außerhalb des Untersuchungsraums von 300 m vorkommen, sind auszuschließen. Die Arten sind daher für die vorliegende Untersuchung nicht relevant.

5 Projektwirkungen

Im Rahmen der Natura 2000-Prüfung sind ausschließlich Auswirkungen auf die Vogelvorkommen im Vogelschutzgebiet relevant. Beeinträchtigungen können also entweder durch die Inanspruchnahme des Teils des Vorhabensbereichs, der im Vogelschutzgebiet liegt, entstehen oder durch Fernwirkungen, die in das Vogelschutzgebiet hineinreichen.

5.1 Baubedingte Wirkfaktoren

Während der Durchführung der Baumaßnahme kann es grundsätzlich zu folgenden baubedingten Auswirkungen kommen:

- Tötung oder Verletzung von im Vogelschutzgebiet brütenden, nach Tab. 1 relevanten Arten (europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie) bei den Bauarbeiten
- Störung von geschützten, im Vogelschutzgebiet brütenden Arten durch Emissionen, Baustellenverkehr, Baustellenlärm, Staub, Erschütterungen, Lichtreize etc.

5.2 Anlagenbedingte Wirkfaktoren

Folgende anlagebedingten Auswirkungen sind zu prüfen:

- Verlust von Lebensräumen geschützter Arten im Vogelschutzgebiet aufgrund von Flächeninanspruchnahme. Denkbar wären
 - die Überbauung des Grünlands auf dem Teil der Vorhabensfläche, die sich mit dem SPA-Gebiet überschneidet (Lebensraum von Wiesenbrütern)
 - die Entwertung der angrenzenden Flughafenwiesen als Lebensraum durch eine Kulissenwirkung auf Wiesenbrüter durch den Neubau.
- Verlust von essentiell notwendigen Nahrungshabitaten oder Habitatbestandteilen von im EU-Vogelschutzgebiet brütenden Arten.

5.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Betriebsbedingt kann es zu Lärm und Beunruhigung durch die Anwesenheit von Menschen und Tieren kommen. Im Umfeld der geplanten Einrichtung liegen durch den Flughafenbetrieb und die Nutzung der Flächen im Westen und Norden als Moto-Cross-Gelände jedoch erhebliche Vorbelastungen vor.

Mit der Gefahr von Vogelschlag ist nicht zu rechnen, da bei dem Sonderbau der BPOL aus Sicherheitsgründen keine großen Fenster- bzw. Glasflächen geplant sind. Auch Störungen durch Licht sind im Vergleich zu den Lichtemissionen der Start- bzw. Landebahn als vernachlässigbar einzustufen.

6 Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen bezogen auf Schutzzweck und Erhaltungsziele

6.1 Großer Brachvogel

Bestand

Zum Bestand des Brachvogels im Vorhabensgebiet und seiner Umgebung liegen folgende Informationen vor (vgl. Abb. 4):

- Auf den Flughafenwiesen wurde in den Erhebungsperiode 2023 und 2024 jeweils ein Brutpaar des Großen Brachvogels in ca. 220 m Entfernung zum Vorhabensgebiet festgestellt (BÜRO H2 2023, 2024).

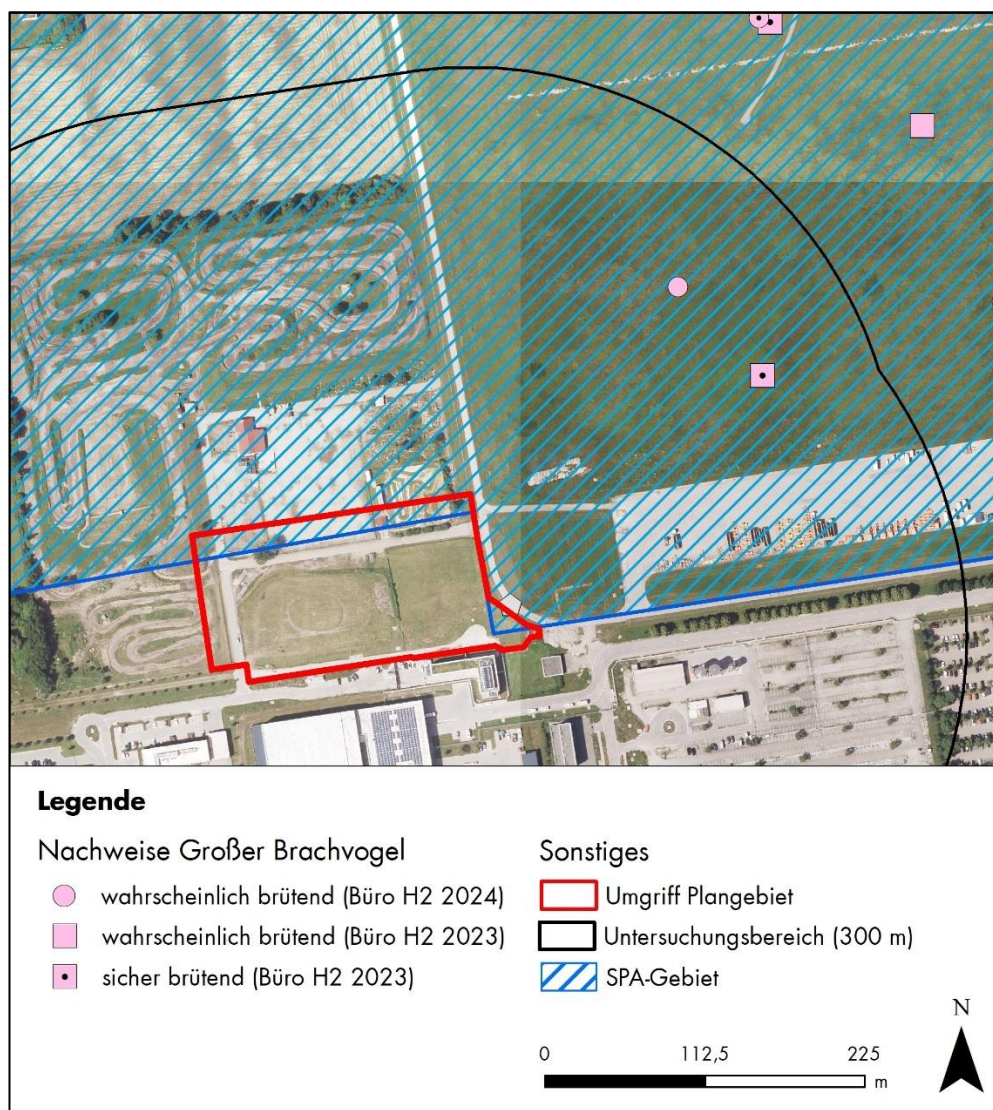


Abb. 4: Nachweise Großer Brachvogel

- Insgesamt wurden 2024 (in Klammern Angaben für 2023) 94 (99) Reviere des Großen Brachvogels erfasst, davon 50 (59) auf den nördlichen Flughafenwiesen.
- Weder bei den Kartierungen 2017 oder 2019 (Büro H2 2018b, 2020) noch bei den Erhebungen in 2025 konnte die Art auf der Vorhabensfläche selbst nachgewiesen werden. Die Fläche ist wegen der umliegenden Gebäude und Gehölze sowie der vorhandenen Störungen auch nicht als Brutplatz des Brachvogels geeignet.

Erhaltungsziel

Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände der Wiesenbrüter, insbesondere von Großem Brachvogel [...] sowie ihrer Lebensräume. Erhalt der ausgedehnten, weitgehend offenen, ausreichend störungsarmen Wiesenlandschaften sowie eines ausreichend naturnahen Wasserhaushalts (insbesondere Grundwasser) als Brutplätze und Nahrungsräume der genannten Arten [...]. Erhalt der Flughafenwiesen als landesweit bedeutsamen Brutplatz für Großen Brachvogel [...] mit einer ausreichenden Störungsarmut und einem ausreichendem Nahrungsangebot unter zwingender Berücksichtigung der Sicherheitsbelange des Flugbetriebs.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch das Vorhaben wird kein Lebensraum des Großen Brachvogels direkt überbaut.

Durch die Herstellung des Sonderbaus der BPOL wäre aber die Entstehung einer Kulissenwirkung, die zu einem Meideverhalten des Brachvogels führt, denkbar.

Nach KREUZIGER (2008) können horizontale Kulissen die Populationen von Wiesenbrütern erheblich beeinträchtigen. Unter horizontalen Kulissen versteht KREUZIGER dabei Strukturen mit einer Mindesthöhe von 2-3 m und einer Mindestbreite von 20-50 m (z. B. Wälder, Siedlungsbereiche).

Als horizontale Kulissen wirken im Rahmen des Vorhabens:

- Gebäude des Sonderbaus der BPOL: ca. 12,35 m hoch, Breite ca. 60 m
- überdachte Stellplätze östlich des Gebäudes, ca. 3,3 m hoch, Breite ca. 60 m
- doppelte Baumreihe im Norden den Vorhabensbereich: Kulissenwirkung nur im Osten, dort Baumhöhen ca. 15 m, Breite ca. 20 m

Die Wirkweite einer horizontalen Kulisse ist nach KREUZIGER in etwa so hoch anzusetzen wie ihre horizontale Dimension (also Breite), maximal jedoch bis 300 m (in begründeten Ausnahmefällen bis 500 m).

Im vorliegenden Fall haben Gehölze, Stellplätze und Gebäude zusammen eine Nord-Süd-Ausrichtung (und damit von den Flughafenwiesen aus gesehen eine Breite) von ca. 100 m.

Der Bereich, in dem eine Beeinträchtigung durch Kulissenwirkung eintritt, wird deshalb mit 100 m angenommen. Dies entspricht auch anderen Angaben in der Literatur nach denen der Brachvogel einen Abstand von mind. 100 m zu hohen, geschlossenen Vertikalkulissen (große und dichte Baumreihen, Wälder, Siedlungen, große Hofanlagen) und zu Stromleitungen einhält (LBM 2021).

Da die Brutplätze deutlich weiter entfernt liegen als die Kulissenwirkung reicht, ist von keinen erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Bauarbeiten können zeitlich begrenzte Störungen auftreten. Auswirkungen auf den Brachvogelbestand auf den Flughafenwiesen sind dabei angesichts der Entfernung zum nächsten Brutplatz aber nicht zu befürchten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kommt es zu einer nur geringfügigen Erhöhung der Störung. Zusätzlicher Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der Mitarbeitenden sowie durch den Transport von Rückzuführenden. Die zusätzliche Belastung ist im Vergleich zu den aktuellen Störungen durch den Flughafenbetrieb jedoch als vernachlässigbar zu betrachten. Auswirkungen auf die Brachvogelbrutplätze sind wegen der Entfernungen auszuschließen.

Auswirkungen auf die Wiederherstellbarkeit von Lebensräumen

Durch das Vorhaben werden ca. 3.400 m² für die Anlage der Doppelbaumreihe und die Freiflächen in Anspruch genommen, die innerhalb des SPA-Gebiets liegen. Da der Brachvogel jedoch Mindestabstände zu Gehölzen und Straßen einhält und in mindestens drei Himmelsrichtungen offene Landschaft ohne vertikale Strukturen benötigt (vgl. WEIß 2016), ist das Gebiet durch die Lage am Offroadpark im Norden und Westen und das angrenzende Flughafenareal im Süden nicht als Habitat des Brachvogels geeignet. Die Herstellung eines Lebensraums des Brachvogels ist deshalb im Vorhabensbereich – unabhängig vom Sonderbau der BPOL – nicht möglich.

6.2 Feldlerche

Bestand

Über den Bestand der Feldlerche im Vorhabensgebiet und seiner Umgebung liegen folgende Informationen vor (vgl. Abb. 5):

- Bei den Kartierungen des Büros H2 wurden 2023 in einem 300 m Umfeld um das Vorhabensgebiet zwei Brutpaare der Feldlerche festgestellt, eines in ca. 200 m

Entfernung und eines in ca. 230 m Entfernung. 2024 wurden dann 3 Brutpaare im 300 m-Umfeld nachgewiesen. Die Entfernung zum Vorhabensgebiet betrugen 130 m, 240 m und 250 m.

- Insgesamt wurden 2024 im Bereich der nördlichen und südlichen Start-/Landebahnen 210 Brutpaare der Feldlerche festgestellt, davon wiederum 110 auf den nördlichen Flughafenwiesen.
- 2019 wurde ein Revier der Feldlerche auf dem Grünland im Osten innerhalb des Vorhabensgebiets, jedoch außerhalb des SPA-Gebiets, nachgewiesen (Büro H2 2020).

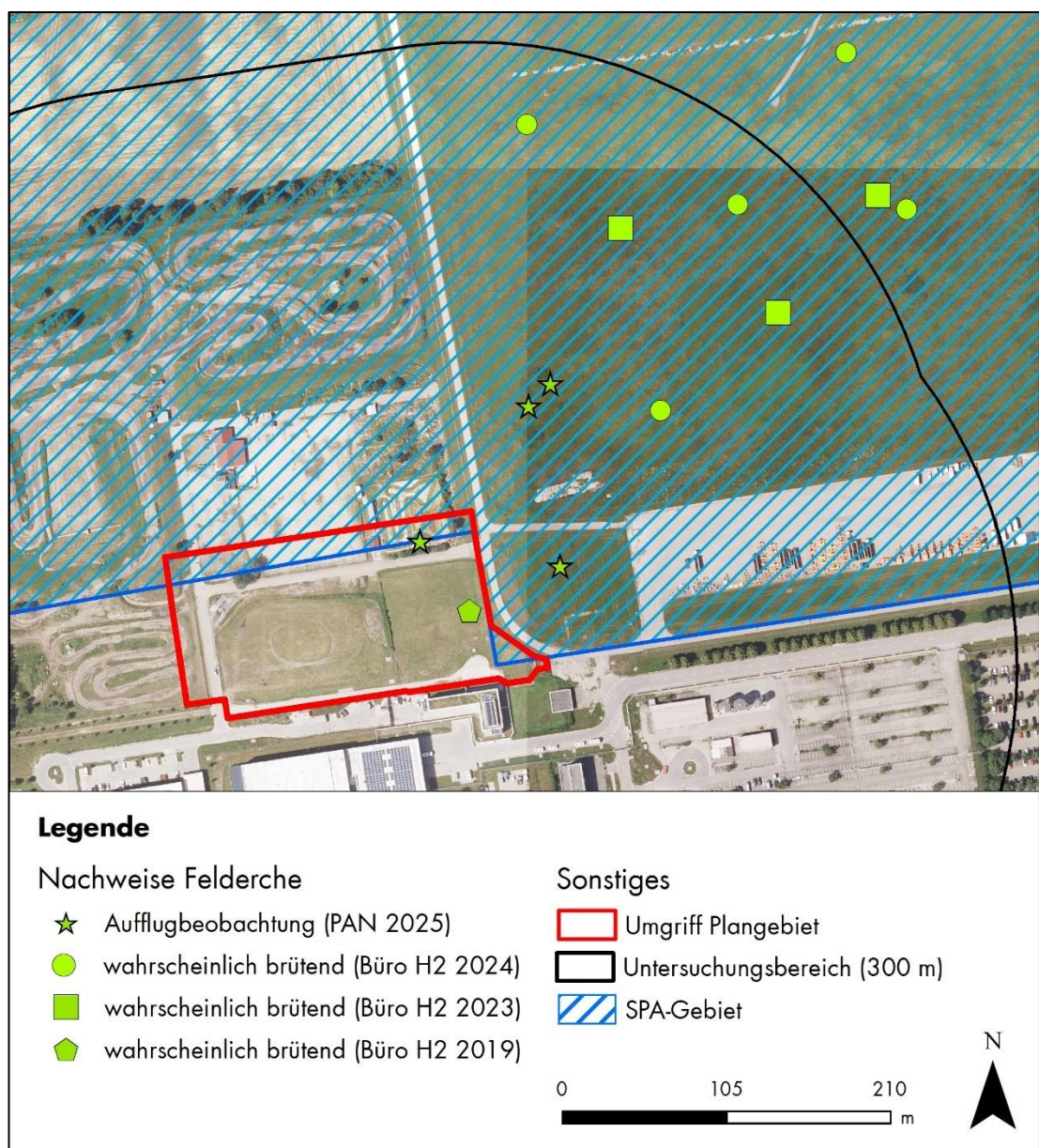


Abb. 5: Kartiernachweise Feldlerche

- 2025 wurde die Feldlerche dreimal auf den angrenzenden Flughafenwiesen in einer Entfernung von mindestens 50 m bis 100 m beobachtet. Es wird von einer Brut in diesem Bereich ausgegangen.
- Am 03.04.2025 wurde eine Feldlerche über der Modellautostrecke nördlich des Vorhabens auffliegend beobachtet, weitere Nachweise auf derselben Fläche konnten jedoch bei keinem weiteren Kartierdurchlauf gemacht werden. Da die Fläche aufgrund der Störungen durch die Nutzung als Modellautostrecke und aufgrund der Kulissenwirkung der Gebäude im Süden (ca. 100 m Entfernung) und der Gehölze auf dem Gelände (Hecken in unmittelbarer Umgebung des Beobachtungsorts, vgl. Abb. 5) nur eine geringe Eignung als Brutplatz der Art aufweist, wird davon ausgegangen, dass es sich um eine der Feldlerchen handelte, die auf den angrenzenden Flughafenwiesen brütet.

Die 2025 von PAN durchgeführten Kartierungen geben damit keinen Hinweis darauf, dass ein Revierzentrum der Art innerhalb des Vorhabensgebiets liegt. Damit ist auch in dem im Vorhabensgebiet liegende Teil des SPA von keinem aktuellen Brutvorkommen der Feldlerche auszugehen. Das 2019 im Vorhabensbereich festgestellte Revier wurde also aufgegeben oder nach Norden bzw. Osten verlegt.

Erhaltungsziele

Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände der Wiesenbrüter, insbesondere von [...] Feldlerche [...] sowie ihrer Lebensräume. Erhalt der ausgedehnten, weitgehend offenen, ausreichend störungsarmen Wiesenlandschaften sowie eines ausreichend naturnahen Wasserhaushalts (insbesondere Grundwasser) als Brutplätze und Nahrungsräume der genannten Arten [...].

Erhalt ggf. Wiederherstellung einer offenen, strukturreichen Ackerbaulandschaft (z. B. Brachestreifen, Nassstellen usw.) als Brutplatz für Wachtel und Feldlerche [...].

Anlagebedingte Auswirkungen

Direkte Überbauungen von Feldlerchenhabitaten können nicht stattfinden, da die nächstgelegenen Brutplätze außerhalb des Vorhabensbereichs in den östlich angrenzenden Flughafenwiesen liegen. Eine gelegentliche Nutzung des Vorhabensbereichs als Nahrungshabitat ist nicht auszuschließen. Angesichts der großflächigen angrenzenden Extensivwiesen hat der Vorhabensbereich aber sicher keine essentielle Bedeutung als Nahrungslebensraum.

Da vertikale Strukturen auf die Feldlerche eine Kulissenwirkung haben, sind der Bau von Gebäuden und die Pflanzung von Gehölzen grundsätzlich dazu geeignet, den Lebensraum der Art so weit abzuwerten, dass er nicht mehr genutzt bzw. gemieden wird. Nach den Vorgaben des Umweltministeriums (StMUV 2023) können für die Feldlerche folgende Meidungsabstände angenommen werden: 50 m bei Feldhecken und

Einzelbäumen, 120 m bei Feldgehölzen und Baumreihen und 160 m bei geschlossenen Gehölzbeständen.

Im vorliegenden Fall sind das Gebäude des Sonderbaus der BPOL (ca. 12,35 m hoch, ca. 60 m lang) und die doppelte Baumreihe im Norden den Vorhabensbereich (ca. 15 m hoch, Breite ca. 20 m breit) zu berücksichtigen. Die überdachten Stellplätze dürften keine größere Kulissenwirkung auf die Feldlerche haben.

Die Kulissenwirkung der Gehölze wird mit 50 m angenommen (Feldhecke, Einzelgehölze). Für die Kulissenwirkung von Gebäuden gibt es keine Vorgaben zu Meidungsabständen. Sie dürfte aber ähnlich groß sein.

Der nächstgelegene Brutplatz der Feldlerche lag 2024 ca. 140 m von den Gehölzen und ca. 200 m vom Gebäude entfernt. 2023 lag der nächste Brutplatz > 200m entfernt. Die Beobachtungen 2025 deuten auf ein Revierzentrum im Bereich der Flughafenwiesen in 50 m bis 100 m Entfernung zum Vorhabensbereich hin. Der Abstand zur Doppelbaumreihe beträgt damit mind. 50 m, der zum Gebäude mind. 90 m.

Die Brutplätze liegen damit außerhalb des Bereichs mit Kulissenwirkung. Eine Störung durch Kulissenwirkung ist deshalb bei der Feldlerche nicht anzunehmen.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Bauarbeiten können zeitlich begrenzte Störungen auftreten. Auf dem Flughafengelände herrscht eine hohe Vorbelastung durch Störungen. Erhebliche zusätzliche Störungen mit Auswirkungen auf das angrenzende SPA-Gebiet, welches direkt an den Flughafen und insbesondere an die Start- und Landebahnen angrenzt, sind durch die Bauarbeiten nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kommt es zu einer nur geringfügigen Erhöhung der Störung. Zusätzlicher Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der Mitarbeitenden sowie durch den Transport von Rückzuführenden. Die zusätzliche Belastung ist im Gegensatz zu den aktuellen Störungen durch den Flughafenbetrieb jedoch als vernachlässigbar zu betrachten.

Auswirkungen auf die Wiederherstellbarkeit von Lebensräumen

Durch das Vorhaben werden ca. 3.400 m² Grünland, Ruderal- und Rohbodenflächen sowie Gehölze im Vogelschutzgebiet für die Anlage der Doppelbaumreihe und der Freianlagen in Anspruch genommen. Da sich diese Bereiche jedoch durch die angrenzenden, bereits bestehenden Störungen nicht als Habitat der Feldlerche eignet, verschlechtert sich auch die Wiederherstellbarkeit des Lebensraums in diesen Bereich nicht im Vergleich zum aktuellen Zustand. Beeinträchtigungen sind nicht erkennbar.

6.3 Grauammer

Bestand

Folgende Bestandsinformationen liegen zur Grauammer vor (vgl. Abb. 7):

- Bei den Kartierungen auf den Flughafenwiesen wurde 2023 das nächste Brutpaar der Grauammer in ca. 310 m Entfernung zum Vorhabensbereich festgestellt (BÜRO H2 2023). 2024 lag der nächste Brutplatz ca. 200 m vom Vorhabensbereich entfernt (BÜRO H2 2024)
- Insgesamt wurden 2024 (in Klammern 2023) 28 (25) Reviere der Grauammer erfasst, davon 9 (6) auf den nördlichen Flughafenwiesen.
- Außerdem wurde 2019 das ein Grauammerbrutpaar an der östlichen Grenze des Vorhabensgebiets und damit auch innerhalb des SPA-Gebiets nachgewiesen (BÜRO H2 2020).

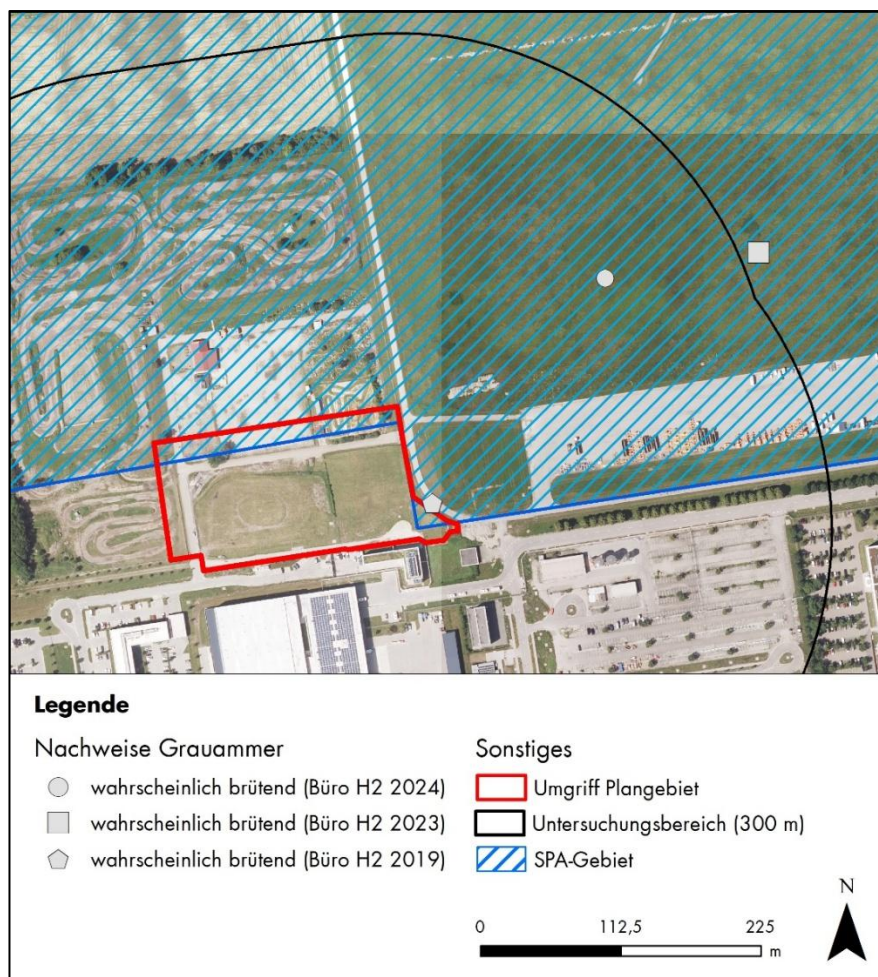


Abb. 6: Kartiernachweise Grauammer

- Bei den Kartierungen 2025 wurde einmalig Grauammern in ca. 300 m Entfernung auf den Flughafenwiesen beobachtet werden.

Erhaltungsziel

Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände der Wiesenbrüter, insbesondere von [...] Grauammer [...] sowie ihrer Lebensräume. Erhalt der ausgedehnten, weitgehend offenen, ausreichend störungsarmen Wiesenlandschaften sowie eines ausreichend naturnahen Wasserhaushalts (insbesondere Grundwasser) als Brutplätze und Nahrungsräume der genannten Arten [...]. Erhalt der Flughafenwiesen als landesweit bedeutsamen Brutplatz für [...] Grauammer [...] mit einer ausreichenden Störungsarmut und einem ausreichendem Nahrungsangebot unter zwingender Berücksichtigung der Sicherheitsbelange des Flugbetriebs.

Anlagebedingte Auswirkungen

Da bei den Kartierungen 2025 keine Nachweise der Grauammer erfolgt sind, wird davon ausgegangen, dass es sich bei der Vorhabensfläche nicht um einen aktuellen Grauammernlebensraum handelt. Die Inanspruchnahme der 3.400 m², die im SPA liegen, ist deshalb nicht mit einem Lebensraumverlust für die Art verbunden.

Bei der Grauammer beträgt der Abstand mind. 100 m zu größeren Feldgehölzen und Hecken und mind. 200 m zu geschlossenen Gehölzkulissen (LBM 2021). Im vorliegenden Fall ist von einer Kulissenwirkung von ca. 100 m auszugehen. Angesichts der Entfernung des nächsten Brutplatzes (ca. 200 m) sind damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Kulissenwirkung für die Grauammer anzunehmen.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Bauarbeiten können zeitlich begrenzte Störungen auftreten. Auswirkungen auf die Brutplätze der Grauammer auf den Flughafenwiesen sind angesichts der Entfernung dabei aber nicht zu befürchten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kommt es zu einer nur geringfügigen Erhöhung der Störung. Zusätzlicher Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der Mitarbeitenden sowie durch den Transport von Rückzuführenden. Die zusätzliche Belastung ist im Gegensatz zu den aktuellen Störungen durch den Flughafen jedoch als vernachlässigbar zu betrachten. Auswirkungen auf den Grauammer-Bestand auf den Flughafenwiesen sind nicht zu befürchten.

Auswirkungen auf die Wiederherstellbarkeit von Lebensräumen

Durch das Vorhaben werden ca. 3.400 m² im Vogelschutzgebiet in Anspruch genommen, die aktuell jedoch nicht als Habitat der Grauammer dienen. Die geringfügige Überbauung des SPA-Gebiets am östlichen Rand des Vorhabensgebiets verschlechtert

nicht die allgemeine Wiederherstellbarkeit der Lebensräume der Grauammer im SPA-Gebiet, die Auswirkung wird daher als unerheblich eingestuft.

6.4 Sonstige potenzielle Vorkommen im Norden und Westen des Offroadparks

Bestand

Im Norden und Osten des Offroadparks sind auf den mit Gehölzen durchsetzten Äckern und Wiesen Vorkommen von Neuntöter, Wachtel und Wiesenschafstelze möglich (vgl. Abschn. 4.2.2). Bei den Kartierungen 2025 wurden die Arten auf der Vorhabensflächen und deren näheren Umgebung nicht beobachtet. Brutplätze der Arten könnten aber jenseits des Offroadparks im Norden und Westen liegen.

Erhaltungsziel

Erhalt ggf. Wiederherstellung der Bestände der Wiesenbrüter, insbesondere von [...] Wachtel [...] Wiesenschafstelze sowie ihrer Lebensräume. Erhalt der ausgedehnten, weitgehend offenen, ausreichend störungsarmen Wiesenlandschaften sowie eines ausreichend naturnahen Wasserhaushalts (insbesondere Grundwasser) als Brutplätze und Nahrungsräume der genannten Arten [...].

Erhalt ggf. Wiederherstellung einer offenen, strukturreichen Ackerbaulandschaft (z. B. Brachestreifen, Nassstellen usw.) als Brutplatz für Wachtel [...].

Erhalt ggf. Wiederherstellung von Gehölz-Offenland-Komplexen mit Einzelgehölzen und Gehölzgruppen als Nistplätze und Sitzwarten für Neuntöter [...].

Anlagebedingte Auswirkungen

Brutplätze der Arten können nur außerhalb des Offroadparks liegen und haben damit mindestens einen Abstand von 100 m zur Vorhabensfläche. Beeinträchtigungen durch die Überbauung von (Teil-)Lebensräumen sind damit auszuschließen.

Eine Kulissenwirkung auf die Arten ist auszuschließen, da zwischen den potentiellen Brutplätzen und der Vorhabensfläche größtenteils bereits Gehölzkulissen stehen und die Arten auch nicht besonders empfindlich gegenüber Kulissen sind.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Bauarbeiten können zeitlich begrenzte Störungen auftreten. Auswirkungen auf die potentiellen Bestände der Arten sind aber angesichts der Entfernungen nicht zu befürchten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kommt es zu einer nur geringfügigen Erhöhung der Störung. Zusätzlicher Fahrzeugverkehr besteht aus An- und Abfahrt der Mitarbeitenden sowie durch den Transport von Rückzuführenden. Die zusätzliche Belastung ist im Vergleich zu den aktuellen Störungen durch den Flughafenbetrieb jedoch als vernachlässigbar zu betrachten. Auswirkungen auf die potentiellen Bestände der Arten sind wegen der Entfernungen auszuschließen.

Auswirkungen auf die Wiederherstellbarkeit von Lebensräumen

Durch das Vorhaben werden ca. 3.400 m² in Anspruch genommen, die innerhalb des SPA-Gebiets liegen. Aktuell sind die Flächen wegen der umliegenden bestehenden Nutzungen (Gebäude, Offroadpark etc.) nicht als Lebensraum der Arten geeignet. Theoretisch ließen sich auf den Flächen evtl. neue Habitate der Arten schaffen. Diese Möglichkeit geht durch das geplante Vorhaben verloren. Die Möglichkeit zur Schaffung von Lebensräumen der Arten sind im Vogelschutzgebiet jedoch auch an anderer Stelle in großer Menge vorhanden. Erhebliche Auswirkungen auf die Wiederherstellbarkeit von Lebensräumen der Arten ergeben sich durch die Inanspruchnahme der 3.400 m² deshalb nicht (vgl. Abschn. 8).

7 Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung haben die Aufgabe, die Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes zu verhindern bzw. soweit zu begrenzen, dass diese unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben. Folglich tragen sie wesentlich zur Verträglichkeit des Vorhabens bei.

Da bei keiner der untersuchten Arten Auswirkungen auf den Bestand innerhalb des Vogelschutzgebiets zu erwarten sind, werden im vorliegenden Fall keine vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung benötigt.

8 Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen

Die 3.400 m² des Vorhabensbereichs, die im Vogelschutzgebiet liegen, sind als Lebensraum für Brachvogel, Feldlerche und Grauammer nicht geeignet, da diese offene Landschaften bevorzugen und Abstand zu Gehölzkulissen sowie Gebäuden einhalten. Durch die Inanspruchnahme der 3.400 m² gehen also keine Lebensräume der Arten verloren. Auch eine Herstellung von Lebensräumen für diese Arten wäre auf dieser Fläche nicht möglich.

Etwas anders ist die Situation in Bezug auf Neuntöter, Wachtel und Schafstelze zu bewerten. Die 3.400 m² sind zwar aktuell auch für diese Arten nicht geeignet. Es wäre aber möglich dort einen Lebensraum für die Arten zu entwickeln. Durch den geplanten Sonderbau der BPOL wird dies jedoch verhindert. Diese Einschränkung für die (Wieder-)Herstellung von Lebensräumen für die Arten wird aber nicht als erheblich eingestuft, da die Fläche von 0,34 ha in dem 4.525 ha großen Vogelschutzgebiet, in dem auf den meisten Flächen ebenfalls Maßnahmen für die Arten möglich wären, zu vernachlässigen ist.

Sonstige Auswirkungen durch Kulissenwirkung oder bauzeitliche bzw. betriebliche Störungen sind bei allen Arten ebenfalls nicht als erheblich einzustufen (vgl. Abschn. 6.1 bis 6.4).

Damit ist für alle Arten mit **keinen erheblichen Beeinträchtigungen** durch die Errichtung des Sonderbaus der BPOL zu rechnen.

9 Zusammenfassung

Die Bundespolizei plant die Errichtung eines Sonderbaus auf dem Gelände des Flughafens München. Das 2,2 ha große Vorhabensgebiet überschneidet sich auf ca. 3.400 m² mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (7637-471). Um die Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet beurteilen zu können, ist die Durchführung einer Natura2000-Verträglichkeitsprüfung notwendig.

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.

Durch die Errichtung des Sonderbaus der BPOL sind aus folgenden Gründen 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 durch das Vorhaben **keine Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebiets in seinem Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen** zu erwarten.

10 Literaturverzeichnis

- BÜRO H2, HESS + HECKES GBR (2018a): Betriebsgelände Flughafen München. Nördliches und südliches Bebauungsband im öffentlichen Bereich. Bestandsaufnahmen Fauna 2017. – München, 27 S.
- BÜRO H2, HESS + HECKES GBR (2018b): 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 (2021): Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb - Erhebungsphase 2021. – München
- 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
- FMG, FLUGHAFEN MÜNCHEN GMBH (2026): Planfeststellungsverfahren. Erweiterung nördliches Bebauungsband / Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“. Vorhabenbeschreibung. Bedarfsbegründung und Erläuterung. – München, 27 S.
- GRÜNPLAN GMBH (2026): Plangenehmigung. Erweiterung nördliches Bebauungsband/ Neubau der Bundespolizei „BPOL Sonderbau MUC“. Landschaftspflegerischer Begleitplan. – Freising
- HESS, M. & HECKES, U. (2022): Die Avifauna der Grünflächen im Bereich der Verkehrsflächen Flugbetrieb - Erhebungsphase 2022. – München. – Büro H2 - Hess + Heckes GbR, München i. A. der Flughafen München GmbH
- KREUZIGER, J. (2008): Kulissenwirkung und Vögel. Methodische Rahmenbedingungen für die Auswirkungsanalyse in der FFH-VP
- LBM, LANDESBETRIEB MOBILITÄT RHEINLAND-PFALZ (2021): Leitfaden CEF-Maßnahmen - Hinweise zur Konzeption von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz, 1130 S.
- LFU, BAYERISCHES LANDESAMT FÜR UMWELT (2016): Standard-Datenbogen für das SPA-Gebiet „Nördliches Erdinger Moos“ (7637-471). – Augsburg
- REGIERUNG VON OBERBAYERN (2016): NATURA 2000 Bayern. Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele Stand: 19.02.2016, Gebiet DE7637571 Nördliches Erdinger Moos. – München, 3 S.

- STMUV, BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ (2023):
Maßnahmenfestlegung für die Feldlerche im Rahmen der speziellen artenschutz-
rechtlichen Prüfung (saP). – München
- WEIß, I. (2016): Ermittlung der Toleranz von Gehölzdichten, Schilfbeständen und We-
gen in ausgewählten Wiesenbrütergebieten des Voralpenlandes. – Augsburg
(Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)), 45 S.