

Regierung von Oberbayern

München, den 01.03.2013

25-30-3736-MM-2

## **Planfeststellungsbeschluss**

**für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen**

## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis .....	13
<b>A. Verfügbarer Teil .....</b>	<b>22</b>
I. Feststellung der Pläne, Verzeichnisse und Maßnahmenblätter.....	22
1. Planfestzustellende Unterlagen.....	22
2. Nachrichtliche Unterlagen .....	26
II. Betriebszulassung und Betriebszeiten.....	29
III. Maßgaben zum Plan der baulichen Anlagen .....	31
IV. Waldrechtliche und naturschutzrechtliche Entscheidungen .....	32
1. Waldrechtlicher Entscheidungsvorbehalt.....	32
2. Waldrechtliche Auflage .....	32
3. Ausnahme für die Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Lebensstätten .....	32
V. Nebenbestimmungen.....	32
1. Flugbetrieb/Hindernisfreiheit/Flugsicherung/Funktionalität .....	32
2. Lärm .....	34
2.1 Geltung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) .....	34
2.2 Auflagenvorbehalt.....	35
2.3 Baulärm .....	35
3. Lufthygiene (Bauphase) .....	35
3.1 Vermeidung (allgemeiner) baubedingter Luftverunreinigungen .....	35
3.2 Vermeidung baubedingter Luftverunreinigungen durch Feinstaub.....	36
3.3 Abfall.....	36
4. Naturschutz und Landschaftspflege .....	37
4.1 Auflagen zur Bauphase.....	37
4.2 Umsetzung und Konkretisierung der Maßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung .....	40
4.3 Nachbilanzierung .....	43
4.4 Meldungen und Anzeigen .....	44
4.5 Dingliche Sicherung .....	44
4.6 Keine Anrechnung des Kompensationsüberschusses.....	45
5. Bodenschutz .....	45
6. Wasserwirtschaft.....	50
7. Luftsicherheit, öffentliche Sicherheit sowie Gesundheits- und Verbraucherschutz.....	52
8. Straßenverkehr .....	56
9. Denkmalschutz .....	56
10. Hinweise .....	57
11. Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen .....	57
VI. Antragsablehnung im Übrigen .....	57
VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge.....	57
VIII. Kosten.....	58

<b>B.</b>	<b>Sachverhalt .....</b>	<b>59</b>
1.	Grundlagen .....	59
2.	Gegenstand der Planfeststellung .....	60
2.1	Start- und Landebahn .....	60
2.2	Rollwege .....	61
2.3	Vorfelder und Abstellpositionen.....	61
2.4	Betriebszeiten und Nutzungsumfang.....	61
2.5	Gras-/Segelflughahn .....	62
2.6	Parkplätze .....	62
2.7	Flughafenzufahrt (innere Erschließung) .....	62
2.8.	Hochbauflächen .....	62
3.	Antragsbegründung .....	63
4.	Verfahren .....	64
4.1	Schriftliches Anhörungsverfahren.....	64
4.1.1	Beteiligung von Behörden, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen.....	64
4.1.2	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	65
4.2	Erörterungstermine .....	66
4.3	Ergebnisse der Anhörung .....	66
4.3.1	Behörden, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen .....	66
4.3.2	Argumente der Einwender .....	81
4.3.2.1	Allgemeines .....	81
4.3.2.2	Planrechtfertigung und Luftverkehrsprognose.....	82
4.3.2.3	Technische Planung .....	84
4.3.2.4	Wasserwirtschaft.....	85
4.3.2.5	Fluglärm.....	85
4.3.2.6	Lufthygiene .....	88
4.3.2.7	Klima.....	89
4.3.2.8	Eigentum.....	90
4.3.2.9	Land- und Forstwirtschaft.....	90
4.3.2.10	Wirtschaft und Siedlungsstruktur.....	90
4.3.2.11	Straßenverkehr .....	91
4.3.2.12	Sicherheit.....	91
4.3.2.13	Naturschutz und Landschaftspflege .....	92
4.3.2.14	Sonstiges .....	92
4.3.3	Ergebnisse zur Antragsänderung vom November 2012 .....	95
<b>C.</b>	<b>Entscheidungsgründe .....</b>	<b>96</b>
I.	Verfahrensrechtliche Würdigung.....	96
1.	Planfeststellungspflicht.....	96
2.	Zuständigkeit .....	96
3.	Sachbescheidungsinteresse .....	97
4.	Vorrang der Fachplanung .....	98
5.	Umfang und Rechtswirkungen der Planfeststellung .....	99
6.	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	100
7.	Raumordnerische Behandlung.....	100
8.	Einwendungen gegen das Verfahren .....	101
8.1	Besorgnis der Befangenheit.....	101
8.2	Anstoßwirkung der Antragsunterlagen .....	102
8.3	Auslegungsumgriff der Antragsunterlagen .....	102
8.4	Verfristung von Einwendungen .....	103
8.5	Erörterungstermin .....	104

8.6	Ergänzende Beteiligung .....	104
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	105
1.	Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	105
2.	Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§§ 11, 12 UVPG) .....	107
2.1	Untersuchungsraum .....	107
2.2	Methodik der UVS; Bewertung .....	107
2.3	Beschreibung des Vorhabens .....	108
2.4	Schutz- und Vorranggebiete, amtliche Programme und Pläne .....	108
2.5	Beschreibung und Bewertung der Umwelt im Bestand gem. § 11 UVPG .....	109
2.5.1	Schutzgut Mensch .....	109
2.5.2	Schutzgut Tiere .....	111
2.5.3	Schutzgut Pflanzen .....	112
2.5.4	Schutzgut Biologische Vielfalt .....	113
2.5.5	Schutzgut Boden .....	114
2.5.6	Schutzgut Wasser .....	114
2.5.7	Schutzgut Klima und Luft .....	115
2.5.8	Schutzgut Landschaft .....	116
2.5.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	116
2.6	Schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 12 UVPG .....	117
2.6.1	Schutzgut Mensch .....	117
2.6.2	Schutzgut Tiere .....	120
2.6.3	Schutzgut Pflanzen .....	122
2.6.4	Schutzgut Biologische Vielfalt .....	124
2.6.5	Schutzgut Boden .....	125
2.6.6	Schutzgut Wasser .....	126
2.6.7	Schutzgut Klima und Luft .....	128
2.6.8	Schutzgut Landschaft .....	129
2.6.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	130
2.6.10	Wechselwirkungen .....	130
3.	Zusammenfassung .....	132
III.	Materiell-rechtliche Würdigung .....	133
1.	Rechtmäßigkeit der Planung .....	133
2.	Planrechtfertigung .....	133
2.1	Planrechtfertigung, Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen .....	133
2.1.1	Öffentliches Interesse und Luftverkehrsnachfrage .....	134
2.1.1.1	Öffentliches Interesse .....	134
2.1.1.2	Nationale und internationale Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage .....	136
2.1.1.3	Luftverkehrsentwicklung am Verkehrsflughafen Memmingen .....	136
2.1.1.3.1	Luftverkehrsaufkommen im Prognosenullfall 2025 .....	139
2.1.1.3.2	Luftverkehrsaufkommen in der engpassfreien Prognose 2025 .....	140
2.1.1.3.3	Prognose für die Nacht .....	141
2.1.1.3.4	Bewertung der Prognoseannahmen und Prognoseergebnisse .....	141
2.1.1.3.4.1	Beurteilung der Prognosemethodik .....	142
2.1.1.3.4.2	Plausibilität der Datenbasis .....	144
2.1.1.3.4.3	Plausibilität der Prognoseergebnisse .....	146
2.1.1.3.4.3.1	Bewertung des Prognosenullfalls .....	146
2.1.1.3.4.3.2	Bewertung der Ergebnisse der engpassfreien Prognose .....	147
2.1.1.3.5	Gesamtwürdigung der Luftverkehrsprognose .....	149

2.1.2	Konkreter Bedarf für das Änderungsvorhaben .....	150
2.1.2.1	Konkreter Bedarf für die baulichen Änderungen.....	152
2.1.2.1.1	Wesentliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen .....	152
2.1.2.1.1.1	Betriebliche Änderungen.....	154
2.1.2.1.1.2	Bauliche Änderungen.....	155
2.1.2.1.2	Bedarf für die einzelnen baulichen Maßnahmen .....	159
2.1.2.2	Bedarf für betriebliche Änderungen.....	161
2.1.2.2.1	Aufhebung der betrieblichen Beschränkung für Hubschrauber.....	161
2.1.2.2.2	Erweiterung der Betriebszeiten in der Nacht .....	161
2.1.3	Fazit.....	162
2.1.4	Keine entgegenstehenden Rechte Dritter.....	162
2.1.5	Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen.....	163
3.	Abwägung öffentlicher und privater Belange/Entscheidungen.....	166
3.1	Eignung, Dimensionierung, Funktionalität, Städtebau .....	166
3.1.1	Technische Eignung, Dimensionierung, Funktionalität der baulichen Änderungen .....	166
3.1.1.1	Start und Landebahn.....	166
3.1.1.1.1	Verfügbare Start- und Landebahnlängen .....	166
3.1.1.1.2	Breite der Bahn.....	168
3.1.1.1.3	Technische Auslegung.....	169
3.1.1.1.4	Sicherheitsstreifen .....	169
3.1.1.1.5	Blastschutzflächen .....	170
3.1.1.1.6	RESA.....	170
3.1.1.1.7	Rollwege .....	171
3.1.1.1.8	Enteisungsfläche.....	173
3.1.1.1.9	Befeuern und Kennzeichnung .....	173
3.1.1.2	Hindernisse .....	174
3.1.1.3	Entwässerung der Start- und Landebahn.....	174
3.1.1.4	Zaunanlage.....	174
3.1.1.5	Gras-/Segelflughahn .....	175
3.1.1.6	Vorfeldflächen.....	175
3.1.1.7	Gebäude/Hochbauzonen .....	177
3.1.1.7.1	Rückbaumaßnahmen.....	177
3.1.1.7.2	Neubaumaßnahmen .....	178
3.1.1.7.2.1	Feuerwehr und Technische Betriebsdienste .....	178
3.1.1.7.2.2	Fluggastabfertigung/Terminal.....	178
3.1.1.7.2.3	Hochbauzonen Werfthallen Süd.....	179
3.1.2	Städtebauliche Ordnung des Flughafengeländes.....	180
3.2	Luftverkehrssicherheit und öffentliche Sicherheit .....	182
3.2.1	Absturzgefahr .....	182
3.2.2	Sonstige Sicherheitsrisiken .....	185
3.2.2.1	Blue Ice.....	185
3.2.2.2	Keine Sicherheitsrisiken für Betriebsbereiche der sog. Störfall- Verordnung .....	185
3.2.3	Luftsicherheit .....	189
3.2.4	Betroffenheit durch Wirbelschleppen.....	191
3.2.5	Brand- und Katastrophenschutz.....	195
3.2.6	Vogelschlagabwehr.....	198
3.2.6.1	Rechtliche Grundlagen.....	199
3.2.6.2	Situation am Verkehrsflughafen Memmingen.....	200
3.2.6.3	Auswertung und Bewertung durch das Luftamt.....	202
3.3	Erfordernisse des Lärmschutzes .....	203
3.3.1	Wesentliche Schalltechnische Unterlagen.....	204
3.3.2	Status quo (Istzustand), Prognosenullfall und Planungsfall zum Fluglärm.....	204
3.3.3	Das FluglärmG als Grundlage der Entscheidung .....	205

3.3.4	Ermittlung und Beurteilung des Fluglärm.....	207
3.3.4.1	Anwendung des FluglärmG.....	208
3.3.4.2	Tag- und Nacht-Schutzzonen gem. FluglärmG .....	211
3.3.4.2.1	Konkret maßgebliche Werte nach FluglärmG.....	211
3.3.4.2.2	dB(A)-Erhöhung nach § 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG .....	212
3.3.4.2.2.1	Bauliche Erweiterung .....	212
3.3.4.2.2.2	Wesentliche bauliche Erweiterung .....	212
3.3.4.2.2.3	Gutachtlicher Nachweis .....	213
3.3.4.2.2.4	Diskussion der Ergebnisse.....	214
3.3.4.2.3	Keine gegenüber dem FluglärmG abweichenden Werte .....	215
3.3.4.3	Passive Schallschutzmaßnahmen.....	218
3.3.4.4	Bedeutung anderer Werte für die Abwägung .....	220
3.3.4.5	Lärmmedizinisches Gutachten .....	221
3.3.4.6	Abwägungs-/Geringfügigkeitsschwelle .....	223
3.3.4.7	Grundlagen der Berechnung flugbetriebsbedingter Geräusche.....	225
3.3.4.7.1	Grundlagen der Fluglärm Berechnung.....	225
3.3.4.7.1.1	Äquivalenter Dauerschallpegel.....	225
3.3.4.7.1.2	Pegelhäufigkeitskriterium .....	226
3.3.4.7.1.3	Bezugszeitraum .....	226
3.3.4.7.1.4	Betriebsrichtungsverteilung und 3-Sigma-Regelung.....	227
3.3.4.7.2	Vorgehensweise des lärmphysikalischen Gutachtens .....	228
3.3.4.7.2.1	Allgemeines .....	228
3.3.4.7.2.2	Konkrete Vorgehensweise des lärmphysikalischen Gutachtens.....	230
3.3.4.7.2.2.1	Methodik der Ermittlung der Sigma-Zuschläge für den Planungsfall .....	230
3.3.4.7.2.2.2	Modellierung der Flugstrecken.....	231
3.3.4.7.2.2.3	Flugbewegungen und Bahngeometrie.....	231
3.3.4.7.2.2.4	Ermittlung der Lärmbelastung durch Berechnungen ausreichend ..	232
3.3.4.7.2.3	Vorliegende Lärmdarstellungen .....	233
3.3.4.7.2.3.1	Lärmkonturen.....	233
3.3.4.7.2.3.2	Einzelnachweispunkte.....	235
3.3.4.7.2.4	Bodenlärm .....	235
3.3.4.8	Betroffenheiten, Betrachtungsmaßstäbe und Bewertungen .....	237
3.3.4.8.1	Lärmwerte gem. §§ 8 Abs. 1 Satz 3, 13 Abs. 1 FluglärmG.....	237
3.3.4.8.2	Lärmwerte gem. § 9 Abs. 2 LuftVG .....	239
3.3.4.8.2.1	Lärmschutz bei gewerblichen Anlagen.....	239
3.3.4.8.2.2	Wohnungen innerhalb des ehemaligen Fliegerhorstgeländes .....	241
3.3.4.8.3	Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004.....	242
3.3.4.8.4	Maßgebliches Verkehrsaufkommen .....	243
3.3.4.8.5	Eingangsdaten und Flugzeugmix .....	244
3.3.4.8.6	Kein Übernahmeanspruch festzusetzen.....	245
3.3.4.8.7	Darstellung der prognostizierten Lärmauswirkungen.....	247
3.3.4.8.7.1	Fluglärmbelastung Planungsfall 2025 tags.....	247
3.3.4.8.7.2	Fluglärmbelastung Planungsfall 2025 nachts .....	248
3.3.4.8.7.3	Fluglärmbelastung Prognosenullfall 2025 tags.....	249
3.3.4.8.7.4	Fluglärmbelastung Prognosenullfall 2025 nachts .....	250
3.3.4.8.7.5	Ist-Zustand 2009 tags und nachts .....	250
3.3.4.8.7.6	Vergleich Planungsfall 2025 und Prognosenullfall 2025.....	250
3.3.4.8.8	Lärmbetroffene Bevölkerung .....	252
3.3.4.8.9	Besonders schutzbedürftige Einrichtungen .....	254
3.3.4.8.9.1	Darstellung der Betroffenheiten.....	255
3.3.4.8.9.2	Bewertung.....	256
3.3.4.9	Passiver Lärmschutz und Außenwohnbereichsentschädigung.....	257
3.3.5	Aktiver Schallschutz/Betriebsregelungen .....	259
3.3.5.1	Tagzeitraum.....	261
3.3.5.2	Nachtzeitraum.....	263

3.3.5.2.1	Allgemeine Grundsätze zum Flugbetrieb in der Nacht.....	264
3.3.5.2.2	Ermittlung und Gewichtung des Nachtflugbedarfs.....	265
3.3.5.2.2.1	Derzeitige Situation am Verkehrsflughafen Memmingen .....	265
3.3.5.2.2.2	Beantragte Nachtflugregelung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG .....	266
3.3.5.2.2.3	Bedarf nach Nachtflügen.....	266
3.3.5.2.2.3.1	Planmäßige Flugbewegungen in der Nacht.....	267
3.3.5.2.2.3.1.1	Allgemeiner Bedarf nach planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht .....	267
3.3.5.2.2.3.1.2	Nachtflugbedarf für planmäßige Flugbewegungen in der engpassfreien Prognose 2025 .....	270
3.3.5.2.2.3.1.2.1	Erfordernisse der effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen ...	272
3.3.5.2.2.3.1.2.2	Flugbewegungen aus Drehkreuzflughäfen .....	280
3.3.5.2.2.3.1.2.3	Heimatbasis von Luftfahrzeugen am Verkehrsflughafen Memmingen .....	288
3.3.5.2.2.3.1.2.3.1	Abgrenzungskriterium der Wartung .....	291
3.3.5.2.2.3.1.2.3.2	Abgrenzungskriterium der Stationierung fliegerischen Personals ...	294
3.3.5.2.2.3.1.2.3.3	Zusammenfassung Heimatbasis .....	295
3.3.5.2.2.3.2	Sonstige Flugbewegungen in der Nacht/Sonderverkehre.....	296
3.3.5.2.2.3.3	Verspätete Flugbewegungen in der Nacht .....	298
3.3.5.2.2.3.3.1	Allgemeiner Bedarf durch Verspätungen in der Nacht.....	299
3.3.5.2.2.3.3.2	Nachtflugbedarf für verspätete Flugbewegungen in der engpassfreien Prognose 2025 .....	301
3.3.5.2.3	Gewichtung des Schutzes der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm.....	305
3.3.5.2.4	Zusammenfassung und Gesamtabwägung .....	306
3.3.6	Straßenverkehrslärm.....	312
3.3.6.1	Kein Straßenverkehrslärm durch Bau von öffentlichen Verkehrsanlagen.....	313
3.3.6.2	Landverkehrslärm .....	314
3.3.6.2.1	Gutachten .....	315
3.3.6.2.2	Auswertung der Ergebnisse .....	316
3.3.6.2.2.1	Emissions-Bandkarten .....	317
3.3.6.2.2.2	Emissionsdifferenzen .....	317
3.3.6.2.2.3	Gebäudebetrachtung .....	318
3.3.6.2.2.3	Bewertung.....	319
3.3.6.3	Gesamtlärm .....	321
3.3.6.4	Baulärm .....	323
3.3.6.5	Maßgaben der landesplanerischen Stellungnahme.....	325
3.3.6.5.1	Einschlägige Maßgabe.....	325
3.3.6.5.2	Bewertung.....	325
3.3.6.6	Gesamtergebnis zu den Erfordernissen des Lärmschutzes .....	326
3.4	Lufthygiene einschließlich Klimaschutz .....	328
3.4.1	Lufthygiene .....	328
3.4.1.1	Betriebsphase.....	329
3.4.1.1.1	Emissionsquellen und Modellierung der Emissionen.....	329
3.4.1.1.2	Auswahl des Schadstoffspektrums.....	333
3.4.1.1.2.1	Relevante Schadstoffe .....	333
3.4.1.1.2.2	CO <sub>2</sub> .....	333
3.4.1.1.2.3	PM <sub>2,5</sub> .....	334
3.4.1.1.3	Umfang des Untersuchungsraums .....	335
3.4.1.1.4	Geeignetheit des Ausbreitungsmodells LASPORT .....	336
3.4.1.1.5	Meteorologie .....	337
3.4.1.1.6	Geländetopographie .....	337
3.4.1.1.7	Luftqualitätskriterien und Umfang der Abwägungsentscheidung ....	338
3.4.1.1.7.1	Maßgebliche rechtliche und technische Grundlagen .....	338

3.4.1.1.7.2	Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit .....	339
3.4.1.1.7.3	Tabellarische Darstellung der maßgeblichen Immissionswerte .....	340
3.4.1.1.8	Vor- und Zusatzbelastung .....	341
3.4.1.1.9	Konkrete Ergebnisse der Untersuchungen für die einzelnen Schadstoffe .....	342
3.4.1.1.9.1	Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> ) und Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ) .....	343
3.4.1.1.9.1.1	Flughafengelände .....	344
3.4.1.1.9.1.2	Wohnbereiche .....	344
3.4.1.1.9.1.3	Kurzzeitbelastung .....	345
3.4.1.1.9.2	Staubpartikel .....	345
3.4.1.1.9.2.1.1	PM <sub>10</sub> .....	345
3.4.1.1.9.2.1.1	Jahresmittelwert PM <sub>10</sub> .....	345
3.4.1.1.9.2.1.2	Kurzzeitwerte PM <sub>10</sub> .....	346
3.4.1.1.9.2.2	Ruß .....	346
3.4.1.1.9.2.3	PM <sub>2,5</sub> .....	346
3.4.1.1.9.2.4	SO <sub>2</sub> .....	347
3.4.1.1.9.2.5	Kohlenmonoxid (CO) .....	347
3.4.1.1.9.2.6	Schwermetalle .....	347
3.4.1.1.9.2.7	Aromatische Kohlenwasserstoffe .....	348
3.4.1.1.9.2.8	Benzo(a)pyren .....	348
3.4.1.1.9.3	Ozon .....	349
3.4.1.1.9.4	Treibstoff-Schnellablass (Fuel-Dumping) .....	350
3.4.1.1.10	Landesplanerische Beurteilung der Lufthygiene .....	351
3.4.1.2	Immissionen während der Bauphase .....	351
3.4.2	Klimatologie und Klimaschutz .....	353
3.4.2.1	Allgemeines .....	353
3.4.2.2	Lokalklima .....	353
3.4.2.3	Überlokaler Klimaschutz .....	354
3.4.3	Einwendungen .....	355
3.4.3.1	Worst-Case-Betrachtung .....	355
3.4.3.2	Berücksichtigung von lokalklimatischen Einflüssen durch Messungen zur Ermittlung der Belastung im Ist-Zustand .....	355
3.4.3.3	Schäden an Obstbäumen .....	356
3.4.3.4	Ablagerungen auf bestimmten Objekten .....	356
3.4.3.5	Gefährdung des Trinkwassers durch Luftschadstoffe .....	357
3.4.3.6	Sonstige Einwendungen .....	357
3.4.4	Gesamtergebnis .....	358
3.5	Wald .....	359
3.5.1	Betroffene Waldflächen .....	359
3.5.2	Zulässigkeit des Entscheidungsvorbehalts .....	360
3.5.3	Auflage zur Sicherung der waldrechtlichen Belange .....	362
3.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	363
3.6.1	Verbote .....	365
3.6.1.1	Schutzgebiete/ geschützte Flächen/ allgemeiner Artenschutz .....	365
3.6.1.1.1	Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG/ FFH- und Vogelschutzrichtlinie .....	365
3.6.1.1.1.1	Rechtsgrundlagen und Beurteilungsgrundlagen .....	365
3.6.1.1.1.2	Methodik der FFH-VS .....	366
3.6.1.1.1.3	Untersuchungsgebiet .....	367
3.6.1.1.1.4	Vorhabensbeschreibung .....	368
3.6.1.1.1.5	Ausschluss von Gebieten im Rahmen der Verträglichkeitsabschätzung .....	368
3.6.1.1.1.6	Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Benninger Ried“ .....	369
3.6.1.1.1.6.1	Allgemeine Gebietsbeschreibung .....	369
3.6.1.1.1.6.2	Erhaltungsziele und Schutzzweck .....	369
3.6.1.1.1.6.3	Vorkommen von LRT gemäß Anhang I der FFH-RL im	



	Untersuchungsraum.....	371
3.6.1.1.1.6.4	Vorkommen von Arten gemäß Anhang II der FFH-RL im Untersuchungsraum.....	372
3.6.1.1.1.6.5	Funktionale Beziehungen zu anderen Schutzgebieten.....	372
3.6.1.1.1.6.6	Vorhabensbedingte Auswirkungen auf das FFH-Gebiet.....	372
3.6.1.1.1.6.6.1	Beurteilungsmaßstab .....	372
3.6.1.1.1.6.6.2	Methodik zur Ermittlung der Stickstoffdeposition .....	375
3.6.1.1.1.6.6.3	Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen .....	377
3.6.1.1.1.6.6.3.1	Beeinträchtigungen von LRT gemäß Anhang I der FFH-RL .....	378
3.6.1.1.1.6.6.3.2	Beeinträchtigungen von LRT gemäß Anhang II der FFH-RL .....	379
3.6.1.1.1.6.6.3.3	Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten .....	381
3.6.1.1.1.6.6.3.4	Zusammenfassende Beurteilung der Erheblichkeit .....	381
3.6.1.1.2	Naturschutzgebiete .....	381
3.6.1.1.3	Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile .....	382
3.6.1.1.4	Gesetzlich geschützte Biotope .....	382
3.6.1.1.5	Gesetzlich geschützte Lebensstätten.....	383
3.6.1.1.6	Allgemeiner Artenschutz nach § 39 Abs. 1 BNatSchG .....	384
3.6.1.2	Besonderer und strenger Artenschutz.....	384
3.6.1.2.1	Zugriffsverbote .....	385
3.6.1.2.2	Prüfmethodik.....	386
3.6.1.2.3	Konfliktanalyse (Verstoß gegen Verbote).....	388
3.6.1.2.3.1	Konkrete Konfliktanalyse der Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL .....	388
3.6.1.2.3.2	Konkrete Konfliktanalyse der Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL .....	388
3.6.1.2.3.2.1	Braunes Langohr und Graues Langohr .....	389
3.6.1.2.3.2.2	Großer Abendsegler .....	390
3.6.1.2.3.2.3	Kleine und Große Bartfledermaus.....	391
3.6.1.2.3.2.4	Zwergfledermaus .....	392
3.6.1.2.3.2.5	Breitflügelfledermaus .....	393
3.6.1.2.3.2.6	Rauhautfledermaus.....	394
3.6.1.2.3.2.7	Wasserfledermaus .....	395
3.6.1.2.3.2.8	Reptilien – Zauneidechse.....	395
3.6.1.2.3.2.9	Amphibien.....	397
3.6.1.2.3.2.9.1	Abgrenzung der prüfrelevanten Arten .....	397
3.6.1.2.3.2.9.2	Laubfrosch .....	397
3.6.1.2.3.3	Konkrete Konfliktanalyse der Vogelarten nach Vogelschutzrichtlinie .....	398
3.6.1.2.3.3.1	Ökologische Gilde der Wiesenbrüter.....	398
3.6.1.2.3.3.1.1	Feldlerche und Schafstelze .....	398
3.6.1.2.3.3.1.2	Kiebitz .....	399
3.6.1.2.3.3.1.3	Wachtel.....	401
3.6.1.2.3.3.2	Ökologische Gilde der Gebäudebrüter .....	402
3.6.1.2.3.3.3	Ökologische Gilde der Höhlenbrüter .....	402
3.6.1.2.3.3.4	Ökologische Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter .....	404
3.6.1.2.3.3.5	Ökologische Gilde der Greifvögel.....	405
3.6.1.2.3.3.6	Ökologische Gilde der Krähenvögel.....	406
3.6.1.2.4	Schutz-, Minderung- und Vermeidungsmaßnahmen/ CEF-Maßnahmen .....	407
3.6.1.2.4.1	Planfestgestellte Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen .....	407
3.6.1.2.4.2	Weitere Nebenbestimmungen zum besonderen Artenschutz.....	408
3.6.1.2.5	Ergebnis.....	410
3.6.1.2.6	Einwendungen zum speziellen Artenschutz .....	410
3.6.1.2.6.1	Fachliche Defizite bei Fledermäusen .....	410

3.6.1.2.6.1.1	Fehlerhafte Ermittlung des Kollisionsrisikos .....	411
3.6.1.2.6.1.2	Ungeeignetheit der Vermeidungsmaßnahme ART-V1 .....	411
3.6.1.2.6.2	Verschwinden von Teillebensräumen und Nahrungsflächen für Vögel .....	412
3.6.1.2.6.3	Vogelschlagrisiko .....	412
3.6.1.2.6.4	Fehlende Untersuchungen zu nachtaktiven Vogelarten .....	412
3.6.1.2.6.5	Fehlende Berücksichtigung der Purpur-Grasnelke im Benninger Ried .....	413
3.6.1.2.6.6	Lebensbedrohliche Auswirkungen des Fluglärms auf Tiere wegen der Fluchtreaktionen v.a. im Winter .....	413
3.6.1.2.6.7	Kollision von Bauzeitenbeschränkungen .....	414
3.6.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange (als öffentlicher Belang) .....	414
3.6.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	415
3.6.3.1	Eingriffsregelung .....	415
3.6.3.2	Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung .....	416
3.6.3.3	Vermeidbarkeit und Erforderlichkeit der Beeinträchtigungen .....	418
3.6.3.3.1	Planfestgestellte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen .....	418
3.6.3.3.2	Weitere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen .....	419
3.6.3.4	Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung .....	420
3.6.3.4.1	Kompensationsbedarf .....	420
3.6.3.4.1.1	Methodik .....	421
3.6.3.4.1.2	Leitbild für die Kompensation im Planungsraum .....	422
3.6.3.4.2	Ausgleichsmaßnahmen .....	423
3.6.3.4.3	Ersatzmaßnahmen .....	424
3.6.3.4.3.1	Ersatzmaßnahme E 1 im Bereich der Roth .....	425
3.6.3.4.3.2	Ersatzmaßnahme E 2 im Bereich des NSG Hundsmoor .....	426
3.6.3.4.3.3	Ersatzmaßnahme E 3 „Inneberg“ .....	427
3.6.3.4.3.4	Ersatzmaßnahme E 4 „Ottobeuren“ .....	428
3.6.3.4.3.5	Ersatzmaßnahme E 5 „Ollarzried“ .....	429
3.6.3.4.4	Entbehrlichkeit der naturschutzrechtlichen Abwägung .....	430
3.6.3.5	Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege .....	431
3.6.3.5.1	Unzureichende Kompensationsmaßnahmen .....	431
3.6.3.5.2	Fehlende Berücksichtigung des Globalen Klimaschutzes in der Eingriffsregelung .....	431
3.6.3.5.3	Geeignetheit der Ersatzmaßnahmen, insbesondere Maßnahme E 4 .....	431
3.6.3.5.4	Vorliegen der Voraussetzungen des § 16 BNatSchG .....	432
3.6.3.5.5	Beseitigung von Bäumen im Ungerhauser Wald .....	432
3.7	Wasserwirtschaft .....	434
3.7.1	Bestand, Antragsgegenstand und Prüfungsumfang .....	434
3.7.2	Wasserversorgung .....	435
3.7.3	Entwässerung .....	436
3.7.3.1	Bestandssituation .....	436
3.7.3.2	Künftige Situation .....	437
3.7.4	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen .....	438
3.7.5	Schutzgebiete .....	439
3.8	Bodenschutz .....	440
3.8.1	Bodenschutz und Altlasten .....	440
3.8.2	Entmunitionierung .....	441
3.9	Raumordnung und Landesplanung .....	444
3.9.1	Wirtschaftliche Entwicklung, Infrastruktur und Raumstruktur .....	444
3.9.2	Natur und Landschaft .....	446
3.9.3	Bodenschutz, Wasserwirtschaft .....	447
3.9.4	Technischer Umweltschutz .....	448

3.9.5	Raumordnerische Gesamtabwägung .....	449
3.10	Kommunale Planungshoheit und sonstige kommunale Belange ....	451
3.10.1	Nachhaltige Störung bestehender bzw. hinreichend verfestigter Planungen durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme .....	452
3.10.2	Eingriffe in die kommunale Planungshoheit durch Lärmauswirkungen.....	453
3.10.2.1	Bestehende Bauleitplanungen .....	454
3.10.2.1.1	Gemeinden Benningen, Hawangen, Memmingerberg und Ungerhausen .....	455
3.10.2.1.2	Gemeinde Westerheim .....	457
3.10.2.2	Künftige Planungen.....	460
3.10.2.2.1	§ 5 Abs. 2 FluglärmG .....	461
3.10.2.2.2	§ 5 Abs. 1 FluglärmG .....	462
3.10.2.3	Sonstige Belastungen durch Fluglärm.....	463
3.10.3	Nachhaltige Störungen durch Luftschadstoffbelastungen.....	463
3.10.4	Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen.....	464
3.10.5	Unmittelbare Betroffenheiten von kommunalem Grundeigentum ...	468
3.10.5.1	Erweiterung des Bauschutzbereichs und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen .....	469
3.10.5.2	Externes Risiko und Wirbelschleppen .....	469
3.10.6	Finanzhoheit .....	469
3.10.7	Äußere verkehrliche Erschließung .....	471
3.10.8	Natur- und Landschaftsschutz.....	471
3.10.9	Naherholung .....	472
3.10.10	Wasserversorgung.....	472
3.11	Denkmalschutz .....	474
3.12	Naherholung als öffentlicher Belang.....	476
3.13	Verkehrliche Erschließung, Straßenverkehr und Straßenrecht.....	478
3.13.1	Bestand.....	478
3.13.1.1	Individualverkehr.....	478
3.13.1.2	Öffentlicher Verkehr .....	478
3.13.2	Erschließung .....	479
3.13.2.1	Flughafeninterne Erschließung (= innere Erschließung).....	479
3.13.2.2	Externe (landseitige) Flughafenerschließung .....	482
3.13.2.3	Netzkonzept.....	483
3.13.3	Verkehrsprognose 2025.....	485
3.13.3.1	Allgemeine Entwicklung .....	485
3.13.3.2	Neuverkehrsaufkommen des Konversionsgeländes.....	486
3.13.3.3	Verkehrsprognose 2025.....	487
3.13.3.3.1	Prognose-Nullfall 2025.....	488
3.13.3.3.2	Prognose-Planfall 2025.....	490
3.13.4	Abwägung .....	490
3.14	Grundeigentum und sonstige private Belange.....	495
3.14.1	Grundeigentum .....	495
3.14.1.1	Unmittelbare Grundstückbetroffenheit.....	496
3.14.1.1.1	Flurnummer 330 der Gemarkung Benningen .....	497
3.14.1.1.2	Sonstige Flurnummern.....	498
3.14.1.2	Mittelbare Grundstückbetroffenheit .....	500
3.14.1.2.1	Immissionsbelastungen (Lärm und Luftschadstoffe), Wirbelschleppen .....	500
3.14.1.2.2	Betroffenheit durch den Bauschutzbereich und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen .....	501
3.14.1.2.3	Wertminderung, Mietausfälle.....	501
3.14.2	Sonstige private Belange .....	503

IV.	Zusammenfassende Würdigung / Gesamtabwägung .....	505
<b>D.</b>	<b>Sofortige Vollziehung .....</b>	<b>507</b>
<b>E.</b>	<b>Kostenentscheidung .....</b>	<b>507</b>
<b>F.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>508</b>

## Abkürzungsverzeichnis

µg	Mikrogramm
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AbwV	Verordnung über die Anforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Abwasserverordnung)
AD	Autobahndreieck
AIP	Aeronautical Information Publication (Luftfahrthandbuch)
AK	Autobahnkreuz
AKTerm	Ausbreitungsklassenzeitreihe
Alt.	Alternative
ÄndG	Änderungsgesetz
APU	Auxiliary Power Unit
ÄPFB	Änderungsplanfeststellungsbeschluss
ArbStättV	Verordnung über Arbeitsstätten, Arbeitsstättenverordnung
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen
AzD	Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb
BAB	Bundesautobahn
BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
B(a)P	Benzo(a)pyren
BArtV	Bundesartenschutzverordnung
BayAbwAG	Bayerisches Abwasserabgabengesetz
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKSG	Bayerisches Katastrophenschutzgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVerfGH	Bayerischer Verfassungsgerichtshof

BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bd.	Band
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
12. BImSchV	12. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung)
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
23. BImSchV	23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten)
26. BImSchV	26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
33. BImSchV	33. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Verminderung von Sommer-smog, Versauerung und Nährstoffeinträgen)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BR-Drs.	Bundesratsdrucksache
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BV	Bayerische Verfassung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	Benzol
ca.	circa
CAA	Civil Aviation Authority (britische zivile Luftfahrtbehörde)
CAT	Category (Operationelle Kategorie bzw. Betriebsstufe)

CEF-Maßnahmen	Continuous Ecological Functionality-Maßnahmen
CL	Critical Load
cm	Zentimeter
CO	Kohlenmonoxid
d. h.	das heißt
DAVV	Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V.
dB	Dezibel
dB(A)	Dezibel (A-bewertet), ein nach DIN 45633 frequenzbewerteter Schallpegel
DES	Datenerfassungssystem
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DIN	Deutsche Industrie-Norm
dm	Dezimeter
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V.
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge
DTVw	durchschnittliche werktägliche Verkehrsmenge
DVO	Durchführungsverordnung
DWD	Deutscher Wetterdienst
EASA	European Aviation Safety Agency
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
e. V.	eingetragener Verein
evtl.	eventuell
EWS	Entwässerungssatzung
FAA	Federal Aviation Administration (US-amerikanische Luftfahrtbehörde)
FANOMOS	Flight Track and Noise Monitoring System
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Gebiet	Gebiet im Sinne von Art. 3 der FFH-RL
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FFH-Verträglichkeit	Verträglichkeit im Sinne von Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL
Fl.Nr.	Flurnummer

FluglärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
1. FlugLSV	Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV)
2. FlugLSV	Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV)
ft	feet (Fuß)
g	Gramm
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GIRL	Feststellung und Beurteilung von Geruchsimmissionen (Geruchsimmissions-Richtlinie)
GO	Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern
GPU	Ground Power Unit (mobile Bodenstromversorgung)
GVBl	Gesetzes- und Verordnungsblatt
ha	Hektar
HA	highly annoyed (stark belästigt)
HessVGH	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
HEZ	Haupteinflugzeichen
hNB	höhere Naturschutzbehörde
i. d. F.	in der Fassung
i. d. R.	in der Regel
i. S. d.	im Sinne der/des
i. S. v.	im Sinne von
i. Ü.	im Übrigen
i. V .m.	in Verbindung mit
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules (Instrumentenflugregeln)
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILS	Instrumentenlandesystem
incl.	inklusive
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR-OPS	Joint Aviation Requirements-Operations
Kap.	Kapitel



Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KostO	Kostenordnung
KrW-/AbfG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz)
kV	Kilovolt
l	Liter
l/sec	Liter pro Sekunde
l/s	Liter pro Sekunde
LA	low annoyed (gering belästigt)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
L <sub>Aeq</sub>	äquivalenter (A-bewerteter) Dauerschallpegel
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
L <sub>Amax</sub>	(A-bewerteter) Maximalschalldruckpegel
LANA	Länderausschuss für Naturschutz
LASAT	Lagrange Simulation von Aerosol Transport
LCN	Belastungsindex
LDA	Landing Distance Available (verfügbare Landestrecke)
Ldn	24 Stunden-Mittelungspegel
LEP	Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern
L <sub>eq(3)</sub>	energieäquivalenter Dauerschallpegel mit Halbierungsparameter 3
LKW	Lastkraftwagen
LLZ	Localizer (Landekursender)
LRT	Lebensraumtyp (gemäß FFH-RL)
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LT-Drs.	Landtagsdrucksache
LTO	Landing-Takeoff
LÜB	Lufthygienisches Überwachungssystem Bayern
LuftKostV	Kostenverordnung zur Luftfahrtverwaltung
LuftSiG	Luftsicherheitsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVO	Luftverkehrs-Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

LwG	Landwirtschaftsgesetz
LVP	Luftverkehrsprognose
Lx	Lux
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
m <sup>3</sup>	Kubikmeter
MATOW	Maximum Allowed Takeoff Weight (maximal zulässiges Startgewicht)
max.	maximal
MCT	Minimum Connecting Time
mg/l	Milligramm pro Liter
Mio.	Million, Millionen
mm	Millimeter
NM	Nautische Meile
m NN	Meter über Normalnull
m/s	Meter pro Sekunde
m <sup>3</sup> /s	Kubikmeter pro Sekunde
Mrd.	Milliarde
MTOM	Maximum Take Off Mass (höchstzulässige Abflugmasse)
MW	Megawatt
n. F.	neue Fassung
NfL	Nachrichten für Luftfahrer
NN	Normal Null (= Meereshöhe)
NO	Stickstoffmonoxid
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
NO <sub>x</sub>	Stickoxide
Nr./Nrn.	Nummer/Nummern
NSG	Naturschutzgebiet
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
o. ä.	oder ähnlich
o. g.	oben genannt, oben genannte(r)
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
p.a.	per annum/pro Jahr
PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe

PANS-OPS	Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (ICAO, Doc 8168)
PAPI	Precision Approach Path Indicator (optische Gleitweganzeige)
PCB	polychlorierte Biphenyle
PCN	Pavement Classification Number (Lastklassifikation)
PEPL	Pflege- und Entwicklungsplan
PKW	Personenkraftwagen
PM <sub>10</sub>	Partikel mit aerodynamischen Durchmesser (Particulate Matter) < 10 µm
PM <sub>2,5</sub>	Partikel mit aerodynamischen Durchmesser (Particulate Matter) < 2,5 µm
PPR	Prior Permission Required (vorherige Genehmigung erforderlich)
q	Äquivalenzparameter
r	Radius
REM	rapid eye movement (Schlafphase)
RESA	Runway End Safety Area
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regionalplan
R' <sub>w,res</sub>	Resultierendes Schalldämmmaß
RWY	Runway (Start-/Landebahn)
s.	siehe
S.	Seite
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
s. o.	siehe oben
SO <sub>2</sub>	Schwefeldioxid
sog.	sogenannt
St	Staatsstraße
StMWIVT	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
s. u.	siehe unten
t	Tonnen
TA	Technische Anleitung
TAAM	Total Airspace and Airport Modeller
Tab.	Tabelle

TA Luft	Erste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes- Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft)
TOC	total organic carbon (Summenparameter für den gesamten or- ganischen Kohlenstoff)
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u. a.	unter anderem, und andere
UBA	Umweltbundesamt
uNB	untere Naturschutzbehörde
üNN	über Normalnull
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
UVU	Umweltverträglichkeits-Untersuchung
v.	vom/von
VAWs	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährden- den Stoffen und über Fachbetriebe
VDE	Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V.
VDI	Verein Deutscher Ingenieure e. V.
VEZ	Voreinflugzeichen
VFR	Visual Flight Rules (Sichtflugregeln)
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VGS	Verordnung über das Einleiten oder Einbringen von Abwasser mit gefährlichen Stoffen in öffentliche Abwasseranlagen (Indi- rekteinleiterverordnung)
VO	Verordnung
VOB	Verdingungsordnung für Bauleistungen
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwKostG	Verwaltungskostengesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WA	allgemeines Wohngebiet
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WHO	Weltgesundheitsorganisation

WR	reines Wohngebiet
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
z. T.	zum Teil
ZustGVerk	Gesetz über Zuständigkeiten im Verkehrswesen
ZustVVerk	Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen
zzgl.	zuzüglich

**A. Verfügender Teil**

**I. Feststellung der Pläne, Verzeichnisse und Maßnahmenblätter**

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – (nachfolgend Luftamt genannt) stellt auf Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 01.06.2011 nach §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. Art. 74 f. des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) den Plan für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Allgäu um eine Herrichtung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen, Hochbauflächen und sonstigen baulichen Maßnahmen sowie einer Erweiterung der Betriebszeiten und Betriebszulassung in Gestalt der nachfolgend aufgeführten Planunterlagen, Verzeichnissen, Maßnahmenblätter, Maßgaben und Nebenbestimmungen fest.

**1. Planfestzustellende Unterlagen**

**1.1 Pläne**

**1.1.1 Flughafenanlage**

<b>Plan-Nr.</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Planbezeichnung</b>	<b>Datum</b>	<b>Maßstab</b>
1.1	PROJECT: Airport GmbH	Plan der baulichen Anlagen	31.03.2011	1 : 2.500
1.2	PROJECT: Airport GmbH	Umgriff der luftrechtlichen Genehmigung	31.03.2011	1 : 5.000
1.3	PROJECT: Airport GmbH	Verlauf Flughafenzaun	31.03.2011	1 : 5.000
1.4	PROJECT: Airport GmbH	Plan der Flugbetriebsflächen	31.03.2011	1 : 5.000
1.5	PROJECT: Airport GmbH	Plan der technischen Ausrüstung	31.03.2011	1 : 5.000
1.6	PROJECT: Airport GmbH	Plan der Flugbetriebsflächen Abbruch und Neuversiegelung	31.03.2011	1 : 5.000
1.7	PROJECT: Airport GmbH	Regelquerschnitt Deckenaufbau Neubau Rollbahnen	31.03.2011	1 : 150/15
1.8	PROJECT: Airport GmbH	Regelquerschnitt Deckenaufbau Neubau Vorfeldflächen	31.03.2011	1 : 150/15

1.9	PROJECT: Airport GmbH	Regelquerschnitt Deckenaufbau Herrichtung Start-/Landebahn	31.03.2011	1 : 150/15
-----	--------------------------	---	------------	---------------

### 1.1.2 Regenrückhaltebecken

Plan-Nr.	Verfasser	Planbezeichnung	Datum	Maßstab
1.10	Ingenieurgesellschaft für Umwelttechnik und Infrastruktur mbH	Regenrückhaltebecken	01.06.2011	1 : 1.000

### 1.1.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan

Plan-Nr.	Verfasser	Planbezeichnung	Datum	Maßstab
LBP 3	Planung + Umwelt	Maßnahmen Flughafenge- lände	20.05.2011	1 : 5.000
LBP 4	Planung + Umwelt	Übersicht Maßnahme E1	10.05.2011	1 : 2.500
LBP 5	Planung + Umwelt	Übersicht Maßnahme E2	20.05.2011	1:25.000
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 2, Fl.St. 1166/2, 1166/3	27.11.2012	1 : 1.500
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 2, Flurstück 1190	27.11.2012	1 : 1.500
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 3	27.11.2012	1 : 1.500
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 4, Flurstück 1478	27.11.2012	1 : 1.500
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 4, Flurstück 1518	27.11.2012	1 : 1.500
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 4, Fl.St. 1537, 1540	27.11.2012	1 : 1.500
	Planung + Umwelt	Maßnahmenplan Ersatzmaß- nahme E 5	27.11.2012	1 : 1.500

### 1.1.4 Grunderwerbspläne

Plan-Nr.	Verfasser	Planbezeichnung	Datum	Maßstab
G 1	RIWA	Grunderwerbsplan Flug- hafen West	07.06.2011	1 : 2.500

G 1 a	RIWA	Grunderwerbsplan Fl.Nr. 329 der Gemarkung Benningen	25.01.2013	1 : 1.000
G 1 b	RIWA	Grunderwerbsplan Fl.Nr. 330 der Gemarkung Benningen	25.01.2013	1 : 1.000
G 2	RIWA	Grunderwerbsplan Flughafen Ost	06.06.2011	1 : 2.500
G 3	Planung + Umwelt	Grunderwerbsplan G3 Maßnahme E1	20.05.2011	1 : 2.500

## 1.2 Verzeichnisse

### 1.2.1 Bauwerksverzeichnis

Verfasser	Bezeichnung	Datum
PROJECT: airport GmbH	Bauwerksverzeichnis	31.10.2012

### 1.2.2 Abbruchverzeichnis

Verfasser	Bezeichnung	Datum
PROJECT: airport GmbH	Abbruchverzeichnis	31.03.2011

### 1.2.3 Grunderwerbsverzeichnis

Verfasser	Bezeichnung	Datum
Franke.InfraConsult	Grunderwerbsverzeichnis PF Flughafen Memmingen	04.02.2013
Franke.InfraConsult	Grunderwerbsverzeichnis Fl.Nr. 329 der Gemarkung Benningen	04.02.2013
Franke.InfraConsult	Grunderwerbsverzeichnis Fl.Nr. 330 der Gemarkung Benningen	04.02.2013
Franke.InfraConsult	Grunderwerbsverzeichnis Fl.Nr. 5170, 5175 und 5177 der Gemarkung Babenhausen; Fl.Nr. 877, 887 der Gemarkung Osterberg	04.02.2013



### 1.3 Maßnahmenblätter der Landschaftspflegerischen Begleitplanung

Maßnahme-Nr.	Verfasser	Bezeichnung
V 1	Planung + Umwelt	Sicherung wertvoller Biotopstrukturen
V 2.1	Planung + Umwelt	Dachbegrünung
V 2.2	Planung + Umwelt	Fassadenbegrünung (Parkhaus)
V 2.3	Planung + Umwelt	Begrünung der Parkplatzflächen mit Einzelbäumen
V 2.4	Planung + Umwelt	Rückhaltung von Dachflächenwasser
V 3.1	Planung + Umwelt	Rekultivierung der Böschungflächen
V 3.2	Planung + Umwelt	Umwandlung in artenreiche Wiese
V 3.3	Planung + Umwelt	Einsaat von artenreichen Wiesen
V 4	Planung + Umwelt	Naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens
A 1-1	Planung + Umwelt	Pflanzung von Baumhecken
A 1-2	Planung + Umwelt	Pflanzung von Feldgehölzen
A 2	Planung + Umwelt	Entsiegelung
A 3	Planung + Umwelt	Gebüschpflanzungen im Bereich des Regenrückhaltebeckens
E 1	Planung + Umwelt	Ersatzmaßnahme im Bereich der Roth
E 2	Planung + Umwelt	Ersatzmaßnahme im Bereich des NSG „Hundsmoor“ (Stand 27.11.2012)
E 3	Planung + Umwelt	Ersatzmaßnahme E 3 „Inneberg“

E 4	Planung + Umwelt	Ersatzmaßnahme E 4 „Ottobeuren“
E 5	Planung + Umwelt	Ersatzmaßnahme E 5 „Ollarzried“
ART-V 1	GöG	Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldbereinigung
ART-V 2	GöG	Bauzeitenbeschränkung Retentionsbecken
ART-V 3	GöG	Bauzeitenbeschränkung im Bereich der Shelter
ART-V 4	GöG	Baubegleitung für die Zauneidechse
ART-C 1	GöG	Entwicklung von Zauneidechsenhabitaten
ART-C 2	GöG	Entwicklung von Halboffenland mit Gebüsch und Hecken

## 2. Nachrichtliche Unterlagen

### 2.1 Pläne

Plan-Nr.	Verfasser	Planbezeichnung	Datum	Maßstab
2.1	PROJECT: airport GmbH	Lageplan – Verfügbare Start- und Landestrecken / Declared Distances	31.03.2011	1 : 5.000
2.2	PROJECT: airport GmbH	Lageplan – Temporärer Geländeingriff	31.03.2011	1 : 5.000
2.3	PROJECT: airport GmbH	Längsschnitt – Bahnende 24	31.03.2011	1 : 2.500/250
2.4	PROJECT: airport GmbH	Längsschnitt – Bahnende 06	31.03.2011	1 : 2.500/250

Hauptstart-/Landebahn: Pläne nach § 40 Abs. 1 LuftVZO, NfL I 327/01				
3.1	PROJECT: airport GmbH	Start-/Landebahn 06/24 – Lageplan gem. § 40 LuftVZO, Abs. 1 Nr. 6a – Darstellung der Hindernisbegren- zungsflächen nach NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 25.000
3.2	PROJECT: airport GmbH	Start-/Landebahn 06/24 – Lageplan gem. § 40 LuftVZO, Abs. 1 Nr. 6b – Darstellung der Hindernisbegren- zungsflächen	31.03.2011	1 : 5.000
3.3	PROJECT: airport GmbH	Start-/Landebahn 06/24 – Längs- schnitt nach § 40 Abs. 1 Nr. 7a LuftVZO i.V.m. NfL I 327/01 nach NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 25.000/ 2.500
3.4	PROJECT: airport GmbH	Start-/Landebahn 06/24 – Längs- schnitt nach § 40 Abs. 1 Nr. 7b LuftVZO i.V.m. NfL I 327/01 nach NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 5.000/500
3.5	PROJECT: airport GmbH	Start-/Landebahn 06/24 – Quer- schnitte nach § 40 Abs. 1 Nr. 7c LuftVZO i.V.m. NfL I 327/01 i.V.m. NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 2.500
3.6	PROJECT: airport GmbH	Start-/Landebahn 06/24 – Lageplan gem. § 40 LuftVZO, Abs. 1 Nr. 6a – Darstellung Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG, Übersichtsplan gem. § 40 LuftVZO, Abs. 1 Nr. 6a	31.03.2011	1 : 25.000
Gras- und Segelflughahn: Pläne nach § 40 Abs. 1 LuftVZO, NfL I 327/01				
4.1	PROJECT: airport GmbH	Gras- und Segelflughahn Lageplan gem. § 40 LuftVZO, Abs. 1 Nr. 6a – Darstellung der Hindernisbegren- zungs- flächen nach NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 25.000
4.2	PROJECT: airport GmbH	Gras- und Segelflughahn - Lage- plan gem. § 40 LuftVZO, Abs. 1 Nr. 6b – Darstellung der Hindernis- begrenzungs- flächen	31.03.2011	1 : 5.000

4.3	PROJECT: airport GmbH	Gras- und Segelflughahn – Längs- schnitt nach § 40 Abs. 1 Nr. 3a LuftVZO i.V.m. NfL I 327/01 nach NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 25.000/ 2.500
4.4	PROJECT: airport GmbH	Gras- und Segelflughahn – Längs- schnitt nach § 40 Abs. 1 Nr. 3b LuftVZO i.V.m. NfL I 327/01 nach NfL I 327/01	31.03.2011	1 : 5.000/500
<b>Landseitige Erschließung</b>				
1	Modus Consult Ulm GmbH	Langfristiges Erschließungskon- zept - Verkehrsführung	17.03.2011	Ohne Maß- stab
2	Modus Consult Ulm GmbH	Langfristiges Erschließungskon- zept - Terminalvorfahrt	17.03.2011	1 : 1.000
<b>UVS/LBP/Artenschutz/FFH-VP/Fachbeitrag Fauna</b>				
Nr. 1	GöG	Bestand Fauna-Westteil	20.05.2011	1 : 7.000
Nr. 2	GöG	Bestand Fauna-Ostteil	20.05.2011	1 : 7.000
Nr. 3	GöG	Bewertung Schutzgut-Fauna	20.05.2011	1 : 14.000
FFH- 01	GöG	Übersicht Natura 2000-Gebiete	20.05.2011	1 : 30.000
LBP 1	Planung + Umwelt	Bestandsplan Biotopstrukturen	18.02.2011	1 : 6.000
LBP 2	Planung + Umwelt	Konfliktplan	18.02.2011	1 : 5.000

## 2.2 Gutachten / Stellungnahmen

<b>Verfasser / Ersteller</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Datum</b>
Intraplan GmbH	Luftverkehrsprognose 2020/2025 für den All- gäu Airport Memmingen	20.04.2011
Modus Consult Ulm GmbH	Verkehrsuntersuchung Individualverkehr land- seitig	15.05.2011
PROJECT: airport GmbH	Technischer Erläuterungsbericht	20.05.2011
Modus Consult Ulm GmbH	Allgäu Airport – Innere Erschließung – Langfris- tiges Erschließungskonzept	15.05.2011

ACCON GmbH	Lärmphysikalisches Gutachten zum Flug- und Bodenlärm (ACB-1010-4727/20)	20.05.2011
Prof. Dr. Klaus Scheuch	Lärmmedizinische Stellungnahme Planfeststellung Flughafen Memmingen	18.05.2011
ACCON GmbH	Lärmphysikalisches Gutachten Landverkehrslärm und Gesamtlärm (ACB-0111-4727/32)	20.05.2011
ACCON GmbH	Lufthygienische Untersuchung (ACB-0211-4727/40)	20.05.2011
Planung + Umwelt	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Gutachten)	20.05.2011
Gruppe für ökologische Gutachten	Fachbeitrag Fauna zur Umweltverträglichkeitsstudie	20.05.2011
Gruppe für ökologische Gutachten	Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet DE 8027-301 „Benninger Ried“	20.05.2011
Gruppe für ökologische Gutachten	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	20.05.2011
Planung + Umwelt	Umweltverträglichkeitsstudie	20.05.2011

## II. Betriebszulassung und Betriebszeiten

1. Die Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Memmingen im Nachtzeitraum werden neu geregelt.

Die Regelung A. I. 3 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 wird wie folgt neu gefasst:

„Für den Verkehrsflughafen Memmingen gelten folgende Betriebszeiten:

3.1 Flugbetrieb ist – vorbehaltlich der nachfolgenden (erweiternden bzw. einschränkenden) Regelungen – täglich von 6.00 Uhr Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig.

3.1.1 Planmäßige Starts sind zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit zulässig.

3.1.2 Planmäßige Landungen sind zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 22.30 Uhr Ortszeit zulässig.

3.1.3 Planmäßige Landungen von Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens sind von 22.30 Uhr Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig

- bei Flügen im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzflughäfen  
oder
- von Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens, die am Verkehrsflughafen Memmingen ihre Heimatbasis haben.

Drehkreuzflughäfen im Sinne dieser Regelung sind solche Flughäfen, an denen organisiert und aufeinander abgestimmt ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr Mittel- oder Langstreckenverbindungen dadurch ermöglichen, dass sie die entsprechende Nachfrage von Passagieren aus verschiedenen regionalen Aufkommensbereichen bündeln und Passagiere aus den entsprechenden Regionen an den Drehkreuzflughafen geflogen werden können, um dort in die Mittel- oder Langstreckenverbindungen umzusteigen (Zubringerflüge), und die Passagiere bei der Ankunft auf dem Drehkreuzflughafen entsprechend räumlich weiterverteilt werden können (Abbringerflüge).

Eine Heimatbasis eines Luftfahrzeugs im Sinne dieser Regelung liegt vor, wenn an diesem Luftfahrzeug ein Wartungsereignis durchgeführt wird, das mindestens die Kriterien eines Ramp-Checks oder Daily-Checks (R-Check) erfüllt, oder die Besatzung dieses Luftfahrzeugs am Verkehrsflughafen Memmingen ihre Station hat.

Die Erfüllung der vorgenannten Voraussetzungen hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG dem Luftamt rechtzeitig vor Beginn einer jeden Flugplanperiode anzuzeigen.

3.1.4 Verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, sind bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung (§ 25 LuftVO) ergibt.

3.1.5 Verspätete Landungen, die nach Nr. 3.1.2 planmäßig vor 22.30 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, sind bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung (§ 25 LuftVO) ergibt.

3.1.6 In der Zeit zwischen 23.00 Uhr Ortszeit und 23.30 Uhr Ortszeit sind verspätete Landungen, die planmäßig vor 22.30 Uhr Ortszeit (nach Nr. 3.1.2) oder planmäßig vor 23.00 Uhr Ortszeit (nach Nr. 3.1.3) hätten stattfinden sollen, nur bei Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr und nur nach vorheriger Genehmigung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG (PPR) zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung (§ 25 LuftVO) ergibt.

3.2 Flugbewegungen im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sowie VFR-Flüge (visual flight rules, Sichtflugregeln) sind unabhängig von vorstehenden Regelungen von 22.00 Uhr Ortszeit bis 6.00 Uhr Ortszeit nicht zulässig.

3.3 Außer den unter Nr. 3.1 genannten Flugbewegungen und ggf. in Abweichung zu Nr. 3.2 sind zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 6.00 Uhr Ortszeit Flugbewegungen nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes zulässig. Außerdem sind zulässig solche Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind.

3.4 Triebwerksprobeläufe sind nur in der Zeit zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit auf den im Plan 1.1 der PROJECT:airport GmbH vom 31. März 2011 dargestellten Vorfeldflächen „Apron 3“ und „Apron 5“ zulässig. Die Triebwerksprobeläufe sind durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu dokumentieren.“

2. Die Regelung A. I. 4. 2. Spiegelstrich der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 erhält folgende Fassung:

„Hubschrauber“

### **III. Maßgaben zum Plan der baulichen Anlagen**

1. Innerhalb der planfestgestellten Bauflächen sind die für die Erschließung erforderlichen Verkehrsflächen einschließlich Anlagen des ruhenden Verkehrs sowie die Anlage von gebäudenahen Grün- und Freiflächen zulässig.

2. Die im Plan der baulichen Anlagen (Plan-Nr. 1.1 der Project: airport GmbH) festgestellten Nutzungen sind innerhalb der ausgewiesenen Baugrenzen und Bauflächen zulässig. Ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen über die festgestellten Baugrenzen und Bauflächen hinaus ist im geringfügigen Ausmaß zulässig.

3. Die im Plan der baulichen Anlagen (Plan-Nr. 1.1 der Project: airport GmbH) festgestellten maximal zulässigen Bauhöhen dürfen ausnahmsweise bis zu einem Meter überschritten werden, soweit dies im Zug der Ausführungsplanung funktionsbedingt unvermeidlich ist, Belange der Flugsicherung (insbesondere der Hindernisfreiheit) hierdurch nicht beeinträchtigt werden und die bauliche Anlage sich in das Gesamtbild der Gebäudeteile einfügt.

4. Gebäude dürfen in ihrer zulässigen Höhe durch technisch notwendige Aufbauten (Aufzugstürme, Kamine, Elemente der Parkkonstruktionen) um maximal zwei Meter überschritten werden, soweit dies von untergeordneter Bedeutung in Bezug auf die gesamte bauliche Anlage ist und Belange der Flugsicherheit (insbesondere Hindernisfreiheit) hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

#### **IV. Waldrechtliche und naturschutzrechtliche Entscheidungen**

##### **1. Waldrechtlicher Entscheidungsvorbehalt**

Die Genehmigung für die Rodung der beantragten Waldfläche im Bereich der Shelter auf den Flurstücken 415/1 und 415/2, Gemarkung Memmingerberg, und für eine entsprechende Ersatzaufforstung bleibt einem Ergänzungsverfahren gemäß Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten.

Der Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird aufgegeben, bis spätestens 30.06.2013 dem Luftamt Unterlagen für ausreichende Ersatzaufforstungsflächen vorzulegen.

##### **2. Waldrechtliche Auflage**

Eine Rodung der beantragten Waldflächen darf erst und nur dann erfolgen, wenn – nach Durchführung des vorgenannten Ergänzungsverfahrens – ausreichende und geeignete Flächen für die erforderliche Ersatzaufforstung nachgewiesen sind und zur Verfügung stehen und dem Kompensationskonzept rechtlich und fachlich zugestimmt wurde.

##### **3. Ausnahme für die Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Lebensstätten**

Für die Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Lebensstätten in Form von naturnahem Feldgehölz (0,2 ha) und mesophilem Gebüsch (0,3 ha) wird gem. Art. 16 Abs. 2 i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme erteilt.

#### **V. Nebenbestimmungen**

##### **1. Flugbetrieb/Hindernisfreiheit/Flugsicherung/Funktionalität**

1.1 Die Anlage hat den Richtlinien und Empfehlungen in Anhang 14 zum ICAO- Abkommen, Band I, zu entsprechen.



Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat die Anforderungen an die Hindernisfreiheit gemäß den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 02.11.2001 zu beachten.

1.2 Die für die sichere Durchführung von Flügen notwendige fachgerechte Flugwetterberatung ist durch Vereinbarungen zwischen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und dem Deutschen Wetterdienst (DWD) sicherzustellen. Hierbei sind die Anforderungen der Richtlinien „Durchführung meteorologischer Dienste an Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen für Regionalverkehre mit Flugplatzkontrolldienst sowie an unkontrollierten Flugplätzen mit Luftraum F“ des DWD und die „Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb“ des BMVBS einzuhalten.

1.3 Die Nutzung der Start- und Landebahn hat zur Voraussetzung, dass die Einrichtungen des Brandschutzes betriebsbereit sind.

1.4 Der innere Teil des Streifens (jeweils 75 m beidseits der Landebahnmittellinie) muss so beschaffen sein, dass für den Fall eines von der Bahn abkommenden Luftfahrzeugs Gefährdungen durch unterschiedliche Tragfähigkeiten von Streifen, Bahn und Schulter minimiert werden. Die End-Sicherheitsflächen RESA (runway end safety area) vor den Köpfen der Start und Landebahn müssen so beschaffen sein, dass Gefährdungen für Flugzeuge, die vor der Schwelle aufsetzen bzw. nicht vor dem Ende der Bahn zum Stehen kommen, vermindert werden. Weiterhin müssen die End-Sicherheitsflächen das Abbremsen von Flugzeugen und Bewegungen von Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen sicher ermöglichen.

Objekte dürfen nur dann im Bereich des Streifens und der End-Sicherheitsflächen errichtet werden, wenn sie – in Abstimmung mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle – für den sicheren Flugbetrieb zwingend erforderlich sind. Sie müssen ggf. in einer leicht brechbaren Bauweise ausgeführt und möglichst tief montiert werden.

1.5 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat die Flugbetriebsflächen in einem für einen sicheren Flug- und Abfertigungsbetrieb ordnungsgemäßen Zustand nach den Anforderungen des Airport Service Manual, Teil 2, sowie des Anhangs 15 zum ICAO-Abkommen, Band I, zu halten.

1.6 Die Oberflächen von nicht befestigten Teile von Schultern der neu zu bauenden Rollwege sind so zu gestalten, dass beim Einsatz von Flugzeugen mit Turbinenbetrieb keine Gefahr der Erosion oder des Einsaugens von Oberflächenmaterial durch die Triebwerke besteht. Weiterhin muss ein Befahren durch Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge möglich sein.

1.7 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat die Organisation des Winterdienstes und das hierfür vorgehaltene Gerät an die durch den Ausbau erweiterten Flugbetriebsflächen anzupassen.

1.8 Zur Gewährleistung eines ausreichenden Brandschutzes auf dem Verkehrsflughafen Memmingen hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG die Anforderungen des Anhangs 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, sowie die Gemeinsamen Empfehlungen des Bundes und der Länder für das Feuerlösch- und technische Rettungswesen auf Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Linien und/oder Pauschalluftverkehr (NfL I 302/00 vom 14.12.200) zu beachten. Die spezifischen baulichen Detailanforderungen zum Brandschutz sind im Rahmen der Ausführungsplanung bei der konkreten Anlage der Verkehrsflächen und Zuwegungen zu berücksichtigen.

1.9 Die gleichzeitige Nutzung der Grasbahn und der (asphaltierten) Hauptbahn ist nicht zulässig. Entsprechende Festlegungen sind in der Flugbetriebsordnung zu treffen.

## **2.                   Lärm**

### **2.1                   Geltung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG)**

2.1.1 Hinweis: Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm gelten für die Erstattung von Aufwendungen für den baulichen Schallschutz einschließlich der zu Grunde liegenden Schallschutzanforderungen, sowie für die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) und die auf Grund des FluglärmG erlassenen Rechtsverordnungen in der jeweils geltenden Fassung.

2.1.2 Die Regelungen des FluglärmG treten anstelle der Nebenbestimmungen zum Lärmschutz der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung des Luftamts vom 09.07.2004 (Az. 315.30-3736-MM-1) in der Fassung vom 12.05.2011 (Az. 25-30-3736-MM-1). Insoweit wird Abschnitt II. Nr. 3 der Änderungsgenehmigung mit Wirkung für die Zukunft aufgehoben.

## **2.2                   Auflagenvorbehalt**

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Gefahren und erheblichen Belästigungen durch Fluglärmbleibt vorbehalten.

## **2.3                   Baulärm**

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (Beilage zum BAnz. 1970, Nr. 160) – AVV Baulärm – in ihrer jeweiligen Fassung ist zu beachten.

Die einschlägigen Vorschriften zum Feiertagsrecht, insbesondere das Gesetz zum Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) in seiner jeweils gültigen Fassung, sind einzuhalten.

## **3.                   Lufthygiene (Bauphase)**

### **3.1                   Vermeidung (allgemeiner) baubedingter Luftverunreinigungen**

3.1.1 Es dürfen nur emissionsarme und gering Staub freisetzende Maschinen und Geräte eingesetzt werden.

3.1.2 Maschinen und Geräte mit Dieselmotoren sind nach Möglichkeit – d. h. insbesondere sofern technisch machbar bzw. verfügbar – mit Partikelfilter-Systemen auszustatten.

3.1.3 Auf Antriebe mit Zweitaktmotoren ist möglichst zu verzichten.

3.1.4 Die Motoren von Baufahrzeugen und Baumaschinen dürfen nicht länger als unbedingt erforderlich betrieben werden. Maschinenlaufzeiten sind durch Vermeidung von Leerlauf und durch Abschalten der Motoren der zum Be- und Entladen wartenden Fahrzeuge so gering wie möglich zu halten.

3.1.5 Bei staubintensiven Arbeiten mit Maschinen und Geräten sind nach Möglichkeit Staub mindernde Maßnahmen (z. B. Benetzen) zu treffen.

### **3.2 Vermeidung baubedingter Luftverunreinigungen durch Feinstaub**

3.2.1 Anfallende Stäube sollen möglichst nicht abgeblasen werden.

3.2.2 Staub ist – soweit möglich – durch Feuchthalten des Materials gebunden zu halten.

3.2.3 Es sind möglichst asphaltierte Hauptfahrwege zu benutzen.

### **3.3 Abfall**

#### **3.3.1 Abfälle während der Bauphase**

3.3.1.1 Wird bei Abbruch-, Rückbau- und Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem Material entspricht, sind die Aushubarbeiten unverzüglich einzustellen und die örtlich zuständige entsorgungspflichtige Körperschaft zu informieren.

3.3.1.2 Auf Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur Abfälle gelagert werden, die im Zuge des Bauvorhabens anfallen.

3.3.1.3 Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung zu beachten.

3.3.1.4 Sofern ein Wiedereinbau von unbelastetem Aushub vor Ort nicht möglich ist, ist der Aushub zu verwerten. Dies gilt insbesondere für Oberboden.

3.3.1.5 Bei den Baumaterialien sind Recyclingbaustoffe zu verwenden, soweit diese geeignet und ausreichend verfügbar sind.

#### **3.3.2 Abfälle allgemein**

Auf dem Flughafengelände anfallende Abfälle zur Beseitigung unterliegen, sofern es sich um hausmüllähnliche, nicht gefährliche Gewerbeabfälle handelt, den Pflichten des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und des Bayerischen Abfallwirtschaftsgesetzes (Bay-AbfG).

Abfälle sind dem jeweiligen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger (hier dem Landkreis Unterallgäu) im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften zu überlassen. Von diesen abfallrechtlichen Vorschriften nicht erfasst sind Abfälle zur Verwertung sowie Abfälle zur Beseitigung, für die besondere Hygieneanforderungen gelten, beispielsweise nach dem Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetz (TierNebG).

#### **4. Naturschutz und Landschaftspflege**

##### **4.1 Auflagen zur Bauphase**

###### **4.1.1 Ökologisches Baustellenmanagement**

Es ist ein Ökologisches Baustellenmanagement entsprechend den Angaben im Textteil des LBP (Fassung vom 31.05.2011, dort S. 39 - 41) zu erarbeiten und anschließend umzusetzen. Ergänzend zu den Ausführungen im Textteil des LBP ist für das Befahren des Bodens zusätzlich Vlies aufzubringen.

###### **4.1.2 Schonende Durchführung**

Sämtliche Bau-, Rodungs- und Abbaumaßnahmen sind in Bezug auf Natur und Landschaft so schonend wie möglich durchzuführen. Dies betrifft u. a. Bauweisen, Baufeld, Bauzeiten und Witterungsverhältnisse.

###### **4.1.3 Schutz von Bäumen und Gehölzen**

4.1.3.1 Während der Bauzeit sind sämtliche von der Neubaumaßnahme möglicherweise betroffene und als zu erhalten festgesetzte Gehölzbestände entsprechend den jeweils gültigen Normen und Verfahrensweisen (Stand der Technik) vor Beeinträchtigungen zu schützen.

4.1.3.2 Bei Arbeiten im Bereich von Bäumen und Sträuchern sind die einschlägigen Fachnormen, insbesondere DIN 18 920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), zu beachten. Müssen Wurzelteller während der Bauphase überfahren werden, ist vorher die Baumscheibe mit Schüttung von Schottertragsschicht vor Verdichtung zu schützen.

4.1.3.3 Unvermeidbare Eingriffe in den Standort zu erhaltender Bäume bei der Baumaßnahme einschließlich der Baueinrichtungsflächen sind nur in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde – Landratsamt Unterallgäu – möglich. Bei bereits eingetrete-

nen Schäden ist unverzüglich eine Standortsicherung vorzunehmen, damit die zukunfts-fähigen Bäume erhalten werden können. Bei nachhaltiger Beschädigung von Baumkronen durch das Baugeschehen sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Die Beurteilung hat ggf. durch ein Fachbüro zu erfolgen.

#### **4.1.4 Schutz von Fledermäusen**

4.1.4.1 Bei der Fällung größerer Bäume (Brusthöhendurchmesser von über 30 cm) sind unbedingt die Belange des Fledermausschutzes – ergänzend zur Maßnahme ART-V 1 – zu berücksichtigen:

4.1.4.1.1 Unmittelbar vor dem Fällen ist durch eine fachkundige Person (deren Einsatz mit der unteren Naturschutzbehörde vorab abzustimmen ist) Nachschau zu halten, ob geeignete Höhlen oder Rindenspalten vorhanden und ob diese von Fledermäusen besetzt sind. Um sicher zu gehen, dass sich in einer Baumhöhle nach der Kontrolle keine geschützten Wirbeltierarten mehr aufhalten, ist diese mit einem Tuch locker zu bedecken, so dass Fledermäuse heraus-, aber nicht mehr hineinkönnen.

4.1.4.1.2 Falls Fledermäuse betroffen sind (Fortpflanzungs- oder Ruhestätten), ist die Fällung (unter Zurückstellung der avifaunistisch erforderlichen Zeiträume) im Zeitraum September/Oktober bei einigermaßen warmer Witterung vorzunehmen, da die Tiere dann aufgrund der Störung bei der Kontrolle (oder notfalls noch beim Fällen) wegfliegen können.

4.1.4.1.3 Bei einer unumgänglichen Fällung zwischen Oktober und März ist aus Gründen des Fledermausschutzes wie folgt vorzugehen: Wenn sich die Tiere bereits im Winterschlaf (im Unterschied zu einem reinen Zwischenquartier; dies ist indirekt erkennbar z.B. an länger anhaltender kalter Witterung) befinden, gilt Folgendes: Bei aktuellem Nachweis von Fledermäusen ist zu deren Schutz eine sofortige Fällung untersagt. Es ist dann mit dem Fällen zu warten, bis die Tiere im Frühjahr aufwachen und ausgeflogen sind (je nach Witterung bis ca. Ende April). Hinweis: Bei Fällungen ab 1. März ist hierfür gesondert eine naturschutzrechtliche Ausnahme zu beantragen (Beginn der Vogelbrutzeit; vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).

4.1.4.1.4 Da nicht alle Fledermäuse in den Baumhöhlen mit den üblichen Methoden (Endoskop) entdeckt werden können, sind alle Stammabschnitte mit Höhlungen stets vorsichtig und langsam abzuschneiden. Keinesfalls darf im Nahbereich (1 m beiderseits) von Öffnungen geschnitten werden. Oft wird es genügen, die Stammabschnitte sogleich an

geeigneten Stellen (z. B. Parkanlagen) zu lagern/aufzustellen, so dass evtl. doch vorhandene Fledermäuse im Winterschlaf daraus entkommen können. Die liegenden Stämme sind daraufhin nochmals von der fachkundigen Person zu prüfen. Sollten hierbei für Fledermäuse nutzbare Höhlen oder Fledermäuse selbst festgestellt werden, ist das weitere Vorgehen dann mit der fachkundigen Person sowie der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

4.1.4.2 Auch im Winter müssen die Gebäude unmittelbar vor Abbruch von einer Fachkraft für Fledermausschutz auf etwaige Fledermausvorkommen untersucht werden. Außerdem sind die durchführenden Firmen ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen, Fledermausexperten und die Naturschutzbehörden zu verständigen sind, falls ausfliegende Fledermäuse beobachtet werden. Die Abbrucharbeiten müssen von einer Fachkraft für Fledermausschutz begleitet werden.

#### **4.1.5 Schutz von Wiesenbrütern**

Zur Vermeidung einer Tötung und von Direktverlusten der Wiesenbrüter bzw. ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten dürfen die Baumaßnahmen zur Verbreiterung der Start- und Landebahn einschließlich der Verlegung der Befeuerung sowie die notwendigen Geländeangleichungen nur zwischen dem 15. August und dem 01. März eines jeden Jahres ausgeführt werden. Zwischen März und Mitte August sind keine Erdarbeiten zulässig.

#### **4.1.6 Ökologische Baubegleitung/Monitoring**

4.1.6.1 Zum Schutz der Bestände an wertvollen Tier- und Pflanzenarten, zur Abstimmung der in naturschutzfachlicher Hinsicht erforderlichen Maßnahmen (einschließlich der vorzeitig durchzuführenden CEF-Maßnahmen), zur Überwachung des Baubetriebes bezüglich Vermeidung von naturschutzfachlichen Schäden und der sachgerechten Ausführung der herzustellenden Anlagen sowie der Einhaltung der natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen ist für die gesamte Bauzeit eine ökologische Baubegleitung zu bestellen (vgl. LBP Ziff. 5.2.1, S. 39).

Sie ist für die Aufsicht und Beratung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zur vorschriftskonformen Umsetzung der genehmigten Planung und der geltenden Vorschriften verantwortlich. Häufigkeit und Form der Beteiligung richten sich nach den jeweiligen Gegebenheiten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist die beauftragte Person bzw. das Büro dem Luftamt und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen.

Die ökologische Baubegleitung ist zuständig für das gesamte Projektgebiet einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen. Sie ist bei allen Fragen und Entscheidungen einzubin-

den (z.B. bei Jour Fix-Terminen), die Einfluss auf Grünbestände oder andere Biotope haben oder den Besonderen Artenschutz gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG betreffen können.

Die ökologische Baubegleitung befindet bei wesentlichen Änderungen im Bereich Natur/Umwelt/Grünordnung über das weitere Vorgehen ggf. unter Einbeziehung der unteren Naturschutzbehörde.

4.1.6.2 Während der Bauphase sind in regelmäßigen Abständen mehrere Begehungen mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Unterallgäu) durchzuführen.

## **4.2 Umsetzung und Konkretisierung der Maßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung**

### **4.2.1 Verbindliche Umsetzung der Maßnahmen**

Die Festlegungen in den Plänen LBP 3, 4 und 5 sowie den Maßnahmenplänen zu E 2 mit E 5 und den Maßnahmenblättern der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ART-V 1, 2, 3, 4 und ART-C1 und 2 sowie des landschaftspflegerischen Begleitplans V 1 mit V 4, A 1 mit A 3 und E 1 mit E 5, erstellt durch Büro GÖG bzw. PLANUNG+UMWELT, zum besonderen Artenschutz, zur Konfliktminimierung und zur Kompensation genannten Maßnahmen sind unter Einbeziehung der nachfolgend genannten Änderungen und Konkretisierungen verbindlich umzusetzen.

### **4.2.2 Erstellung einer detaillierten Ausführungsplanung**

Hierzu ist rechtzeitig und im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde – Landratsamt Unterallgäu – eine detaillierte Ausführungsplanung zu erstellen; auch die CEF-Maßnahmen sind konkret aufzuplanen. Hier sind auch die an verschiedenen Stellen im Textteil des LBP (Anlage III.5 der Planunterlagen) genannten Maßnahmen zur Sicherung von Beständen (z. B. S. 41), Wiederherstellungsmaßnahmen (vgl. S. 40) oder Pflegemaßnahmen (vgl. S. 41) zu konkretisieren. Ebenso sind alle weiteren Maßnahmen zu Eingriffsminderung und Kompensation (vgl. insbesondere LBP Abschnitte 5.2 und 5.3, S. 38 - 44) im landschaftspflegerischen Ausführungsplan zu konkretisieren.

Bei Kompensationsmaßnahmen muss der landschaftspflegerische Ausführungsplan auch – sofern erforderlich – das Pflegekonzept der jeweiligen Maßnahme beinhalten.

Dieser abgestimmte Plan ist der höheren Naturschutzbehörde hinsichtlich der funktionserhaltenden Ausgleichsmaßnahmen (CEF) mindestens 15 Monate vor, für die Sicherungs- und Minimierungsmaßnahmen 3 Monate vor und die übrige Planung spätestens 9 Monate nach Beginn der Baumaßnahme vorzulegen.



#### **4.2.3 Pflicht zur Durchführung, Pflege und Erhaltung auf Dauer**

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und –minimierung, Ausgleich und Ersatz sind im angegebenen Umfang, Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt durchzuführen, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer zu erhalten. Die Pflanzen müssen den Gütebestimmungen von anerkannten Markenbaumschulen (vom Bund deutscher Baumschulen – BdB – anerkannter Fachbetrieb) entsprechen. Die Pflanzungen sind zu pflegen und vor entwicklungshemmenden Einflüssen zu schützen. Ausgefallene Gehölze sind unverzüglich art – und qualitätsgleich an derselben Stelle zu ersetzen.

Auch die planmäßige Pflege sowie der dauerhafte Erhalt der ökologischen Funktionsfähigkeit der einzelnen Biotopelemente (z. B. feuchte Mulden, Biotope für Zauneidechse, Totholzhaufen) ist für die gesamte Dauer des Eingriffs zu gewährleisten.

#### **4.2.4 Konkretisierung Ersatzmaßnahme E 2**

Bei der auf dem Grundstück Fl.Nr. 1166/2 geplanten Stilllegung des bestehenden Grabenabflusses und der bestehenden Drainagen muss gewährleistet sein, dass sich keine negativen Auswirkungen (z. B. Vernässung) auf die angrenzenden Grundstücke ergeben. Sollten möglicherweise auftretende Vernässungen von Anliegergrundstücken nicht vermeidbar sein, sind ggf. Entschädigungsregelungen mit den betroffenen Anliegern zu treffen.

Bei der geplanten Grabenverfüllung ist geeignetes, gewässerunschädliches Material zu verwenden.

Die im Zuge der Ersatzmaßnahme angedeuteten Maßnahmen zur Wiedervernässung sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu konkretisieren, mit dem WWA Kempten fachlich abzustimmen und ggf. wasserrechtlich zu behandeln.

#### **4.2.5 Konkretisierung Ersatzmaßnahme E 3**

Die im Zuge der Ersatzmaßnahme angedeutete Gestaltung einer Kleingewässerkette mit Oberbodenabtrag im Uferbereich und von wechselfeuchten Flachmulden mit max. 40 cm Tiefe, sowie der flächige Oberbodenabtrag zur Ausmagerung und Gestaltung flachgründiger Standorte sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu konkretisieren, mit dem WWA Kempten fachlich abzustimmen und ggf. wasserrechtlich zu behandeln.

Anfallender Aushub und möglicherweise anfallender Bauschutt sind außerhalb von Gewässerauen und Überschwemmungsgebieten ordnungsgemäß zu entsorgen. Auf die hö-

here Wahrscheinlichkeit geogen bedingter erhöhter Arsengehalte des Oberbodens wird hierbei hingewiesen.

Aufgrund neuer Erkenntnisse wird darauf hingewiesen, dass in den Gebieten der Ersatzmaßnahme E 3 eine erhöhte Wahrscheinlichkeit zu geogen bedingt erhöhten Arsengehalten besteht.

Für eine Verwertung von Böden mit geogen bedingt erhöhten Hintergrundwerten durch Aufbringen auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht mit nachfolgender landwirtschaftlicher Nutzung gelten die Regeln des § 12 Abs. 4 und 10 der BBodschV.

Es sollte daher eine Untersuchung des Oberbodens hinsichtlich seiner Arsengehalte und eine auf die Analyseergebnisse abgestimmte Verwertung in Abstimmung mit dem WWA Kempten durchgeführt werden. Bei weiteren Fragen fachlicher Art kann auf das Beratungsangebot des WWA Kempten unter Tel.Nr. 0831 5243 126 zurückgegriffen werden.

#### **4.2.6 Konkretisierung Ersatzmaßnahme E 4**

Die im Zuge der Ersatzmaßnahme angedeutete Gestaltung einer temporär wasserführenden Flutmulde und von Uferabflachungen der Westlichen Günz und die Uferabflachungen und Flachmuldengestaltung entlang des bestehenden Wiesengrabens auf dem Grundstück Fl.Nr. 1478, sowie die Gestaltung von wechselfeuchten Flachmulden durch Oberbodenabtrag entlang ehemaliger Grabenstrukturen mit max. 40 cm Tiefe sind im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu konkretisieren, fachlich mit dem WWA Kempten abzustimmen und ggf. wasserrechtlich zu behandeln.

Anfallender Aushub und möglicherweise anfallender Bauschutt sind außerhalb von Gewässerauen und Überschwemmungsgebieten ordnungsgemäß zu entsorgen. Auf die höhere Wahrscheinlichkeit geogen bedingter erhöhter Arsengehalte des Oberbodens wird hierbei hingewiesen.

Die Zugänglichkeit für den Gewässerunterhaltungspflichtigen zur Westlichen Günz (Gewässer 2. Ordnung, Freistaat Bayern) darf durch die geplanten Maßnahmen nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden.

#### **4.2.7 Konkretisierung Ersatzmaßnahme E 5**

Die im Zuge der Ersatzmaßnahme angedeutete Öffnung der Bachverrohrung und die Gestaltung eines naturnahen Bachlaufs auf dem Grundstück Fl.Nr. 50/0 Gmkg. Ollarzried ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu konkretisieren, fachlich mit dem WWA Kempten abzustimmen und ggf. wasserrechtlich zu behandeln.

Anfallender Aushub und möglicherweise anfallender Bauschutt sind außerhalb von Gewässerauen und Überschwemmungsgebieten ordnungsgemäß zu entsorgen.

#### **4.2.8 Verwendung von autochthonem Material**

Für die Herstellung und Förderung von Magerrasen oder Extensivwiesen, z. B. für die Maßnahmen V 3.1, V 3.2 und V 3.3, ist eine Mähgutübertragung von geeignetem Standorten oder eine Einsaat mit autochthonem Saatgut (Herkunftsregion Donau-Iller-Lech-Platte) zu leisten (weitere Informationen siehe <http://www.stmug.bayern.de/umwelt/naturschutz/autochthon/ausschr.htm>). Für Gehölzpflanzungen ist autochthones Material (Herkunftsregion Donau-Iller-Lech-Platte) zu verwenden.

#### **4.2.9 Gestaltung der Zauneidechsenhabitate**

Bei der Gestaltung von Habitaten für die Zauneidechse ist (z.B. mittels Plattenabdeckungen o. ä.) strikt darauf zu achten, dass in Stein- und Reisighaufen oder Totholzreste keinerlei Wasser (auch kein Regen) eindringen kann und diese im Inneren absolut trocken sind, da sie ansonsten von der Zauneidechse nicht angenommen werden. Der zeitliche Vorlauf von nur einer Vegetationsperiode ist ohnedies äußerst knapp bemessen. Es wird empfohlen, bezüglich der Ausführung mit Herrn Günter Hansbauer am LfU (+49 (821) 9071-5107) Kontakt aufzunehmen.

#### **4.2.10 Insektenfreundliche Leuchtkörper**

Für sämtliche neuen Beleuchtungsanlagen im Freien sind insektenfreundliche Leuchtkörper zur Vermeidung einer Anlockwirkung für Fledermäuse zu verwenden.

### **4.3 Nachbilanzierung**

Spätestens drei Monate nach Abschluss der Baumaßnahme hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde – Landratsamt Unterallgäu

– eine Nachbilanzierung durchzuführen. Dabei sind Abweichungen von den planfestgestellten Unterlagen zu bilanzieren. Es ist festzustellen, ob die Bau- und Ausgleichsmaßnahmen den planfestgestellten Anforderungen entsprechen. Über Planänderungen ist ggf. in einem ergänzenden Genehmigungsverfahren zu entscheiden.

#### **4.4 Meldungen und Anzeigen**

4.4.1 Die durch diesen Planfeststellungsbeschluss festgelegten Ausgleichsflächen werden ins Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 Satz 1 Bay-NatSchG eingetragen. Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen an das Ökoflächenkataster beim LfU ist von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG hierzu spätestens 8 Wochen nach Bestandskraft des Bescheides dem Luftamt Südbayern der vollständig ausgefüllte Meldebogen des LfU (Download unter [http://www.lfu.bayern.de/natur/daten/oekoflaechenkataster\\_meldebogen/index.htm](http://www.lfu.bayern.de/natur/daten/oekoflaechenkataster_meldebogen/index.htm), hier weiter bei Formblatt-A/E-Flächenmeldung) in elektronisch weiter verarbeitbarer Form vorzulegen.

4.4.2 Die floristischen und faunistischen Untersuchungsergebnisse sind nach Abschluss des Projekts durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG an das Landesamt für Umwelt (LfU) in Augsburg für das Artenschutzkataster zu melden.

4.4.3 Der Baubeginn ist der unteren Naturschutzbehörde – Landratsamt Unterallgäu – anzuzeigen.

#### **4.5 Dingliche Sicherung**

Die gesamten Flächen für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind – soweit sie sich nicht im öffentlichen oder im Eigentum der Allgäu Airport GmbH & Co. KG selbst befinden – zugunsten des Freistaats Bayern, vertreten durch die untere Naturschutzbehörde (Landratsamt Unterallgäu), dinglich zu sichern. Ein entsprechender Nachweis ist der Regierung von Schwaben – höhere Naturschutzbehörde – spätestens 6 Monate nach Durchführung der Baumaßnahme vorzulegen.

Bei einer späteren Veräußerung von Ausgleichs- oder Ersatzflächen, die derzeit im Eigentum der Allgäu Airport GmbH & Co. KG stehen bzw. deren Eigentumserwerb vor Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses durch den Abschluss eines Kaufvertrages gesichert worden ist, sind auch die hiervon betroffenen Flächen dinglich zugunsten des Freistaats Bayern, vertreten durch die untere Naturschutzbehörde (Landratsamt Unterallgäu) zu si-

chern. In diesem Fall ist der Regierung von Schwaben, höhere Naturschutzbehörde, ebenfalls ein entsprechender Nachweis vorzulegen.

#### **4.6 Keine Anrechnung des Kompensationsüberschusses**

Nachgewiesene Ersatzmaßnahmen werden nur in dem Umfang dem Planfeststellungsverfahren zugerechnet, in dem die Kompensation erforderlich ist. Der dadurch entstehende Kompensationsüberschuss von ca. 3,4 ha kann daher für evtl. spätere Eingriffsmaßnahmen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG verwendet werden.

### **5. Bodenschutz**

#### **5.1 Allgemeine Auflagen und Hinweise**

5.1.1 Nicht belastetes und fremd-/störstoffreies Bodenmaterial sollte nach dessen Aushub vor Ort nach Oberboden, Unterboden und Untergrund getrennt gelagert werden. Auf die DIN 19731, DIN 18915 und § 12 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) sowie die LABO Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchG wird hingewiesen.

5.1.2 Auf den Flächen, die nicht versiegelt oder entsiegelt werden, sollte die durchwurzelbare Bodenschicht nach den natürlichen Standortverhältnissen wiederhergestellt werden. Die Mächtigkeit der durchwurzelbaren Bodenschicht sollte mindestens der in der LABO Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchG angegebenen Regelmächtigkeit für Grünland entsprechen. Bei der Wiederherstellung sollte möglichst das örtliche Bodenmaterial in ursprünglicher Abfolge wieder aufgebracht werden; dies gilt auch für die Auffüllungen im Bereich der Start- und Landebahnen.

5.1.3 Bei wesentlichen Bodenmaßnahmen, insbesondere bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung, ist ein Bodenmanagementkonzept zu erstellen. Es wird empfohlen, dabei die Erstellung einer Massenbilanz „Boden“ und weitere detaillierte Angaben zur Baustelleneinrichtung, wie z. B. das Auflegen von Vlies bei notwendigen Überfahrten über die bestehende Grasnarbe, mit aufzunehmen.

5.1.4 Für das Gebiet im Bereich der Roth und im Winterrieder Moor liegen dem Wasserwirtschaftsamt konkrete Anhaltspunkte über geogen bedingt erhöhte Hintergrundwerte für Arsen vor. Bei den geplanten Maßnahmen sind ein Abtrag und ein Abtransport von Bodenmaterial nach Möglichkeit zu vermeiden. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Verwertung des Bodenmaterials nach chemischer Untersuchung und in Abstimmung mit dem

Wasserwirtschaftsamt Kempten innerhalb des Gebiets mit geogen bedingt erhöhtem Hintergrundwert möglich.

5.1.5 Bei Rückbau- und Neubaumaßnahmen an bestehenden Hallen und sonstigen Gebäuden sowie sonstiger baulicher Anlagen, bei denen auf Grund der vorherigen, insbesondere militärischen, Nutzung Schadstoffbelastungen an der vorhandenen Bausubstanz vorliegen könnten, sind zur Durchführung einer fachgerechten Verwertung bzw. Entsorgung der anfallenden Baurestmassen Bausubstanzuntersuchungen (ggf. laboranalytisch erfasst) durchzuführen. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind separat für die einzelnen Bauwerke zusammen mit einem Rückbau- und Verwertungs-/Entsorgungskonzept dem Landratsamt Unterallgäu zur Prüfung vorzulegen. Der Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz ist fachgutachtlich zu begleiten und in einem Abschlussbericht zu dokumentieren. Dieser Bericht ist bis zwei Monate nach Beendigung des Abbruchs dem Landratsamt Unterallgäu schriftlich zu übergeben.

Diese Vorgehensweise gilt entsprechend für die an der Start- und Landebahn und an den sonstigen befestigten Flächen geplanten Baumaßnahmen.

5.1.6 Im Bereich der Neubau- und Rückbauflächen vorhandene unterirdische Tank- und Abscheideranlagen sind unter gutachtlicher Begleitung zurückzubauen. Der fachgerechte Rückbau ist durch eine beweissichernde Untersuchung von Bodenproben aus den Grubenwänden und -sohlen gegenüber dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten zu dokumentieren.

5.1.7 Der bei Erdbaumaßnahmen anfallende Bodenaushub kann auf Grund der früheren Nutzungen nicht zwangsläufig als unbedenklich im Hinblick auf eine fachgerechte Verwertung im Sinn der maßgeblichen Richtlinien und Regelwerke (TR LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ bzw. Eckpunktepapier samt Leitfaden zur Verfüllung von Gruben und Brüchen) angesehen werden. Vor dem Abtransport zum Zwischenlager bzw. zum endgültigen Verbleib sind insoweit zur abfallwirtschaftlichen Klassifizierung von einem Fachgutachter Deklarationsanalysen in Anlehnung an die Vorgaben der LAGA PN 98 „Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen“ vorzunehmen und dem Landratsamt Unterallgäu zur Prüfung vorzulegen.

Werden im Rahmen der anstehenden Tiefbauarbeiten bisher noch nicht bekannte Verunreinigungen des Bodens festgestellt, so ist das Landratsamt Unterallgäu und das Wasserwirtschaftsamt Kempten hiervon unverzüglich zu informieren. Das weitere Vorgehen wird unter Hinzuziehung eines fachkundigen Ingenieurbüros seitens der Allgäu Airport GmbH Co. KG im Einvernehmen mit den beteiligten Behörden festgelegt.

Etwaige im Maßnahmenbereich vorhandene Grundwassermessstellen sind nach Möglichkeit zu sichern und zu erhalten. Für den Fall, dass auf Grund der stattfindenden Nutzungsänderungen ein Rückbau unumgänglich ist, ist dem Wasserwirtschaftsamt Kempten vorab ein Verfüllplan zur Prüfung vorzulegen. Die jeweilige Errichtung einer Ersatzmessstelle zur Grundwasserüberwachung bleibt ausdrücklich vorbehalten.

## **5.2 Bodenschutz und Altlasten**

5.2.1 Bei Baumaßnahmen und Nutzungsänderungen ist der Mustererlass des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ vom 26.09.2001 (aufrufbar unter [www.stmug.bayern.de/umwelt/boden/vollzug/doc/stmi2.pdf.de](http://www.stmug.bayern.de/umwelt/boden/vollzug/doc/stmi2.pdf.de)) zu beachten, sofern und soweit er nicht wegen der Besonderheiten der Planungsmaßnahmen am Verkehrsflughafens Memmingen in Abgrenzung (kommunalen) Bauleitplanungen nicht auf den Verkehrsflughafen Memmingen angewandt werden kann. Der konkrete Umfang der Anwendung im Einzelfall hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG vor einer Baumaßnahme oder Nutzungsänderung mit dem Landratsamt Unterallgäu (und ggf. dem Wasserwirtschaftsamt Kempten) abzustimmen. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat gegenüber dem Landratsamt Unterallgäu (Sachgebiet Bodenschutz) in geeigneter und ausreichender Form die Bebaubarkeit/Änderbarkeit der Flächen aus altlastentechnischer Sicht sowie das Vorliegen von gesunden Arbeitsverhältnissen nachzuweisen.

5.2.2 Alle Maßnahmen im Bereich von kontaminationsverdächtigen Flächen (KVF) sind rechtzeitig vor Beginn mit dem Amtlichen Sachverständigen beim Wasserwirtschaftsamt Kempten und dem Landratsamt Unterallgäu (Sachgebiet Bodenschutz) abzustimmen. Hierzu ist für jede Fläche ein Bearbeitungskonzept in zweifacher Ausfertigung vorzulegen. Spätestens zwei Monate nach Abschluss der Maßnahmen sind dem Landratsamt Unterallgäu (Sachgebiet Bodenschutz) für jede KVF schriftliche Abschlußberichte in zweifacher Ausfertigung zu übersenden. In diesen Berichten sind alle durchgeführten Maßnahmen, Beprobungen, Untersuchungsergebnisse sowie der endgültige Verbleib der angefallenen

Abfälle zu dokumentieren. Ggf. ist die Zulassung der Anlage für die Aufnahme der Abfälle nachzuweisen.

Diese Auflage gilt entsprechend auch für die Altlastenbehandlung.

5.2.3 Die Erdarbeiten dürfen nur unter Begleitung eines qualifizierten Fachbüros (Gutachter) erfolgen.

Die Beauftragung eines zertifizierten Sachverständigen gemäß § 18 BBodSchG ist nicht zwingend erforderlich, wird jedoch aus fachlicher Sicht empfohlen.

Hinweis: Die Liste der Sachverständigen (hier: Sachgebiete 2 bzw. 3) kann im Internet über die Adresse [www.lfu.bavern.de/altlasten/sachverstaendige\\_bodenschutzgesetz/index.htm](http://www.lfu.bavern.de/altlasten/sachverstaendige_bodenschutzgesetz/index.htm) aufgerufen werden.

Sofern kein zertifizierter Sachverständiger beauftragt wird, sind entsprechende Referenzen bezüglich bereits durchgeführter orientierenden Altlastenuntersuchungen abzufragen und ggf. vorzulegen.

5.2.4 Falls im Rahmen der Baumaßnahmen schadstoffbelastete Bereiche bzw. Auffüllungen festgestellt werden, sind sofort der Amtliche Sachverständige beim Wasserwirtschaftsamt Kempten und das Landratsamt Unterallgäu (Sachgebiet Bodenschutz) zu informieren. Das weitere Vorgehen ist mit allen Beteiligten abzustimmen.

Bei erheblichen Belastungen ist die Fortführung der Baumaßnahme gegebenenfalls zu unterbrechen.

5.2.5 Zur Festlegung des weiteren Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges ist in jedem Fall die Schadstoffbelastung des ausgehobenen Materials durch repräsentative Beprobungen zu ermitteln. Die Fachvorgaben des LAGA-Merkblatts PN 98 sind dabei zu beachten. Der Untersuchungsumfang hat sich an der Tabelle II. 1.2-1 (Mindestuntersuchungsprogramm für Böden bei unspezifischem Verdacht zuzüglich PAK) des LAGA-Merkblatts M20 "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen" zu orientieren. Soweit erforderlich, ist bis dahin der Aushub entweder in abgedeckten flüssigkeitsdichten Containern oder abgedeckt auf einer befestigten Fläche zwischenzulagern. Sofern auf Grund des Belastungsgrads eine Wiederverwertung ausscheidet, ist der verunreinigte Bodenaushub einer Wiederaufbereitung (z.B. in einer zugelassenen Bodenreinigungsanlage) zuzuführen. Kann das Material weder verwertet noch aufbereitet werden, so ist es ordnungsgemäß zu beseitigen.



5.2.6 Die Aushubarbeiten einschließlich Verwertung/Entsorgung von verunreinigtem Bodenmaterial sind in einem Abschlußbericht zu dokumentieren. Der endgültige Verbleib der Abfälle ist dabei mit ausreichenden Belegen nachzuweisen. Die Originalausfertigungen des Abschlußberichts sind schriftlich spätestens zwei Monate nach Beendigung der Arbeiten dem Landratsamt Unterallgäu (Sachgebiet Bodenschutz) und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten zur Prüfung vorzulegen.

5.2.7 Bei Tätigkeiten an asbesthaltigen Stoffen sind die Bestimmungen der Gefahrstoffverordnung und der TRGS 519 zu beachten (z. B. Anzeige der Tätigkeiten an das Gewerbeaufsichtsamt und Einsatz von sachkundigem Personal vor Ort).

5.2.8 Der Wiedereinbau von asbest- und teerhaltigen Materialien ist unzulässig. Die ordnungsgemäße Entsorgung der Abfälle ist dem Landratsamt Unterallgäu (Sachgebiet Bodenschutz) in der dafür erforderlichen Form (Entsorgungsnachweise und Begleitscheine gemäß Nachweisverordnung - NachwV -), nachzuweisen.

### **5.3 Entmunitionierung**

5.3.1 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, vor Durchführung von Baumaßnahmen am Verkehrsflughafen Memmingen unter Berücksichtigung der bisherigen Vorgehensweise nach Maßgabe des Schreibens der HRS Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH vom 03.11.2012 und in Abstimmung mit dem Landratsamt Unterallgäu weiter zu verfahren. Hierzu gehört insbesondere, dass vor allen Baumaßnahmen auf dem Flughafengelände eine Prüfung durch eine sachkundige Person stattzufinden hat, ob auf den von Baumaßnahmen betroffenen Flächen Kampfmittel, insbesondere Bombenblindgänger, vorhanden sind. Soweit solche Kampfmittel gefunden werden, hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG die Flugsicherung, die Feuerwehr(en), die Polizei und ggf. das Landratsamt Unterallgäu zu informieren.

Weitere Anforderungen durch andere Behörden bleiben unberührt.

5.3.2 Darüber hinaus ist der in dem Schreiben genannte Gesamtplan „Kampfmittelüberwachung“ zu erstellen und weiter fortzuschreiben und hierüber sowohl das Luftamt als auch das Landratsamt Unterallgäu regelmäßig zu informieren.

In diesem Zusammenhang hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG durch eine geeignete Fachfirma die vorhandenen Unterlagen von kampfmitteltechnischem Interes-

se/kampfmitteltechnischer Bedeutung in einem Gesamtplan zusammenzufassen, um künftige Kampfmittelerkundungsmaßnahmen oder die Beurteilung, ob und wie solche erforderlich sind, zu erleichtern. Diese Beurteilung betrifft insbesondere evtl. Bombentrichter, Lauf- und Schützengräben sowie Deckungslöcher.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat regelmäßig, vorzugsweise alle drei Jahre, ihre Beschäftigten in geeigneter Weise auf besondere Gefahrensituationen im Hinblick auf potenzielle Kampfmittelfunde zu sensibilisieren und zu schulen.

5.3.3 Weitere Auflagen aus Gründen der öffentlichen Sicherheit bleiben vorbehalten.

## **6. Wasserwirtschaft**

### **6.1 Allgemeine Nebenbestimmungen**

6.1.1 Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden - in Abstimmung und Einverständnis mit den zuständigen Wasserbehörden - keine wasserrechtlichen Gestattungen ausgesprochen oder bestehende wasserrechtliche Gestattungen modifiziert. Soweit im konkreten Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses Gestattungen solcherart erteilt oder modifiziert werden müssen, erfolgt dies in gesonderten wasserrechtlichen Verfahren der hierfür zuständigen Wasserbehörden. Dies gilt auch für die wasserrechtliche Gestattung zum Einleiten von mit Enteisungsmittel versetztem Oberflächenwasser.

6.1.2 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten rechtzeitig vor den einzelnen Baumaßnahmen die entsprechenden Ausführungspläne für die Entscheidung vorzulegen, ob für die jeweilige Ausbaumaßnahme ggf. die bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnisse modifiziert, insbesondere erweitert, oder neue Erlaubnisse erteilt werden müssen. Dies betrifft auch den Bau des Rollwegs R4 (Warteposition Ost).

6.1.3 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat, soweit eine (neue) wasserrechtliche Erlaubnis nach Auffassung des Landratsamts Unterallgäu notwendig ist, rechtzeitig, spätestens zwei Monate vor Baubeginn mit einzelnen Maßnahmen der in diesem Bescheid planfestgestellten Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen, einen Antrag auf Durchführung eines wasserrechtlichen Gestattungsverfahrens zur Anpassung bzw. Neuerteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis im Hinblick auf den auslaufenden Bescheid des Landratsamts Unterallgäu vom 19.07.1994 für die Einleitung von Oberflächenwasser in das Grundwasser und zur Anpassung der mit Bescheid des Landratsamts Unterallgäu vom

08.02.2010 erteilten beschränkten Erlaubnis, die Einleitung von mit Enteisungsmittel versetztem Oberflächenwasser in den Untergrund einleiten zu dürfen, zu stellen. Dem Antrag sind die erforderlichen Unterlagen beizufügen. Sofern sich bei der abschließenden fachlichen Beurteilung durch den amtlichen Sachverständigen die vorliegenden Planunterlagen als nicht ausreichend erweisen, sind ergänzende Unterlagen diesem Antrag beizufügen.

6.1.4 Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die hierfür geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere §§ 62 f. des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung - VAWS) zu beachten.

6.1.5 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG ist verpflichtet, Vorschriften in Trinkwasserschutzgebietsverordnungen zu beachten.

Es ist sicherzustellen, dass kein mit Enteisungsmitteln versetztes Niederschlagswasser oberflächlich in das Wasserschutzgebiet eindringen kann (z. B. durch Entwässerungsrinnen oder leichte Erdwälle).

6.1.6 Es ist ausreichend dafür Sorge zu tragen, dass weder im laufenden Betrieb, noch in der Bauphase Grundwasserverunreinigungen auftreten.

## **6.2 Wasserversorgung**

6.2.1 Die Erweiterungsbereiche sind so an die zentrale Wasserversorgung anzuschließen, dass jederzeit eine ausreichende Versorgung mit Trink-, Brauch- und Löschwasser gesichert ist.

Dabei sind die Wasserleitungen so zu dimensionieren, dass sie, insbesondere auch bezogen auf den Brandschutz, einen ausreichenden Durchfluss ermöglichen.

6.2.2 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG ist verpflichtet, sich im Rahmen des Ausbaus der Wasserversorgungseinrichtungen und der Ausgestaltung der Anschlüsse an das Versorgungsnetz mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe, den Gemeinden Memmingerberg und Benningen und - soweit im Rahmen der satzungsmäßigen Zuständigkeiten erforderlich – mit dem Zweckverband Konversion Fliegerhorst Memmingerberg abzustimmen.

### **6.3 Entwässerung**

6.3.1 Die Entwässerung der künftigen Bebauung im Zuge der Mischwassereinleitung in die Kanalisation der Gemeinde Memmingerberg hat entsprechend der wasserwirtschaftlichen Grundsätze (§ 55 Abs. 2 WHG) im Trennsystem zu erfolgen.

6.3.2 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG ist verpflichtet, sich hinsichtlich der Detailfragen im Rahmen des konkreten Ausbaus der Entwässerungseinrichtungen einschließlich der Ausgestaltung der Abflüsse und Ableitungen mit dem Landratsamt Unterallgäu, dem Wasserwirtschaftsamt Kempten, dem Abwasserverband Memmingen-Land und – soweit im Rahmen der satzungsmäßigen Zuständigkeiten erforderlich – mit dem Zweckverband Konversion Fliegerhorst Memmingerberg abzustimmen. Dies gilt auch hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des Regenrückhaltebeckens Schmidbach; insoweit bleiben Auflagen hierzu vorbehalten.

## **7. Luftsicherheit, öffentliche Sicherheit sowie Gesundheits- und Verbraucherschutz**

### **7.1 Luftsicherheit**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat sich rechtzeitig vor der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen der Ausführungsplanung in Bezug auf die luftsicherheitlichen Belange mit dem Luftamt Südbayern - Luftsicherheitsstelle - abzustimmen. Dies betrifft insbesondere auch die konkrete Ausgestaltung des Zauns und seines Verlaufes sowie der Zugänge in die nicht allgemein zugänglichen Bereiche des Verkehrsflughafens Allgäu.

Im Übrigen sind die Vorschriften des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG) zu beachten. Die Befugnisse der Luftsicherheitsbehörden nach dem Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) bleiben unberührt.

### **7.2 Öffentliche Sicherheit und Ordnung einschließlich Brandschutz**

7.2.1 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat sich nach Bekanntgabe dieses Beschlusses, spätestens aber rechtzeitig vor Ausführung der einzelnen Maßnahmen mit der Katastrophenschutzbehörde im Landratsamt Unterallgäu zwecks Änderung der Sonder-/Havarieplanung für den Verkehrsflughafen Allgäu in Verbindung zu setzen/bezüglich der Änderung der Sonder-/Havarieplanung abzustimmen.

Vor Beseitigung der bestehenden Einsatzunterstützungsstelle hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG eine neue Einsatzunterstützungsstelle einzurichten und betriebs- und einsatzbereit zu gestalten. Diese sollte möglichst in der Nähe der Flughafenfeuerwehr eingerichtet werden. Die Mindestausstattung ist mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen und sollte einen ausreichend großen Besprechungsraum, eine Wandtafel und Funkgeräte sowie Medienanschlüsse aufweisen. Hierbei sollte auch eine Lagerungsmöglichkeit für die vom Landratsamt Unterallgäu als Katastrophenschutzbehörde vorgehaltenen Feldbetten zur Verfügung gestellt werden.

7.2.2 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat bei der Verlegung des Flughafenzauns durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass die Horststraße in geeigneter Weise für Rettungs- und Einsatzzwecke weiterhin über die Industriestraße erreicht werden kann. Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Zufahrtswegs und die Modalitäten der Benutzungsmöglichkeit hat sich die Allgäu Airport GmbH & Co. KG rechtzeitig vor Verlegung des Zauns mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen. Soweit andere Anfahrtswege eingerichtet werden, müssen diese die feuerwehrlichen und rettungsdienstlichen Anforderungen ausreichend erfüllen.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat im Fall der Verlegung des Zauns und der Beseitigung der gegenwärtigen provisorischen Westkopfumfahrung – aber nur bis zur Herstellung der Westkopfumfahrung als öffentliche Straße außerhalb des Flughafengeländes - im Bereich der Industriestraße ausreichende Einfahrtsmöglichkeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst zu schaffen, damit diese im Notfall auch das südliche Gelände des Flughafen erreichen können.

Solche Einfahrtsmöglichkeiten müssen für den südlichen Flughafenbereich für den Fall vorgesehen werden, dass sich dort Gewerbebetriebe (Werft-/Wartungsbetriebe) ansiedeln und der Flughafenbereich durch ausgebaute Erschließungsstraßen von Hawangen und Benningen (Alter Stadtweg, Industriestraße) erreichbar sein wird.

7.2.3 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat bei der Ausgestaltung der Alarmplanung sicherzustellen, dass im Fall einer notwendigen Querung der Start- und Landebahn durch Sicherheits- und Einsatzkräfte sowie der Nutzung der Flugsbetriebsflächen durch Kontakt mit der Flugverkehrskontrollstelle sicherzustellen, dass im Fall eines Feuerwehr- und Rettungseinsatzes eine Sperrung der Bahn gewährleistet werden kann.

7.2.4 Der Neubau des Terminals ist mit der Brandschutzdienststelle im Landratsamt Unterallgäu abzustimmen. Es ist darüber hinaus sicherzustellen, dass durch ein Nottor die komplette Umfahrung des Gebäudes durch Einsatzfahrzeuge möglich ist.

Für die Erweiterung des Terminals sowie für alle weiteren Neubauten, insbesondere auch im Südbereich, ist ein Nachweis über eine ausreichende Löschwasserversorgung zu erbringen. Ggf. sind insbesondere im Südbereich Löschwasserbecken vorzusehen.

Für einen möglichen Schadensfall im Bereich des Flugbetriebsgeländes ist eine ausreichende Zufahrtmöglichkeit und Aufstellfläche für Rettungskräfte vorzusehen. Diesbezüglich hat sich die Allgäu Airport GmbH & Co. KG mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen.

### **7.3 Gesundheits- und Verbraucherschutz**

7.3.1 Die Trinkwasser-Befüllungsanlage zur Versorgung der Flugzeuge muss den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen (DIN 1988). Insbesondere müssen die Werkstoffe für den Trinkwasser-Behälter und die -Leitungen für Trinkwasser-Zwecke geprüft und zugelassen sein.

Insbesondere ist das Trinkwasser mit Chlor zu desinfizieren und durch tägliche Kontrollmessungen ist sicherzustellen, dass die entsprechenden Werte der Trinkwasser-Verordnung eingehalten werden.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG sollte in Abstimmung mit dem Landratsamt Unterallgäu – Gesundheitsamt – nach Möglichkeit einen Arztraum nebst einem weiteren Raum zur Absonderung, Lagerung und Erstversorgung erkrankter Personen, insbesondere Fluggäste, vorhalten.

7.3.2 Soweit am Verkehrsflughafen Memmingen eine Grenzkontrollstelle für Lebensmittel tierischen Ursprungs, lebende Tiere, soweit sie nicht den Vorschriften für den Reiseverkehr unterliegen, sowie tierische Nebenprodukte eingerichtet werden soll, wird auf die Maßgeblichkeit der Anforderungen der Entscheidung der EU-Kommission 2001/812/EG und die Verfahrensanweisung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit Ü-VA-K03-09-V01 hingewiesen.

Wegen der sich hieraus ergebenden räumlichen Anforderungen und der Ausstattung der Büroräume hat sich die Allgäu Airport GmbH & Co. KG rechtzeitig vorher mit dem Land-

ratsamt Unterallgäu abzustimmen. Im Übrigen wird zu den Anforderungen auf das Schreiben des Landratsamts Unterallgäu vom 08.08.2011 (Az. 2-8501), dort Abschnitt, S. 16 f., hingewiesen.

#### **7.4 Vogelschlag**

7.4.1 Die Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (NfL 1974, I - 123/74) sind zu beachten.

7.4.2 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat spätestens bis zum 30.06.2014 unter Beteiligung des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. (DAVVL e. V.) ein aktualisiertes Biotopgutachten (Vogelschlag) vorzulegen.

#### **7.5 Wirbelschleppen**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, innerhalb von neun Monaten ab Bekanntgabe dieses Bescheids folgende Gebäude auf ihre Kosten auf die technische Normkonformität der Dacheindeckungen nach DIN Deutsches Institut für Normung e. V. 1055 Teil 4: Windlasten, Ausgabe März 2005, hin zu untersuchen oder den Berechtigten die angemessenen Kosten einer solchen Untersuchung durch Fachkundige zu erstatten:

östlich des Flughafens in der Gemeinde Ungerhausen: St. Johanneskapelle, Kapellenweg, Forststraße, Gartenstraße Südseite, Schlossbergstraße südlich Einmündung Gartenstraße, Ottobeurer Straße südlich Einmündung Kapellenweg bis Ortsende;

westlich des Flughafens in der Gemeinde Benningen: Ortsteil Zeller.

Sofern und soweit sich dabei ergibt, dass die Dacheindeckung von Gebäuden technisch unzureichend gegen Abheben und Drehen gesichert ist, hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG die Dacheindeckung durch Klammern, Nageln oder andere, geeignete Formen der Befestigung auf ihre Kosten fachgerecht wirbelschleppenstabil zu ertüchtigen oder den Berechtigten die angemessenen Kosten hierfür zu erstatten. Soweit hiervon Baudenkmäler betroffen sind, dürfen diese Sicherungsmaßnahmen nur nach Vorliegen einer ggf. hierfür erforderlichen Erlaubnis der Unteren Denkmalschutzbehörde durchgeführt werden.

## **8. Straßenverkehr**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, die Ausführungsplanung für die Zufahrtsstraße, die Parkbereiche und die Bushaltestellen mit dem Landratsamt Unterallgäu/zuständigen Straßenbehörde abzustimmen. Dies gilt auch für den notwendigen Sicherheitsraum eines an die Straße angebauten Geh- und Radwegs.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat die straßenverkehrsrechtliche Nutzung/Beschilderung der innerhalb des Flughafengeländes gelegenen und nicht straßenrechtlich (öffentlich) gewidmeten Straßen und Wege mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzustimmen.

## **9. Denkmalschutz**

9.1 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG und die von ihr mit der Bauausführung Beauftragten werden verpflichtet, das Auffinden von Bodendenkmälern unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen sowie die aufgefundenen Gegenstände und den Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige bei den genannten Behörden unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde oder das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege die Gegenstände vorher ausdrücklich freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten ausdrücklich gestattet.

9.2 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung etwaiger Bodenfunde sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung ggf. vorhandener Bodendenkmäler zu dulden.

9.3 Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, aufgefundene bewegliche Bodendenkmäler dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege befristet und kostenfrei zur wissenschaftlichen Auswertung und Dokumentation zu überlassen sowie diese an der jeweiligen Fundstelle auf ihre Kosten gegen die Gefahr des Abhandenkommens und Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen.

9.4 Soweit auf Grund des FluglärmG Schallschutzmaßnahmen an Baudenkmalern erforderlich werden, dürfen diese nur mit der nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) ggf. hierfür erforderlichen Erlaubnis der Unteren Denkmalschutzbehörde durchgeführt werden. Gleiches gilt für Maßnahmen zum Schutz vor Gefahren, die von



Wirbelschleppen ausgehen können. Ggf. entstehende (erhöhte) Kosten für solche Maßnahmen, die sich aus der Denkmaleigenschaft ergeben, hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu tragen.

## **10. Hinweise**

10.1 Die Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung an die Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG erfolgt gesondert.

10.2 Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

## **11. Vorbehalt weiterer Nebenbestimmungen**

Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen, insbesondere zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen sowie zur Wahrung der Betriebssicherheit des Flughafens, bleibt vorbehalten.

## **VI. Antragsablehnung im Übrigen**

Soweit dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG durch die vorstehenden Ziffern, insbesondere wegen der beantragten Änderung der Betriebszeiten und der verfügbaren Nebenbestimmungen nicht in vollem Umfang stattgegeben wurde, wird er abgelehnt.

## **VII. Entscheidung über Einwendungen und Anträge**

Anträge, die den Inhalt und Umfang der Planfeststellungsunterlagen sowie die Art und Weise des Planfeststellungsverfahrens betreffen, werden zurückgewiesen, soweit über sie nicht schon im Laufe des Verfahrens entschieden wurde.

Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Roteintragung, Planänderung oder Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## **VIII. Kosten**

Die Allgäu Airport GmbH Co. KG trägt die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Höhe der Gebühr sowie die zu erstattenden Auslagen werden – soweit die Auslagen nicht bereits im Laufe des Verfahrens erstattet wurden – gesondert festgesetzt.

## **B. Sachverhalt**

### **1. Grundlagen**

Dieser Planfeststellungsbeschluss betrifft den Verkehrsflughafen Memmingen. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG, Am Flughafen 35, 87766 Memmingerberg, vertreten durch die Geschäftsführer, ist die Betreiberin des Verkehrsflughafens Memmingen, Inhaberin der luftrechtlichen Gestattungen und Antragstellerin dieses Verfahrens.

Der Verkehrsflughafen Memmingen wird auf der Grundlage der bestandskräftigen luftrechtlichen Änderungsgenehmigung gem. §§ 8 Abs. 5, 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG des Luftamtes vom 09.07.2004 (Az. 315.30-3736-MM-1) betrieben. In dieser luftrechtlichen Genehmigung wurde die Konversion des mit Ablauf des 20.07.2004 aus der militärischen Trägerschaft entlassenen ehemaligen NATO-Militärflugplatzes Memmingen zur Anlage und zum Betrieb eines zivilen Flugplatzes der Kategorie 4D nach ICAO-Anhang 14 zugelassen.

Der Flughafen weist in seinem Bestand eine Start- und Landebahn (sämtliche Angaben zur Start- und Landebahn: vgl. Ziffer I.2.4 der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004) nebst zugehöriger Rollwege auf. Die Start- und Landebahn hat eine Länge von insgesamt 2.981 m und eine Breite von 30 m. Die verfügbaren Start- und Landestrecken ergeben sich aus dem Anhang der luftrechtlichen Genehmigung.

Die Bahn erlaubt Starts und Landungen in beiden Betriebsrichtungen. Die Landebahn 24 (Betriebsrichtung West) ist eine Präzisionslandebahn für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe 1 (CAT) mit Anflugbefeuerung.

Der Verkehrsflughafen Memmingen darf von folgenden Luftfahrzeugen benutzt werden (siehe Ziffer I.4 der Änderungsgenehmigung für den NATO-Flugplatz Memmingen vom 09.07.2004):

- Flugzeuge (strahl- und motorgetrieben)
- Hubschrauber bis zur höchstzulässigen Höchstabflugmasse (MTOM) von 3, 175 t
- Motorsegler
- Ultraleichtflugzeuge mit Sprechfunkausrüstung
- Segelflugzeuge im Winden- und Flugzeugschleppstart
- Ballone
- Luftschiffe.

Für den Regionalen Verkehrsflughafen Allgäu gelten aktuell folgende Betriebszeiten:

Flugbetrieb ist täglich von 6.00 Uhr Ortszeit bis 22.00 Uhr Ortszeit zulässig. In der Zeit zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit sind Landungen von Flügen, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, zulässig, sofern unerwartete Umstände mit verzögernder Wirkung eingetreten sind, die zum Zeitpunkt des Abflugs nicht vorhersehbar waren. Diese Landungen bedürfen der vorherigen Genehmigung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG (PPR).

Außer den vorgenannten Flugbewegungen sind zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 06.00 Uhr Ortszeit Flugbewegungen nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes zulässig.

Triebwerksprobeläufe sind nur in der Zeit zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit zulässig. In der Zeit zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 7.00 Uhr Ortszeit sowie zwischen 19.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit sind Triebwerksprobeläufe nur in besonders begründeten Ausnahmefällen zulässig. Diese Fälle sind von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu dokumentieren.

Soweit bezogen auf das konkrete Flugzeug technisch möglich, sind Triebwerksprobeläufe in einer der vorhandenen militärischen Lärmschutzhallen, im Übrigen grundsätzlich auf den Vorfeldern der Hallen 40 und 45 durchzuführen.

Für den Verkehrsflughafen Memmingen ist ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG festgesetzt (siehe Ziffer I.5 der Änderungsgenehmigung).

## **2. Gegenstand der Planfeststellung**

Der Antrag enthält folgende wesentliche Teile, im Übrigen wird auf das Antragsschreiben in Ordner I von III der Antragsunterlagen verwiesen.

### **2.1 Start- und Landebahn**

Die Start- und Landebahn soll entsprechend den Maßgaben des in dem ICAO-Annex 14 bestimmten Code-Letter D auf 45 m verbreitert werden. Zuzüglich sollen 7,5 m befestigte Schultern hergestellt werden.

Im Zuge der Anpassung der Start- und Landebahn ist auch eine Verlegung des Startpunktes auf den Anfang der Startbahn beabsichtigt.

## **2.2 Rollwege**

Der Rollweg S soll vom Vorfeld Passagierluftfahrt mit Weiterführung südlich der Start- und Landebahn in den Südbereich verlegt werden. Der Rollweg W soll verbreitert, ein Rollweg R4 am östlichen Ende der Start- und Landebahn einschließlich einer Warte- und Enteisungsposition hergestellt werden. Daneben ist die Errichtung je einer Wendepiste an den Enden der Start- und Landebahn vorgesehen. Ferner wird der Südbereich des Flugplatzes zu einem erweiterten Werft- und Unterstellbereich für die Allgemeine Luftfahrt entwickelt werden.

## **2.3 Vorfelder und Abstellpositionen**

Die Vorfelder und Abstellpositionen erfahren bauliche Änderungen. Das „Apron 1“ wird entsprechend der Anpassung des Terminalgebäudes verändert. Das „Apron 2“ wird nach Westen erweitert. Neu errichtet werden das „Apron 5“ zwischen den neu zu errichtenden Unterstellhallen für die Allgemeine Luftfahrt sowie das „Apron 6“ vor den ebenfalls zu errichtenden Wartungshallen. Im Süden werden Vorfeldflächen im Zusammenhang mit den beantragten Unterstellhallen geschaffen.

## **2.4 Betriebszeiten und Nutzungsumfang**

In betrieblicher Hinsicht wird eine Erweiterung der Betriebszeiten wie folgt beantragt:

Flugbetrieb ist täglich von 06.00 Uhr Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig.

Planmäßige Landungen sind zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit zulässig. Verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr Ortszeit hätten stattfinden sollen, sind bis 23.00 Uhr Ortszeit zulässig. In der Zeit zwischen 23.00 Uhr Ortszeit und 23.30 Uhr Ortszeit sind Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr, die planmäßig vor 23.00 Uhr Ortszeit (Landungen) bzw. vor 22.00 Uhr Ortszeit (Starts) hätten stattfinden sollen, zulässig. Diese Flugbewegungen bedürfen der vorherigen Genehmigung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG (PPR).

Außer den genannten Flugbewegungen sind zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 6.00 Uhr Ortszeit Flugbewegungen nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungs-

einsatzes oder Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind, zulässig.

Triebwerksprobeläufe sind nur in der Zeit zwischen 6.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit auf den Vorfeldflächen „Apron 3“ und „Apron 5“ zulässig. Die Triebwerksprobeläufe sind von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu dokumentieren.

Außerdem sollen Hubschrauber ohne die bisherige Beschränkung von 3,175 t MTOW verkehren können.

## **2.5 Gras-/Segelflughahn**

Die bestehenden Grasbahnen für Kleinflugzeuge und Segelflugzeuge im Winden- und Motorschleppbetrieb wird nach Süden verlegt.

## **2.6 Parkplätze**

Für den zu erwartenden Stellplatzbedarf werden ein Parkhaus mit 1.832 Stellplätzen errichtet und weitere neue Parkflächen ausgewiesen. Insgesamt stehen dann 6.745 Stellplätze zur Verfügung.

## **2.7 Flughafenzufahrt (innere Erschließung)**

Eine neue Flughafenerschließung zum Schleifweg soll über einen Kreisverkehr die Zufahrt zum Terminal einschließlich dessen Erweiterungsbaus sowie zum Parkhaus P1 und den weiteren Parkflächen eine angemessene Anbindung des Terminals und der Parkmöglichkeiten bilden.

## **2.8 Hochbauflächen**

Für Erweiterungsbauten und neue Gebäude werden Hochbauflächen erweitert oder neu beantragt. Hierzu gehören insbesondere das Terminal, aber auch das bestehende Verwaltungs- und das Feuerwehrgebäude wird erweitert. Daneben werden auch neue Einrichtungen wie Bodenverkehrsdienste geschaffen. Außerdem werden im südlichen Flughafenbereich Hochbauflächen für neue Wartungshallen und dazugehörige Parkplätze beantragt.

### **3. Antragsbegründung**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG begründet das Vorhaben wie folgt:

Seit der Aufnahme des Passagierluftverkehrs im Linien- und Bedarfsluftverkehr infolge der luftrechtlichen Genehmigung des Luftamtes Südbayern vom 09.07.2004 habe sich die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen – ungeachtet eines vorübergehenden allgemeinen Nachfragerückgangs im Luftverkehr von Mitte 2008 bis Anfang 2010 – positiv entwickelt. So habe sich die Zahl der beförderten Passagiere von 170.000 im Rumpffjahr 2007 auf knapp 912.000 im Jahr 2010 entwickelt. Die luftseitigen baulichen Anlagen seien nur mit geringfügigen Änderungen vom ehemaligen Militärflugplatz übernommen worden und müssten nun der Entwicklung angepasst werden.

In der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 wäre der Verkehrsflughafen Memmingen als ziviler Flugplatz der Kategorie 4D nach ICAO-Anhang 14 (5. Auflage Juli 2009) zugelassen. Demzufolge sollte die Breite der Start- und Landebahn für einen Flughafen mit Code-Nr. 4 und Code-Letter D 45 m betragen, die Schultern mit der Start- und Landebahn eine Breite von wenigstens 60 m. Aktuell verfüge die Start- und Landebahn über eine Breite von 30 m zuzüglich jeweils 15 m Schultern. Infolge der gestiegenen Luftverkehrsnachfrage solle daher nun die nach Kategorie 4 D notwendige, nutzbare Breite von 45 m zuzüglich jeweils 7,5 m befestigte Schultern geschaffen werden.

Durch die Einbeziehung bisheriger Stoppflächen der Start- und Landebahn sowie einer Verlegung des Startpunkts auf den Anfang der Start- und Landebahn werde die flugbetriebliche Nutzbarkeit unter Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit durch eine verlängerte Startstrecke und eine verfügbare Landestrecke von den Schwellen bis zum jeweiligen Bahnende verbessert.

Angesichts des vermehrten Bedarfs an luftrechtlichen Einzelerlaubnissen gem. § 25 LuftVG bei verspäteten Flügen sei eine Änderung der geltenden Verspätungsregelung erforderlich. Die vorgelegte Luftverkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH vom 20.04.2011 belege, dass im Planungsfall 2025 im Sinne einer nachfragegerechten Abwicklung Landungen planmäßig bis 23.00 Uhr sowie verspätete Starts bis 23.00 Uhr und verspätete Landungen bis 23.30 Uhr möglich sein müssten. Über die Prognose hinaus sei nach Ansicht der Allgäu Airport GmbH & Co. KG die Abwicklung verspäteter Flugbewegungen generell bis 23.30 Uhr sowie eine Notwendigkeit der Zustimmung durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG für jegliche Flugbewegungen ab 23.00 Uhr erforderlich.

Zur Optimierung des Betriebsablaufs seien die beantragten Änderungen an den Rollwegen, den Vorfeldern und den Abstellpositionen nötig. Die Verlegung der vorhandenen Grasbahn ermögliche weiterhin Segelflug im Winden- und Motorschleppbetrieb und verbessere die Nutzungsmöglichkeiten dieser (Gras-)Bahn.

Zur Bewältigung des zu erwartenden Passagieraufkommens werde das Terminal erweitert und zusätzliche Parkplätze geschaffen.

Im Übrigen wird auf den Antrag und die umfangreiche Begründung hierzu verwiesen (s. Antrag vom 07.06.2011 in Ordner I von III der Antragsunterlagen).

#### **4. Verfahren**

##### **4.1 Schriftliches Anhörungsverfahren**

###### **4.1.1 Beteiligung von Behörden, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen**

Mit Schreiben vom 22.06.2011 oder späteren Schreiben wurden folgende Kommunen, Behörden, Träger öffentlicher Belange, sonstige Stellen und anerkannte Vereine durch Zuleitung der Antragsunterlagen und der Bitte um Stellungnahme beteiligt:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
- Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Mindelheim
- Wasserwirtschaftsamt Kempten
- Autobahndirektion Südbayern
- Staatliches Bauamt Kempten
- Polizeipräsidium Schwaben Süd/West
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Regierung von Oberbayern – Luftsicherheitsstelle –
- Regierung von Schwaben
- Stadt Memmingen
- Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg für



- Gemeinde Memmingerberg
- Gemeinde Benningen
- Gemeinde Ungerhausen
- Verwaltungsgemeinschaft Ottobeuren für
  - Gemeinde Hawangen
- Verwaltungsgemeinschaft Erkheim für
  - Gemeinde Westerheim
  - Markt Erkheim
- Landkreis und Landratsamt Unterallgäu
- Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- Industrie- und Handelskammer Schwaben
- Bayerischer Bauernverband Hauptgeschäftsstelle Schwaben
- Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Memmingen
- Regionalverband Donau-Iller
- Zweckverband Konversion Fliegerhorst Memmingen
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe
- Gemeinde Trunkelsberg (Schreiben vom 28.06.2011)
- Abwasserverband Memmingen-Land (Schreiben vom 17.08.2011)
- Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL e.V.) mit Schreiben vom 11.10.2012

#### **4.1.2 Beteiligung der Öffentlichkeit**

Die Anhörung der Öffentlichkeit mit der Möglichkeit der Einsichtnahme in den Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und der Erhebung von Einwendungen hiergegen wurde von allen (Auslegungs-)Gemeinden ortsüblich bekannt gemacht. Die Antragsunterlagen lagen in der Zeit vom 04.07. bis zum 03.08.2011 in folgenden Gemeinden zur Einsichtnahme aus:

- Verwaltungsgemeinschaft Erkheim
- Verwaltungsgemeinschaft Memmingerberg
- Stadt Memmingen
- Verwaltungsgemeinschaft Ottobeuren

## **4.2 Erörterungstermine**

Die Erörterungstermine, zu denen die beteiligten Behörden, Gemeinden, Träger öffentlicher Belange, sonstigen Stellen, anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie die Betroffenen und die Einwender geladen wurden, fanden am 11.01.2012 für Kommunen, Behörden, Träger öffentlicher Belange sowie die anerkannten Naturschutzvereinigungen und am 12.01.2011 für Privatpersonen (Betroffene und Einwender) in der Mehrzweckhalle Hawangen, Ziegeleiweg 26, 87749 Hawangen statt.

Die Erörterungstermine wurden in den (Auslegungs-)Gemeinden ortsüblich sowie öffentlich bekanntgemacht.

Erörtert wurde am ersten Erörterungstag von 10.00 Uhr bis 21.10 Uhr, am zweiten Erörterungstag von 10.00 Uhr bis 21.39 Uhr.

Für beide Erörterungstage wurde von einem Team aus Parlaments- und Verhandlungsstenografen ein Wortprotokoll erstellt.

## **4.3 Ergebnisse der Anhörung**

Hinweis: Die nachfolgende Ausführung der Anhörungsergebnisse beschränkt sich auf die jeweils wichtigsten und wesentlichen Inhalte und ist daher nicht abschließend. Im Übrigen wird auf die umfangreichen Akten verwiesen.

### **4.3.1 Behörden, Träger öffentlicher Belange, Kommunen und sonstigen Stellen sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen**

Das **Bayerische Landesamt für Denkmalpflege** legte in seinem Schreiben vom 16.08.2011 dar, dass das in der Bayerischen Denkmalliste verzeichnete Baudenkmal „Kapelle St. Johannes“ in Ungerhausen von der Planung unmittelbar betroffen sei, zumal es direkt in der Einflugschneise des Flughafens gelegen sei. Infolge von Start- und Landevorgängen könnten durch Luftverwirbelungen und Erschütterungen im Allgemeinen bauliche Schäden an der Kapelle hervorgerufen werden. Dies sei im Vorfeld durch geeignete Vorkehrungen und Sicherheitsmaßnahmen auszuschließen. Ferner müsse eine regelmäßige Wartung und ggf. zusätzliche Sicherung gefährdeter Bauteile vorgesehen werden.

Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck** äußerte sich mit Schreiben vom 31.08.2011 dahingehend, dass die beabsichtigte Rodung von Waldflächen dem Wald funktionsplan widerspreche und dessen Ziele gefährde. Das öffentliche Interesse am Erhalt der Waldflächen sei vorrangig gegenüber dem privaten Interesse der Antragstellerin, daher solle die Rodung des Waldes untersagt werden. Eine Abweichung von der Sollvorgabe des Waldrechts sei nur möglich, wenn die negativen Auswirkungen der Waldbeseitigung durch Auflagen abgewendet oder gemindert würden. Die Antragstellerin müsste geeignete Ausgleichsmaßnahmen für den Waldverlust (Anlage von Feldgehölzen und Baumhecken) als Kompensation nachweisen.

Das **Wasserwirtschaftsamt Kempten** (im Folgenden: WWA) gab am 10.08.2011 eine umfangreiche Stellungnahme ab. Es äußerte sich hauptsächlich zu folgenden Aspekten:

a. Bodenschutz

Grundsätzlich äußerte das WWA Einverständnis mit den in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) dargelegten Einschätzungen. Allerdings gab das WWA zu bedenken, dass in diesem Gutachten keine Aussagen zur zusätzlichen Deposition von Schwermetallen, Benzo(a)pyren und PAK<sub>(16)</sub> enthalten seien und die UVS daher unbedingt um diese Punkte zu ergänzen sei. Ferner sei eine Erstellung einer Massenbilanz „Boden“ sowie weitere detaillierte Angaben zur Baustelleneinrichtungsempfehlung im Rahmen des Bodenmanagementkonzepts zu empfehlen. Dazu sei noch der Hinweis des WWA zu beachten, dass im Bereich Roth und im Winterrieder Moor konkrete Hinweise auf geogen bedingtes Arsen vorlägen. Folglich sei ein Abtrag und Abtransport möglichst zu vermeiden; sei dies nicht möglich, so sei eine Verwertung des Bodenmaterials erst nach chemischer Untersuchung und Absprache mit dem WWA möglich.

b. Altlasten und Bodenveränderungen

Da ein Überblick über die Belastungssituation durch kontaminationsverdächtige Flächen (KVF) für die gesamten Bauflächen fehle, könne das WWA aus fachlicher Sicht bezüglich des Wirkungspfades Boden-Grundwasser aufgrund des bisherigen eingeschränkten Untersuchungsumfanges nicht abschließend Stellung nehmen. Daher sei es angezeigt, die Belastungssituation des Untergrundes nochmals genau zu überprüfen.

Hinsichtlich der Rück- und Neubaumaßnahmen wies das WWA darauf hin, dass aufgrund der ehemaligen militärischen und zivilen Nutzung mit Schadstoffbelastungen der Bausubstanz zu rechnen sei und vorhandene unterirdische Tank- und Abscheideranlagen unter

gutachtlicher Begleitung rückzubauen seien, die auch dem Landratsamt Unterallgäu und dem WWA gegenüber zu dokumentieren sei. Auch Bodenaushub bei Erdbaumaßnahmen müsse entsprechend der maßgeblichen Richtlinien und Regelwerke behandelt werden und bei der Feststellung bisher nicht bekannter Verunreinigungen dem Landratsamt Unterallgäu und dem WWA gemeldet werden. Im Übrigen seien vorhandene Grundwassermessstellen nach Möglichkeit zu sichern und zu erhalten. Im Falle eines notwendigen Rückbaus sei dem WWA vorab ein Verfüllplan vorzulegen.

#### c. Wasserversorgung

Ein Teil des Flughafengeländes werde ggf. künftig bei der Fortschreibung des Regionalplanes „Donau-Iller“ als vorgeschlagenes Vorranggebiet für die öffentliche Trinkwasserversorgung überlagert. Der durch die Erweiterungsmaßnahmen hervorgerufene zusätzliche Wasserbedarf sei von der Vorhabenträgerin selbst sicherzustellen und entsprechend richtig zu dimensionieren.

#### d. Grundwasserverhältnisse

Hier bestehe mit den in der UVS dargestellten Angaben und der Bewertung Einverständnis.

#### e. Gewässerschutz

Ein Vorentwurf des neuen Generalentwässerungsplanes für den Bereich des Allgäu Airports liege dem WWA vor und werde derzeit noch um ein hydrodynamisches Berechnungsverfahren ergänzt. Die Einleitung von Niederschlagswasser in den Schmitzenbach bedürfe einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Daneben sei sicherzustellen, dass mit Enteisungsmittel versetztes Niederschlagswasser nicht oberflächlich in das Wasserschutzgebiet eindringen könne. Eine abschließende Stellungnahme zur Mischwassereinleitung in die Kanalisation der Gemeinde Memmingerberg könne noch nicht abgegeben werden, da die Sanierung der ersten Mischwasseranlage in Memmingerberg erst begonnen worden sei und bei stärkeren Niederschlagsereignissen eine hydraulische Überlastung der Ortskanalisation erfolge. Das WWA schlägt eine Behandlung der Schmutz- und Regenwasserbewirtschaftung in einem separaten, vom Planfeststellungsverfahren abgekoppelten Verfahren vor. Dann dürften aber die antragsgegenständlichen Erweiterungsmaßnahmen erst nach Klärung der abwasserrelevanten Fragestellungen vorgenommen werden.

Die **Autobahndirektion Südbayern** erklärte in ihrem Schreiben vom 16.08.2011, dass sie den in der Luftverkehrsprognose sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Planungsfall zur Befriedigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse erforderlichen Autobahnanschluss zur A 96 zwischen den Anschlussstellen Memmingen-Ost und Holzgünz begrüße und bereits einen diesbezüglichen Antrag des Landratsamtes Unterallgäu vom 04.03.2011 befürwortet habe. Derzeit werde noch die Zustimmung des BMVBS hierzu eingeholt, sodass derzeit zur Realisierung des Verkehrskonzeptes für die Erschließung des Flughafens Memmingen noch keine sichere Aussage getroffen werden könne. Eine Verwirklichung des Autobahnanschlusses sei jedoch erst bei Eintreten steigender Passagierzahlen erforderlich.

Das **Staatliche Bauamt Kempten** teilte am 04.08.2011 mit, dass keine Bedenken gegen den Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG bestünden. Es werde davon ausgegangen, dass die verkehrliche Erschließung gesichert sei und das untergeordnete Straßennetz das zu erwartende höhere Verkehrsaufkommen aufnehmen könne.

Nach Auskunft der **Wehrbereichsverwaltung Süd** vom 02.08.2011 sei der allgemeine Flugbetrieb der Bundeswehr nicht vom infrastrukturellen Ausbau des Flugplatzes Memmingen betroffen, ebenso berühre die Ausdehnung der Betriebszeiten (insbesondere der Nachtflug) keine Belange des militärischen Flugbetriebs. Folglich würden keine Einwendungen aus schutzbereichsmäßiger, infrastruktureller und liegenschaftsmäßiger Sicht erhoben.

Die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben** äußerte mit Schreiben vom 09.08.2011, dass von der künftig der luftrechtlichen Genehmigung unterliegenden Fläche das Grundstück Fl.Nr. 1511/11 der Gemarkung Memmingerberg im Eigentum einer Privatperson stehe.

Die **Regierung von Oberbayern – Luftsicherheitsstelle** – teilte mit Schreiben vom 18.07.2011 mit, dass das Planfeststellungsverfahren durch die Umwidmung des gesamten Flughafensicherheitsbereichs als sensibler Bereich gem. § 8 LuftSiG, die bereits in Abstimmung mit dem Luftamt Südbayern im Luftsicherheitsplan der Betreiberin vorab zu erfolgen habe, keinen erheblichen Einfluss auf luftsicherheitsrechtliche Vorgaben haben werde. Lediglich bei den Um- und Ausbaumaßnahmen müsse mit einem erhöhten Aufwand bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung gem. § 7 LuftSiG gerechnet werden; eine Abstimmung mit dem Luftamt Südbayern sei hier erforderlich.

Die **Regierung von Schwaben** gab mit Schreiben vom 14.11.2011 ihre Stellungnahme aus Sicht der Landesplanungsbehörde ab. Sie äußerte sich insbesondere zu den Bereichen technischer Umweltschutz, Natur und Landschaft, Bodenschutz und Wasserwirtschaft sowie zur wirtschaftlichen Entwicklung, Infrastruktur und Raumstruktur. Bezogen auf die letztgenannten Aspekte würde die Stärkung der Entwicklung des Allgäus als ländlicher Teilraum begrüßt, der Ausbau stärke die Standortqualität und Verkehrsinfrastruktur der Region. Aus naturschutzfachlicher Sicht wurde ausgeführt, dass die Eingriffs- und Ausgleichsplanung gerade im nördlichen und südlichen Bereich des Flughafengeländes noch nicht abschließend bewertbar seien, eine Überarbeitung sei hier ebenso notwendig wie in Bezug auf den Schutz der vorkommenden Fledermausarten. Hinsichtlich des technischen Umweltschutzes sei der Schutz der Bewohner vor der Fluglärmbelastung vorrangig. Der Anstieg der Immissionsbelastung sei zwar nicht ausgleichbar, halte sich aber im noch vertretbaren Maße.

Das **Landratsamt Unterallgäu** gab eine umfangreiche Stellungnahme (08.08.2011) ab. Im Einzelnen äußerte es sich zu folgenden Themenbereichen:

a. Baurecht

Nach Ansicht des Landratsamtes sei derzeit das Gebiet südlich der Start- und Landebahn nicht ausreichend erschlossen. Die bisher provisorische Westkopfumfahrung sei nicht öffentlich gewidmet, sondern lediglich eine Privatstraße der Allgäu Airport GmbH & Co. KG. Da dieses Provisorium ersatzlos zurückgebaut werden solle, stehe sie dem Verkehr nicht mehr zur Verfügung. Dann sei für die weitere Errichtung von Wartungs- und Unterstellhallen und des Parkplatzes das südliche Flugbetriebsgelände nicht mehr ausreichend erschlossen.

Der Memminger Stadtweg sei in seinem aktuellen Ausbauzustand für gewerblichen (Schwerlast-) Verkehr nicht geeignet. Eine alternative Westkopfumfahrung sei daher dringend erforderlich. Eine gesicherte Erschließung müsse auch für die Wohnanwesen Schwabenstr. 15 und 17 weiterhin garantiert werden.

Eine Prüfung der ausreichenden Abwasserbeseitigung und Trinkwasserversorgung habe mangels konkreter Angaben in den Unterlagen nicht erfolgen können.

b. Naturschutz

Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Gutachten und Untersuchungen sind laut dem Landratsamt Unterallgäu weitgehend plausibel und nur in wenigen Punkten noch überar-

beitungsbedürftig, etwa in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) und der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

#### c. Immissionsschutz

Hinsichtlich des Lärmphysikalischen Gutachtens der Fa. ACCON vom 20.05.2011 (in Ordner 2 der Antragsunterlagen) sowie des lärmmedizinischen Gutachtens von Prof. Scheuch vom 18.05.2011 (in Ordner 2 der Antragsunterlagen) stellt das Landratsamt fest, dass jeweils nicht berücksichtigt worden sei, dass zwei Wohngebäude (Schwabenstraße 15 und 17 mit 9 bzw. 19 Bewohnern) unmittelbar an der Start- und Landebahn liegen. Zu diesen beiden Immissionsorten fänden sich jedoch keine konkreten Berechnungen in den Gutachten bzw. nur eine lärmphysikalische Berechnung mit den Flugrouten aus dem Jahr 2009.

Bei den Aussagen zu den Triebwerksprobeläufen wäre bereits eine abschirmende Wirkung durch die umliegenden Hochbauten eingerechnet worden, die jedoch erst nach und nach gebaut werden.

Einer Genehmigung der erweiterten Betriebszeiten werde nur zugestimmt, wenn diese die Anforderungen des BVerwG erfüllen. Hier sei bei maximal 13 Flugbewegungen pro Stunde im Linien- und Charterverkehr die Abwicklung der Flüge zum normalen Tagesbetrieb möglich. Eine effektive Umlaufplanung könne daher den Bedarf ebenso wenig begründen wie die Abbringerverkehre von Hub-Flughäfen, gerade zum entstehenden Flughafen Berlin-Brandenburg oder nach Düsseldorf, zumal diese derzeit nicht stattfänden und es auch keine Anzeichen für eine entsprechende Aufnahme gebe.

Zudem sei dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm besonders Rechnung zu tragen und es sei zu berücksichtigen, dass weite Teile des Landkreises Unterallgäu, vor allem die Gemeinde Westerheim, der südliche Bereich von Ungerhausen und Teile von Benningen sowie Naherholungsgebiete westlich von Memmingerberg/Benningen besonders von Fluglärm betroffen seien. Die Tagschutzzone 2 umfasse die gesamte Gemeinde von Westerheim wie auch Teile von Ungerhausen, Memmingerberg und Benningen, sodass die Bauleitplanung stark eingeschränkt werde und es bei der Grundschule und dem Kindergarten von jeweils Westerheim und Ungerhausen noch geprüft werden müsse, ob dort die Vorsorgepegel eingehalten würden.

#### d. Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Durch den massiven Eingriff in den Sonderplan der Katastrophenschutzbehörde am Landratsamt Unterallgäu für den Allgäu Airport fordert das Landratsamt eine umfangreiche Aktualisierung dieses Sicherheitskonzeptes, dabei insbesondere die Erhaltung der Zu-

fahrtsmöglichkeiten für Rettungs-, Einsatz- und Feuerwehrkräfte und einen Ersatz für die bisherige Einsatzunterstützungszentrale.

#### e. Straßenverkehr

Die Straßenverkehrsbehörde am Landratsamt Unterallgäu begrüßt die Schaffung weiterer Parkmöglichkeiten am Allgäu Airport. Sie führte aber aus, dass das bestehende Straßennetz, hierunter speziell die Kreisstraßen MN 15 und MN 17, bereits im Prognose-Nullfall 2025 nicht mehr in der Lage sein würden, den Verkehr zu bewältigen. Dringend erforderlich sei daher ein eigener Autobahnanschluss zur A 96 als Zubringer zum Flughafen, um eine engpassfreie Abwicklung des Verkehrs sicherzustellen. Ein entsprechender Antrag sei bei der Bundesrepublik Deutschland/Autobahndirektion Südbayern gestellt worden. Sollte dieser Ausbau nicht erfolgen, so würden MN 15 und MN 17 sowie weitere Kreisstraßen über die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit hinaus belastet. Das gleiche gelte für den Fall, dass der Memminger Stadtweg nicht ausgebaut würde.

Das Landratsamt wies auch noch darauf hin, dass nur eine Gesamtbetrachtung des Verkehrs sinnvoll sei, da der Straßenbaulastträger keine Möglichkeit habe, bestimmte Verkehre auszuschließen. Daher sei eine Spaltung der Verkehrsarten in „flughafenbezogenen Verkehr“ und „sonstigen Verkehr“ realitätsfremd.

Weiter sei eine erneute Berechnung des Verkehrs nötig, zumal hinsichtlich der Beschäftigten am Flughafen im Gutachten der Modus Consult GmbH vom 15.05.2011 ohne Begründung von einer Reduzierung der Arbeitnehmer pro Passagier ausgegangen werde, wobei in einem Gutachten für den Landkreis selbst für die Straßenplanungen eine Steigerung der passagierbezogenen Arbeitnehmerzahl angenommen werde.

#### f. Bodenschutz

Wie das Landratsamt erklärte, unterliegt der Allgäu Airport als ehemals militärisch genutzter Flugplatz mit kontaminationsverdächtigen Flächen (KVF) den Vorschriften des Bodenschutzes. Anders als die Vorhabensträgerin gehe das Landratsamt – ebenso wie die in den Antragsunterlagen enthaltene Umweltverträglichkeitsstudie vom 15.05.2011 – davon aus, dass Flächen bei einem Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen grundsätzlich untersucht werden sollen, nicht nur bei der Durchführung von Baumaßnahmen.

#### g. Wasserrecht

Zur Abwasserentsorgung konnte das Landratsamt noch nicht abschließend Stellung nehmen, zumal seinen Aussagen zufolge hierfür die mit dem Antrag vorgelegten sowie weitere Unterlagen nachzureichen seien. Mit den Fachbehörden müssten noch Abstimmungen erfolgen. Generell empfahl das Landratsamt, ein eigenständiges wasserrechtliches Ver-



fahren losgelöst vom Planfeststellungsverfahren trotz dessen Konzentrationswirkung durchzuführen. Sollte dies nicht erfolgen, so erteile das Landratsamt Hinweise zu möglichen Auflagen.

Für die Wasserversorgung am Allgäu Airport sei die Stadt Memmingen zuständig. Aus den vorgelegten Antragsunterlagen könne das Landratsamt keine Anhaltspunkte ersehen, ob die Wasser- und Löschwassermengen sowie der Wasserdruck ausreichend dimensioniert seien. Teile des Vorhabensgebietes erstreckten sich auch auf das Wasserschutzgebiet des Landkreises, hier seien die entsprechenden Bestimmungen der Wasserschutzgebietsverordnung einzuhalten. Bei Umgang mit wassergefährdenden Stoffen seien die Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes und der Anlagenverordnung maßgeblich.

#### h. Gesundheitsamt

Neben Vorgaben zur Trinkwasserversorgung hält das Landratsamt die Einrichtung eines Arzttraumes und eines weiteren Raumes für erkrankte Personen für sinnvoll. Außerdem sei die Bevölkerung vor Belastungen durch Fluglärm möglichst zu schützen. Für die Kindergärten in Memmingen, Westerheim und Ungerhausen seien die konkreten Bedingungen weiterer Lärmbelastung zu prüfen.

#### i. Verbraucherschutz

Das Landratsamt wies darauf hin, dass für die Einfuhr von lebenden Tieren und tierischen Nebenprodukten in die Bundesrepublik als EU-Mitgliedsstaat Grenzkontrollstellen zu errichten seien, die den Anforderungen der Entscheidung der EU-Kommissionsentscheidung 2001/812/EG entsprechen.

Für nicht-tierische Lebensmittel seien zwar noch keine verbindlich definierten Regelungen getroffen, es sei aber empfehlenswert, räumliche Voraussetzungen für Untersuchungen und Probenahmen vorzuhalten, um etwaige Beprobungen hygienisch und den gerichtlichen Anforderungen genügend durchführen zu können. Eine Koordination der Behörden und Stellen, die mit der Abfertigung von nicht-tierischen Lebensmitteln befasst sind, sei im Vorfeld daher umso wichtiger.

#### j. Öffentlicher Personennahverkehr

Das Landratsamt hält eine Ergänzung des Bauwerksverzeichnisses um die Zufahrtsstraße einschließlich Bushaltestellen, Wartebereich und Fahrzeitanzeige für notwendig.

#### k. Abfallrecht

Für die Entsorgung von Abfällen bestehe auf dem Flughafengelände eine Andienungspflicht nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz KrW-/AbfG, die dem Landkreis

Unterallgäu als Entsorgungsträger überlassen zu sein, allerdings ausgenommen von Abfällen, für welche besondere Hygieneanforderungen gelten.

Die **Gemeinden Memmingerberg, Benningen, Hawangen und Ungerhausen** legten, vertreten durch ihren Rechtsanwalt, mit Schreiben vom 17.08.2011 eine gemeinsame Stellungnahme vor.

In dieser wurde u. a. die Luftverkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH kritisiert. Bei Memmingen als Verkehrsflughafen mit dem geringsten Verkehrsaufkommen in Deutschland würden die Kriterien des Flughafenkonzepts der Bundesregierung aus dem Jahr 2009, an denen ein planfeststellungsbedürftiger Ausbau gemessen werde, nicht erreicht. An- und Abflüge bei Platzrunden dürften auch nicht als jeweils eine Flugbewegung bewertet werden und die zu erwartenden Passagierzahlen nicht pauschal an der Gesamtbevölkerung gemessen, sondern stärker differenziert werden. Ein weiterer Kritikpunkt sei, dass durch die vorgesehenen Baumaßnahmen wie Verbreiterung der Bahn und Errichtung von Gebäuden im südlichen Bereich eine Kapazitätserhöhung beabsichtigt sei, obwohl eine solche dem Antrag zufolge nicht Ziel des Ausbaus sei. Hinsichtlich der Erweiterung der Betriebszeiten wurde angeführt, dass diese nicht besonders gerechtfertigt sei. Ein allgemeiner Bedarf sei nicht ersichtlich, die Zahlen bezüglich der verspäteten Flugbewegungen oder der PPR-Regelung seien für einen solchen zu gering. Lediglich das Argument der Wettbewerbsverbesserung genüge zu einer Rechtfertigung ebenfalls nicht. Die Aussage, dass Nachtflüge besser als Tagflüge ausgelastet seien, zeige, dass Flüge am Tag dies gerade nicht seien. Soweit Flugbewegungen nach vorheriger Genehmigung durch das Luftamt zur Vermeidung erheblicher Störungen im Flugverkehr zugelassen würden, werde faktisch ein „Reserveflughafen“ für uneingeschränkter Nachtflug geschaffen. Zur Lärmbelastung wurde ausgeführt, dass die angenommene Betriebsrichtungsverteilung von 65:35 für das „Worst-case-Szenario“ im lärmphysikalischen Gutachten zu beschränkt sei. Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms würden zudem zweifelhafte Eingangsdaten vorausgesetzt, so die Anreise von ca. 20 % der Passagiere per Bus, wogegen derzeit nur 6 % der Passagiere diesen nutzten. Auch werde die Nutzung der bislang lediglich planfestgestellten Kreisstraße MN 17 neu und die Erschließung der Verkehrswege „Westumfahrung“ und „Alter Memminger Stadtweg“ vorausgesetzt. Wenn auch allgemeine Verkehrslärmerhöhungen künftig zu erwarten seien, so trage gerade der Flughafenausbau einen wesentlichen Faktor hierzu bei. Auch das lufthygienische Gutachten sei zu bemängeln, da u. a. die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsstudie zu Unrecht von einer vom BVerwG anerkannten Bagatellschwelle von 3 % für die Zusatzbelastung an Stickoxiden ausgehe. Bezüglich des Brand- und Katastrophenschutzes und des Rettungswesens sei im Antrag kein nachvollziehbares Konzept enthalten; die Gemeinden könnten mit ihren Einrichtungen nicht die

beabsichtigten zusätzlichen Aufgaben bewältigen und insbesondere keine zusätzliche Einsatzkräfte und -fahrzeuge bereitstellen. Bemängelt wurde auch die landseitige Verkehrserschließung in einigen Punkten: So etwa seien zur Anbindung des Areals vorgesehene Verkehrswege in ihrem derzeitigen Ausbauzustand ungeeignet bzw. noch nicht existent und würden Flugplatzbereiche, vornehmlich im Süden, daher nicht ausreichend erschlossen. Hinsichtlich der künftigen Wasserversorgung seien in den Antragsunterlagen keine Aussagen enthalten. Zudem fehlten auch Angaben zu Mengen und Qualitäten der Abwässer. Die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung betreffe speziell die Belange der Standortgemeinden. Diese seien im besonderen Maße auch in weiteren kommunalen Belangen beschwert, so allen voran die Planungshoheit, der Finanzhoheit und Selbstverwaltung. Als Straßenbaulastträger, Träger des örtlichen Rettungs- und Katastrophenschutzes würden auf die Anliegergemeinden Memmingerberg, Benningen, Hawangen und Ungerhausen erhebliche Kosten für die Schaffung einer neuen Infrastruktur zukommen. Ebenso würden der Betrieb gemeindlicher und sonstiger sozialer Einrichtungen und das gemeindliche System zur Wasserversorgung und Abwasserentsorgung beeinträchtigt.

Die **Gemeinde Benningen** legte noch – ebenso anwaltlich vertreten – einen weiteren Schriftsatz vom 18.08.2011 vor. Darin wurde erklärt, dass Benningen in ihrer Planungshoheit deutlichst beeinträchtigt im geltenden Flächennutzungsplan beeinträchtigt werde. Dort würden Wohnbauflächen ausgewiesen, die nun aber in künftige Lärmschutzzonen fielen.

Der **Markt Erkheim** lehnte in seinem Schreiben vom 02.08.2011 das Vorhaben ab. Die Start- und Landebahn sei für den derzeitigen und zu erwartenden Flugbetrieb völlig ausreichend. Im Sinne der Anwohner sei die Ausweitung der Betriebszeiten in die Nachtrandstunden hinein (bis 23.30 Uhr) nicht hinnehmbar. Außerdem sei eine Begrenzung der Maximal-Schallpegel oder Zahl der Lärmereignisse erforderlich.

Die **Stadt Memmingen** befürwortete im Schreiben vom 29.07.2011 die beantragten baulichen und technischen Veränderungen mit Blick auf die Interessen der heimischen Wirtschaft und der Sicherheit des Flugbetriebs, lehnte jedoch eine Ausweitung des planmäßigen Flugbetriebs ab und begründete dies mit dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung.

In einem weiteren Schreiben vom 29.07.2011 wies die Stadt Memmingen auf das von ihr betriebene Gruppenklärwerk hin, in das die nicht versickernden Abwässer des Verkehrsflughafens Memmingen über die Kanalisation der Gemeinde Memmingerberg und des Abwasserverbandes Memmingen-Land gelangten. Im Antrag sei die Entwässerung lediglich erwähnt; Aussagen zur Betroffenheit des Gruppenklärwerks fehlten jedoch. Ferner sei

nicht ersichtlich, welche Abwässer (Art und Schmutzfrachten, Parameter, durchschnittliche Belastung) dem Gruppenklärwerk zugeleitet würden. Daher könne auch keine Beurteilung diesbezüglich erfolgen; der Abwasserverband Memmingen-Land solle gesondert gehört werden. Außerdem lägen der „Generalentwässerungsplan (März 2009)“ sowie Aussagen zur Behandlung von Flugzeugenteisungsmitteln dem Gruppenklärwerk nicht vor.

Die **Gemeinde Westerheim** lehnte mit umfangreichem Schriftsatz vom 17.08.2011 durch ihren Rechtsanwalt den Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen ab. In der Begründung wurde u. a. ausgeführt, dass die vorgelegten Antragsunterlagen unzureichende Ermittlungen bzw. Beurteilungen bezüglich der flugklimatologischen Verhältnisse, klimatologischen Auswirkungen des Vorhabens, der lufthygienischen Untersuchung, der critical loads, der beabsichtigten Investitionssumme für den Ausbau, des Vogelflugs, von Wirbelschleppen und nachtaktiven Vogelarten enthielten. Auch seien die Pläne zum Ausbau nicht gerechtfertigt. Unter anderem seien die der Luftverkehrsprognose zugrunde gelegten Tatsachen in der dortigen Form nicht richtig bewertet. Hinsichtlich der Erweiterung der Betriebszeiten sei gerade der vom BVerwG geforderte standortspezifische Bedarf hierfür nicht gegeben. Beim Luftverkehrsangebot sei in der Prognose eine Aufnahme von Linienverkehrsflügen, speziell nach Nord-, Nordost- und Nordwestdeutschland angenommen worden, eine solche ließe sich aber gegenwärtig nicht erkennen, da keine deutsche Airline ein derartiges Interesse zeige.

Der **Landkreis Unterallgäu** erhob mit Schriftsatz vom 11.08.2011 umfangreiche Einwendungen gegen die beantragten Änderungen und verweist auf den Kreistagsbeschluss vom 27.07.2011. Soweit die Bundesrepublik Deutschland keine neue Anschlussstelle zwischen der Anschlussstelle Memmingen-Ost und der Anschlussstelle Holzgünz an der A 96 verwirkliche, würde eine Verkehrsverlagerung auf das untergeordnete Straßennetz erfolgen. Das Bauwerksverzeichnis sei zu ergänzen, eine Westkopfumfahrung sei nötig. Die Erweiterung der Betriebszeiten werde abgelehnt. Im Übrigen sei jedoch der Flughafen ein wesentlicher Standortfaktor für die Region; der Landkreise begrüße das privatwirtschaftliche Engagement bei der Entwicklung des Konversionsgeländes. Im Hinblick auf die umfangreiche Begründung der Stellungnahme wird vertiefend auf die Akten verwiesen.

Die **Deutsche Flugsicherung (DFS)** äußerte in ihrem Schreiben vom 13.09.2011 keine grundsätzlichen Bedenken an den geplanten Maßnahmen. Sie wies lediglich auf einige Punkte hin. So sei die Start- und Landebahn mit einer Grundlänge von 2.981 m und einer Breite von 45 m künftig nach ICAO-Code 4 D zertifiziert; hinsichtlich der Rollwege, die

eine Breite von 12 m bis 23 m aufweisen werden, sei aber zu beachten, dass diese bis zu einer Breite von 18 m für Luftfahrzeuge der Kategorie D nicht nutzbar seien und Rollwege mit einer Breite von weniger als 18 m bis 15 m nur von Kategorie C-Flugzeugen, bei einer Breite von unter 15 m nur Luftfahrzeuge der Kategorie A oder B genutzt werden könnten. Die Lage des Flughafenbezugspunktes (ARP – aerodrome reference point) solle beibehalten werden, zumal die Start- und Landebahn auf beiden Seiten von den Werten her ähnlich verlängert werde. Daneben dürfe der Parallelrollweg P aufgrund seines geringen Abstandes zur Hauptstart- und Landebahn nur benützt werden, wenn kein Luftfahrzeug im Endanflug ist. Eine gleichzeitige Nutzung der geplanten Grasbahn und der Start- und Landebahn sei ebenfalls aufgrund geringer Distanz ausgeschlossen. Rollwege sollten einheitlich benannt und die in den Antragsunterlagen gewählte Bezeichnung nochmals überdacht werden.

Hinsichtlich der Hindernissituation wies die DFS darauf hin, dass die Anflugfläche 24 sowie die Abflugfläche 06 in ca. 2,5 km Entfernung massiv vom Ungerhauser Wald durchdrungen werde. Eine Verschlechterung der Situation werde durch die Verschiebung der Abflugfläche 06 nach Osten befürchtet. Es müsste mit erheblichen flugbetrieblichen Einschränkungen gerechnet werden.

Außerdem erteilte die DFS noch Hinweise zur Markierung und Befeuern der Bahn. Eine detaillierte Stellungnahme sei jedoch nicht möglich gewesen, da der vorgelegte Plan im Maßstab 1 : 5.000 hierzu nicht ausreiche; eine erneute Einholung einer Stellungnahme sei aber nur erforderlich, sofern von den gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befeuern von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr in Nr. 1.2 sowie Nr. 1.1 Satz 3 abgewichen werden sollte. Hinsichtlich des IFR-Anflugverfahrens ist keine Änderung erforderlich bezüglich der beiden Schwellen; aufgrund der neuen Bahnenden müssen jedoch Anpassungen der IFR-Abflugstrecken vorgenommen werden. Eine Änderung der DVO IFR-Verfahren am Flughafen Memmingen müsse durch ein Rechtssetzungsverfahren beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) vorgenommen werden (Vorlaufzeit: 180 Tage). Bei den Enteisungsflächen müsse mit betrieblichen Einschränkungen gerechnet werden, da ab einer bestimmten Leitwerks-höhe die seitlichen Übergangsflächen durchdrungen würden. Die in den Antragsunterlagen dargestellte Aufstellung der ILS sei allerdings bedenklich, z. B. der neue Gleitwegsender 06 und beide Landekursantennen zu nah an der Start- und Landebahn seien. Eine der Allwetterflugrichtlinie (NfL I 1/99) konforme Anpassung werde dringend empfohlen.

Die **Industrie- und Handelskammer Schwaben** teilte am 16.08.2011 mit, dass auf Grund der vorliegenden baulichen Strukturen und wirtschaftlichen Gegebenheiten keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden.

Die **Handwerkskammer Schwaben** befürwortete in ihrem Schreiben vom 19.08.2011 die baulichen Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit des Flughafens und der Erfüllung der gestiegenen Sicherheitsanforderungen. Ebenso sei die Ausweitung der Betriebszeit in die Nachtrandzeit bis 23.00 Uhr zur Steigerung der Attraktivität und der Generierung von Marktchancen notwendig, darüber hinausgehende Flugbewegungen generell zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr müssten jedoch geprüft werden. Zur Gewährleistung von gesunden Wohnverhältnissen in der Umgebung sei die Überwachung der Einhaltung der Lärmgrenzwerte mit anerkannten Lärmmessmethoden erforderlich.

Mit einem Schreiben vom 11.08.2011 erklärte der **Zweckverband zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe**, dass er keine Einwände gegen das Vorhaben erhebe und gab Hinweise.

Der **Abwasserverband Memmingen-Land** äußerte sich mit Schreiben vom 31.08.2011 u. a. folgendermaßen: Die Antragsunterlagen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG enthielten zwar keine Aussagen zur Entsorgung des häuslichen und gewerblichen Schmutzwassers; es bestehe jedoch aufgrund von Abstimmungsgesprächen mit dem Allgäu Airport, der BIMA und den Gemeinden Memmingerberg, Benningen und Hawangen Kenntnis, dass eine Vorplanung diesbezüglich vorläge. Weiterhin solle die Schmutzwasserableitung des Südareals über den bestehenden Kanal längs der Startbahn erfolgen, der Kanal müsse aber auf seinen aktuellen Zustand untersucht werden. Sollten zu hohe Sanierungskosten für den Kanal anfallen, werde geraten, eine alternative Schmutzwasserableitung zu untersuchen. Auch würde das GEP nur Wassermengen betrachten und abstimmen. Hier seien aber mit einer neuen Schmutzfrachtrechnung für das Einzugsgebiet des Gruppenklärwerks Memmingen genaue Einleitungsmengen zu ermitteln. Diese müssten sich dann innerhalb des Kontingents der Gemeinden Memmingerberg und Benningen bzw. des Abwasserverbandes Memmingen für das Gruppenklärwerk halten. Ein Nachweis davon sei erforderlich. Bezüglich der Wasserversorgung fehlten zwar sämtliche Angaben in den Antragsunterlagen, der Abwasserverband habe Kenntnis davon, dass der Bereich nördlich der Startbahn an die Wasserversorgung der Gemeinde Memmingerberg angeschlossen sei und künftig von der Stadt Memmingen versorgt werden solle. Das Areal südlich der Startbahn der Gemeinden Benningen und Hawangen würden künftig vom Zweckverband zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe versorgt werden.

Die **Fluglärmkommission** legte mit Schreiben vom 11.08.2011 einzelne Stellungnahmen ihrer Mitglieder vor, die teilweise erhebliche Einwendungen gegen das Änderungsvorha-

ben erheben. Die Fluglärmkommission bezog diese Einwendungen in ihre Stellungnahme ein und machte sie sich daher zu eigen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen in diesem Abschnitt und auf die Akten verwiesen.

Der **Regionalverband Donau-Iller** äußerte sich am 17.08.2011 dahingehend, dass mit Blick auf Kapitel B IX 5.3 des Regionalplans ein weiterer Schritt zur Zukunftsfähigkeit des Flugplatzes geschaffen würde. Die beantragten Betriebszeiten in der Nacht würden zwar zu erhöhten Lärmimmissionen führen, allerdings seien die im Planungsfall eintretenden Lärmimmissionen geringer als gem. dem militärischen Lärmschutzbereich der 1. Teilfortschreibung des Regionalplans.

Der **Zweckverband Konversion Fliegerhorst Memmingerberg** als Träger öffentlicher Belange äußerte, vertreten durch seinen Rechtsanwalt, im Schriftsatz vom 25.07.2011 diverse Einwände gegen das Vorhaben. Insbesondere sei die Bedarfsprognose fehlerhaft, zumal sie unter anderem durch die Darstellung der Platzrunden als Flugbewegungen eine zu große Zahl an Flugbewegungen annehme und auch ein zu hohes Fluggastaufkommen erwarten lasse. Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung sei zu optimistisch angenommen. Außerdem rügte der Zweckverband, dass durch den Ausbau des Flughafens dessen Kapazität faktisch erhöht werde, zumal dadurch die Voraussetzungen für den Betrieb größerer Flugzeuge geschaffen würden. Durch den Ausbau der Grasbahn für die ausschließliche Nutzung mit Sport- und Segelflugzeugen und die daraus resultierende Separierung dieser Bahn würde die Gesamtkapazität weiter erhöht. Für eine derartige Nutzung mit Sportflugzeugen bestünde kein entsprechender Bedarf. Der Zweckverband führte ferner Einwendungen gegen die Erweiterung der Betriebszeiten an. Diese Ausweitung sei nicht gerechtfertigt. Insbesondere seien die Flugbewegungen im Wege der Verspätungsregelungen kein ausreichender Grund für den Nachtflug, zumal diese Bewegungen bei regulärem Betriebsablauf unterblieben wären. Die geringe Zahl der Landungen auf Grundlage der sog. PPR-Regelung zeigte ebenfalls keinen allgemeinen Bedarf an einer entsprechenden Ausweitung der Betriebszeiten. Dazu gäbe es an den nächstgelegenen vergleichbaren Flughäfen (Friedrichshafen, Augsburg, Altenrhein/Innsbruck) nachts keine bzw. nur in geringem Umfang eine Durchführung von Flügen. Aus internationalen Flugbeziehungen resultierende Nachtflüge würden an insoweit zugelassenen deutschen Flughäfen hinreichend befriedigt. Weder das Argument der „effektiven Umlaufplanung“ noch das der sog. „Homebase-Carrier“ seien für eine Begründung der nächtlichen Flugbewegungen ausreichend.

Für den **Bund Naturschutz in Bayern e. V.** nahm einerseits die Ortsgruppe Erkheim/Günztal (Schreiben vom 14.08.2011) sowie andererseits der gesamte Landesverband, vertreten durch seinen Rechtsanwalt, (Schriftsatz vom 17.08.2011) Stellung.

Die **Ortsgruppe Erkheim/Günztal** sprach sich gegen das Vorhaben aus. So gefährdeten Fluglärm sowie Luftverschmutzung die Gesundheit der Anwohner, dazu werde das ohnehin permanent vorhandene Sicherheitsrisiko gesteigert. Bedeutsame Naturlandschaften wie das Naturschutzgebiet „Benninger Ried“ seien ebenfalls gefährdet. Zudem sei es fraglich, ob für den Ausbau ein entsprechender Bedarf vorliege; die Bedarfsprognose verschleierte, dass erst durch das Angebot günstiger Flugtickets und die Nähe des Flugplatzes die Nachfrage geweckt werde. Dabei seien die Flughäfen München, Stuttgart und Friedrichshafen für weiter anreisende Fluggäste auf Grund des größeren Angebotes an Verbindungen ohnehin attraktiver. Durch die Zulassung von Flügen bis 23.30 Uhr und den Ausbau werde befürchtet, dass künftig ein Flugbetrieb mit keinerlei Beschränkungen ermöglicht werde.

Für den **Landesverband des Bund Naturschutz in Bayern e. V.** trug dessen Rechtsanwalt in einem umfangreichen Schriftsatz vor, dass der Antrag auf Planfeststellung aus mehreren Gründen zurückzuweisen sei und durch ihn schutzwürdige Belange des Bundes Naturschutz in Bayern e. V. verletzt würden. So widerspreche das Vorhaben u. a. dem globalen Klimaschutz, da eine Zunahme des Flugverkehrs eine Zunahme der klimawirksamen Abgase nach sich ziehe und damit dem klimapolitischen Ziel der Treibhausgas-Reduktion zuwiderlaufe. Außerdem sei die vorgelegte lufthygienische Untersuchung unzureichend, da nur wenige Schadstoffe (Stickstoffdioxid, Stickstoffoxide, Feinstaub PM<sub>10</sub> und Benzol) beleuchtet und nur berechnet wurden, nicht gemessen. Die meisten gesundheitsgefährdenden Toxine wie u.a. polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) seien nicht in der Untersuchung enthalten. Ferner liege bereits jetzt eine Überschreitung der Irrelevanzgrenzen für mehrere Schadstoffe (NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> etc.) vor.

Letzteres sei auch bei den sog. „critical loads“ schon der Fall, da die Grenzwerte für Stickstoffdepositionen der meisten Lebensraumtypen in den FFH- und Naturschutzgebieten Benninger Ried, Westliche Günz und Hundsmoor nachgewiesenermaßen schon überschritten seien. Auch Risikofaktoren durch Wirbelschleppen und Vogelschlag seien in den Antragsunterlagen überhaupt nicht gewürdigt worden. Weiterhin wurden nur tagaktive Vogelarten der Avifauna erfasst, nachtaktive solche fehlten aber.

Daneben sprach der Bund Naturschutz in Bayern e. V. dem Ausbaivorhaben aus mehreren Gründen die Planrechtfertigung ab. So stütze sich die Erweiterung der Betriebszeiten auf eine mangelhafte Luftverkehrsprognose, auf der wiederum auch ein fehlerhaftes lärm-



physikalisches Gutachten begründet sei. Dazu sei im dem Antrag beigefügten Umweltgutachten in der „Natura 2000“-Verträglichkeitsstudie das 2,5 km vom Flughafen entfernte FFH-Gebiet „Westliche Günz“ nicht untersucht worden, die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) hätte für Fledermäuse und Vögel fachliche Defizite und der Fachbeitrag Fauna zur Umweltverträglichkeitsstudie sei für eine Planfeststellung ungeeignet.

Der **Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.**, Bezirksgeschäftsstelle Schwaben, lehnte in seinem Schreiben vom 12.08.2011 sämtliche geplante Maßnahmen ab. Er führte u. a. aus, dass das Ausbauvorhaben den Klimaschutzziele des internationalen Kyoto-Protokolls und der Bayerischen Klima-Allianz widerspreche. Hinsichtlich spezieller artenschutzrechtlicher Belange seien im Antrag enthaltene Ausführungen zu Fledermäusen, Vögeln und Vogelschlag unzureichend untersucht oder fachlich nur bedingt richtig bewertet.

Die **Gemeinde Aitrach** wandte in ihrer Stellung als Selbstverwaltungskörperschaft mit Schreiben vom 02.08.2011 ein, dass durch die Fluglärmbelastung Gefahren für die Gesundheit der Anwohner hervorgerufen würden. Das Fluglärmgesetz biete in der derzeitigen Fassung keinen ausreichenden Schutz. So sei zweifelhaft, ob der Dauerschallpegel als einzige Beurteilungsgröße ausreiche und ob eventuell „Stillezeiten“ im Sinne von Pausen mit in die Bewertung einfließen könnten. Die Gemeinde wies darauf hin, dass vor allem die Nachtruhe der Bevölkerung durch nächtlichen Fluglärm beeinträchtigt würde. Kritik erhob die Gemeinde auch bezüglich der Flugrouten, die direkt über den Ortskern Aitrachs führten. Da laut DFS keine Verlegung des Drehpunktes möglich sei, sollte aber angeregt werden, die Flugrouten Richtung Nordwesten erst weiter Richtung Westen abdrehen zu lassen, sodass die Flugrouten zwar weiterhin über den Ortsteil Ferthofen hinwegführen würden, nicht aber direkt über den Ortskern.

#### **4.3.2 Argumente der Einwender**

Das Luftamt wertete die 964 fristgemäß und die 33 verspätet erhobenen Einwendungen intensiv aus. Im Folgenden werden die wesentlichen Argumente der Einwender thematisch zusammengefasst:

##### **4.3.2.1 Allgemeines**

Das Vorhaben werde wegen einer Verletzung der Rechte aus Art. 2 GG und Art. 14 GG sowie Art. 141 BV abgelehnt, da der vorgelegte Plan keinen ausreichenden Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor den Auswirkungen des Vorhabens sicherstelle.

Der Antrag sei zu versagen, da die Antragstellerin widersprüchliche Aussagen im Antrag und in der Öffentlichkeit gemacht habe und der Antrag von mangelhafter Qualität sei. Hierzu sei insbesondere anzuführen: fehlerhafte Verkehrsprognose; mangelnde Umweltverträglichkeitsprüfung; fehlende Klimaverträglichkeit; unvollständige Aussagen zu gesundheitlichen Auswirkungen; wirtschaftliches Schönrechnen; mangelnde Wirtschaftlichkeit in den bisherigen Betriebsjahren; erheblicher Naturverbrauch; unvollständige Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in die Natur; für Passagierflug nicht erforderlicher Nachtflug; Ausbau für Maximalbelastung; Zerstörung von Volksvermögen; fehlerhafte Berechnung der Ausbaukosten; immense Zunahme von Lärm auf Grund des sich stark erhöhenden Verkehrs zu Luft und auf der Straße, besonders in den schützenswerten Tagesrandzeiten und in der Nacht; bestehende Sicherheitsmängel würden durch den Ausbau nicht beseitigt.

#### **4.3.2.2 Planrechtfertigung und Luftverkehrsprognose**

Es fehle die erforderliche Planrechtfertigung. Der derzeitige Ausbau des Flughafens sei ausreichend. Der Bedarf sei nicht belegt, insbesondere sei die Verkehrsprognose, die dem Antrag zugrunde gelegt werde, fehlerhaft.

Es fehle das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, da Memmingen durch Autobahn und Zugverbindung eine gute Anbindung aufweise.

Das prognostizierte Passagieraufkommen von 2,8 Mio. bis 2025 könne ohne weitere Ausbaumaßnahmen bewältigt werden.

Die Passagierzahlen seien gesunken, dieser Trend werde möglicherweise für längere Zeit anhalten, sich sogar eher verstärken.

Der prognostizierte Anstieg der Passagierzahlen sei mit Blick auf steigende Kerosin- und damit Flugpreise in Frage zu stellen. Im Antrag werde von einem steigenden Rohölpreis von ca. 4% bis zum Jahr 2025 ausgegangen, was sehr unrealistisch sei.

Das Bedarfsgutachten gehe fälschlicherweise von einem Bevölkerungswachstum aus.

Das Gutachten über die prognostizierten Fluggastzahlen sei nicht belastbar. Dasselbe Institut habe im Gutachten für 2025 betreffend das Planfeststellungsverfahren Memmingen 2,8 Mio. Passagiere angenommen, im Planfeststellungsverfahren für die 3. Start- und

Landebahn München seien für Memmingen maximal 1 Mio. Fluggäste prognostiziert worden.

Das aktuelle Flughafen-Konzept beruhe auf äußerst fragilem Fundament. Der gesamte derzeitige Flugbetrieb werde zu ca. 80% von der Billig-Fluglinie Ryanair abgedeckt.

Allgäu-Urlauber würden v. a. mit dem Auto, der Bahn oder per Bus anreisen. Viele seien mit dem Fahrrad unterwegs. Ein Ausbau des Flughafens sei schlichtweg unnötig, sogar schädlich für den Tourismus.

Bestehende Flughäfen seien mit dem Zug bestens zu erreichen.

Wer nur Passagiere befördern wolle, brauche keine Nachtfluggenehmigung. Es sei zu befürchten, dass der Flughafen für alle Eventualitäten (auch Frachtflug und weiteren Nachtflug) gerüstet werden solle. Dafür spreche auch die Verlängerung und Befestigung der Start- und Landebahn.

Mehrere Fluggesellschaften hätten den Flugbetrieb wegen mangelnder Nachfrage wieder eingestellt (z.B. TUIfly).

Sämtliche innerdeutschen Flüge, mit denen ursprünglich die sog. Notwendigkeit eines Verkehrsflughafens begründet worden sei, seien mangels Nachfrage wieder eingestellt worden.

Der Antrag sei zu unbestimmt, soweit er nicht konkret darlege, welche Kapazitätsausweitungen durch das Vorhaben gegenüber dem jetzt geplant seien.

Die aus dem Einzugsbereich des Flughafens Memmingen generierte Luftverkehrsnachfrage könne durch die anderen im Einzugsbereich gelegenen Flughäfen gedeckt werden.

Soweit eine Steigerung des Flugverkehrsaufkommens beabsichtigt sei, verstärke dies den Wettbewerbsdruck zu anderen Flughäfen.

Die Beurteilung von Bedarf und Lärmauswirkungen für den Planfeststellungsantrag beschränke sich auf wenige Flugzeugtypen in verschiedenen Triebwerkskonfigurationen. Dies müsse zu Beschränkungen einer Planfeststellung auf die untersuchten Flugzeugtypen und -konfigurationen führen.

Für Nachtflug bestehe generell kein ausreichender Bedarf am Standort Memmingen.

Die Start- und Landebahn werde im Moment nur zu etwa 15 bis 20 % der effektiv zur Verfügung stehenden Betriebszeit genutzt (hauptsächlich in den späten Abendstunden). Eine Verlängerung der Betriebszeiten sei daher nicht notwendig.

Sämtliche Regionalflughäfen arbeiteten nicht wirtschaftlich und müssten vom Steuerzahler subventioniert werden.

Es fehle das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens, da Memmingen durch Autobahn und Zugverbindungen eine gute Anbindung aufweise.

Im Antrag werde der Nachbarflughafen Friedrichshafen gar nicht betrachtet, welcher schon heute eine wesentlich bessere Infrastruktur besäße, weitaus nebelsicherer sei und sein Einzugsgebiet bis über Memmingen hinaus habe. Außerdem bediene dieser Flughafen mehr Ziele.

Die quantitative Auswertung des bisherigen Flugbetriebes belege, dass die Kapazitäten der aktuellen Flughafenanlage bei weitem nicht ausgeschöpft seien.

Innerhalb eines Landes müsse der Flugverkehr eingeschränkt und auf die Schiene verlegt werden.

#### **4.3.2.3 Technische Planung**

Der beantragte Ausbau werde nicht die Sicherheit erhöhen, sondern diese gefährden, da die RESA-Flächen an beiden Enden der Start- und Landebahn ohne Ausgleich der normalen Start- und Landebahn zugeschlagen würden. Damit sei ein Startabbruch ebenso wie ein verspätetes Aufsetzen noch gefährlicher als ohnehin.

Durch den Ausbau des Flughafens sei die Sicherheit extrem gefährdet. Es bestehe durch die Verkürzung des Sicherheitsstreifens ein erhöhtes Unfallrisiko.

#### **4.3.2.4 Wasserwirtschaft**

Die Hochwassergefahr nehme durch den Ausbau zu.

Luftschadstoffe wirkten zwangsläufig auf Boden und Wasser ein. Zudem sei eine Belastung des abfließenden Wassers mit Kerosin und Enteisungsmitteln zu befürchten.

Es bestehe die Gefahr punktueller Boden- und Grundwasserverschmutzung.

Das gesamte Flugplatzareal sei Wassereinzugsgebiet. Trinkwasserschutzgebiete befänden sich in unmittelbarer Nähe zum Flugplatz. Luftschadstoffe aus Flugverkehr konzentrierten sich nicht ausschließlich auf das Flughafengelände, sondern verteilten sich in einem Umkreis von mehreren Kilometern. Sie machten vor Wasserschutzgebieten nicht halt. Immer wieder käme es vor Landungen aus Sicherheitsgründen zum sog. kontrollierten Ablassen von Kerosin. Es bestehe Sorge um die Qualität des Trinkwassers.

Die im ersten Genehmigungsverfahren ausgesprochenen Auflagen zur Flughafenentwässerung seien bis heute nicht erfüllt, sie fänden sich wieder im jetzt vorliegenden Antrag.

Fische, Krebse und einige Wasserpflanzen seien durch den Salz- und Chemikalieneintrag (Startbahnenteisung) im Schmidbach und im Krebsbach bedroht. Es könne nicht sein, dass der Flughafen Abwässer ungeklärt einleiten dürfe.

Bedingt durch die Einleitung des Oberflächenwassers aus versiegelten Flächen am Flughafen, sei Hochwasser (insbesondere für Ungerhausen) zu befürchten. Aus diesem Grund seien Hochwasserbecken für ein 100jähriges Hochwasser zu schaffen.

#### **4.3.2.5 Fluglärm**

Der Fluglärm sei tagsüber bereits eine erhebliche Beeinträchtigung. Insbesondere sei es schon jetzt nicht mehr möglich, sich im Freien oder auf der Terrasse bei Flugbetrieb zu unterhalten. Im Haus müsse man selbst bei geschlossenem Fenster den Ton von Radio oder Fernseher lauter stellen. Dies führe zu Gehörschäden.

Es sei zu befürchten, dass durch mehr Flugbewegungen, auch zu Nachtzeiten, gesundheitliche Beeinträchtigungen, wie beispielsweise Herzinfarkte entstünden und auch die

körperliche Entwicklung von Heranwachsenden negativ beeinflusst werde, da man durch den Fluglärm nicht mehr die notwendige Nachtruhe finde.

Durch den Fluglärm mindere sich die Lebensqualität, da insbesondere nicht mehr bei geöffnetem Fenster geschlafen werden könne.

Durch den Fluglärm mindere sich die Leistungsfähigkeit. Störungen des vormitternächtlichen Schlafs beeinträchtigten insbesondere bei Erwachsenen die Leistungsfähigkeit im Beruf sowie das Lernverhalten von Heranwachsenden.

Der gesamte Freizeitwert der vom Fluglärm betroffenen Grundstücke werde erheblich reduziert.

Das Lärmgutachten sei fehlerhaft, da es auf dem fehlerhaften ersten TÜV-Gutachten aufbaue, welches neben anderen Fehlern davon ausgehe, dass die Piloten bei der Landung auf den Umkehrschub verzichteten. Zudem werde der durch den Ausbau entstehende zusätzliche Lärm über die gesamte Nacht gemittelt, obwohl er ganz überwiegend in der ersten Stunde stattfinde, um welche die Betriebszeit verlängert werde.

Eine weitere positive Entwicklung der Gemeinde Ungerhausen werde gestoppt, insbesondere, weil die Wohnqualität durch die zunehmende Lärmbelastung erheblich gemindert werde.

Gesundheitsfördernde Maßnahmen, wie etwa autogenes Training und Spaziergänge, seien im fluglärmgeplagten Ungerhausen bald nicht mehr möglich.

Der Ausbau des Flughafens lasse befürchten, dass aufgrund des zu erwartenden Flug- und Straßenlärms das in der Bayer. Verfassung verankerte Recht auf Genuss der Naturschönheiten nicht mehr entsprechend ausgeübt werden könne; beispielsweise die Naherholungsmöglichkeiten (z.B. Ungerhauser Wald, Buxheimer Wald) nicht mehr uneingeschränkt, insbesondere zum Zweck der Erholung und des Sports, genutzt werden könnten.

Aufgrund der Verstärkung des Flug- und Straßenlärms sei die Erbringung der Arbeitsleistung an Arbeitsorten in Flughafennähe beeinträchtigt, da insbesondere Arbeiten, die hohe Konzentration oder schöpferische Kreativität erforderten, davon negativ beeinflusst würden.

Der Fluglärm beeinträchtigt den Schulbetrieb. Dies gefährde eine konkurrenzfähige Ausbildung der betroffenen Kinder und stelle somit einen Verstoß gegen das Gleichbehandlungsgebot, Art. 3 GG, dar.

Fluglärm erschrecke Tiere, insbesondere Rehe und Hasen. Das hierdurch erzeugte Fluchtverhalten sei v. a. im Winter lebensbedrohlich für diese Tiere.

Der nächtliche Lärm bis 23.30 Uhr sei bei Nachlassen des gewöhnlichen Hintergrundlärms bedeutend intensiver.

Der Lärmschutz der Bevölkerung sei für die Antragstellerin ein lästiges Übel. Die Betreiberin habe sich bisher einer Lärmmessung verweigert, obwohl sie hierzu aufgrund der Zahl der Flugbewegungen schon seit etwa zwei Jahren verpflichtet gewesen wäre.

Bis heute habe die Antragstellerin die Auflage zum Betrieb von Lärmmeßeinrichtungen nicht erfüllt und verweigere damit den betroffenen Anliegern den ihnen zustehenden Lärmschutz.

Der Ausbau des Flughafens beeinträchtigt die Religionsausübung, beispielsweise die Sonntagsruhe, Gottesdienste und Beerdigungen und insbesondere auch das denkmalgeschützte Ungerhauser Käppele (Einflugschneise).

Anlässlich der beantragten Planfeststellung seien die Fluglärmwirkungen des Flughafens insgesamt und unter Anwendung der aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnisse zu beurteilen.

Zur Beurteilung der Fluglärmbelastung sei auf die gesamte Lärmbelastung abzustellen. Dies entspreche dem akzeptorbezogenen Ansatz des Immissionsschutzrechtes sowie dem Ansatz der Umgebungslärmrichtlinie. Eine isolierte Betrachtung der Lärmimmissionen des Flughafens im lärmmedizinischen Gutachten greife zu kurz. Ebenfalls unzureichend sei, in der lärmmedizinischen Beurteilung allein auf die Nichterreichung der handlungsrelevanten Schallpegel nach der sog. „Synopsis“ abzustellen.

Es sei unberücksichtigt geblieben, dass die Umgebung des Flughafens durch eine hohe, wenig lärmbelastete Qualität gekennzeichnet sei. Sowohl diese Qualität als auch die hohe Zahl der im Einwirkungsbereich lebenden Menschen seien zu berücksichtigen.

Es sei zu befürchten, dass die bei einer Vervielfachung der Flugbewegungen häufigen Einzelschallereignisse tagsüber die Kommunikation, insbesondere im Gespräch und beim Telefonieren, unterbrechen. Ungestörte Kommunikation sei eine entscheidende Voraussetzung für die körperliche und seelische Gesundheit.

Die neuesten Erkenntnisse der Umweltmedizin zugunsten eines weitergehenden Lärmschutzes seien unberücksichtigt geblieben.

Die Lärmschutzkarte sei z. T. fehlerhaft und erfasse so nicht alle betroffenen Immobilien.

Es wird gefordert, die Wertverluste der von Fluglärm und Luftverschmutzung betroffenen Immobilien zu entschädigen.

#### **4.3.2.6 Lufthygiene**

Luftschadstoffe gefährdeten/schädigten Flora und Fauna, insbesondere die seltene Riednelke im Benninger Ried.

Die Zunahme der Luftverschmutzung durch Flugverkehr gefährde die Gesundheit. Insbesondere seien Erkrankungen der Atemwege und Krebserkrankungen sowie die Schädigung des menschlichen Erbgutes (durch chemische Beimischungen im Kerosin) zu befürchten. Darin sei ein Verstoß gegen Art. 2 Abs. 2 GG zu sehen.

Der Anbau von Obst und Gemüse im eigenen Garten werde erheblich beeinträchtigt. Durch die Ausweitung des Flugbetriebes werde es beispielsweise zu einer erhöhten Schadstoffbelastung des angebauten Gemüses kommen. Auch seien bereits Schäden an Obstbäumen zu verzeichnen.

Bereits jetzt sei die Belastung der Umwelt in der Einflugschneise sehr hoch. Man könne dies beispielsweise daran sehen, dass sich nach Regen Ölfilme auf Gartenteichen bilden.

Es werde eine Zunahme der Feinstaubbelastung, insbesondere aufgrund des durch den Ausbau zunehmenden Verkehrs befürchtet.



#### **4.3.2.7 Klima**

Der weitere Ausbau führe zu einer vermehrten Belastung des Klimas. Er stehe damit auch im Gegensatz zu den erklärten Klimaschutz-Zielen der Bundesregierung. Eine Zahl von 2,8 Mio. Passagieren führe zu einer Klimalast von 720.000t CO<sub>2</sub>-Äquivalente. Damit würde das gesamte CO<sub>2</sub>-Budget aller Einwohner der Landkreise Oberallgäu und Lindau verbraucht werden, diese Einwohner dürften in diesem Szenario kein CO<sub>2</sub> mehr produzieren.

Aus dem Antrag gehe hervor, dass der Ungerhauser Wald „umgebaut“ werden solle, was ein Abholzen bedeute. Dies stelle einen erheblichen Eingriff in ein Ökosystem und damit eine weitere Schädigung des Mikroklimas dar und könne nicht hingenommen werden. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen seien ungeeignet.

Der Ausbau des Flughafens gefährde/vernichte die Lebensgrundlagen durch die Zerstörung/Belastung des Weltklimas. Flugverkehr führe zum Abbau der schützenden Ozonschicht und zum Anstieg von bodennahem Ozon. Wasserdampf-Ausstoß in hohen Luftschichten sorge für zusätzlichen Treibhauseffekt. Neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge verändere Flugverkehr auch das Wetter. Der Zusammenhang zwischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Klimawandel sei wissenschaftlich anerkannt.

Der Antrag auf Planfeststellung gehe an keiner Stelle auf die Klima-Problematik ein. Es fehle insbesondere an Kompensationsmaßnahmen.

Der Antrag sei darauf ausgelegt, Straßen und Schienenverkehr in die Luft zu verlagern. Mit Billigstpreisen werde eine künstliche Passagiernachfrage erzeugt (25-40 Prozent). Auf diese Weise sollen bis 2025 2,8 Millionen Passagiere befördert werden. Die dadurch ausgelöste weitere Klimabelastung durch CO<sub>2</sub> und andere Schadstoffe sei verantwortungslos.

Durch höheres Flugaufkommen erhöhe sich die Umweltbelastung.

Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsprüfung sei viel zu oberflächlich und mangelhaft. Insbesondere zur Klimaverträglichkeit fänden sich keine Aussagen. Dies sei aber gerade in Zeiten des Klimawandels unverzichtbar.

#### **4.3.2.8 Eigentum**

In der Verlärmung der Immobilien im An- und Abflugbereich liege eine Verletzung der Rechte nach Art. 14 Abs. 1 GG. Der Aufenthalt im Freien, z.B. auf der Terrasse, werde auch am Tage unmöglich. Diese massive Beeinträchtigung der Außennutzung führe zusammen mit einer verminderten Wohnqualität zu einer beträchtlichen Wertminderung der betroffenen Immobilien. Dies komme einer „kalten“ Enteignung gleich.

Es fehlten die Ermittlungen und Darstellungen zu den Siedlungsbereichen, einschließlich des sog. „Außenwohnbereichs“, die aufgrund hoher Lärmbelastung Ansprüche auf Entschädigung hätten.

Es werde nicht dargestellt, inwieweit Änderungen im Bauschutzbereich mit der Folge der Beschränkungen des Eigentums Dritter stattfinden werden.

#### **4.3.2.9 Land- und Forstwirtschaft**

Die Auswirkungen des Flughafen-Ausbaus beeinträchtigten die Landwirtschaft (z. B. durch eine Erhöhung der Stickoxidbelastung), insbesondere ökologisch geführte Betriebe.

Die Bäume im Ungerhauser Wald dürften nicht für den Flughafenausbau geopfert werden. Es sei nämlich zu bedenken, welche wichtige Funktion diese in Bezug auf Sauerstoffproduktion, Luftreinigung und Wasserspeicherung haben.

#### **4.3.2.10 Wirtschaft und Siedlungsstruktur**

Der Flughafen habe einen hohen Outgoing-Anteil von 80%, dies bedeute einen erheblichen Abfluss an Kaufkraft und damit eine Schwächung der Wirtschaftskraft in der Region.

Die Flughafengesellschaft schaffe i. d. R. nur schlecht bezahlte Arbeitsplätze.

Durch den Ausbau mit mehr Passagieraufkommen werde noch mehr Kaufkraft ins Ausland verlagert.

#### **4.3.2.11 Straßenverkehr**

Die verkehrsmäßige Erschließung solle über eine Westkopfumfahrung und den „Alten Stadtweg“ von Hawangen aus erfolgen und dadurch zu Unrecht vom Steuerzahler finanziert werden.

Künftig werde man noch mehr von Verkehrslärm durch an- und abfahrende Fahrzeuge betroffen sein, insbesondere in Tagesrandzeiten und in der Nacht.

Es wird beantragt, dass die Flughafengesellschaft auf eigene Kosten die Straßenführung zum Flughafen, z.B. über Hasenloh, ändere, damit die Menschen in Memmingerberg nicht auch noch die erhöhte Fahrzeugbelastung (Lärm, Abgase etc.) ertragen müssten.

#### **4.3.2.12 Sicherheit**

Durch den Ausbau des Flughafens sei die Sicherheit extrem gefährdet. Es bestehe durch die Verkürzung des Sicherheitsstreifens ein erhöhtes Unfallrisiko.

Es sei nicht dargestellt worden, welche Risiken für die Bevölkerung mit den in der Einflugschneise im Memminger Süden angesiedelten Unternehmen, teils aus der Chemiebranche, im Falle eines Absturzes verbunden wären. Auch sei nicht nachgewiesen worden, dass diesbezüglich Katastrophenpläne existieren.

Bedingt durch die hohe Lage des Flughafens könnten Flugbewegungen unter etwa 1200 m ü. N.N. von den Radaranlagen benachbarter Flughäfen nicht erfasst werden. Dies stelle zum einen ein hohes Sicherheitsrisiko für mehrere gleichzeitige Flugbewegungen dar, zum anderen könnten die lokalen Flugbewegungen nicht aufgezeichnet werden, womit Verstöße gegen An- und Abflugrouten, die von den Anliegern häufig beobachtet würden, nicht nachgewiesen werden können.

Durch die weltpolitische Lage (Terrorismus) seien gerade derart exponierte Flughäfen eine ständige Gefahrenquelle.

Über 80 % der Unfälle im gewerblichen Luftverkehr ereigneten sich auf den Flughäfen selbst oder in ihrer unmittelbaren Nähe. Es wird bezweifelt, dass die notwendigen Sicherheitsstandards gewährleistet sind.

Die hohe Anzahl von Sport und Hobbyfliegern berge ein erhebliches Gefahrenpotential. Viele Flugzeugtypen seien älter als 25 Jahre alt und entsprächen nicht mehr den erforderlichen Sicherheitsstandards. Die vorgeschriebenen Flugrouten würden nicht eingehalten.

Der Airport Allgäu sei einer der sechs unsichersten Flugplätze Deutschlands. Einer besonderen Gefahr seien beispielsweise der Kindergarten und die Grundschule Westerheim ausgesetzt, da diese in der Einflugschneise lägen.

Von verschiedenen Vogelpopulationen in der Flughafenregion gehe eine Gefahr für den Luftverkehr aus. Insbesondere gelte dies für Greifvögel, die sehr hoch flögen, und Raben, welche häufig in großen Schwärmen, beispielsweise im Stadtwald im westlichen Memmingen, aufträten.

#### **4.3.2.13 Naturschutz und Landschaftspflege**

Es seien erhebliche Eingriffe in die Natur geplant, jedoch nur unzureichende Ausgleichsmaßnahmen aufgeführt.

Durch den Ausbau werde wertvolles Grünland vernichtet und auf Jahrzehnte belastet.

#### **4.3.2.14 Sonstiges**

Aufgrund der psychischen Belastung durch jeden wahrgenommenen Start/Landung eines Verkehrsflugzeuges sei auch die Gesundheit gefährdet.

Durch ein Gefühl der Angst vor erhöhter Schadstoff- und Lärmbelastung sowie vor Unfällen vermindere sich die Lebensqualität.

Durch den ständig staatlich und kommunal geförderten Ausbau des Flugverkehrs werde die Lebensqualität immer schlechter, die Umwelt immer mehr belastet, der Klimawandel beschleunigt und die Staatsverschuldung weiter in die Höhe getrieben. Es müsse einem zu Denken geben, dass in Deutschland mehr Menschen durch Suizid umkämen als durch Verkehrsunfälle und dass Deutschland die niedrigste Geburtenrate in der EU habe.

Der Ausbau des Flughafens werde auch damit begründet, dass ein Werftbetrieb möglich sein müsse, die vorhandenen Hallen für die Triebwerksprobeläufe wurden aber abgerissen, neue Lärmschutzeinrichtungen für Probeläufe seien im Antrag jedoch nicht ausgewiesen.

Der Flughafen bediene vorwiegend Warmwasserziele, also Ziele in Regionen, in denen auch Malaria vorkomme. Damit stelle sich die Frage nach dem Risiko einer Flughafen-Malaria, welche im Umkreis von 5 km um den Flughafen nach heute allgemein anerkannter Auffassung vorkommen könne, da die Überträger-Fliege Anopheles unter unseren klimatischen Bedingungen im Sommer diese Strecke leicht bewältige. Im Gegensatz zur üblichen Flughafenmalaria, die sich auf den Flugzeug-Raum und auf das Gepäck als mögliches Reservoir für Anopheles beschränke, müsse aber die Situation im Memmingerberg ganz anders betrachtet werden, denn die Entfernung vom Vorfeld bis zum Benninger Ried betrage nur 2,8 km. Damit stehe zu befürchten, dass bei der unbestrittenen Klima-Erwärmung das Benninger Ried zu einer Brutstätte für Anopheles werde. Die einzig mögliche Maßnahme, um dies zu verhindern, sei die Trockenlegung des Benninger Riedes, dem stehe aber die Tatsache entgegen, dass das Ried unter dem Schutz der FFH-Richtlinie stehe.

Der Ausbau der Start- und Landebahn diene nicht der Erhöhung der Sicherheit, sondern er solle den Start schwererer Flugzeuge ermöglichen, was in Verbindung mit der verlängerten Betriebszeit die Möglichkeit zum Frachtflug eröffne. Dieser aber werde umso wirtschaftlicher, je später in der Nacht er stattfinde, da bei kühleren Temperaturen die Beladung erhöht werden könne. Dies schließe wiederum das Risiko weiterer Anträge auf zusätzliche Verlängerung der Betriebszeit in die Nacht hinein ein. Diese sog. Salomitaktik wäre bisher bundesweit auf allen Verkehrsflughäfen zu beobachten gewesen und sei auch in Memmingerberg zu befürchten.

Im ersten Genehmigungsverfahren habe die Antragstellerin wiederholt dem Gericht nachweisbar falsche Sachverhalte vorgetragen, später habe sie auf zahlreiche eingehende Beschwerden nicht oder unzureichend reagiert.

Es bestünden erhebliche Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Angaben der Antragstellerin, weil die im Antrag geschilderten zahlreichen und teils sehr hohen Bauten mit großen freien Tragweiten (Wartungshallen) neben den zahlreichen anderen Investitionen mit den behaupteten Investitionskosten von 15 Mio. Euro in keiner Weise zu realisieren seien.

Wiederholt seien falsche Gewinnangaben publiziert worden. Außerdem seien die vorgeschriebenen Veröffentlichungen der Bilanzen im elektronischen Bundesanzeiger bisher regelmäßig auf den letzten Termin geschoben worden, im Gegensatz zu anderen Regionalflughäfen.

Eine mangelnde Unabhängigkeit der Genehmigungsbehörde werde befürchtet. Sie sei der Regierung von Oberbayern unterstellt und diese der Staatsregierung. Eben diese Staatsregierung habe sich immer wieder für den Flughafen in Memmingerberg ausgesprochen.

Es sei ein Verfahrensfehler unterlaufen, indem die Stadt Mindelheim nicht am Verfahren beteiligt worden wäre, obwohl die Stadt in der Einfugschneise des Flugplatzes liege.

Es wird gefordert, dass Schutzmaßnahmen für die betroffenen Bürger umgesetzt werden, wie beispielsweise einen Präzisionsanflug mit Sanktionen bei Missachtung, wie er in Nizza schon seit vielen Jahren üblich sei.

Die Rundumleuchte des Towers beeinträchtige die Nachtruhe aufgrund des Hell-Dunkel-Wechsels.

Der Flughafenbetreiber halte sich jetzt schon nicht an die vorgegebenen Zeiten. Bei Beschwerden werde mit der Lüge geantwortet, dass es sich um Transplantations-Flüge handle. Diese würden jedoch niemals per Luftfracht ausgeführt werden.

Sport- und Privatflieger hielten sich nicht an die Einfugschneise.

Der Ausbau wirke sich negativ auf den Wert um Immobilien im Umkreis aus. Dies wiederum habe für betroffene beispielsweise negative Auswirkungen bezüglich der Alterssicherung.

Die Flughafengesellschaft habe Schulden in Höhe von 13 Mio. Euro angehäuft, die Eigenmittel seien weitgehend aufgebraucht. Ein Tochterunternehmen (Allgate) habe bereits einen Antrag nach § 19 InsO stellen müssen. Dies lasse einen erheblichen Bedarf an öffentlichen Geldern befürchten, was eine Kürzung von Mitteln in anderen wichtigen Bereichen, wie etwa der Bildung oder dem Sozialwesen, zur Folge habe.

Durch Einzelschallereignisse setze immer wieder das Bild am Fernseher aus.

Der Fluglärm erschwere das Erlernen von Musikinstrumenten, da man nicht mehr in Ruhe üben könne.

Die hellen Landescheinwerfer der Flugzeuge seien störend.

Die Genehmigung des Antrages bedeute Steuerverschwendung in Millionenhöhe.

Bei der Darstellung des Schutzgutes Mensch in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung sei nur eine eingeschränkte Ermittlung der betroffenen Menschen vorgenommen worden, weil in der Ermittlung bereits beschränkende Bewertungskriterien angewendet worden seien. Die darüber hinaus vom Fluglärm betroffenen Menschen blieben außer Betracht. Eine zahlenmäßige Bestimmung fehle ebenfalls.

#### **4.3.3 Ergebnisse zur Antragsänderung vom November 2012**

Zur Änderung einzelner naturschutzbezogener Kompensationsmaßnahmen durch Ergänzung des landschaftspflegerischen Begleitplans seitens der Allgäu Airport GmbH & Co., insbesondere durch eine Überarbeitung der Eingriffs-Ausgleich-Bilanzierung sowie den dadurch neu errechneten Kompensationsbedarf, wurde eine ergänzende Beteiligung durchgeführt.

Das **Landratsamt Unterallgäu** (Stellungnahme vom 11.12.2012) erteilte hierzu Einvernehmen, insbesondere wird den Ausgleichsflächen und den geplanten Maßnahmen zugestimmt.

Der **Bund Naturschutz in Bayern e.V.** (Schriftsatz der Rechtsanwälte Nickel-Eiding vom 19.12.2012) wandte ein, die Maßnahme E4 sei ungeeignet und die erforderlichen Aufforstungsflächen seien noch nicht nachgewiesen. Außerdem sei der Ausgangszustand der im landschaftspflegerischen Begleitplan erfassten Flächen in der „kalten Jahreszeit“ unzureichend aufgenommen worden. Schließlich lägen die Voraussetzungen des § 16 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, da bei Ersatzmaßnahmen das Landschaftsbild neu zu gestalten sei, was nicht vorgesehen sei.

Das **Wasserwirtschaftsamt Kempten** (Stellungnahme vom 09.01.2013) prüfte die einzelnen Ersatzmaßnahmen im Hinblick auf vorsorgenden Bodenschutz und Wasserbau und teilte notwendige Auflagen zur Umsetzung der Maßnahmen mit.

Die **Regierung von Schwaben** (Vermerk vom 10.01.2013) gab eine Beurteilung zum besonderen Artenschutz gem. §§ 44 ff. BNatSchG, zu den Planungen für die Ersatzmaßnahmen E1 bis E5, zu den naturschutzrechtlichen Anforderungen (Auflagenvorschläge) sowie zu den planfestzustellenden Unterlagen ab.

## **C. Entscheidungsgründe**

### **I. Verfahrensrechtliche Würdigung**

#### **1. Planfeststellungspflicht**

Das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben (Art. 72 Abs. 1 Satz 1 1. HS BayVwVfG) ist nach den Vorschriften des Luftverkehrsrechts planfeststellungspflichtig. Nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG dürfen bestehende Flughäfen nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 LuftVG vorher festgestellt ist. Ein Absehen von der Planfeststellung im Sinne von § 8 Abs. 2 und 3 LuftVG war insbesondere wegen der Verpflichtung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, nicht zulässig.

Nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG war hier nur ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Nach dieser Vorschrift wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss sieht derartige planfeststellungspflichtige Folgemaßnahmen nicht vor, insbesondere ist der Neubau von Straßen außerhalb des Flughafenbereichs nicht Antragsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

#### **2. Zuständigkeit**

Das Luftamt ist gemäß § 10 Abs. 1 LuftVG i. V. m. Art. 9 Abs. 2 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk) und § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sowie Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die für den Verkehrsflughafen Memmingen zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde.

In diesem Planfeststellungsbeschluss konnte das Luftamt gem. § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG auch betriebliche Regelungen, insbesondere die Änderungen der Betriebszeiten, getroffen werden. Zugleich ist das Luftamt zuständig, in diesem Beschluss Regelungen der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 (Az. 315.30-3736-MM-1) aufzuheben bzw. zu ändern. Bei der im Planfeststellungsbeschluss verfügten Aufhebung bzw. Änderung von dieser in der luftrechtlichen Genehmigung verfügten Betriebsregelung handelt es sich nicht um eine isolierte Genehmigungsänderung, sondern vielmehr um eine im Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage von § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 LuftVG zu treffende Entscheidung des Luftamtes.



### **3. Sachbescheidungsinteresse**

Es besteht für das Luftamt kein Anlass für Bedenken dahingehend, dass die Allgäu Airport GmbH & Co. KG nicht in der Lage sein könnte, das planfestgestellte Vorhaben sowohl in seiner Errichtung als auch in seinem Betrieb zu finanzieren. Durch Tatsachen belegte Gründe, dass die Allgäu Airport GmbH & Co. KG die für das Ausbaivorhaben voraussichtlich notwendige Kosten nicht aufbringen werden könne und dem Vorhaben somit bei vorausschauender Betrachtung und Beurteilung unüberwindbare finanzielle Hindernisse entgegenstünden, sind nicht ersichtlich. Nur eine Planung nämlich, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar wäre und sich sonach als nicht vernünftigerweise geboten erweise, wäre rechtswidrig und unzulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, juris RdNr. 197 ff.). Nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist im Übrigen die Art und Weise der Finanzierung des Vorhabens durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG. Somit kann vorliegend dahinstehen, ob, ggf. in welchem Verhältnis oder unter welchen Konditionen sie das Vorhaben mit Eigen- und Fremdmitteln finanziert. Denn eine dies erhellende, über die vorstehende Prüfung hinausgehende betriebswirtschaftliche Analyse ist im Rahmen der vorliegenden fachplanungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nicht geboten (vgl. BVerwG, a. a. O).

Ein Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Allgäu Airport GmbH & Co. KG wäre selbst bei entsprechender Anwendung von § 40 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 41 Abs. 2 LuftVZO, die unmittelbar nur im Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG gelten, im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Dieser Nachweis dient bereits im Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG ausschließlich dazu, zu dokumentieren, dass der Flughafenbetreiber wirtschaftlich im Stande ist, der mit der Eigenschaft als Verkehrsflughafen verbundenen Betriebspflicht (§ 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO) hinreichend verlässlich zu genügen und somit unter dem Gesichtspunkt der Betriebssicherheit des Luftverkehrs einen jederzeit ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Es handelt sich somit um Normen des (Sonder-) Gewerberechts, deren Charakter durch die Rechtsnatur der Genehmigung nach § 6 LuftVG auch als Unternehmerngenehmigung geprägt ist. Somit machen §§ 40, 41 LuftVZO gerade nicht die Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Realisierung der zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbaumaßnahmen zum Prüfungsgegenstand (vgl. Reidt in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand September 2009, § 6 RdNr. 100). Das Luftamt ist im Übrigen – wie bereits ausgeführt – davon überzeugt, dass die Allgäu Airport GmbH & Co. KG ein wirtschaftlich insoweit leistungsfähiges Unternehmen ist, das im Hinblick auf das Ausbaivorhaben auch weiterhin einen ordnungsgemäßen Flug(hafen)betrieb gewährleisten wird. Bei der Bewertung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kommt es dabei nicht darauf an, ob sich der Betrieb und damit auch der Ausbau des Flughafens als gewinnbringend erweist. Bewertungskriterium ist

vielmehr allein die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Mithin ist vorliegend - wie bereits ausgeführt – allein prüfungsgegenständlich, ob künftig die Belange der Sicherheit des Luftverkehrs aus finanziellen Gründen gefährdet sein können. Es besteht zur Überzeugung des Luftamtes bei vorausschauender Beurteilung kein Zweifel daran, dass die Allgäu Airport GmbH & Co. KG in der Lage sein wird, den Flughafen Memmingen auch in Hinblick auf die beantragten Änderungen sicher zu betreiben. Dem stehen die Auswirkungen äußerer, die Wirtschaftlichkeit beeinflussender Faktoren (wie z. B. Verteuerung des Kerosins, Einbeziehung des Luftverkehrs in das System des europäischen Treibhausgasemissionszertifikatehandels, allgemeine Teuerungsrate u. a.) nicht entgegen, weil alle am (europäischen) Markt konkurrierenden Anbieter von Luftverkehrsdienstleistungen diesen Faktoren unterliegen. Im Übrigen ist es auch an dieser Stelle nicht Aufgabe des Luftamtes, eine weitergehende betriebswirtschaftliche Untersuchung anzustellen. Eine Gefährdung sicherheitlicher Belange aufgrund fehlender wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit ist somit nicht zu befürchten. Der Verkehrsflughafen Memmingen wird mit Linienverkehr seit 2007 von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG betrieben; seitdem ist es zu keinen durch sie verursachten, sicherheitlich relevanten Einschränkungen oder Störungen im Flughafenbetrieb gekommen. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat auch zu keinem Zeitpunkt gegen ihre Betriebspflicht (§ 45 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 3 LuftVZO) verstoßen.

Aus diesen Gründen werden diverse Einwendungen, die die wirtschaftliche Seriosität der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und das Fehlen von ausreichenden Eigenmitteln dieser Gesellschaft thematisieren, zurückgewiesen. Unabhängig davon, dass sich diese Einwendungen auf der Grundlage der Akten nicht begründen lassen, sind sie bereits nicht Prüfgegenstand im anhängigen Planfeststellungsverfahren. Im Übrigen steht zur Überzeugung des Luftamtes nach seinen bisherigen Erkenntnissen und Erfahrungen als Aufsichtsbehörde über den Verkehrsflughafen Memmingen fest, dass die Allgäu Airport GmbH & Co. KG die aus dem Luftverkehrsrecht resultierenden öffentlichrechtlichen Verpflichtungen beim Betrieb des Verkehrsflughafens Memmingen pflichtgemäß erfüllt. Für die Finanzierung eines wirtschaftlichen Betriebs und die Durchführung von Investitionen existieren zahlreiche legale und übliche Wirtschafts- und Finanzierungsmodelle. Welches Modell die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wählt, ist nicht Prüfgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

#### **4. Vorrang der Fachplanung**

Die Änderungsplanung umfasst Anlagen, die der (luftrechtlichen) Fachplanung unterworfen sind und somit nicht der kommunalen Planungshoheit unterliegen (vgl. § 38 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB)). Hiernach sind die §§ 29 bis 37 BauGB auf Planfeststel-

lungsverfahren für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung nicht anzuwenden, wenn die Gemeinden am Verfahren beteiligt werden; städtebauliche Belange sind dabei zu berücksichtigen. Unstreitig handelt es sich bei dem Verkehrsflughafen Memmingen einschließlich seiner Änderung um eine Anlage bzw. ein Vorhaben von „überörtlicher Bedeutung“. Zum einen erstreckt sich der Verkehrsflughafen Memmingen auf das Gebiet mehrerer Gemeinden. Das Vorhaben ist somit bereits geografisch überörtlich. Außerdem berührt das Änderungsvorhaben Belange der Raumordnung und Landesplanung; es ist deshalb einer landesplanerischen Beurteilung unterzogen worden. Des Weiteren zeigt eine Auswirkungsbetrachtung, dass vom planfestgestellten Vorhaben verkehrliche Effekte auf das Allgäu ausgehen, die offenkundig überörtlich dimensioniert sind.

Im Übrigen zeigt die gesetzgeberische Entscheidung, für die Anlage und Änderung von Flughäfen ein Planfeststellungsverfahren als besonderes Verwaltungsverfahren vorzusehen (§§ 8, 10 LuftVG i. V. m. Art. 72 ff. BayVwVfG) und damit einhergehend von förmlichen Gesetzes wegen die Zuständigkeit überörtlicher Planungsträger – hier der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, – zu begründen, bereits indiziell die Notwendigkeit der Erfassung der berührten – gerade auch kommunalen – Belange durch die besonderen Rechtswirkungen der Planfeststellung und damit die grundsätzliche überörtliche Bedeutsamkeit entsprechender Vorhaben auf.

Wegen der Anwendbarkeit des Fachplanungsprivilegs in § 38 Satz 1 BauGB auf das antragsgegenständliche Vorhaben wird auch die Einwendung zurückgewiesen, auf die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit baulicher Anlagen sei § 35 Abs. 2 BauGB anzuwenden.

## **5.                                   Umfang und Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Die luftrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 9 Abs. 1 Satz 2 LuftVG, Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Unberührt bleibt die Zuständigkeit des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 27d Abs. 1 und 4 LuftVG und die Zuständigkeit der für die Baugenehmigungen zuständigen Behörden (§ 9 Abs. 1 Satz 3 LuftVG).

Durch die luftrechtliche Planfeststellung nach §§ 8 ff. LuftVG wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Ob im konkreten Fall

nachfolgende Baugenehmigungen notwendig sind, richtet sich nach Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 der Bayer. Bauordnung (BayBO) und Art. 57 Abs. 3 i. V. m. Art. 2 Abs. 4 BayBO.

Von der Ersetzungsfunktion der luftrechtlichen Planfeststellung unberührt bleiben hingegen wasserrechtliche Zulassungen nach § 8 Abs. 1 WHG. Diese werden grundsätzlich vom Luftamt gesondert erteilt, nachdem zuvor hierüber mit den zuständigen Wasserbehörden Einvernehmen erzielt wurde (§ 19 WHG); insoweit verbleibt es bei einer Zuständigkeits- und Verfahrenskonzentration auf das Luftamt. Vorliegend war allerdings nicht über wasserrechtliche Zulassungen zu entscheiden.

## **6. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für den zur Planfeststellung beantragten Ausbau des Flughafens Memmingen war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, da es sich bei dem Vorhaben um die Erweiterung einer bereits UVP-pflichtigen Anlage (Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG) handelt und die Vorprüfung des Einzelfalls ergeben hat, dass die Änderung bzw. Erweiterung erheblich nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3c Satz 1 und 3 UVPG). Die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegten Antragsunterlagen beinhalten sämtliche gemäß § 6 UVPG erforderlichen Unterlagen. Diese wurden den beteiligten Behörden im Rahmen des jeweiligen Anhörungsverfahrens zugeleitet (§ 7 UVPG). Das Luftamt hat auch die Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens jeweils beteiligt (§ 9 Abs. 1 UVPG) und im Rahmen des § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 BayVwVfG jeweils Gelegenheit zur Äußerung hierzu gegeben.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, erfolgt durch das Luftamt in der Begründung zu diesem Planfeststellungsbeschluss (§ 11 Satz 4 UVPG; vgl. dazu C.II dieses Beschlusses).

## **7. Raumordnerische Behandlung**

Diesem Planfeststellungsverfahren liegt auch eine ausreichende raumordnerische Bewertung der Regierung von Schwaben als höhere Landesplanungsbehörde in Form einer landesplanerischen Stellungnahme zu Grunde. Dabei wurde das Vorhaben auf seine Raumverträglichkeit hin überprüft. Maßstab der Beurteilung des Vorhabens waren dabei die Grundsätze und Ziele der Raumordnung nach dem Raumordnungsgesetz (ROG) und dem Bayerischen Landesplanungsgesetz (BayLplG), wie sie im Landesentwicklungsprogramm (LEP) sowie im einschlägigen Regionalplan Konkretisierung finden.

Die landesplanerische Stellungnahme vom 14.11.2011 kommt – unter Berücksichtigung der festgesetzten Maßgaben – zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist.

## **8. Einwendungen gegen das Verfahren**

Das Luftamt weist die Einwendungen, die sich gegen den ordnungsgemäßen Gang des Verfahrens richten, zurück.

### **8.1 Besorgnis der Befangenheit**

Zum Teil rügen Einwender die sog. „institutionelle Befangenheit“ des hier nach § 10 Abs. 1 und 2 LuftVG i. V. m. Art. 9 Abs. 2 ZustGVerk und § 27 Abs. 1 Satz 1 Nr. 20 ZustVVerk als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde zuständigen Luftamtes, die sich darauf gründen soll, dass diese Behörde demselben Rechtsträger (Freistaat Bayern) angehört, der auch, insbesondere vertreten durch das Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, für bestimmte Bereiche der Luftverkehrspolitik und damit auch für die Förderung des Verkehrsflughafens Memmingen zuständig ist.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Rechtsordnung kennt bereits die dort monierte "institutionelle Befangenheit" einer Behörde nicht (vgl. dazu Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Auflage 2008, § 20 RdNr. 9 ff.). Dies deswegen, weil die Rechtsordnung vor dem Hintergrund des Prinzips der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung, die verfassungsrechtlich in Art. 20 Abs. 3 GG niedergelegt ist, von der Grundannahme ausgeht, dass die gesamte staatliche Verwaltung bei ihrem Handeln allein das öffentliche Interesse verfolgt und selbst nicht über spezielle Eigeninteressen verfügt. Vielmehr regeln Art. 20, 21 BayVwVfG abschließend den Ausschluss und die persönliche Befangenheit von (einzelnen) Mitarbeitern. Dass eine Behörde im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit entscheidet, ist folglich nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht zu beanstanden (vgl. Beschluss vom 31.03.2006, Az. 8 B 2.06, juris).

Die genannten Zusammenhänge sind auch im Hinblick auf das Gebot der Neutralität der Behörden unbedenklich. Als Teile der vollziehenden Gewalt sind die Behörden gemäß Art. 20 Abs. 3 GG an Gesetz und Recht gebunden. Das Luftamt hat demgemäß das Verfahren so eingerichtet, dass keine sachfremden Erwägungen im Abwägungsprozess zugelassen oder im Sinne von Art. 20, 21 BayVwVfG ausgeschlossene oder befangene Personen tätig werden konnten und können. Die Pflicht zur Wahrung der Neutralität und Unbefangenheit von Behörden in Planungsverfahren folgt aus dem Grundsatz des fairen

Verwaltungsverfahren (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.12.1986, Az. 4 C 13.85, juris RdNr. 79 ff.) und damit letztlich aus dem Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG). Im Sinne des Vorstehenden wurde substantiell nichts vorgetragen, das Zweifel an der ordnungsgemäßen Verfahrensführung offenbart hätte. Auch ist im Übrigen hierfür nichts ersichtlich. Insbesondere ergibt sich solches auch nicht aus dem Umstand, dass vorliegend Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde identisch sind. Denn weder unter dem Gesichtspunkt der „Selbstkontrolle der Verwaltung“ noch im Lichte des Grundsatzes des rechtlichen Gehörs ist eine Trennung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde geboten. Dem Rechtsschutzbedürfnis der Planbetroffenen tragen die gesetzlichen Vorschriften dadurch Rechnung, dass das Planfeststellungsverfahren in Art. 72 ff. BayVwVfG als eine besondere Art des Verwaltungsverfahrens ausgestaltet ist. Die dadurch gewährleistete Formstrenge des Planfeststellungsverfahrens, gerade auch in Bezug auf die Beteiligung und Anhörung von Planbetroffenen, führt zu einer erhöhten Rechtsschutz- und Gesetzmäßigkeitsgarantie unabhängig davon, ob das Verfahren vor ein und derselben Behörde stattfindet oder auf zwei verschiedene Behörden aufgeteilt ist.

## **8.2 Anstoßwirkung der Antragsunterlagen**

Der von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte Antrag nebst Anlagen ist verfahrensfähig und ermöglichte die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Der Antrag erfüllt die sog. Anstoßfunktion, d. h. er versetzt die Betroffenen in die Lage, Beeinträchtigungen eigener Rechte und Belange zu erkennen bzw. ermöglicht es Trägern öffentlicher Belange und Verbänden zu prüfen, ob der eigene Aufgabenkreis berührt ist (vgl. hierzu auch HessVGH, Beschluss vom 15.01.2009, Az. 11 B 254/08.T u. a., juris). Hiergegen gerichtete Einwendungen werden zurückgewiesen. Insbesondere sind die Planfeststellungsunterlagen weder unvollständig noch irreführend. Nach Antragseingang hat sich das Luftamt von der Vollständigkeit der Antragsunterlagen überzeugt und hierbei insbesondere die Vorgaben des Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG (i. V. m. § 40 LuftVZO in entsprechender Anwendung) berücksichtigt. Eine formale – nicht inhaltliche – Prüfung der Unterlagen auf Widerspruchslosigkeit und Verständlichkeit ist erfolgt.

## **8.3 Auslegungsumgriff der Antragsunterlagen**

Vor der Durchführung des Anhörungsverfahrens war zu entscheiden, in welchen Gemeinden der Antrag vom 24.08.2007 nebst Anlagen zur Einsichtnahme nach § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 2 und 3 BayVwVfG auszulegen ist. Gemäß § 10 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Satz 1 LuftVG legt die Behörde den Plan in den Gemeinden aus, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, im Übrigen gilt Art. 73 BayVwVfG. Voraus-

sichtliche Auswirkungen sind maßgeblich unter dem Gesichtspunkt der Grundinanspruchnahme (unmittelbare Betroffenheit) sowie der vom Vorhaben induzierten Immissionen (mittelbare Betroffenheit) denkbar.

Der sich räumlich am weitesten erstreckende Umgriff ergibt sich aus dem Kriterium des Schutzes vor Fluglärm. Das FluglärmG wurde im Jahre 2007 durch das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 01.06.2007 (BGBl. I S. 986) grundlegend novelliert. § 2 Abs. 1 FluglärmG bestimmt die Einrichtung eines Lärmschutzbereichs, der verschiedene Schutzzonen umfasst. Unter der für den günstigsten Umfang der Beteiligung getroffenen Annahme eines wesentlich erweiterten zivilen Flugplatzes liegt nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG liegt der Wert für die Tag-Schutzzone 1 bei  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$  und für die Tag-Schutzzone 2 bei  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$ . Gem. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm diese vorgenannten Werte zu beachten; daraus folgt die Bindungswirkung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG. Vor dem Hintergrund dieser (neuen) Rechtslage hat das Luftamt höchst vorsorglich einen Auslegungsumgriff gewählt, der deutlich unterhalb des niedrigsten im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm genannten Grenzwerts der Tag-Schutzzonen, nämlich  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$ , liegt. Dem Auslegungsumgriff wurde dabei ein Wert von  $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$  zugrunde gelegt (Berechnung entsprechend Anlage zu § 3 FluglärmG mit 3-Sigma-Zuschlag). Damit orientierte sich das Luftamt bei der Ausgestaltung des Anhörungsverfahrens an der in bisherigen luftrechtlichen Verfahren festgelegten Abwägungsschwelle für Lärmbetroffenheiten.

Zur genauen Herleitung des Auslegungsumgriffs wird im Übrigen auf die Ausführungen im Abschnitt Schutz vor Fluglärm verwiesen.

Die Einwendung, die Stadt Mindelheim wäre hiernach zu beteiligen gewesen, wird daher zurückgewiesen. Unabhängig davon hat das Luftamt Einwendungen aus Gemeinden außerhalb des hier gewählten Auslegungsumgriffs dennoch in das Verfahren einbezogen und inhaltlich gewürdigt.

#### **8.4 Verfristung von Einwendungen**

Einzelne Einwendungen sind erst nach Ablauf der zweiwöchigen Einwendungsfrist des § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG eingegangen. Diese werden, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, vom Luftamt als verspätet eingegangen zurückgewiesen (Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG). Auf die Frist und die

Folgen verspätet eingegangener Einwendungen wurde in der Bekanntmachung zur Auslegung explizit hingewiesen (Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG).

Gleichwohl hat das Luftamt, um seiner objektivrechtlichen Verpflichtung zur Aufklärung des Sachverhalts nachzukommen, auch die verfristeten Einwendungen inhaltlich ausgewertet. Ziel der Auswertung war es, abwägungserhebliche Sachverhalte, die in rechtzeitig erhobenen Einwendungen ggf. nicht erscheinen, zu ermitteln und in den Abwägungsvorgang einzustellen.

### **8.5 Erörterungstermin**

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind mit den Beteiligten ausreichend erörtert worden (vgl. § 10 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 6 Satz 1 BayVwVfG). Jeder Einwendungsführer hatte die Möglichkeit, seine Einwendungen im Erörterungslokal persönlich vorzutragen. Das Für und Wider sowie die wesentlichen Aspekte des Ausbauvorhabens konnten dabei sachlich und umfassend erörtert werden.

Auch das Erörterungslokal und die konkrete Ausgestaltung des Erörterungstermins entsprach pflichtgemäßer Ermessensausübung des Luftamtes.

### **8.6 Ergänzende Beteiligung**

Die Änderung einzelner naturschutzbezogener Kompensationsmaßnahmen durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG machte eine ergänzende Beteiligung nach Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG erforderlich. Den in ihren Belangen grundsätzlich betroffenen Stellen, dabei auch dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. und dem Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V., war es dabei möglich Einwendungen zu erheben bzw. Stellungnahmen abzugeben (s. insbesondere Schreiben des Luftamtes vom 04.12.2012).



## **II. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **1. Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für dem zur Planfeststellung beantragten Ausbau des Flughafens Memmingen war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, da es sich bei dem Vorhaben um die Erweiterung einer bereits UVP-pflichtigen Anlage (Nr. 14.12.1 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)) handelt und die Vorprüfung des Einzelfalls ergeben hat, dass die Änderung bzw. Erweiterung erheblich nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 3c Satz 1 und 3 UVPG).

Das Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ist nach dem UVPG durchgeführt worden. Die Prüfung erfolgt als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens und ermittelt, beschreibt und bewertet umfassend die Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG.

Im Rahmen des Scoping-Termins am 27.07.2010 wurde die Allgäu Airport GmbH & Co. KG über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen unterrichtet (vgl. Protokoll des Luftamtes zum Scoping-Termin vom 05.08.2010).

Die vorgelegten Antragsunterlagen, die den Anforderungen von § 6 UVPG entsprechen, wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens den nach §§ 7 ff. UVPG zu beteiligenden Behörden zur Stellungnahme zugeleitet. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG resultiert aus dem nach Art. 73 Abs. 3 – 7 BayVwVfG durchgeführten Anhörungsverfahren. Das Luftamt hat die vorgelegten Unterlagen sowie die dazu eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen gründlich geprüft und, soweit notwendig, die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zur Überarbeitung im erforderlichen Umfang aufgefordert. Auch die Unterlagen der 1. Antragsänderung wurden gem. Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG den betroffenen Stellen zur Anhörung zugeleitet und eingegangene Stellungnahmen und Einwendungen berücksichtigt.

Grundlage der nachfolgend zusammengefassten dargestellten Umweltverträglichkeitsprüfung sind vorrangig die entscheidungserheblichen Unterlagen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG über die Umweltauswirkungen gem. § 6 Abs. 1 UVPG.

Neben

- der UVS (Umweltverträglichkeitsstudie zur Planfeststellung Flughafen Memmingen in Memmingerberg, PLANUNG+UMWELT, Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch, 20.05.2011, Anlage III.4 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, im Folgenden genannt „UVS“) wurden

- u. a. der landschaftspflegerische Begleitplan (Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Planfeststellung Flughafen Memmingen in Memmingerberg, PLANUNG+UMWELT, Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch, 20.05.2011, Anlage III.5 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, im Folgenden genannt „LBP“), sowie die Ergänzung hierzu im Rahmen der 1. Antragsänderung vom 27.11.2012 (im Folgenden genannt „Ergänzung LBP“),
- die saP (Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG), 20.05.2011, Anlage III.2 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, im Folgenden genannt „saP“), sowie die Ergänzung hierzu (GÖG, 30.11.2012),
- der Fachbeitrag Fauna zur UVS (Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen Fachbeitrag Fauna, Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG), 20.05.2011, Anlage III.1 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, im Folgenden genannt „Fachbeitrag Fauna“), sowie
- die Natura 2000 – Verträglichkeitsstudie für das FFH – Gebiet Benninger Ried (Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet DE 8027-301 Benninger Ried, Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG), 20.05.2011, Anlage III.3 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, im Folgenden genannt „FFH-Verträglichkeitsstudie Benninger Ried“) sowie
- die Gutachten zur Lärmphysik (Planfeststellung Flughafen Memmingen Lärmphysikalisches Gutachten zum Flug- und Bodenlärm, ACCON GmbH, 20.05.2011, Anlage II.3 in Ordner II\_I von III der Antragsunterlagen; Planfeststellung Flughafen Memmingen Lärmphysikalisches Gutachten Landverkehrslärm und Gesamtlärm, ACCON GmbH, 20.05.2011, Anlage II.5 in Ordner II\_II von III der Antragsunterlagen),
- zur Lärmmedizin (Lärmmedizinische Stellungnahme Planfeststellung Flughafen Memmingen, Univ. Prof. Dr. med. Scheuch, 18.05.2011, Anlage II.4 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen) und
- zur Lufthygiene (Planfeststellung Flughafen Memmingen Lufthygienische Untersuchung, ACCON GmbH, 30.05.2011, Anlage II.6 in Ordner II\_II von III der Antragsunterlagen) vorgelegt.

Alle vorgenannten Gutachten konnten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung verwertet werden.

Die Inhalte sind unter Einbeziehung der im Laufe des Verfahrens zusätzlich eingebrachten vertieften Stellungnahmen und Gutachten hinreichend ermittelt, begründet und nachvollziehbar. Die genannten im Laufe des Verfahrens vorgelegten vertieften Stellungnah-

men und Gutachten sowie Stellungnahmen der Behörden nach § 7 UVPG und die Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG waren ebenso mit einzubeziehen wie die Ergebnisse eigener Ermittlungen gemäß § 11 Satz 2 UVPG i. V. m. Art. 24 BayVwVfG.

## **2. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen (§§ 11, 12 UVPG)**

### **2.1 Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum der UVS umfasst alle relevanten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter. Die Abgrenzung erfolgt anhand der Kriterien Reichweite, Art und Intensität der erwarteten Auswirkungen. Der sich hieraus ergebende Geländeumgriff gliedert sich in ein engeres Untersuchungsgebiet (Eingriffsraum) und ein weiteres Untersuchungsgebiet (Wirkraum), das auch indirekte Wirkungen des Vorhabens berücksichtigt (vgl. Abbildung 2, S. 16 UVS). Der engere Untersuchungsraum entspricht dabei dem Umgriff der beantragten Änderung der luftrechtlichen Grenze, die Abgrenzung des weiteren Untersuchungsgebiets erfolgt in Abhängigkeit des jeweiligen Schutzguts und geht meist über das Flughafengelände hinaus.

### **2.2 Methodik der UVS; Bewertung**

Die erstellte UVS ist plausibel und berücksichtigt alle von dem Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen. Einwendungen, welche die UVS als zu oberflächlich und ungenügend bezeichnen, werden daher zurückgewiesen. Nach der gängigen Methodik erfolgt in der UVS zunächst mit der Raumanalyse die Beschreibung und Bewertung der Schutzgüter im Bestand (2009) und nach den Gesichtspunkten Bedeutung, Empfindlichkeit und Vorbelastung für jedes Schutzgut getrennt, wobei eine Ermittlung des Raumwiderstands der Schutzgüter stattfindet. Die daran anschließende Wirkungsanalyse beinhaltet eine Bewertung der Schutzgüter im Prognosenullfall 2025 sowie eine Differenzbetrachtung der Projektauswirkungen für den Prognoseplanfall 2025. Hierbei erfolgt eine Aufteilung in bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen. Die Bewertung gliedert sich je nach Beeinträchtigungsintensität in erheblich bzw. nicht erheblich. Schließlich werden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung sowie zum Ausgleich und Ersatz erheblicher Auswirkungen auf die Umwelt dargestellt.

### **2.3 Beschreibung des Vorhabens**

Die Beschreibung des Vorhabens mit seinem wesentlichen Inhalt erfolgt im Sachverhalt dieses Bescheids. Außerdem wird auf die ausführliche Vorhabensbeschreibung in der UVS (dort S. 4 – 10 einschließlich Übersichtsplan der geplanten Maßnahmen) verwiesen.

### **2.4 Schutz- und Vorranggebiete, amtliche Programme und Pläne**

Schutzausweisungen nach NATURA 2000 sind im engeren Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Im weiteren Untersuchungsgebiet liegen die FFH (Fauna-Flora-Habitat)-Gebiete „Riedellandschaft Talmoore“, „Benninger Ried“ sowie „Westliche Günz“, für die jeweils gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele vorliegen.

Naturschutzgebiete (NSG) sind ebenfalls nur im weiteren Untersuchungsgebiet festgesetzt. Es handelt sich hierbei um die NSG „Benninger Ried“ und „Hundsmoor“.

Im weiteren Untersuchungsgebiet liegen zudem ein Naturdenkmal („Linde bei Klosterwald“ in Ottobeuren) sowie Geschützte Landschaftsbestandteile (Feuchtbiotop mit Erlenwald im Günzwinkel bei Klosterwald, Ottobeuren; Niedermoor mit Auwaldrest östlich der Riedmühle in Benningen).

Landschaftsschutzgebiete sind weder im engeren noch im weiteren Untersuchungsgebiet festgesetzt.

Im weiteren Untersuchungsgebiet sind außerdem mehrere gesetzlich geschützte Biotope amtlich erfasst. Die äußeren Schutzzonen des Trinkwasserschutzgebiets Ungerhausen reichen zudem bis in das weitere Untersuchungsgebiet hinein. Überschwemmungsgebiete liegen weder im weiteren noch im engeren Untersuchungsgebiet vor.

Hinsichtlich der Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms wird auf die entsprechende Darstellung im Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Der Regionalplan (Donau-Iller, 1987) sieht für den Bereich des Flughafens Memmingen noch die militärische Nutzung vor. In der Fortschreibung 2001 wurde zudem ein Lärmschutzbereich für den Militärflugplatz Memmingen ausgewiesen. Im Übrigen wurden 1987 für die gesamte Region Donau-Iller übergeordnete Ziele und landschaftliche Leitbilder formuliert. Für den Bereich des Benninger Rieds ist zudem ein landschaftliches Vorhaltegebiet ausgewiesen.

Nach dem Arten- und Biotopschutzprogramm gelten für das Plangebiet neben den Zielen für den gesamten Landkreis Unterallgäu auch die übergeordneten Ziele für das Untere

Illertal sowie die gesondert für das Schwerpunktgebiet NSG „Benninger Ried“ festgesetzten Maßnahmen und Ziele. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in der UVS (S. 26 ff.) verwiesen.

## **2.5 Beschreibung und Bewertung der Umwelt im Bestand gem. § 11 UVPG**

### **2.5.1 Schutzgut Mensch**

Die Beurteilung des Schutzgutes Mensch orientiert sich an den Kriterien Qualität der Wohn- und Arbeitsbedingungen in den besiedelten Gebieten sowie Erholungswert und Bioklima/Lufthygiene. Das Schutzgut Mensch wird in der UVS und den Fachbeiträgen umfassend beleuchtet.

#### **Qualität der Wohn- und Arbeitsbedingungen**

Die Qualität der Wohn- und Arbeitsbedingungen im Untersuchungsgebiet beurteilt sich aus dem Blickwinkel der Verlärmung der Siedlungsflächen - auch in Abhängigkeit von der Entfernung von den Hauptverkehrsstraßen - sowie der Lage der Lärmschutzzonen.

Die Lärmsituation am Verkehrsflughafen Memmingen wird bezogen auf den Ist-Zustand 2009 im Abschnitt Lärmschutz beschrieben. Diese Beschreibung kann auch für die Beschreibung und Bewertung im Bestand verwendet werden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung durch Fluglärm ist die Qualität der Siedlungsflächen durchgehend als hoch einzustufen, da im Basisjahr 2009 - mit Ausnahme des westlich des Flughafens gelegenen Hofes Zeller - keine Wohnbebauung oder schutzbedürftige Einrichtung Dauerschallpegel oberhalb 60 dB(A) aufweist (vgl. UVS, S. 32; Anlagen 5.1 und 5.2 zum Lärmphysikalischen Gutachten zum Flug- und Bodenlärm und Karten 2 und 3 zur UVS).

Entlang der Hauptverkehrsstraßen, welche hier die Ortsdurchfahrten von Memmingen und Memmingerberg darstellen, sind die Siedlungsflächen durch eine teils sehr hohe straßenverkehrliche Lärmbelastung tags und nachts in ihrer Qualität eingeschränkt.

Eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht (gem. § 1 der 16. BImSchV) ist im Basisjahr 2009 bereits durch Straßenlärm in Bereichen der Münchner Straße und des Bayernrings möglich (vgl. Anlagen 2.1 und 2.2 des Lärmphysikalischen Gutachtens Landverkehrslärm und Gesamtlärm, ACCON GmbH, 20.05.2011, Anlage II.5 in Ordner II\_II von III der Antragsunterlagen).

An weiteren Ortsdurchfahrten der Gemeinden Memmingen, Memmingerberg, Benningen und Ungerhausen fällt der Lärmpegel geringer aus und liegt unterhalb der o. g. Grenzwerte ein. Der Eindruck der Belästigung durch den bestehenden Straßenverkehr ist dennoch gegeben.

### **Erholungswert**

Der Erholungswert der freien Landschaft bestimmt sich nach Zugang, Attraktivität, Erreichbarkeit und Lärmbelastung.

Die Eignung der Landschaft im Untersuchungsgebiet zur Erholung ist durch bestehende Lärmbelastungen über 55 dB (A) weitgehend eingeschränkt, da zwar landschaftlich bedeutsame Bereiche vorhanden sind, diese jedoch durch die Überlagerung mit der Lärmbelastung in weiten Bereichen abgewertet werden.

Das Untersuchungsgebiet gliedert sich entsprechend dem Naturraum in drei Landschaftseinheiten von West nach Ost. Während den Landschaftseinheiten 1 (in der Mitte des Untersuchungsgebiets) und 3 (westlicher Teil) nur geringe bis mittlere Bedeutung für die Erholungsqualität zukommt, ist die Landschaftseinheit 2 (östlicher Teil) hinsichtlich ihrer Attraktivität hoch zu bewerten (vgl. UVS, S. 33 f.).

Die Gesamtlärmbelastung, welche für das Basisjahr 2009 im Gutachten „Landverkehrslärm und Gesamtlärm“ ermittelt wurde, mindert den Wert der rein landschaftlichen Erholungsfunktion. Der gem. DIN 18005 für Parkanlagen geltende Grenzwert Tag von 55 dB (A) wird nach der Unterlage UVS als Beurteilungsgrundlage verwendet. Bei Betrachtung des Gesamtlärms (vgl. Karten 2 und 3 im Anhang zur UVS) ist erkennbar, dass durch den Fluglärm sowie den Straßenverkehrslärm die Erholungseignung der nordöstlichen Regionen des Untersuchungsgebietes (Teil der Landschaftseinheit 2) abgewertet wird. Ebenso verhält es sich mit den nordwestlich gelegenen Gebieten. Die bereits landschaftlich mit niedriger Bedeutung bedachte Einheit 1 wird auch durch die Lärmbelastung weiter abgewertet. Einzig die südlichen Bereiche der Einheiten 2 und 3 können somit weiterhin als hoch qualitativ eingestuft werden.

### **Bioklima und Lufthygiene**

Die klimatischen Bedingungen im Untersuchungsgebiet besitzen eine überwiegende Schoncharakteristik, welche auf vermehrte Kältereize und gelegentliche Wärmebelastung zurückzuführen ist (vgl. UVS, S. 34). Die lufthygienische Untersuchung ergab zudem für das Jahr 2009 die Unterschreitung der geltenden Grenzwerte aller als lufthygienisch relevant einzustufenden Schadstoffe.

## **2.5.2 Schutzgut Tiere**

Bei den von Seiten der Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG) im Untersuchungsgebiet 2009 durchgeführten Erhebungen von repräsentativen Artengruppen mit Indikatorfunktion wurden neben 51 verschiedenen Vogelarten auch 5 (+3 der Kling Consult 2010) Fledermausarten und 20 Arten von Tagfaltern und Widderchen festgestellt (vgl. Fachbeitrag Fauna). Einwendungen, welche ein Fehlen der Betrachtung nachtaktiver Vogelarten zum Inhalt haben, werden daher zurückgewiesen. Bei der Bestandserhebung wurden sowohl Nachtbegehungen durchgeführt als auch diesbezügliche Informationen von Behörden und Verbänden eingeholt.

Ebenso ist die Rüge unbegründet, die im Fachbeitrag Fauna zur UVS vorgenommene Beschränkung auf bestimmte Artengruppen sei nicht sachgerecht und wegen der möglichen Gefährdung weiterer Artengruppen nicht zulässig. Die Auswahl von Artengruppen, welche für das Untersuchungsgebiet Indikatorfunktion aufgrund ihrer Habitatansprüche und Reaktionen besitzen und somit eine Veränderung des Schutzgutes repräsentativ darstellen können, ist gängige fachliche Praxis und wurde im Übrigen von den Naturschutzbehörden nicht bemängelt. Entsprechende Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Unter dem Gesichtspunkt der Seltenheit und Gefährdung der betroffenen Arten sowie Anspruch an den Lebensraum und Artendichte findet die faunistische Bewertung des Untersuchungsgebiets anhand der modifizierten 5stufigen Bewertungsskala nach RECK (1991) statt. Insgesamt besitzt das Gebiet mittlere bis geringe Wertigkeit für das Schutzgut Fauna, wobei das Shelterareal mit einer mittleren Wertigkeit die höchste naturschutzfachliche Bedeutung im Untersuchungsgebiet v. a. für die Zauneidechse darstellt.

### **Vögel**

Während sämtliche festgestellte Vogelarten der Europäischen Vogelschutzrichtlinie unterfallen, stehen nur 18 der Vogelarten unter strengem Schutz der BArtSchV und/oder sind auf den bundes- bzw. landesweiten Vorwarnlisten geführt. Mittlere Bedeutung für die am meisten gefährdeten und damit schutzbedürftigen Nahrungsgäste und Brutvogelarten besitzen die Offenlandbereiche, Extensivgrünland mit Gehölzbeständen und zwar bebauete, aber stark durchgrünte Bereiche im Westen des Untersuchungsgebietes. Weniger bedeutsam sind Bereiche mit niedrigerem Grünanteil (vgl. S. 13, Fachbeitrag Fauna). Für eine vertiefte Darstellung wird auf die ausführliche Aufschlüsselung im Fachbeitrag Fauna verwiesen.

### **Fledermäuse**

Bei den nachgewiesenen Fledermausarten, welche allesamt unter strengem Schutz nach BNatSchG i. V. m. dem Anhang IV der FFH-Richtlinie stehen, sind nur drei der vorkommenden Arten auf der landesweiten Roten Liste als gefährdet bezeichnet. Bundesweit stellt hier außerdem lediglich der Abendsegler eine gefährdete Art dar.

Aufgrund des geringen Artenspektrums an Fledermäusen sowie mäßig hoher Individuendichten besitzen die bebauten Bereiche im Norden und die Shelterflächen geringe Bedeutung. (vgl. S. 14 im Fachbeitrag Fauna).

### **Reptilien/Zauneidechse**

Bei Erhebungen der KLING CONSULT 2010 wurden vor allem im Bereich der Shelter mehrere Exemplare der streng geschützten Zauneidechse nachgewiesen (vgl. S. 10, Fachbeitrag Fauna). Die Shelterflächen stellen daher aufgrund der strukturellen Ausstattung für die Zauneidechse ein Gebiet mittlerer Bedeutung dar.

Die vorgetragenen Defizite hinsichtlich des vorgelegten Kartenmaterials in Bezug auf die Darstellung von Zauneidechsen sind nicht entscheidungserheblich. Zwar erfolgt in den Karten 1 und 2 zum Fachbeitrag Fauna zur UVS zutreffend keine Darstellung des nachgewiesenen Zauneidechsenvorkommens. Bei den genannten Karten handelt es sich jedoch lediglich um solche, die nicht zur Planfeststellung beantragt sind, und zudem im Zusammenhang mit den entsprechenden textlichen Erläuterungen die zur Beurteilung erforderlichen Aussagen treffen.

### **Tagfalter und Widderchen**

Bei den Tagfalter- und Widderchenarten gelten nach BArtSchV nur 8 als besonders geschützt. Eine Auflistung der als naturschutzfachlich bedeutsam zu bezeichnenden Tagfalter- und Widderchenarten wird im Fachbeitrag Fauna (Fachbeitrag Fauna) Tabelle 4 vorgenommen. Lokal besonders bedeutsam (Gebiet mittlerer Wertigkeit) sind hierbei extensive Grünlandflächen im Bereich der von Gebüsch und Wald gesäumten Shelterflächen. Geringere Bedeutung ist den Grünlandflächen an der Landebahn beizumessen.

### **2.5.3 Schutzgut Pflanzen**

Zur Ermittlung des Bestands der Vegetation des Untersuchungsgebiets wurde von den Gutachtern der PLANUNG+UMWELT im engeren Untersuchungsgebiet in den Jahren 2009 und 2010 eine Biotopkartierung nach allgemeinen Vorgaben des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU), erweitert um Bezeichnungen aus dem Katalog „Flächendeckende Nutzungs- und Strukturtypenkartierung (NTK)“, durchgeführt (vgl. UVS, S. 50). Die Bewertung des Bestands erfolgt vor allem anhand der Kriterien der Naturnähe, Seltenheit



und Gefährdung der Pflanzen. Hierbei wenden die Gutachter der UVS den anerkannten neunstufigen Bewertungsschlüssel von Kaule an, der anschließend in einen fünfstufigen Bewertungsschlüssel umgerechnet wird.

Hohe Bedeutung kommt im engeren Untersuchungsgebiet dem artenreichen Extensivgrünland an der Start- und Landebahn sowie den Gehölzstrukturen im Bereich der Shelter und den bebauten Bereichen im Westen zu. Das artenreiche Extensivgrünland kann zudem dem FFH-Lebensraumtyp „Magere Flachlandwiesen“ zugeordnet werden.

Die Grünlandbereiche im Untersuchungsgebiet sowie Nadelwald (südlich der Start- und Landebahn) und Rasenflächen (vor allem im nördlichen Bereich des Flughafengeländes) sind von mittlerer Wertigkeit. Nur geringe Bedeutung besitzen hingegen Ackerflächen, Graswege und Grünlandeinsaat (vgl. S. 59, UVS).

An geschützten Pflanzenarten (Anhang IV der FFH-Richtlinie) kommt im weiteren Untersuchungsgebiet der Kriechende Sellerie im Naturschutzgebiet „Benninger Ried“ vor, wobei sich hier jedoch durch nährstoff- und wasserstandsbedingte Eutrophierung die Standortbedingungen verschlechtert haben. Hinsichtlich der ebenfalls im Benninger Ried ansässigen letzten endemischen Art der Riednelke, welche nur national geschützt ist, gilt das Ergebnis entsprechend. Weitere geschützte Pflanzenarten waren vom Gutachter der UVS bzw. von der GÖG nicht nachzuweisen (vgl. UVS, S. 55 f.).

#### **2.5.4 Schutzgut Biologische Vielfalt**

Unter biologischer Vielfalt oder Biodiversität sind neben der genetischen Vielfalt innerhalb der Tier- und Pflanzenarten auch die Vielfalt der Arten und Lebensräume zu verstehen. Das Schutzgut wird somit vorrangig anhand der bereits behandelten Schutzgüter Fauna und Pflanzen beurteilt. Die in der UVS erfolgte Heranziehung der bereits vorhandenen Erhebungen ist daher nicht zu beanstanden.

Im weiteren Untersuchungsgebiet befinden sich Gebiete mit hoher Bedeutung für die Biodiversität. Vor allem das Naturschutz- bzw. FFH-Gebiet „Benninger Ried“ (Schutz des weltweit einzigen Vorkommens der Riednelke) und das Naturschutzgebiet „Hundsmoor“ (Schutz des dort vorherrschenden Zwischenmoors mit Übergangsstadien zum Quellsumpf und Hochmoor) besitzen aufgrund ihres Artenspektrums landesweite und nationale Bedeutung (vgl. UVS, S. 62). Das engere Untersuchungsgebiet weist keine Gebiete von herausragender Bedeutung hinsichtlich der Biodiversität auf.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Rahmen der Behandlung der Schutzgüter Fauna und Pflanzen verwiesen.

## **2.5.5 Schutzgut Boden**

Im Untersuchungsgebiet dominieren Böden aus Lockermaterialien, welche zumeist löß-beeinflusst sind. An Bodentypen herrschen (Para-)Braunerden vor (vgl. UVS, Karte 8), welche in Teilbereichen Staunässemerkmale, sog. Pseudovergleyung, aufweisen. Aufgrund des hohen Grundwasserstands sind vor allem am westlichen und östlichen Rand des weiteren Untersuchungsgebiets, in den Auen, Gleyböden zu finden. Zudem treten im Osten und Südwesten organisch-mineralische Nassböden und Moore auf, welche durch sehr starke Vernässung infolge Grundwasser entstehen (vgl. UVS, S. 63).

Die Bewertung des Bestands erfolgt von Seiten der Gutachter der UVS lediglich im engeren Untersuchungsgebiet und wurde anhand dem bayerischen Leitfaden „Schutzgut Boden in der Planung“ sowie auf Grundlage des LfU und des Bayerisches Landesamtes für Vermessung und Geoinformation durchgeführt. Bei der Bewertung wird auf die Erfüllung der jeweiligen Bodenfunktionen, wie etwa Retentionsvermögen und Filterfunktion abgestellt (vgl. UVS, S. 63, 70 ff.).

Sehr hoch zu bewertende Böden befinden sich somit westlich sowie nord- und südöstlich der Start- und Landebahn. Ein kleinerer Bereich südöstlich der Landebahn besitzt hohes Gesamtpotential, während derzeit unversiegelte Böden auf dem restlichen Flughafen- bzw. Plangebiet fast ausschließlich mittlere Wertigkeit besitzen. Überbaute Flächen besitzen auch hinsichtlich der Erfüllung der Bodenfunktionen nur sehr geringe Wertigkeiten (vgl. Karte 9 zur UVS).

Kulturgeschichtliche Bodendenkmäler befinden sich nur im weiteren Untersuchungsgebiet (vgl. Karte 8 zur UVS). Geotope sind im gesamten Untersuchungsgebiet nicht zu verzeichnen. Im engeren Untersuchungsgebiet besteht hingegen eine hohe Vorbelastung an lokalisierten und bereits im Jahr 2006 erkundeten Altlasten, es sind jedoch auch weitere verunreinigte Flächen möglich. Zudem stellt sich das Plangebiet als in hohem Grade vorbelastet hinsichtlich registrierten, aber auch bisher unbekanntem Kampfmitteln dar.

## **2.5.6 Schutzgut Wasser**

### *Oberflächengewässer*

Das Gebiet um den Flughafen Memmingen wird von mehreren Bächen durchzogen. Im weiteren Untersuchungsgebiet verlaufen in nördlicher Richtung von Ost nach West die westliche Günz unmittelbar im NSG Hundsmoor, sowie Schnittenbach (Schmidbach) und Krebsbach, die nördlich von Ungerhausen zusammenfließen. Weiter westlich befinden sich Haienbach und Kressenbach, die sich in Memmingen zur Memminger Ach vereinigen (vgl. auch Übersicht UVS, S. 74). Der Riedbach mit Quelle im Benninger Ried durchfließt das Gebiet zudem von Südosten nach Nordwesten. Im engeren Untersuchungsgebiet verläuft lediglich der Schnittenbach.

Zur Bewertung des Zustands der Oberflächengewässer kann, wie von den Gutachtern der UVS vorgenommen, der „Bewirtschaftungsplan für den bayerischen Anteil der Flussgebietseinheit Donau“ des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit aus dem Jahr 2009 herangezogen werden. Die Gewässermorphologie des Schnittenbachs ist damit aufgrund der starken Veränderung (Strukturklasse 5) durch Begradigung, teilweise Verbauung sowie zudem durch intensive landwirtschaftliche Nutzung des anliegenden Acker- und Grünlandes nur von mittlerer bis geringer Bedeutung. Die Gewässerqualität ist insgesamt als mäßig (Stufe 3) einzustufen (vgl. UVS, S. 77 f.).

#### *Grundwasser*

Das Untersuchungsgebiet gehört zwei hydrogeologischen Teilräumen an, den *Iller-Lech Schotterplatten* und dem *fluvoglazialen Schotter*, welche Grundwasserleiter von sehr hoher Bedeutung darstellen. Je nach Grundwasserflurabstand und Mächtigkeit der Schichten weisen die Teilbereiche geringe bis hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag und Abtrag der Deckschichten auf.

Das engere Untersuchungsgebiet gehört fast ausschließlich dem Teilraum *fluvoglazialer Schotter* an, wobei die Wirksamkeit der Deckschichten aus Lösslehm sehr hoch ist, jedoch nach Osten hin abnimmt. Zudem verlaufen dort nach den Modellvorstellungen aus den bisher erfolgten Bohrungen zwei Grundwasserscheiden: am westlichen Ende der Landebahn in Nord-Süd-Richtung und in Längsrichtung der Start- und Landebahn (vgl. UVS, S. 80 ff.).

Die Vorbelastungen des Grundwassers im Untersuchungsgebiet sind gering und lediglich durch Versiegelungen sowie geringe Nitratmengen aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung gegeben. Belastungen durch Enteisungsmittel sind gegenwärtig nicht der Fall.

Zudem befindet sich im weiteren Untersuchungsgebiet bei Ungerhausen ein Trinkwasserschutzgebiet, dessen weitere Schutzzone bis in das engere Untersuchungsgebiet hineinreicht.

### **2.5.7 Schutzgut Klima und Luft**

Das Regionalklima im Untersuchungsgebiet ist geprägt von seiner Lage in der Westwindzone und durchschnittlichen Niederschlägen zwischen 950 und 1100 mm. Die Jahresdurchschnittstemperatur beträgt 7 °C. Für das Geländeklima sind vor allem Relief und Windverhältnisse sowie die Lage von Kalt- und Frischlufteinstehungsflächen von Bedeutung. Im weiteren Untersuchungsgebiet erfüllen damit die unbebauten Bereiche und ausgedehnten Freiflächen eine ausgleichende Funktion und tragen zur nächtlichen Kaltluft-

produktion bei (sog. Freilandklimatope). Ihnen ist somit eine hohe Bedeutung beizumessen. Die Grünflächen und der alte Baumbestand auf dem Flughafengelände sind als Gartenstadt-Klimatop durch die Schadstofffilterfunktion und Abkühlung von mittlerer Bedeutung für das Geländeklima (vgl. UVS, S. 85 f.).

Die Luft im Untersuchungsgebiet ist zudem mit Schadstoffen (v. a. NO<sub>2</sub>) belastet. Die jeweiligen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden im Bestand jedoch weit unterschritten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Mensch sowie zur Lufthygiene verwiesen.

### **2.5.8 Schutzgut Landschaft**

Die Landschaft im Untersuchungsgebiet kann in drei Landschaftseinheiten eingeteilt werden. Während im Zentrum die Verebnung des Memminger Trockentales zu lokalisieren ist (Einheit 1), befindet sich im Osten die topographisch bewegte Riedellandschaft (Einheit 2). Westlich des Trockentales findet ein Übergang zur Aue der Iller statt (Einheit 3).

Die Bewertung des Schutzguts erfolgt anhand der Kriterien landschaftliche Vielfalt, Eigenart sowie Schönheit. Während der Landschaftseinheit 1 durchwegs geringe Bedeutung aufgrund der ebenen, großflächig landwirtschaftlich genutzten Landschaft zukommt, ist Einheit 2 als bewegte Riedellandschaft durch die Naturnähe und hohe Strukturvielfalt hoch zu bewerten.

Landschaftseinheit 3 wird im unbebauten Teil hinsichtlich Vielfalt, Schönheit und Relief ebenfalls hoch bewertet. Die Bebauung wertet Landschaftsbild und Erholungsfunktion der übrigen Bereiche jedoch bis zur geringen Bedeutung ab (vgl. UVS, S. 88 ff.).

### **2.5.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Kulturgüter, welche registrierte archäologische Denkmale sowie Bau- und Kunstdenkmäler darstellen, sind im engeren Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Im weiteren Untersuchungsgebiet sind hingegen 43 Baudenkmäler in der Liste des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege verzeichnet.

An Sachgütern (vgl. § 90 BGB) sind im weiteren Untersuchungsgebiet forstwirtschaftliche und landwirtschaftliche Nutzflächen, sowie alle gängigen Infrastruktureinrichtungen vorhanden, wobei die Sachgüter hinsichtlich ihrer Erzeugungsbedingungen als durchschnittlich bis gut einzustufen sind (vgl. UVS, S. 93).

## **2.6 Schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens gem. § 12 UVPG**

### **2.6.1 Schutzgut Mensch**

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden bezogen auf den Lärm (Fluglärm, Straßenverkehrslärm, Gesamtlärm) im Abschnitt Lärmschutz umfassend beschrieben und dargestellt; dabei werden die Absolut- als auch die Differenzwerte betrachtet. Die entsprechenden Wohnlagen werden konkret bezeichnet. Diese Erkenntnisse können auch für die Vorgehensweise nach § 12 UVPG herangezogen werden; insofern wird darauf an dieser Stelle ausdrücklich Bezug genommen.

#### **Qualität der Wohn- und Arbeitsbedingungen**

Durch den Baustellenverkehr und Bauarbeiten entstehende erhebliche bauzeitliche Lärmbelastungen, welche die Qualität der Wohn- und Arbeitsbedingungen vorübergehend beeinträchtigen, sind unter Beachtung der Nebenbestimmungen zum Lärm und der AVV Baulärm sowie § 7 der 32. BImSchV nicht zu erwarten. Auch vorübergehend auftretende zusätzliche Luftschadstoffbelastungen und Staubniederschläge sind nach dem Stand der Technik und mit den festgesetzten Auflagen zur Minderung baubedingter Luftverunreinigungen nicht geeignet, die geltenden Grenzwerte in den Wohnbereichen zu überschreiten. Im Übrigen hat sich das Luftamt den Erlass von weiteren Auflagen vorbehalten. Eine Gefahr durch Kampfmittel ist für die Wohnbevölkerung durch die Auflage, vor dem Beginn der Baumaßnahmen entsprechende Untersuchungen und Prüfungen durchzuführen, ebenfalls nicht gegeben.

Die *Gesamtlärmbelastung* im Betrieb steigt in mehreren Siedlungsgebieten spürbar an, sodass die Wohn- und Arbeitsbedingungen in den Siedlungsgebieten in Teilbereichen weiter abgewertet werden. Für den Gesamtlärm ergibt sich nach dem lärmphysikalischen Gutachten vorhabensbedingt ein Anstieg von 2 auf 7 Immissionsorte mit Pegelwerten nachts von mehr als 50 dB (A). Am Hof Zeller ist eine hohe Lärmbelastung von 55 dB (A) nachts und 65 dB (A) tags im Prognoseplanfall zu erwarten.

Die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG eingereichten lärmphysikalischen Gutachten zum Flug- und Bodenlärm, sowie zum Landverkehr und Gesamtlärm wurden von der ACCON GmbH einwandfrei und sachgerecht erarbeitet und stellen insoweit die Beurteilungsgrundlage für schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm dar. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Lärm im Planfeststellungsbeschluss verwiesen.

### *Flug- und Bodenlärm*

Die Erhöhung der Belastung durch Fluglärm ist vor allem auf den Nachtflug zurückzuführen.

In Bereichen von Memmingen und Memmingerberg (gewerbliche Bauflächen) sowie Ungerhausen (gemischte Bauflächen) und Westerheim (Wohnbauflächen) sind nachts spürbare Pegelerhöhungen von bis zu 3 dB (A) zu erwarten. Mehrbelastungen von mehr als 6 dB (A) und somit erhebliche Auswirkungen betreffen den Hof Zeller, Hammerschmiede, Riedmühle und Teile von Ungerhausen und Westerheim (vgl. Karten 15 und 16 in der Anlage zur UVS).

Lärmbelastungen oberhalb 60 dB(A) tags erfassen sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognose-Planfall einzelne Wohngebäude in der Gemeinde Ungerhausen sowie die Hoflage Zeller. In Ungerhausen sind im Prognose-Planfall nunmehr auch einzelne Straßenzüge erfasst. Im lärmphysikalischen Gutachten (s. S. 30) werden in den Abbildungen 6 und 7 die betroffenen Bereiche vergrößert und gebäudegenau dargestellt. Die Lärmbelastung am Hof Zeller liegt im Prognose-Nullfall 2025 tags bei 64,2 dB(A) und im Prognose-Planfall 2025 bei 64,8 dB(A), erhöht sich also nur geringfügig und bleibt knapp unterhalb 65 dB(A).

Angesichts der erstmaligen Einführung eines regelmäßigen Nachtflugbetriebs und einer Erweiterung der Verspätungsregelung sind die Veränderungen zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall in einigen Ortslagen wesentlich. Allerdings treten nachts im Prognose-Planfall mit Ausnahme der Einzellage Hof Zeller (55,7 dB(A)) keine Lärmbelastungen oberhalb 55 dB(A) auf. Nachtlärmbelastungen oberhalb 50 dB(A) im Prognose-Planfall betreffen - wie aus den Abbildungen 8 und 9 des lärmphysikalischen Gutachtens S. 31 ff. ersichtlich - ca. 20 Wohngebäude in der Gemeinde Ungerhausen und ca. 10 Gebäude der Gemeinde Westerheim. Insofern treten oberhalb dieser Schwelle erstmalig Betroffenenheiten in diesen Gemeinden auf, allerdings sind nur einzelne Straßenzüge und keine großflächigen Siedlungsbereiche betroffen.

### *Straße*

Beim Straßenverkehrslärm zeigen sich geringe Veränderungen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognose Nullfall (vgl. UVS. S. 100; Anlage 3 zum Lärmphysikalischen Gutachten Straßen- und Gesamtlärm). Vom geplanten Parkhaus nördlich des bestehenden Terminalgebäudes geht keine Erhöhung des Lärms im relevanten Bereich aus. Lediglich am Schleifweg ist ein spürbarer Anstieg (in der Planungsvariante A von mehr als 3,0 dB (A)) durch das erhöhte Verkehrsaufkommen verglichen mit dem Nullfall zu erwarten. Zudem findet zwar an zahlreichen Gebäuden eine Pegelerhöhung gegenüber dem Nullfall

statt, diese liegt jedoch mit Werten unter 0,4 dB (A) im kaum wahrnehmbaren Bereich und erreicht – ausgenommen Gebäude mit bereits im Nullfall überschrittenen Pegeln - außerdem nicht die als kritisch zu beurteilenden Werte des § 1 der 16. BImSchV. Die Erhöhung bereits im Nullfall überschrittener Pegel von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts stuft der Gutachter der UVS aber mangels Beurteilungsgrundlage vorsorglich als erheblich ein (vgl. UVS S. 100). Dies stellt eine konservative Betrachtung dar und ist daher nicht zu beanstanden.

### **Erholungswert**

Die Erholungsqualität der Landschaft wird durch das Vorhaben nicht erheblich vermindert. Der Zugang sowie die Erreichbarkeit bleiben erhalten, da der künftig umzäunte Bereich zum einen nur im Westen wesentlich versetzt wird (Lageplan 1.3 Verlauf Flughafenzaun) und zum anderen nur solche Flächen mit einschließt, die landschaftlich geringe bis mittlere Bedeutung im Bezug auf den Erholungswert besitzen und zudem durch Lärmbelastungen eine geringe Eignung zur Erholung aufweisen. Auch Zerschneidungseffekte sowie Attraktivitätsverluste sind nicht zu erwarten. Soweit im Shelterbereich nach einer abschließenden Entscheidung in einem ergänzenden Verfahren Rodungen vorgenommen und durch Hallen ersetzt werden, sind diese mit den festgesetzten Maßnahmen entsprechend einzugrünen um die Einbindung in das landschaftliche Erscheinungsbild herzustellen.

Die geringe Lärmerhöhung gegenüber dem Prognose-Planfall reduziert die bereits im Bestand bereits weitgehend eingeschränkte Erholungseignung weiter, wirkt sich jedoch nicht erheblich auf den Erholungswert der Landschaft aus (vgl. UVS, S. 101). Belastungen durch Luftschadstoffe sind vorhabensbedingt durch die weit unterschrittenen geltenden Grenzwerte ebenfalls nicht als relevant im Bezug auf die Erholung anzusehen. Im Übrigen wird auf die ausführliche Darstellung zur Naherholung verwiesen.

### **Bioklima und Lufthygiene**

#### *Bioklima*

Erhebliche Auswirkungen auf das Bio- und Lokalklima gehen vom Vorhaben nicht aus. Das Plangebiet besitzt aufgrund der starken Überbauung für das Lokalklima nur untergeordnete Bedeutung, sodass sich eine Neuversiegelung nicht relevant auswirkt.

#### *Lufthygiene*

Eine Verschlechterung der Luftqualität ist nicht zu befürchten. In der Bauphase vorübergehend auftretende zusätzliche Luftschadstoffbelastungen und Staubbiederschläge sind nach dem Stand der Technik und mit den festgesetzten Auflagen zur Minderung baube-

dingter Luftverunreinigungen nicht geeignet, die geltenden Grenzwerte in den Wohnbereichen zu überschreiten. Im Übrigen hat sich das Luftamt den Erlass von weiteren Auflagen vorbehalten.

Die vorhabensbedingten betriebsbedingten Zusatzbelastungen der hier relevanten Luftschadstoffe, wie z. B. Stickstoffoxide, Staubemissionen, liegen im Prognoseplanfall jeweils unterhalb der Irrelevanzschwelle der Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit (Nr. 4.2.2 der TA Luft) und damit im nicht relevanten Bereich (vgl. S. 71-79, Lufthygienische Untersuchung). Zudem sind die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV auch bei der Betrachtung der Gesamtbelastung der jeweiligen Immissionen im Prognoseplanfall weit unterschritten. An nahegelegenen Immissionsorten wurde von den Gutachtern die Einhaltung explizit nachgewiesen. Die von der ACCON GmbH vorgenommene Prüfung der lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens basiert zudem auf dem anerkannten Berechnungsmodell LASPORT und kommt zu plausiblen Ergebnissen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Lufthygiene verwiesen.

### **2.6.2 Schutzgut Tiere**

Im Zuge der Baufeldfreimachung und Geländemodellierung sowie vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen in Form der Lagerung von Baumaterial und Anlage von Baustraßen werden faunistisch bedeutsame Habitate mehrerer, zum Teil artenschutzrechtlich besonders geschützter Tierarten beeinträchtigt. Für die dort heimischen Arten und vor allem die wenig mobile Zauneidechse hat dies einen vorübergehenden Funktionsverlust zur Folge (vgl. auch S. 19, Fachbeitrag Fauna). Dies wird durch die Auflagen zum Schutz wertvoller Biotopbereiche vermieden. Wahrscheinlichen und vermeidbaren Schädigungen von Individuen und Entwicklungsstadien bei der Baufeldfreimachung wird - soweit möglich - durch Bauzeitenbeschränkungen entgegen gewirkt (Auflage zum Schutz der Wiesenbrüter in der Bauzeit, ART-V1, ART-V2, ART-V3 und ART-V4). Im Übrigen sind unter anderem Kontrollbegehungen sowie die Hinzuziehung einer ökologischen Baubegleitung vor allem zum Schutz der Zauneidechsen sowie einer Fachkraft für Fledermausschutz beauftragt. Für die Fällung großer Bäume wurde ebenfalls Nebenbestimmung zum Schutz der Fledermäuse verfügt.

Eine Kollision der Baubeschränkungszeiten verschiedener Artengruppen untereinander und damit ein Widerspruch der in der UVS vorgesehen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen ist nicht gegeben. Durch das gestufte Vorgehen der GÖG, dass zum Schutz der Zauneidechsen im Herbst bzw. Winter die oberflächigen Abriss- und Rodungsmaßnahmen erfolgen und schließlich im Frühjahr/Sommer die Bodenarbeiten durchgeführt werden, entsteht gerade kein ganzjähriges Bauverbot aus artenschutzrechtlichen Grün-



den (Anlage 15 zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012, GÖG, S. 6).

Sofern akustische und visuelle Störungen durch die Bautätigkeit auftreten, ist mit der Vorbelastung durch den Flugbetrieb und der relativen Unempfindlichkeit der auftretenden Arten (v.a. Falter und Vögel) nach Einschätzung der GÖG im Fachbeitrag Fauna (a.a.O.) nicht mit relevanten Auswirkungen zu rechnen. Auch sensible Fledermausquartiere sind durch die Bautätigkeit nicht betroffen. Dennoch vereinzelt auftretende geringfügige Ausweich- bzw. Anlockbewegungen sind unter Berücksichtigung der räumlichen und zeitlichen Begrenzung als nicht erheblich einzustufen.

Staub- und Schadstoffimmissionen in der Bauphase wirken sich ebenfalls durch das fehlende Vorkommen empfindlicher Arten im engeren Untersuchungsgebiet nicht aus. Im Übrigen sind bei Einhaltung der Auflagen zur Lufthygiene in der Bauphase nur minimale Staub- und Schadstoffimmissionen zu erwarten.

Für Kleinstlebewesen in den Gewässern werden durch den infolge des Regenrückhaltebeckens kontrollierten Abfluss die Standortbedingungen verbessert.

Durch die baulichen Erweiterungen sowie den Ausbau der Infrastruktur werden Lebensräume dauerhaft entwertet bzw. beseitigt. Die Shelterflächen sind dabei am stärksten von Versiegelung und Überbauung betroffen, da eine großflächige Inanspruchnahme dieser lokal bedeutsamen Fortpflanzungs- und Nahrungshabitate, welche zudem die höchste Artendichte im engeren Untersuchungsgebiet aufweisen, erfolgt (vgl. UVS, S. 105). Mit den artenschutzrechtlich vorgesehenen Maßnahmen werden für die betroffenen Arten (Zauneidechse, Gebüsch- und Heckenbrüter) Ersatzhabitate im Zuge des vorgezogenen Funktionsausgleichs geschaffen (ART-C1 und ART-C2).

Die nur geringe Neuversiegelung im Bereich der Start- und Landebahn kann hingegen mit den Ausweichmöglichkeiten auf Ersatzhabitate im direkten Umfeld kompensiert werden. Auch in den Siedlungsbereichen sind durch den Erhalt der Funktionen des Lebensraumes keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

Die akustischen und visuellen Störereignisse nehmen durch den prognostizierten Anstieg der Flugbewegungen und des Landverkehrs nach Realisierung des Vorhabens zu (vgl. S. 20, Fachbeitrag Fauna). Die rein vorhabensbedingt erhöhte Lärmbelastung und Beeinträchtigung durch optische Stimuli ist jedoch mit der im Prognose-Nullfall bestehenden Vorbelastung nicht als erheblich zu klassifizieren, da die durch Fluglärm entstehenden Lärmemissionen keine kontinuierliche Schallkulisse darstellen und daher in den sogenannten Lärmpausen eine ungehinderte Kommunikation der auf akustische Verständ-

gung angewiesenen Tierarten weiterhin ermöglicht wird (vgl. Fachbeitrag Fauna, S. 20 f.). Selbst die gegenüber Fluglärm empfindliche und im weiteren Untersuchungsgebiet heimische Wachtelart wird daher nicht beeinträchtigt. Die Anlockwirkung von Beleuchtungsanlagen am Flughafen wird durch die Auflage der Verwendung von Natriumdampflampen vermindert.

Die geringen zusätzlichen vorhabensbedingten Schad- und Nährstoffimmissionen (vgl. Lufthygienische Untersuchung, ACCON, 31.05.2011) ergeben im engeren Untersuchungsgebiet keinen Handlungsbedarf in Bezug auf das Schutzgut Fauna. Dort sind keine Tierarten ansässig, welche lediglich magere Standorte als Habitate annehmen. Im weiteren Untersuchungsgebiet führen erhöhte Stickstoffeinträge grundsätzlich zur weiteren Eutrophierung der Feuchtbiotope des Benninger Rieds. Die diesbezüglich durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung auf Grundlage der FFH-Verträglichkeitsstudie Benninger Ried kommt jedoch zum Ergebnis, dass die vorhabensbedingte Zusatzbelastung auch dort keinen erheblichen Eingriff darstellt.

Durch das Änderungsvorhaben ist eine signifikante Erhöhung der Vogelschlagrate nicht zu erwarten. Das Luftamt wertete die Vogelschlagstatistik der vergangenen Jahre aus und holte eine Stellungnahme des DAVVL e. V. ein. Auffälligkeiten am Verkehrsflughafen Memmingen bestehen hiernach nicht. Außer der Erhöhung der statistischen Wahrscheinlichkeit eines Vogelschlags infolge von mehr Flugbewegungen sind mit dem Änderungsvorhaben keine die Vogelschlaggefahr steigernden Umstände verbunden. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG betreibt – in Abstimmung mit dem DAVVL e. V. – bereits ein Vogelschlagmanagement.

Die Erfüllung von Verbotstatbeständen gem. § 44 BNatSchG v. a. im Bezug auf die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermaus- und Vogelarten sowie der Zauneidechse ist mit den festgesetzten Vermeidungs- und Verminderungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen nicht zu befürchten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Artenschutz im Bereich Naturschutz und Landschaftspflege verwiesen.

### **2.6.3 Schutzgut Pflanzen**

Durch das Befahren mit Baustellenfahrzeugen, die Lagerung von Baumaterialien sowie Verdichtung werden Flächen in Anspruch genommen, sodass Pflanzenstrukturen und Lebensstätten hoher naturschutzfachlicher Bedeutung (§ 39 BNatSchG) vorübergehend beeinträchtigt oder vollständig zerstört werden können. Betroffen sind hiervon u. a. Baumreihen und -gruppen, sowie naturnahes Feldgehölz und artenreiches Grünland in unmittelbarer Nähe zu geplanten Baumaßnahmen (vgl. UVS, S. 110). Durch die mit der Aufla-

ge, ein ökologisches Baustellenmanagement gemäß den Angaben im Textteil zum LBP zu erstellen, verfügbaren Maßnahmen zum Schutz der Vegetation, wie etwa Baustelleneinrichtungsflächen soweit möglich auf bereits versiegelten Flächen oder Flächen geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit durchzuführen oder notwendige Fäll-, Rodungs- und Rückschnittsarbeiten nur außerhalb des Zeitraums vom 01.03. bis 30.09. vorzunehmen, werden negative Umweltauswirkungen soweit wie möglich vermindert. Auch der im LBP vorgesehene bauzeitliche Schutz von Biotoptypen mit hoher Wertigkeit durch geeignete Maßnahmen (V 1.1, V 1.2, V 1.3 und V 1.4) trägt hierzu bei.

Beeinträchtigungen durch Schadstoffe aus der Luft oder auch über den Boden werden mit den festgesetzten Nebenbestimmungen zur Lufthygiene in der Bauphase bzw. zum Bodenmanagement weitgehend reduziert. Im Übrigen ist im Hinblick auf Luftschadstoffeinträge nach dem aktuellen Stand der Emissionsminderungstechnik eine nur sehr geringfügige baubedingte Zusatzbelastung zu erwarten.

Vermeidbare Eingriffe im Sinne des Naturschutzes werden somit unterlassen. Insofern wird auf die Darstellung bei Naturschutz und Landschaftspflege verwiesen.

Auch durch Versiegelung bzw. Überbauung vor allem im Vorfeldbereich und der ehemaligen Kasernengelände werden Pflanzenbestände und Lebensstätten i. S. v. § 39 BNatSchG mit hoher bis mittlerer Bedeutung dauerhaft beseitigt, wie etwa Grünanlagen mit Altbaumbestand, Baumreihen und artenreiches Extensivgrünland (vgl. ausführliche Darstellung S. 110 UVS), aber auch Nadelwald. Der Verlust der Pflanzenbestände wirkt sich erheblich auf das Schutzgut Pflanzen aus, gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG sind hingegen nicht betroffen. Durch die vom Vorhabensträger im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Verminderungsmaßnahmen (V 2.1, V 2.3, V 3.1, V 3.2, V 3.3), z.B. die naturnahe Gestaltung der Uferbereiche des Regenrückhaltebeckens oder Fassaden- oder Dachbegrünung bei Parkhaus und Betriebsgebäuden, wird die durch das Vorhaben entstehende anlagebedingte Beeinträchtigung bereits reduziert. Die beantragte Rodung darf zudem durch den diesbezüglichen Entscheidungsvorbehalt nur bei Nachweis der gesamten zur Ersatzaufforstung notwendigen Fläche vorgenommen werden. Insgesamt werden unvermeidbare und somit verbleibende erhebliche Verluste im Zuge der Ausgleichs- (A 1, A 2 und A 3) und Ersatzmaßnahmen (E 1 – E 5) in gleichartiger bzw. gleichwertiger Weise kompensiert, sodass nach dem Naturschutzgesetz der Eingriff nach § 15 BNatSchG zulässig ist. Die untere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen zu den Kompensationsmaßnahmen erteilt.

Die betriebsbedingt geringfügig höheren Schadstoffemissionen gegenüber dem Prognose-Nullfall (vgl. Lufthygienische Untersuchung) sind aufgrund entsprechender Nähr- und

Schadstofftoleranz im engeren Untersuchungsgebiet nicht als erheblich zu qualifizieren. Der zu erwartende Eintrag von Schadstoffen in den Boden hält sich ebenfalls in den entsprechenden Grenzwerten (vgl. Vertiefende Stellungnahme zu Einwendungen des Wasserwirtschaftsamts Kempten vom 10.08.2011 zur lufthygienischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen, (Bericht Nr. ACB-1111-4727/51), ACCON, 21.03.2012; Ergänzende Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 09.05.2012). Auch auf das sich im weiteren Untersuchungsgebiet befindliche FFH-Gebiet Benninger Ried, welches gegenüber Nährstoffeinträgen sehr empfindlich ist, hat die Betriebsphase des Vorhabens keine erheblich negativen Umweltauswirkungen und somit keine Änderung der Zusammensetzung der Pflanzen zur Folge. Insoweit wird auf die diesbezüglich durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung verwiesen. Aus denselben Gründen kann auch eine Erfüllung von Verbotstatbeständen (§ 44 BNatSchG) hinsichtlich der europarechtlich geschützten Art des Kriechenden Selleries mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

#### **2.6.4 Schutzgut Biologische Vielfalt**

Während der Bauphase sowie anlagebedingt sind keine Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Biodiversität zu erwarten. Die Entfernung des Flughafens zum FFH-Gebiet Benninger Ried ist ausreichend groß um eine Beeinträchtigung durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme, Baustellentätigkeiten und Schadstoffverluste ausschließen zu können. Die bauliche Erweiterung betrifft zudem auch keine Gebiete des Benninger Rieds, sodass auch die Anlage das Naturschutzgebiet selbst nicht betrifft (vgl. UVS, S. 112; FFH-Verträglichkeitsstudie Benninger Ried, S. 13).

Auch im Betrieb ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen durch das Vorhaben. Erhöhte Stickstoffdepositionen in der Betriebsphase in Form von Critical Loads liegen hinsichtlich der Gesamtbelastung im Prognose-Planfall zwar über der jeweils maßgeblichen Critical Load-Wertspanne. Die vorhabensbezogene Zusatzbelastung der Stickstoffdepositionen beträgt jedoch unter 0,05 kg pro Hektar und Jahr und bewegt sich damit im Bereich der Bagatellgrenzen. Damit werden keine signifikanten Auswirkungen durch die Stickstoffimmissionen hervorgerufen (vgl. FFH-Verträglichkeitsstudie Benninger Ried, S. 34 - 44). Auch bei der Zusammenschau der Auswirkungen des Vorhabens selbst und der anderer Projekte, sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Benninger Ried zu erwarten (vgl. UVS, S. 113). Andere Luftschadstoffe, v.a. SO<sub>2</sub>, halten sich ebenfalls innerhalb der Grenzwerte (vgl. lufthygienische Untersuchung).

## **2.6.5 Schutzgut Boden**

Im Zuge der Baumaßnahmen werden aufgrund von Bodenverdichtungen durch Befahren mit schweren Maschinen und Baufahrzeugen sowie Lagern von Baumaterialien die natürlichen Funktionen des Bodens beeinträchtigt. Zudem können Schadstoffe in den Boden gelangen. Durch geeignete Maßnahmen des vom Vorhabensträger in der LBP vorgeschlagenen Bodenmanagementkonzepts, dem das WWA Kempten unter Maßgabe weiterer Details zur Baustelleneinrichtung zugestimmt hat, können diesbezügliche Beeinträchtigungen weitgehend vermieden werden.

Sofern durch die Baumaßnahmen nicht verzeichnete Bodendenkmäler aufgefunden werden, sind die unverzügliche Meldung sowie das weitere Vorgehen beauftragt, sodass die Funktion des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte geschützt wird.

Des Weiteren ist durch Bodenaushub und – umschlag sowie beim Gebäudeabriss das Auffinden von Altlasten und somit entsorgungsrelevanten Bodenschichten und anderen Materialien zu erwarten. Durch die festgesetzten Nebenbestimmungen, welche vom Landratsamt Unterallgäu sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kempten in den jeweiligen Stellungnahmen vorgeschlagen wurden, werden neben der Hinzuziehung von Sachverständigen u. a. die ordnungsgemäße Dokumentation und Untersuchung vor Rückbaumaßnahmen sowie die belastungsgerechte Entsorgung bestimmt, sodass erhebliche nachteilige Auswirkungen bei Einhaltung der Auflagen vermieden werden können. Dies gilt auch für im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3 abzutragenden arsenhaltigen Oberboden.

Auch zum Gesichtspunkt Kampfmittel und Entmunitionierung wird das Schutzgut Boden berührt. Zwar wurden in der Vergangenheit diverse Untersuchungen und Auswertungen durchgeführt, mit denen nachgewiesen werden konnte, dass Bombenfunde unwahrscheinlich sein werden. Gleichwohl können Funde von Blindgängern auch künftig nicht ausgeschlossen werden. Durch geeignete Auflagen in diesem Bescheid - unbeschadet der Anforderungen anderer Behörden - wird sichergestellt, dass unter Anwendung der aktuellen Standards beim Umgang mit dieser Thematik erhebliche Gefahren nicht zu gewärtigen sind und das Schutzgut Boden nicht nachteilig betroffen wird. Bei Auffinden und Bergung eines Blindgängers ergibt sich sogar eine Verbesserung für das Schutzgut Boden.

Anlagebedingt hat das Vorhaben aufgrund der baulichen Erweiterungen teils erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, da der durch Versiegelung und Überbauung sowie Verdichtung bzw. Bodenauf-/abtrag stattfindende Funktionsverlust auch Gebiete im

Umfang von 70 ha betrifft, die mittlere und höhere Wertigkeit besitzen. Der ersatzlose Abbruch von Gebäuden kann den vorhabensbedingten Funktionsverlust nur in geringem Maße ausgleichen. Durch die planfestgestellten Maßnahmen der Wiederherstellung von Mutterboden und anschließende Bepflanzung (V 3.1) sowie der naturnahe Gestaltung der Uferbereiche des Regenrückhaltebeckens (V 4) werden die Auswirkungen vermindert. Es verbleiben jedoch erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die durch die Entseigelung (A 2) sowie Ersatzmaßnahmen zur Verbesserung des Naturhaushaltes (E 2) kompensiert werden.

Schadstoffeinträge in den Boden durch Luftschadstoffe aus dem Betrieb des erweiterten Flughafens sind vorhabensbedingt als gering zu beurteilen und halten nach den Berechnungen der ACCON GmbH die maßgeblichen Grenzwerte der BBodSchV und der TA Luft ein (vgl. S. 5 f., Vertiefende Stellungnahme zu Einwendungen des Wasserwirtschaftsamts Kempten vom 10.08.2011 zur lufthygienischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen, (Bericht Nr. ACB-1111-4727/51), ACCON, 21.03.2012; Ergänzende Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 09.05.2012).

## **2.6.6 Schutzgut Wasser**

### **Oberflächengewässer**

Die während der Bauzeit für das neu anzulegende Regenrückhaltebecken bestehende Gefahr der Abschwemmung von Schadstoffen, v. a. alkalischen Baustoffen, und damit der Verunreinigung des Schnittenbachs bzw. Schmidbachs wird durch die Nebenbestimmungen zum Gewässerschutz sowie den vorsichtigen und sachgemäßen Umgang vermieden. Dies gilt auch für die Ausführung der Ersatzmaßnahmen.

Die zusätzliche vorhabensbedingte Versiegelung hat einen erhöhten Oberflächenwasserabfluss zur Folge, welcher jedoch zum einen durch das Zurückhalten der Dachflächenwasser vermindert wird (V 2.4) und zum anderen durch das geplante Regenrückhaltebecken kontrolliert in den Schmittbach abfließen kann. Für Kleinstlebewesen wird hierdurch die Lebensqualität verbessert. Das Retentionsbecken selbst führt zu einer Umgestaltung der unmittelbaren Gewässerumgebung. Wegen der bereits stark veränderten Gewässermorphologie des Schmittbachs und der naturnahen Gestaltung der Uferbereiche des Regenrückhaltebeckens (V 4) sind jedoch auch hier keine erheblichen Auswirkungen auf Oberflächengewässer, hier den Schmittbach, zu erwarten.

Der Betrieb des Flughafens hat vorhabensbedingt keine erheblich negativen Auswirkungen auf den Schmittbach, da sich ein etwaiger Luftschadstoffeintrag nach Prognose

von ACCON (vgl. Vertiefende Stellungnahme, ACCON, 21.03.2012) zum einen in den geltenden Grenzwerten hält, im Übrigen die Gewässerqualität des Schmittenbachs nur mäßig ist. Die Nutzung des Retentionsbeckens selbst führt zu einer Verbesserung der Wasserführung des Schmittenbachs in niederschlagsärmeren Zeiten, da eine geregelte Abgabe von Niederschlagswasser erfolgen kann und somit ein Trockenfallen des Baches verhindert wird (vgl. UVS, S. 116).

### **Grundwasser**

Auf das Grundwasser wirken sich die Bauarbeiten vor allem beim Abtrag von Deckschichten aus, welcher den Schutz des Grundwassers schwächt und somit die Gefahr der Verunreinigung erhöht. Auch ist der Anschnitt von (bisher nicht bekannten) Altlasten nicht auszuschließen, sodass Schadstoffe gelöst werden und ins Grundwasser gelangen können (vgl. UVS S. 116 ff.). Durch die Auflage, dass Grundwasser in der Bauphase vor Verunreinigungen oder sonstigen nachteiligen Veränderungen seiner Eigenschaften wirkungsvoll zu schützen ist und die Schutzvorkehrungen nachzuweisen sind, werden erheblich nachteilige Auswirkungen vermieden. Soweit durch die Bautätigkeit eine vorübergehende Mobilisierung von Trübstoffen ausgelöst wird, ist davon auszugehen, dass sich nach Abschluss der Baumaßnahme dieser Zustand wieder normalisiert. Für die Ausführung der Ersatzmaßnahmen wurden ebenfalls Auflagen zum Gewässerschutz verfügt.

Durch die Neuversiegelung verringert sich außerdem die Grundwasserneubildungsrate, sodass sich der Oberflächenabfluss weiter erhöht. Das vorgesehene Auffangen von Dachflächenwasser sowie das anschließende Versickern auf dem Gelände (Maßnahme V 2.4) wirken dem entgegen.

Durch den Betrieb können Schadstoffe in Form von Luftschadstoffeinträgen oder Leckagen bei Tanklagern oder Werkstätten in das Grundwasser gelangen. Zur Vermeidung von Verunreinigungen und nachteiligen Veränderungen sind deshalb die Schaffung und der Nachweis von besonderen Schutzvorkehrungen festgesetzt. Enteisungsmittel können durch die entsprechende Trennung der Kreisläufe bei Einhaltung der geltenden Vorschriften ebenfalls nicht in das Grundwasser gelangen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Wasserwirtschaft verwiesen. Im Übrigen werden mit dem Planfeststellungsbeschluss keine zusätzlichen oder neuen wasserrechtlichen Benutzungen ausgesprochen. Für die Frage, ob solche wasserrechtlichen Gestattungen bei den baulichen Veränderungen notwendig sind, hat sich die Allgäu Airport GmbH rechtzeitig vorher mit dem Landratsamt Unterallgäu als untere Wasserbehörde abzustimmen. Insoweit sind mit diesem Planfeststellungsbeschluss keine Nachteile für das Schutzgut Grundwasser verbunden.

## **2.6.7 Schutzgut Klima und Luft**

Durch den Umschlag und Transport von Baumaterial und Erdaushub entstehende vorübergehend erhöhte Feinstaubbelastungen sind mit der sukzessiven Umsetzung des Änderungsvorhabens in einem Zeitraum von bis zu 15 Jahren, der aktuellen Emissionsminderungstechnik und den festgesetzten Nebenbestimmungen keine Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV - und somit keine erheblichen Auswirkungen v. a. auf das Schutzgut Luft - zu erwarten. Emissionen, welche von Baustellenfahrzeugen und –maschinen selbst ausgehen, werden vom Gutachter der lufthygienischen Untersuchung als nicht relevant beurteilt.

Die Versiegelung von bisher noch unbebauten klimawirksamen Flächen des Gartenstadtklimatops (mittlere Bedeutung) südlich der Start- und Landebahn wirkt sich erheblich auf das Schutzgut aus. Ebenso hat die Anlage den Verlust des hoch bedeutsamen alten Baumbestandes im Bereich des ehemaligen Kasernengebäudes und die Rodung von 3,26 ha Wald zur Folge, sodass die Schadstofffilterfunktion und auch die Funktion der Luftabkühlung entfällt bzw. erschwert wird (vgl. UVS, S. 119 f.). Durch den Erhalt von Gehölzstrukturen (V 1) sowie Dach-, Fassaden- und Parkplatzbegrünungen (V 2.1, V 2.2 und V 2.3) werden die Auswirkungen jedoch auf ein unerhebliches Maß minimiert.

Mit der Neuversiegelung von insgesamt ca. 14,5 ha sowie den großen Freiflächen vor allem im Osten des Flughafens sind durch das Vorhaben keine (relevanten) Änderungen der lokalklimatischen Verhältnisse, wie etwa in Form von Temperatursteigerungen, zu erwarten, die sich überdies nur auf das Flughafengelände beschränken würden.

Der Anstieg an Flugbewegungen von 25 % im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognose Nullfall führt nicht zu einer wesentlichen Erhöhung der Luftschadstoffbelastung. Die Werte halten sich vielmehr weit unter der 3%igen Irrelevanzschwelle der geltenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und wirken sich somit nicht erheblich auf die Luftqualität aus. Insofern wird auf die Ausführungen unter dem Prüfungspunkt Lufthygiene verwiesen.

Eine Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens in Form von regionalen, nationalen oder internationalen Klimaveränderungen war im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Auswirkungen auf das Globalklima etwa durch CO<sub>2</sub>-Emissionen sind nicht dem konkreten Vorhaben zuzurechnen und daher nicht Bestandteil des standortspezifischen Prüfprogramms der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Einwendungen - auch bezogen auf den Umfang und die Darstellungstiefe der UVS -, welche eine generelle Kritik an der Verkehrspolitik im Bezug auf die globale Klimawirksamkeit des Luftverkehrs zum Gegenstand haben, können die Zulässigkeit des Vorhabens nicht in



Frage stellen. Eine solche Überprüfung ist nicht Aufgabe des Luftamtes als Planfeststellungsbehörde, sondern der Gesetzgebungsorgane. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss zu Lufthygiene und Klima verwiesen.

### **2.6.8 Schutzgut Landschaft**

Durch die Bautätigkeit und die Baustelleneinrichtungen finden neben vorübergehenden visuellen und akustischen Störungen auch Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion durch Luftschadstoffe statt. Betroffen ist hiervon überwiegend die landwirtschaftlich genutzte Landschaftseinheit 1, welcher nur geringe Bedeutung zukommt. Bei Einhaltung der gesetzlichen Regelwerke zur Minderung von Lärm- und Staubemissionen können die genannten negativen Auswirkungen soweit wie möglich vermindert werden.

Die baulichen Erweiterungen im engeren Untersuchungsgebiet betreffen ebenfalls die nur wenig bedeutsame Landschaftseinheit 1. Durch die Erweiterungen im Norden aber auch im Süden der Start- und Landebahn findet jedoch der Verlust von Gehölzen innerhalb bzw. am Rand der Bebauung statt, wodurch sich das Landschaftsbild erheblich verändert und sich sowohl Strukturvielfalt der Landschaft als auch Naturnähe vermindern. Bei der zulässigen maximalen Bauhöhe der Werfthallen von 23 m bestehen visuelle Störungen, welche aufgrund der insgesamt gut einsehbaren und eher flachen Landschaftsgestaltung im Zentrum des Untersuchungsgebiets nicht unerheblich sind (vgl. UVS, S. 120 f.). Bei Umsetzung der im LBP vorgesehenen Maßnahmen der randlichen Eingrünung (Pflanzung von Einzelbäumen, Fassadenbegrünung, etc.) sowie durch die naturnahe Gestaltung des Retentionsbeckens und den vorgesehenen Erhalt von bereits vorhandenen Gehölzstrukturen werden Gebäuden und anderweitige Erweiterungsflächen in die Landschaft soweit wie möglich eingebunden. Im Übrigen ist die Landschaft im Hinblick auf den in der Sichtbeziehung ebenfalls einsehbaren Tower bereits seit langer Zeit durch bauliche Anlagen mit technischem Hintergrund geprägt.

Im Betrieb ergibt sich im Prognoseplanfall ein Lärmpegelanstieg gegenüber dem Prognosenullfall in zusätzlichen Gebieten. Dies wirkt sich negativ auf die Erholungsfunktion von Teilbereichen der Landschaftseinheiten 2 und 3, vor allem in der Nähe von Ortschaften und in den unbebauten Randbereichen des Stadtgebiets Memmingen, aus.

### **2.6.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Der Schutz von bislang nicht registrierten archäologischen Bodendenkmalen ist durch die Auflagen, bei Auffinden von Kulturgütern den Bau einzustellen und diese der zuständigen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen, ausreichend Rechnung getragen.

Soweit Sachgüter durch Emissionen beeinträchtigt werden oder direkt durch Befahren von Wegen und landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anspruch genommen werden, stellt sich dies als unvermeidbar im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens dar.

Anlagebedingt ist ein Überbau von bislang nicht registrierten Kulturgütern zwar unwahrscheinlich, kann jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Durch Umbau und Abbruch werden außerdem Sachgüter in Form von Gebäuden sowie landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzflächen (3,26 ha) beseitigt. Die landwirtschaftlichen Flächen, die zudem günstige Erzeugungsbedingungen aufweisen, sind – soweit dies nicht bereits erfolgt ist – von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu erwerben. Hinsichtlich der Rodung der betroffenen Waldflächen kann die Erlaubnis nach § 9 Abs. 2 BayWaldG nur unter der Bedingung des vorherigen Nachweises von geeigneten Aufforstungsflächen erteilt werden.

In der Betriebsphase sind erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ebenfalls nicht zu erwarten. Durch Nebenbestimmungen im Zusammenhang mit möglichen Wirbelschleppen im Bereich der denkmalrelevanten St. Johannis-Kapelle (Ungerhausen) können Gefahren für das Schutzgut Kulturgüter, durch Nebenbestimmungen für Wirbelschleppen bei flughafennahen Wohnbebauungen für sonstige Sachgüter minimiert werden.

### **2.6.10 Wechselwirkungen**

Zwischen den verschiedenen Schutzgütern ergeben sich zusammenfassend im Prognoseplanfall folgende Wechselwirkungen:

- *Menschen/Pflanzen und Tiere*: Der Schutz der Menschen vor Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe dient auch dem Schutz der Tier- und Pflanzenwelt.
- *Menschen/Landschaft*: Erholungseignung der Landschaft wird durch Lärmimmissionen herabgesetzt.
- *Tiere/Pflanzen*: Ein Zusammenhang der Schutzgüter Tiere und Pflanzen besteht insofern, als dass die Fauna für die Bestäubung und Verbreitung von Pflanzensamen von Bedeutung ist.

- *Tiere/Landschaft und Menschen*: Eine Reduzierung von Arten kann zu einer landschaftlichen Abwertung und Beeinträchtigung des Naturerlebnisses führen.
- *Pflanzen/Tiere*: Die Zerstörung bzw. Veränderung von Pflanzenstandorten und Lebensstätten gemäß § 39 BNatSchG kann zu einem Verlust von Tierlebensräumen führen.
- *Biologische Vielfalt/Tiere/Pflanzen/Boden/Wasser/Klima/Luft*: Eine Beeinträchtigung der biotischen sowie abiotischen Schutzgüter kann sich letztlich auch auf die biologische Vielfalt auswirken.
- *Boden/Pflanzen*: Die Erhöhung der Schadstoffemissionen und deren Eintrag in den Boden können im "Benninger Ried" zu einer Veränderung der Pflanzensammensetzung führen;
- *Boden/Pflanzen und Tiere*: Bodenverdichtungen in der Bauphase können natürliche Lebensräume beeinträchtigen;
- *Boden/Wasser*: Während der Bauphase können Bodenfeinmaterial und Schadstoffe über den Boden in das Grundwasser bzw. Fließgewässer verfrachtet werden; Einschränkung der Grundwasserneubildung durch Verdichtung, Verringerung der Retentionsflächen.
- *Oberflächenwasser/Grundwasser*: Schadstoffe können vom Fließgewässer aus auch in das Grundwassergelangen (insbesondere Bauphase).
- *Grundwasser/Boden*: Schadstoffe, die möglicherweise während der Bauphase in den Boden gelangen, können über den Boden-Pfad in das Grundwasser verfrachtet werden.
- *Grundwasser/Oberflächengewässer*: Schadstoffe, die möglicherweise während der Bauphase ins Grundwasser gelangen, können über den Boden-Grundwasser-Pfad in die Fließgewässer verfrachtet werden.
- *Klima und Luft/Menschen*: Durch erhöhte Luftschadstoffe kann die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen beeinträchtigt werden.
- *Klima und Luft/Tiere und Pflanzen*: Durch Eintrag von Luftschadstoffen in sensible Ökosysteme können Lebensräume von Tieren und Pflanzen beeinträchtigt werden.

### **3. Zusammenfassung**

Das Vorhaben hat zum Teil erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umweltverträglichkeitsprüfung, wobei die stärksten vorhabensbedingten Auswirkungen die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und Boden betreffen. Hierbei fallen die baulichen Erweiterungen ins Gewicht, welche sowohl den Verlust von Vegetation und wichtigen Bodenfunktionen als auch von Tierlebensräumen zur Folge haben. Der unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen verbleibende Verlust dieser Flächen ist nur vertretbar, soweit geeignete Kompensationsflächen in angemessenem Umfang bereit- und hergestellt werden können. Außerdem sind in diesem Zusammenhang betrieblich die teilweise erheblichen Lärmzunahmen im Nachtzeitraum in einzelnen Wohnlagen in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen zu erwähnen.

### **III. Materiell-rechtliche Würdigung**

#### **1. Rechtmäßigkeit der Planung**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Das planfestgestellte Ausbauvorhaben ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt und berücksichtigt die Anforderungen des Abwägungsgebotes.

#### **2. Planrechtfertigung**

##### **2.1 Planrechtfertigung, Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen**

Das antragsgegenständliche Vorhaben erfüllt das fachplanerische Erfordernis der Planrechtfertigung.

Die Planrechtfertigung ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des auf Art. 20 Abs. 3 GG gründenden Verfassungsprinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Diesem Erfordernis ist genügt, wenn für das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, mithin also die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, juris RdNr. 182, sowie Urteil vom 26.04.2007, Az. 4 C 12.05, juris RdNr. 45).

Damit verbinden sich vorliegend zwei Voraussetzungen:

Die erste ist erfüllt, wenn das antragsgegenständliche Vorhaben den (nicht abschließend normierten) Zielen des Luftverkehrsgesetzes entspricht, also fachplanerische Zielkonformität aufweist. Die zweite Voraussetzung steht im Zusammenhang mit dem enteignenden Zugriff auf privates Grundeigentum, das für das zur Planfeststellung nachgesuchte Erweiterungsvorhaben benötigt wird. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet insoweit enteignungsrechtliche Vorwirkung. Nach § 28 Abs. 2 LuftVG ist nämlich der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

Die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen müssen daher generell geeignet sein, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden. Das folgt aus Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG; diese Vorschrift bestimmt, dass eine Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist. Erfüllt das planfestgestellte Vorhaben dieses Gemeinwohlerfordernis, steht die Zulässigkeit der Enteignung privater Grundstücksflächen dem Grunde nach fest (vgl. Art. 28 BayEG).

Ob das Wohl der Allgemeinheit den Zugriff auf das für die Herstellung der technischen Funktionsfähigkeit notwendige einzelne Grundstück, das freihändig nicht erworben werden konnte, letztlich erfordert, hängt von der weiteren planerischen Konkretisierung des Vorhabens in der Planfeststellung ab. Das private Eigentum darf gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG nur dann im Wege der Enteignung entzogen werden, wenn es im konkreten Fall benötigt wird, um besonders schwer wiegende und dringende öffentliche Interessen zu verwirklichen. Ob dies der Fall ist, entscheidet sich in der fachplanerischen Abwägung, in der das Vorhaben konkrete Gestalt annimmt. Dem Eigentum kommt in der Abwägung – mit und neben anderen öffentlichen und privaten Belangen – ein besonderes Gewicht zu. Enteignungsbetroffene haben einen aus Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG folgenden verfassungsrechtlichen Anspruch auf effektive gerichtliche Prüfung, ob der konkrete Zugriff auf ihr Eigentum diesen Anforderungen genügt. Auf der Stufe der Planrechtfertigung wirft das die Fragen auf, ob das konkrete Flughafenvorhaben den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes genügt und öffentlichen Interessen dient, die dem Grunde nach geeignet sind, das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG auszufüllen.

Die mit Änderung der Flugbetriebs- und Hochbauflächen sowie mit der Erweiterung der Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Memmingen verfolgten Ziele stehen im Einklang mit den Zielen des Luftverkehrsrechts und sind damit Ausprägung eines öffentlichen Interesses.

## **2.1.1 Öffentliches Interesse und Luftverkehrsnachfrage**

### **2.1.1.1 Öffentliches Interesse**

Der Verkehrsflughafen Memmingen dient als Flughafen des allgemeinen Verkehrs (§§ 6 Abs. 3 LuftVG, 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO), der nach § 45 Abs. 1 LuftVZO einer Betriebspflicht unterliegt (§ 45 Abs. 3 LuftVZO) und daher im Rahmen seiner luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung für den Luftverkehr offenstehen muss, der Befriedigung öffentlicher Verkehrs- und Infrastrukturinteressen.

Das planfestgestellte Vorhaben ist angesichts der mit ihm verfolgten Ziele vernünftigerweise geboten und damit fachplanerisch gerechtfertigt. Die Ziele des Vorhabens, nämlich die Ertüchtigung des Verkehrsflughafens Memmingen zur bedarfsgerechten und leistungsfähigen Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage, stehen mit den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes in Einklang und dienen Zwecken der Zivilluffahrt, die Ausprägungen eines öffentlichen Interesses sind. Dabei kann – jedenfalls ergänzend und flankierend, namentlich im Rahmen der Abwägung – auch die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsflughafens Memmingen in seinem (regionalen) Umfeld, Berücksichtigung finden.

Der Verkehrsflughafen Memmingen ist in seinem Bestand nicht vollständig in der Lage, das prognostizierte künftige Luftverkehrsaufkommen leistungs- und bedarfsgerecht zu bewältigen. Um die Luftverkehrsnachfrage auch künftig befriedigen zu können, ist insbesondere die Vergrößerung des Abfertigungsgebäudes sowie eine Erweiterung der Betriebszeiten erforderlich.

Das Luftverkehrsgesetz erkennt das erhebliche öffentliche Interesse am zivilen Luftverkehr an, indem es von dessen grundsätzlicher Eignung zur Überwindung gegenläufiger Eigentumsrechte im Wege der Enteignung ausgeht (§§ 28, 28a LuftVG). Damit ist belegt, dass dem Luftverkehr die für eine Enteignung notwendige Gemeinwohlnützigkeit zu Eigen ist; mithin kommt ihm der Rang einer öffentlichen Aufgabe zu. Sonach ist die Luftverkehrsnachfrage an einem Standort bzw. in einer Region unmittelbare Ausprägung und Maßstab des jeweiligen öffentlich-luftverkehrlichen Verkehrs- und Infrastrukturinteresses. Es entspricht folglich – ungeachtet einer wie hier privatrechtlichen Organisationsform der Betreiberin in der Rechtsform der GmbH & Co. KG – den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes, eine luftverkehrliche Infrastruktureinrichtung zur nachfragegerechten Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses durch den (Aus-)Bau der hierfür erforderlichen Anlagen und Einrichtungen zu ertüchtigen.

Nach dem Grundsatz 4.5.3 des Entwurfs einer Verordnung über das LEP des Ministerrats vom 28.11.2012 (LEP-E) soll schließlich der Verkehrsflughafen Memmingen die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung des Allgäus sicherstellen. In der Begründung hierzu verweist der LEP-E darauf, dass das Allgäu eine bedeutende Wirtschafts- und Touristikregion mit einer hohen Nachfrage an Flugreisen darstellt und betont vor diesem Hintergrund, dass für „einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen“ „durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristige Vorsorge getroffen werden“ soll (LEP-E, Begründung zu 4.5.3 (B)).

Sonach kommen in der zur Feststellung nachgesuchten Planung öffentliche Interessen hinreichend zum Ausdruck.

### **2.1.1.2 Nationale und internationale Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage**

Hinsichtlich der nationalen und internationalen Entwicklung der Luftverkehrsnachfrage wird auf die umfassenden Ausführungen des Luftamts Südbayern im Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn für den Verkehrsflughafen München vom 05.07.2012 verwiesen (vgl. dort Nr. 2.1.2., 2.1.4.1, S. 638 ff., 645 ff.). Die darin ermittelten Erkenntnisse haben grundsätzlich nach wie vor Bestand:

Der Luftverkehr hat sich bis heute zu einem der wichtigsten Verkehrsträger weltweit entwickelt. Gerade für die Bundesrepublik Deutschland stellt das Luftverkehrssystem als stark exportorientierte Volkswirtschaft eine der Schlüsselinfrastrukturen dar. Es bindet die Bundesrepublik Deutschland, seine Länder und Regionen an die kontinentalen und internationalen Ströme von Verkehr, Waren und Dienstleistungen an. Dies vor allem deswegen, weil insbesondere der Transport von Passagieren sowie der Austausch von Waren und Dienstleistungen – bezogen auf bestimmte Destinationen –, nur auf dem Luftwege sichergestellt werden kann. Die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland korrespondiert insofern mit der weltweiten Luftverkehrsnachfrage.

Auch langfristig wird eine weiterhin stetig ansteigende Nachfrage an Luftverkehrsleistungen prognostiziert. Zwar führte die Wirtschafts- und Finanzkrise zu kurzfristigen Einbrüchen bei den Verkehrszahlen (insb. im Jahr 2009). Bereits im Folgejahr konnte jedoch eine deutliche Erholung bei den Luftfracht- und Passagierzahlen verzeichnet werden. Aktuelle Prognosen bestätigen mittel- und langfristig eine deutliche Zunahme bei der Verkehrsentwicklung. Die europäische Flugsicherungsbehörde Eurocontrol erwartet beispielsweise in der im September 2012 veröffentlichten Mittelfristprognose für das Jahr 2018 im wahrscheinlichen Basisszenario rund 3,48 Mio. IFR-Bewegungen in Deutschland; dies entspricht für den Zeitraum ab 2011 einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 1,8 % (vgl. Eurocontrol, Seven-Year Forecast, Flight Movements 2012 – 2018, S. 33).

### **2.1.1.3 Luftverkehrsentwicklung am Verkehrsflughafen Memmingen**

Der Luftverkehrsstandort Memmingen wurde bereits im Jahr 1936 eingeweiht. Bis zum Jahr 2004 wurde dieser Flugplatz allerdings ausschließlich als Militärflugplatz genutzt. Mit Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – vom 09.07.2004 wurde die zivile (Nach-)Nutzung als Regionaler Verkehrsflughafen Allgäu,



später umbenannt in Verkehrsflughafen Memmingen, zugelassen. Der Linienflugbetrieb wurde im Juni 2007 aufgenommen.

Der Verkehrsflughafen Memmingen ist heute, gemessen sowohl am Verkehrs- als auch am Passagieraufkommen, der drittgrößte Verkehrsflughafen Bayerns. Derzeit bieten im Winterflugplan 2012/2013 insgesamt 4 Luftfahrtunternehmen ihre Dienste am Verkehrsflughafen Memmingen an. Zu Beginn des Winterflugplans waren 20 in- und ausländische Ziele erreichbar. Nach vorübergehender Streichung der innerdeutschen Verbindungen nach Hamburg und Berlin verbleiben 18 ausländische Ziele.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Luftverkehrs am Verkehrsflughafen Memmingen (Quelle: Statistisches Bundesamt) seit dessen Inbetriebnahme im Juni 2007. Nachdem erst ab dem Jahr 2008 vollständige Jahresdaten vorliegen, beginnt die Auflistung mit diesem Jahr:

	<b>Passagieraufkommen gesamt</b> (Ein-/Aussteiger) <i>in Tsd., gerundet</i>
<b>2008</b>	460
<b>2009</b>	806
<b>2010</b>	903
<b>2011</b>	756
<b>2012</b>	870

Die Entwicklung seit 2007 ist dabei sowohl im Passagierbereich als auch bei den Flugbewegungen grundsätzlich von kontinuierlichem Wachstum geprägt. Im Jahr 2011 brachen die Verkehrszahlen zwar ein, erhöhten sich aber in 2012 wieder deutlich. Bei den Flugbewegungen waren (Angaben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG) die Zahlen 17.402 Bewegungen in 2010, 15.106 Bewegungen in 2011 und 16.234 Bewegungen in 2012.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte „Luftverkehrsprognose 2020/2025 für den Allgäu Airport Memmingen“ der Intraplan GmbH vom 20.04.2011 (Anlage II.1 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen; im Folgenden Luftverkehrsprognose, LVP oder auch LVP 2011 genannt) beinhaltet detaillier-

te Prognosen zum künftigen Luftverkehrsaufkommen am Verkehrsflughafen Memmingen. Die LVP prognostiziert die zum Erstellungszeitpunkt 2011 wahrscheinlichste Entwicklung des Passagieraufkommens sowie der Anzahl der hierzu abzuwickelnden Flugbewegungen bis ins Jahr 2025.

Das Kapitel 7 („Status-quo-Prognose“) beinhaltet die Prognose für das Jahr 2020 und für den gegenwärtig genehmigten Flugplatz (d. h. ohne Ausbaumaßnahmen und ohne Erweiterung der Betriebszeiten). Der sich hiernach ergebende Flugverkehr dient (allein) zur Ermittlung des Lärmschutzbereichs nach dem FluglärmG und wurde aus Gründen der Synergie in das vorliegende Gutachten integriert. Im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens wird dieses Kapitel daher nicht weiter betrachtet.

Das Gutachten unterscheidet mit dem „Prognosenullfall 2025“ und der „engpassfreien Prognose 2025“ zwei Szenarien. Der Prognosenullfall bildet den wahrscheinlichen Entwicklungspfad ab, der unter den kapazitätslimitierenden Bedingungen des bestehend genehmigten Flugplatzes eintreten wird. Die engpassfreie Prognose hingegen unterstellt, dass der Betrieb am Verkehrsflughafen Memmingen nicht limitiert ist und leitet daraus das künftige Luftverkehrsaufkommen, mithin also den Bedarf für das Jahr 2025 ab.

**Überblick über die Ergebnisse der LVP 2011:**

	<b>Passagiere (in 1.000)</b>	<b>Flugbewegungen</b>
<b>Prognosenullfall 2025</b>	1.973	32.346
<b>Engpassfreie Prognose 2025</b>	2.804	39.990

Zum Vergleich:		
<b>Ist-Aufkommen 2009</b>  (=Basisjahr der LVP)	812	20.209

### 2.1.1.3.1 Luftverkehrsaufkommen im Prognosenullfall 2025

Das prognostizierte Luftverkehrsaufkommen für den Prognosenullfall 2025 unterstellt einerseits die limitierenden Bedingungen des bestehenden Flugplatzes; andererseits geht dieses Szenario gleichzeitig auch von einer nochmals optimierten Nutzung der bestehenden Infrastruktur aus, so dass nach den Erkenntnissen von Intraplan auch im Falle des Nichtausbaus Steigerungen des Luftverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen Memmingen eintreten werden.

Die Begrenzung des Flugbewegungsaufkommens wird am Tag insbesondere durch die Terminalkapazität bestimmt. Unter Ausschöpfung der Optimierungspotentiale lässt sich die Kapazität demnach auf maximal ca. 2 Mio. Passagiere steigern. Im Nachtzeitraum findet am Verkehrsflughafen Memmingen in diesem Szenario – wie auch im Status-quo-Fall – grundsätzlich kein Flugbetrieb statt. Lediglich in wenigen Ausnahmesituationen finden, ggf. unter Einholung von Einzelgenehmigungen, Flugbewegungen statt. Das bestehende Nachtflugverbot (nur begrenzt Verspätungsflüge möglich) hat allerdings auch Auswirkungen auf das Flugangebot und die Attraktivität des Flughafens insgesamt. Betroffen sind vor allem der „Hub-Abbringerverkehr (...), aber auch Touristikflüge, bei denen aus Umlaufgründen eine Bedienung des Flughafens Memmingen von den Fluggesellschaften mit betrieblichen Nachteilen verbunden ist“ (vgl. hierzu LVP 2011, S. 71). Gerade abendliche Hub-Abbringerverkehre (z. B. von Berlin) werden hierdurch erschwert mit der Folge, dass der innerdeutsche Verkehr von/nach Memmingen – gespiegelt insbesondere gegenüber der engpassfreien Prognose – an Bedeutung verliert.

Für den Prognosenullfall 2025 werden daher von Intraplan unter Ausnutzung sämtlicher Optimierungsmöglichkeiten 1,973 Mio. Passagiere prognostiziert. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 5,7%. Die Anzahl der Flugbewegungen wird im Prognosenullfall auf 32.346 ansteigen. Dies entspricht insgesamt einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 3,0% oder absolut gesehen von 60,1%. Die höhere Stei-

gerungsrate im Passagieraufkommen (5,7%) im Vergleich zu den Flugbewegungen findet ihren Niederschlag in der höheren Anzahl der Flugpassagiere pro Flugbewegung; diese steigt im Prognosefall von 40,2 auf 61,0.

### **2.1.1.3.2 Luftverkehrsaufkommen in der engpassfreien Prognose 2025**

Um einen möglichen zusätzlichen Infrastruktur- und betrieblichen Änderungsbedarf am Verkehrsflughafen Memmingen ableiten zu können, unterstellt die engpassfreie Prognose 2025 einen Zustand, bei dem keine Kapazitätsbeschränkungen bei den luft- und landseitigen Anlagen einschließlich der Aufhebung der derzeitigen Beschränkungen des geplanten Flugbetriebes auf die Tagzeit von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr bestehen.

Für das Jahr 2025 prognostiziert Intraplan unter diesen Bedingungen ein Aufkommen von 2,804 Mio. Passagieren. Die mittlere jährliche Zuwachsrate beträgt 8,1% und verdeutlicht, dass am Verkehrsflughafen Memmingen von einem stabilen und langfristigen Wachstum des Passagieraufkommens ausgegangen werden kann.

Die LVP unterscheidet auch die Streckenherkunfts- und Streckenzielgebiete der Fluggäste am Verkehrsflughafen Memmingen (vgl. LVP, S. 46). Der Aufkommensschwerpunkt entfällt mit rund 70% des Verkehrs auf europäische Ziele. Auch wenn der Anteil des innerdeutschen Passagierverkehrs am Gesamtverkehr zurückgeht zeigt die Prognose, dass der innerdeutsche Verkehr von/nach Memmingen grundsätzlich, insbesondere aufgrund der touristischen und wirtschaftlichen Attraktivität des Allgäus und angrenzender Gebiete für Urlaubs- und Kurzreisen, aber auch aufgrund potentieller Umsteigeverkehre über die nördlichen Flughäfen, eine große Bedeutung hat. Das absolute Aufkommen steigt in diesem Segment von 0,3 auf 0,8 Mio. Passagiere im Jahr.

Die Anzahl der Flugbewegungen gibt Intraplan in der engpassfreien Prognose mit 39.990 für das Jahr 2025 an. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 4,4%. Den weitaus größten Zuwachs verzeichnet darin der Passagierverkehr, welcher von 7.172 Flugbewegungen im Jahr 2009 auf 24.841 Flugbewegungen im Jahr 2025 ansteigen wird. Damit liegt der Anteil des Passagierverkehrs an der Anzahl der Gesamtflugbewegungen bei über 60% (2009 ca. 35%). Demgegenüber wächst der sonstige Verkehr (individueller Geschäftsreiseverkehr, sonstiger gewerblicher Verkehr, sonstiger nichtgewerblicher Verkehr) nur sehr moderat (von 13,0 Tsd. auf 15,1 Tsd.).

### **2.1.1.3.3 Prognose für die Nacht**

Die für den Nachtzeitraum prognostizierten Flugbewegungen, der sich hieraus ergebende verkehrliche Bedarf für diese Bewegungen, die hierauf gestützte Änderung der Betriebszeiten und ihre umfangreiche Begründung sowie die Abwägung mit den Belangen des Lärmschutzes finden sich im Abschnitt Erfordernisse des Lärmschutzes. Hierzu wird an dieser Stelle Betriebszeiten verwiesen.

### **2.1.1.3.4 Bewertung der Prognoseannahmen und Prognoseergebnisse**

Das Luftamt war gehalten die Luftverkehrsprognose daraufhin zu überprüfen, ob sie nach einer geeigneten Methode, die den gegenwärtigen möglichen Stand prognostischer Erkenntnisgewinnung wiedergibt, durchgeführt, der zugrunde liegende Sachverhalt und die Eingangsdaten zutreffend ermittelt und das Ergebnis nachvollziehbar und einleuchtend begründet worden ist. Aufgrund der zentralen Bedeutung der LVP hat das Luftamt deshalb eine Qualitätskontrolle bei der ProgTrans AG in Auftrag gegeben („Schlussbericht – Luftverkehrsprognosen für den Allgäu Airport Memmingen – Gutachterliche Qualitätskontrolle“ vom 23. November 2011; im Folgenden Qualitätskontrolle genannt). Das Luftamt hat sodann die Prognoseannahmen, die Prognosemethodik und die Prognoseergebnisse der LVP unter Einbeziehung der Ergebnisse der Qualitätskontrolle einer eingehenden Würdigung unterzogen. Dabei bewertet das Luftamt zunächst – analog der Vorgehensweise der Qualitätskontrolle – die Ergebnisse der LVP aus der Sicht des Erstellungszeitpunktes, wobei hier ein Schwerpunkt der Betrachtung auf der Prognosemethodik und auf den Eingangsparametern der Prognose liegt.

Ein Vergleich des Luftverkehrsaufkommens des Jahres 2009 mit dem für die engpassfreie Prognose 2025 prognostizierten offenbart ein starkes Wachstum am Verkehrsflughafen Memmingen in sämtlichen Verkehrssegmenten und bei der künftigen Anzahl der Flugbewegungen. Das Luftamt ist davon überzeugt, dass die im Rahmen der engpassfreien Prognose ermittelten Werte Ausdruck einer starken standortbezogenen Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen sind. Dieser langfristige wachstumsorientierte Entwicklungstrend im Luftverkehr ist nach Überzeugung des Luftamtes auch durch phasenhafte Störungen des Luftverkehrsaufkommens durch Sonderereignisse – weder standortbezogen noch im Allgemeinen – nicht nachhaltig gegenteilig beeinflussbar.

#### **2.1.1.3.4.1 Beurteilung der Prognosemethodik**

Die methodische Vorgehensweise in der LVP zur Bestimmung des künftigen Flugverkehrsaufkommens am Verkehrsflughafen Memmingen besteht dabei im Kern aus drei aufeinanderfolgenden Arbeitsschritten.

Zunächst erfolgt eine Analyse vorhandener Grundlagen und Daten. Herangezogen wurden hierbei zum Einen Statistiken, Luftverkehrsprognosen für benachbarte Flughäfen, Auswertungen von Flugbewegungsdaten und Parkplatzzählungen des Verkehrsflughafens Memmingen sowie Daten der letzten Fluggastbefragung am Verkehrsflughafen Memmingen. Zum Anderen zog Intraplan Daten aus eigenen unveröffentlichten Daten zu den Quelle-Ziel-Verkehrsströmen im Reiseverkehr von und nach Deutschland und von und nach ausländischen Quell- und Zielgebieten heran.

Anschließend erfolgt die Hochrechnung der Nachfrage auf den Prognosehorizont 2025 mithilfe eines von Intraplan entwickelten Prognosemodells. Diesem liegt der methodische Ansatz eines Gesamtverkehrsmodells zu Grunde. Das Verkehrssegment Luftverkehr wird in einem solchen Modell als Teil eines Gesamtverkehrssystems gesehen, und zwar sowohl im Sinne einer Ergänzung des Landverkehrs (z. B. Zubringerverkehr zu Flughäfen) als auch im Sinne eines alternativen Verkehrsträgers (z. B. im Vergleich zum Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn; vgl. LVP, S. 6 ff.). Das Modell lässt sich weiterhin in zwei Prognosestufen untergliedern.

In einem ersten Schritt ermittelt der Gutachter die künftige Nachfrage an Luftverkehrsleistungen, insbesondere wird der sog. „Markt“ des potentiellen Einzugsgebiets von Memmingen hierzu bestimmt. Diese zunächst flughafenunabhängige Betrachtung erfolgt anhand empirischer Daten wie z. B. Fluggastbefragungen und bildet die heutigen sowie künftigen Verkehrsströme in Form von „Quelle-Ziel-Matrizen“ sowie deren Reisezwecke ab. Die Ermittlung der künftigen Nachfrage berücksichtigt dazu die soziodemographische und -ökonomischen Entwicklung der Quell- und Zielgebiete sowie die Preisentwicklung des Luftverkehrs, ggf. die konkurrierenden landseitigen Verkehrsangebote und auch die durch Angebote stimulierte Nachfrage.

In einem zweiten Schritt wird sodann der „Marktanteil“ des Verkehrsflughafens Memmingen an diesen Verkehrsströmen ermittelt. Dies erfolgt durch ein sog. „Flughafenwahlmodell“ (vgl. LVP, S. 6 ff., 14 ff.). Dabei werden die zuvor ermittelten verschiedenen Routen und Verkehrsträger für die jeweiligen Quelle-Ziel-Relationen (Reisealternativen) jeweils unter Berücksichtigung der Angebotseigenschaften (z. B. Reisekosten, Reisezeit, Service) gewichtet und die sonach günstigste Reisevariante ausgewählt. Durch die Umlegung der flughafenunabhängig ermittelten Reisenachfrage (dem „Markt“) auf die anschließend ermittelten Verkehrsströme (Reisevarianten) über den Verkehrsflughafen Memmingen kann

das dort künftig zu erwartende Flugpassagier- und Flugbewegungsaufkommen abgeleitet werden.

Abschließend werden die weiter differenzierten Verkehrsstrukturen, insbesondere der Luftfahrzeugmix und die zeitliche Verteilung des Verkehrs, welche für die Bewertung der Umweltauswirkungen (z. B. Lärm) notwendig sind, abgeleitet. Zu diesem Zweck werden Verkehrsganglinien eines Jahres ausgewertet und unter Berücksichtigung der im Prognoseverfahren ermittelten Wachstumsfaktoren je Verkehrssegment für den Prognosehorizont angepasst.

Die Methodik zur Ermittlung der engpassfreien Prognose und dem Planungsnullfall für das Jahr 2025 ändert sich grundsätzlich nicht, verwendet allerdings entsprechend veränderte Eingangsdaten in das Prognosemodell.

Die Qualitätskontrolle bestätigt die Geeignetheit der von Intraplan verwendeten Methodik. Diese erfülle die gegenwärtig an den Stand der Technik gestellten Anforderungen zur Prognoseerstellung eines künftigen Luftverkehrs.

Das zweistufige Prognosemodell sei grundsätzlich das geeignete und methodisch richtige Vorgehen und unterscheidet korrekt zwischen der flughafenunabhängigen Nachfrage (von der ProgTrans AG weithin als „Potentialmodell“ bezeichnet) und dem anschließend konkret für den Verkehrsflughafen Memmingen abgeleiteten Marktanteil (Flughafenwahlmodell). Auch wenn die ProgTrans AG bemängelt, dass in der LVP keinerlei konkrete Informationen zur Güte der verwendeten Quelle-Ziel-Matrizen dokumentiert seien, wird gleichzeitig festgestellt, dass keinerlei Anhaltspunkte vorlägen, welche an der Geeignetheit der Vorgehensweise zweifeln ließen (Qualitätskontrolle, S. 15).

Die der LVP zugrunde liegende Prognosemethodik wurde ferner mit Urteilen des HessVGH vom 17.06.2008 (vgl. Az. 11 C 2706.07.T zum Flugplatz Kassel-Calden) und vom 21.08.2009 (vgl. Az. 11 C 227.08.T zur Landebahn Nordwest am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main) bzw. zuletzt mit dem Urteil des BVerwG vom 04.04.2012 (vgl. Az. 4 C 08.09 zur Landebahn Nordwest am Verkehrsflughafen Frankfurt Main) als geeignet und angemessen bestätigt. Darüber hinaus finden sich die Grundzüge der Methodik von Intraplan auch in der einschlägigen verkehrswissenschaftlichen Fachliteratur wieder (vgl. Mensen, Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen, 2007, S. 24 ff.). Das Luftamt hat daher keinerlei Veranlassung, an der Geeignetheit der von Intraplan herangezogenen Prognosemethodik, insbesondere auch aufgrund der Ergebnisse der Qualitätskontrolle und der zur Methodik von Intraplan ergangenen Rechtsprechung, zu zweifeln.

#### **2.1.1.3.4.2 Plausibilität der Datenbasis**

In der LVP wird das Jahr 2008 als Basisjahr für die flughafenübergreifenden Quelle-Ziel-Matrizen verwendet, für die Verkehrs- und Angebotsentwicklung am Verkehrsflughafen Memmingen zusätzlich die Entwicklung bis Ende 2009. Für sämtliche in das Prognosemodell einfließenden und die Luftverkehrsnachfrage bestimmenden endogenen und exogenen Eingangsparameter standen Intraplan aktuelle Werte und Prognosen zur Verfügung (vgl. LVP, S. 3 f., 24 ff.). Das Luftamt ist davon überzeugt, dass Intraplan eine geeignete Datenbasis für die Erstellung der Luftverkehrsprognose herangezogen hat und die gewählten sozioökonomischen und soziostrukturellen Eingangswerte und -annahmen im Rahmen der Erstellung des Gesamtverkehrsmodells zu recht Berücksichtigung gefunden haben. Die Qualitätskontrolle bestätigt grundsätzlich die Geeignetheit der eingestellten Eingangsdaten und Prognoseprämissen (vgl. Qualitätskontrolle S. 11 ff., 32 ff.). Zwar betrachtet es die ProgTrans AG als kritisch, dass für den Verkehrsflughafen Memmingen lediglich Nachfragedaten für zwei Kalenderjahre vorliegen und man aufgrund dessen (noch) nicht von einem nachhaltigen Angebot sprechen könne. Dennoch bzw. trotz dieser Einschränkung sei es allerdings zulässig, die anhand der aus derzeitig erkennbaren Tendenzen abgeleitete Angebotssituation für den Verkehrsflughafen Memmingen zu unterstellen (Qualitätskontrolle, S. 33).

Die Verkehrsentwicklung wird u. a. durch die Entwicklung der Bevölkerungszahl und der Altersstruktur sowohl in Deutschland als auch im Ausland beeinflusst. Hinsichtlich der demographischen Entwicklung bedient sich die LVP regional differenzierter Bevölkerungsprognosen. So verwendet Intraplan für die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland die 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (KVB), Szenario 1W2. Nachdem diese ausschließlich nach Bundesländern differenziert, wurde die regionale Feinverteilung aus der 11. KBV übernommen. Auf dieser Grundlage definiert Intraplan in seiner Luftverkehrsprognose sog. verhaltenshomogene Gruppen, die sich hauptsächlich über eine Verhaltenskonstanz bzgl. des Reiseaufkommens sowie Reisezweck definieren. Sowohl Datengrundlagen als auch das Vorgehen hinsichtlich der Annahmen zur Bevölkerung werden von ProgTrans als korrekt bewertet (Qualitätskontrolle, S. 12).

In die LVP fließen darüber hinaus Annahmen zur künftigen Infrastruktur der Flughäfen und anderer Verkehrsmittel ein. Beide Prognoseprämissen spielen direkt oder indirekt eine Rolle bei der Bestimmung der für das Jahr 2025 zu erwartenden Luftverkehrsangebote einzelner Flughäfen und somit für deren zukünftige Stellung im Luftverkehrssystem.



Intraplan geht dabei davon aus, dass jedenfalls einige wichtige Maßnahmen anderer Flughäfen für den Bereich der luftseitigen Infrastruktur bis 2025 realisiert sind. Auswirkungen auf das zu erwartende Luftverkehrsaufkommen am Verkehrsflughafen Memmingen haben insbesondere die Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg International sowie die unterstellte 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München (LVP, S. 33 ff.). An dem letztgenannten Vorhaben hält die Flughafen München GmbH weiterhin fest (trotz eines befristet wirksamen gegenläufigen Bürgerentscheids, allerdings nur bezogen auf die Mitgesellschafterin Landeshauptstadt München); insoweit ist es nicht zu beanstanden, für langfristige Prognoseannahmen von dieser o. g. Unterstellung auszugehen.

Im Bereich der Landverkehrssysteme wird für die Prognose angenommen, dass insbesondere Maßnahmen zur verbesserten schienenseitigen Anbindung von Memmingen im Rahmen der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans umgesetzt sind (LVP, S. 35).

Eine der zentralen nachfragebestimmenden Eingangsparameter in der LVP stellt die künftige Wirtschaftsentwicklung dar. Dieser Zusammenhang wird nicht zuletzt durch die weltweit zurückgegangene Luftverkehrsnachfrage während des starken Wirtschaftseinbruchs 2009 und der gemeinsamen Erholung seither bestätigt.

Intraplan hat diesen Zusammenhang in seiner Prognose berücksichtigt, in dem sie sich zwar auch auf Langfristprognosen berufen muss, welche bereits vor der Wirtschaftskrise datiert sind. Die Entwicklungspfade werden allerdings anhand der tatsächlichen (bekannten) Wachstumswerte richtig bewertet und auf den weiteren Prognosepfad projiziert. Maßgeblich floss in die Bearbeitung durch Intraplan die aktuellere Wirtschaftsprognose des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) aus dem Jahr 2010 ein. Demnach ist davon auszugehen, dass der ursprüngliche Wachstumspfad zwar wieder aufgeholt werden kann, der Prognosewert bis 2025 jedoch wahrscheinlicher erst später erreicht wird (LVP, S. 27 ff.). ProgTrans bestätigt in seiner Qualitätskontrolle das diesbezügliche Vorgehen von Intraplan. Zwar geht eine Prognose der Prognos AG von einem (noch) geringeren Entwicklungspfad aus (vgl. Qualitätskontrolle, S. 13 Tabelle 2), bewertet die Prognose des HWWI jedoch als gleichfalls vertretbar (Qualitätskontrolle, S. 13).

Die wirtschaftliche Entwicklung beeinflusst direkt den Wirtschaftsverkehr, also den Geschäftsreiseverkehr und über das verfügbare Einkommen indirekt auch den Privatreiseverkehr (vgl. LVP, S. 12 f.). In diesem Segment entwickelte sich der sonstige Privatreiseverkehr (beispielsweise Kurz- oder Städtereisen oder Bekanntenbesuche) in den letzten Jahren besonders stark, für den insbesondere der Low-Cost-Verkehr eine bedeutende Rolle einnimmt.

Neben der Wirtschaftsentwicklung wird die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen zudem entscheidend von der Entwicklung der Luftverkehrspreise, die maßgeblich durch den Öl- bzw. Kerosinpreis beeinflusst werden, geprägt. Intraplan kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Luftverkehrspreise bis zum Jahr 2025 im Mittel real konstant im Vergleich zu denen im Jahr 2008 verhalten bzw. steigend im Vergleich zu den Preisen im Jahr 2009. In dieser Betrachtung werden neben dem Rohölpreis auch weitere Faktoren wie z. B. der Emissionshandel, die Luftverkehrsteuer (vgl. hierzu auch BT-Drs. 17/10225 und BT-Drs. 17/10985), aber auch Produktivitätssteigerungen der Luftverkehrsgesellschaften oder eine Senkung des Durchschnittsverbrauchs bezogen auf Personenkilometern, berücksichtigt. ProgTrans hält die Annahmen von Intraplan zwar für plausibel, weist aber darauf hin, dass eine Prognose über die Entwicklung der Luftverkehrspreise (derzeit) mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet und (somit) als volatil zu betrachten sei. Andere Preisentwicklungen seien jedenfalls nicht auszuschließen. Die vorliegende Prognose der Luftverkehrspreise stelle allerdings eine mögliche – und auch methodisch zulässige – Entwicklung dar (vgl. Qualitätskontrolle, S. 16 ff., 33).

Im Übrigen kann die Luftverkehrsprognose nicht schon alleine dadurch erschüttert werden, dass es möglicherweise auch andere, ebenfalls methodisch geeignete Prognoseprämissen gibt. Ein solcher Einwand geht schon deswegen fehl, weil keinesfalls die Alternativlosigkeit eines Prognosemodells Voraussetzung für dessen Plausibilität ist.

#### **2.1.1.3.4.3 Plausibilität der Prognoseergebnisse**

Die Luftverkehrsprognose ist geeignet, die künftige Luftverkehrsnachfrage am Verkehrsflughafen Memmingen aufzuzeigen (vgl. Qualitätskontrolle, S. 32 ff.). Für das Prognosejahr 2025 wird von Intraplan im Planungsfall ein Passagieraufkommen von rund 2,8 Mio. und 39.990 Flugbewegungen prognostiziert. Gegenüber dem Prognosenullfall ist dies ein Zuwachs von rund 0,8 Mio. Passagieren und 7.644 Flugbewegungen und entspricht der Nachfrage, welche für einen Verkehrsflughafen Memmingen ohne Realisierung der beantragten baulichen und betrieblichen Änderungen abgewiesen werden müsste.

##### **2.1.1.3.4.3.1 Bewertung des Prognosenullfalls**

Der Prognosenullfall beschreibt die wahrscheinliche Entwicklung für den Fall, dass der Verkehrsflughafen Memmingen nicht ausgebaut sowie die Betriebszeiten des Flughafens nicht erweitert werden und dient damit dem Luftamt als Referenzfall. Die im Rahmen des Prognosenullfalls ermittelte künftige Verkehrsleistung ist in Relation zu setzen mit den Ergebnissen der engpassfreien Prognose, um so einen möglichen Bedarf an Ausbau-

maßnahmen bzw. einer Betriebszeitenerweiterung am Verkehrsflughafen Memmingen ableiten zu können.

Für den Prognosenullfall prognostiziert Intraplan in der LVP 32.346 Flugbewegungen und insgesamt 1,973 Mio. Passagiere im Jahre 2025. Dieses Aufkommen wird unter der Annahme einer optimierten Nutzung der bestehenden Flächen und einer damit einhergehenden Erhöhung des Auslastungsgrades als noch abwickelbar eingestuft. Die Bewältigung des für den Prognosenullfall zusätzlich prognostizierten Luftverkehrsaufkommens ist dabei nur möglich, wenn innerhalb der heutigen Flughafengrenze Anpassungsmaßnahmen im Bereich der bestehenden Flughafenanlagen vorgenommen werden. Konkret wird angenommen, dass die Abstellflächen für Standardflugzeuge ohne Erweiterung der Flugbetriebsflächen von derzeit sechs bis sieben auf zehn erweitert werden können, allerdings bei eingeschränkter Betriebsqualität. Die Kapazität des Terminals lässt sich ohne Erweiterung der Betriebsflächen von 1,5 Mio. Passagieren auf ca. 2 Mio. Passagieren erhöhen (vgl. LVP, S. 30). Diese Annahmen sind plausibel.

Die im Rahmen der LVP für den Prognosenullfall 2025 ermittelte Passagierzahl von 1,973 Mio. und Zahl der Flugbewegungen von 32.346 bestätigt auch unter Berücksichtigung der veränderten Annahmen zur Wirtschafts- und Ölpreisentwicklung künftig eine erhebliche Verdrängung von Nachfrage am Verkehrsflughafen Memmingen.

#### **2.1.1.3.4.3.2 Bewertung der Ergebnisse der engpassfreien Prognose**

Die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG im „Planfeststellung Flughafen Memmingen Erläuterungsbericht“ der PROJECT: airport GmbH vom 20.05.2011 (Anlage I.4 in Ordner I der Antragsunterlagen) dargestellt.

Durch die Erstellung einer engpassfreien Prognose soll die künftige Verkehrsnachfrage im Jahre 2025 am Verkehrsflughafen Memmingen ermittelt werden. Hierzu war es erforderlich, dass eine Prognose unabhängig von möglicherweise limitierenden infrastrukturellen und betrieblichen Faktoren durchgeführt wird und insofern in Kontrast zu den Referenzannahmen des Prognosenullfalls steht. Im Rahmen der LVP hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG eine derartige Luftverkehrsprognose zum künftigen Passagier-, Luftfracht- und Flugbewegungsaufkommen vorgelegt. Die LVP gibt dabei den zum Erstellungszeitpunkt 2011 gegenwärtigen Stand prognostischer Erkenntnisse wieder.

Das Luftamt erachtet die im Rahmen der engpassfreien Prognose ermittelten Ergebnisse für plausibel. Die Prognose wurde insbesondere mit einer geeigneten, dem aktuellen

Stand der Verkehrswissenschaft entsprechenden Methode durchgeführt. Der zu Grunde liegende Sachverhalt und die Eingangsdaten wurden zutreffend und vollständig ermittelt; die erzielten Ergebnisse erweisen sich als einleuchtend und nachvollziehbar begründet. Damit sind die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts an eine (Verkehrs-) Prognose zu stellenden Anforderungen erfüllt (z. B. BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, Az. 11 C 14.00, juris RdNr. 57; BVerwGE 114, 364, 378; Beschluss vom 15.01.2008, Az. 9 B 7.07, juris RdNr. 4).

Da sich das Luftverkehrsrecht nicht normativ-verbindlich zu den an Luftverkehrsprognosen zu stellenden Anforderungen verhält, sind diese den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen zu entnehmen. Eine (Luft-)Verkehrsprognose ist demnach zuerst auf Basis einer fachlich anerkannten Prognosemethodik durchzuführen, wobei festzuhalten ist, dass eine verbindliche Standardmethode hierzu – jedenfalls im Bereich der luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidungen – nicht existiert. Als Basis einer Prognose ist sonach ein möglichst aktuelles Jahr zu wählen, da der entscheidungserhebliche Sachverhalt, welcher der Planung zu Grunde liegt, bis zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses so aktuell wie möglich zu halten, d. h. entsprechend zu ermitteln und zu betrachten ist. Daher ist das Luftamt auch gehalten, die Entwicklungen bis zum Entscheidungszeitpunkt soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die Eingangsannahmen müssen nämlich im Wesentlichen die bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geschehene tatsächliche Entwicklung wiedergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.1999, Az. 4 A 47.96, juris RdNr. 54). Die der Prognose dabei zu Grunde gelegten Annahmen und Sachverhalte, insbesondere die nachfragebestimmenden endogenen und exogenen Faktoren, müssen ferner fach- und sachgerecht ermittelt und für die Prognose ersichtlich von Relevanz sein.

An das Prognosejahr/den Prognosehorizont sind somit im Wesentlichen zwei Anforderungen zu stellen: Zum einen darf das Prognosejahr nicht zu weit in der Zukunft liegen, d. h. es müssen für wichtige prognoserelevante Kenndaten noch verlässliche Grundlagen existieren; zum anderen muss der in den Blick genommene Zeitraum (Prognosehorizont) noch lange genug sein, um die in der Prognose dargestellten Entwicklungstendenzen angemessen abbilden zu können.

Der vorliegend gewählte Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 genügt diesen Anforderungen. Es wird vermieden, dass durch eine fortschreitende Annäherung der Entscheidung im Planfeststellungsverfahren an das Jahr 2025 der verbleibende Prognosezeitraum „zu kurz“ gewählt wird und sich somit der noch verbleibende Prognosezeitraum in jedem Fall als Ausdruck sachlicher Erwägungen erweist. Damit hat das Luftamt sichergestellt, dass

die Prognose zweifelsfrei einen Zeitraum in den Blick nimmt, der lange genug ist, um mindestens noch die Inbetriebnahme der zur Planfeststellung nachgesuchten Ausbaumaßnahme sowie die betriebliche Erweiterung ausreichend zu erfassen und gleichzeitig nicht über das methodisch Vertretbare hinaus ein Zeitfenster betrachtet, das fachgerecht – im Lichte der zunehmenden Prognoseunsicherheiten – nicht mehr gegriffen werden kann.

Die Qualitätskontrolle der ProgTrans AG bestätigt, dass in der LVP eine geeignete Prognosemethodik zur Anwendung kam und dabei die fachlich üblichen Verfahrensgrundsätze beachtet wurden. Die herangezogenen Eingangsdaten wurden sachgerecht, insbesondere hinreichend aktuell, generiert bzw. erfasst und sind in ihrem quantitativen und qualitativen Aussagegehalt valide und plausibel (vgl. Qualitätskontrolle, S. 32 ff.).

So geht gerade auch die Bundesregierung in ihrem Flughafenkonzept 2009 von einer stetig steigenden Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen aus (vgl. Flughafenkonzept 2009, S. 2). Auch der Luftverkehrsstandort Memmingen wird von der weiteren Zunahme des Luftverkehrs profitieren. Die bestehende (Infra-)Struktur und betriebliche Zulassung am Verkehrsflughafen Memmingen ist unter den Annahmen und Ergebnissen der LVP trotz der Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise und der daraus resultierenden geringeren Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen bereits vor dem Jahre 2025 nicht mehr in der Lage, die künftige Nachfrage an Luftverkehrsdienstleistungen zu bewältigen. Die Wachstumsraten bis zum Jahre 2025 sind nach wie vor erheblich. Selbst bei Außerachtlassung der rein betrieblichen Änderungen, d. h. bei alleiniger Betrachtung des Tagzeitraumes, kann der Verkehrsflughafen Memmingen das angefragte Passagiervolumen nicht mehr abwickeln.

Das Luftamt hat keine Zweifel an der künftig am Standort Memmingen erwarteten Luftverkehrsnachfrage und ist daher davon überzeugt, dass der bauliche und betriebliche Bestand des Flughafens innerhalb eines absehbaren Zeitraums somit nicht mehr in der Lage sein wird, diese zu bewältigen.

#### **2.1.1.3.5 Gesamtwürdigung der Luftverkehrsprognose**

Das Luftamt ist nach alledem davon überzeugt, dass die von Intraplan in der LVP dargestellte künftige Luftverkehrsnachfrage am Verkehrsflughafen Memmingen prognostisch korrekt ermittelt wurde. Die Luftverkehrsprognose gelangt ausweislich der Feststellungen der ProgTrans AG zu hinreichend belastbaren und hinreichend begründeten Ergebnissen. Diese fußen auf einer geeigneten verkehrswissenschaftlichen Methodik und leiten sich aus einem Sachverhalt und einer Datenbasis her, die hierfür zutreffend zu Grunde gelegt wurde. Insbesondere erweisen sich die Eingangsannahmen und -daten als so aktuell wie

möglich generiert bzw. erfasst. Es sind keine Gründe plausibel vorgetragen, die ein Zurückbleiben der tatsächlichen Luftverkehrsnachfrage hinter den für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen als hinreichend wahrscheinlich erscheinen lassen. Die Luftverkehrsprognose kann sonach als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen werden.

Das Luftamt schließt sich ausdrücklich den langfristig prognostizierten Wachstumserwartungen im Luftverkehr an. Es ist davon überzeugt, dass die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den Luftverkehr die langfristigen Entwicklungen, also die weiter zunehmende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen, nicht grundsätzlich negativ beeinflussen werden. Planungen für große Infrastrukturvorhaben dürfen nicht von momentanen Ereignissen und Einschätzungen abhängig gemacht werden, da diese im Regelfall – wie auch hier – keine hinreichend sicheren Schlüsse auf langfristige Entwicklungen zulassen (so ausdrücklich: HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 359/08.T, juris RdNr. 355). Eine nachhaltige (Flughafen-)Infrastrukturplanung am Standort des Verkehrsflughafens Memmingen bedingt folglich auch, die Entwicklungszahlen der künftigen Luftverkehrsnachfrage bis zum Jahre 2025 in den Blick zu nehmen.

Nach alledem ist zur Überzeugung des Luftamtes der Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen geeignet, die künftige Luftverkehrsnachfrage am Standort Memmingen zu befriedigen.

### **2.1.2 Konkreter Bedarf für das Änderungsvorhaben**

Das zur Planfeststellung nachgesuchte Änderungsvorhaben zielt zulässigerweise darauf ab, die gewachsenen und auch zukünftig wachsenden Verkehrsinteressen zu bedienen und die Flugbewegungen sicher und im Hinblick auf die Betriebsabläufe optimiert abzuwickeln. Hierzu bedarf es der Realisierung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens.

Der Verkehrsflughafen Memmingen ist gem. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) dazu bestimmt, bei ausreichender Luftverkehrsnachfrage die notwendige Infrastruktur zur Abwicklung eines gewerblichen Verkehrs, insbesondere eines Linien- und Charterluftverkehrs, bereitzuhalten (Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Memmingerberg) (vgl. Ziel B V 1.6.7 des LEP 2006). Mit der Änderungsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Memmingen (dort noch benannt als „Regionaler Verkehrsflughafen Allgäu“) vom 09.07.2004 der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – wurde der entsprechende Bedarf festgestellt und die Genehmigung zur Nutzungsänderung zur zivilen Nutzung als Verkehrsflughafen mit der Codierung 4 D gemäß der Internationalen Civil Aviation

Organisation (ICAO) für die Durchführung von Flügen nach Sicht- und Instrumentenflugregeln erteilt. Die weitere (tatsächliche) Entwicklung des Luftverkehrs am Verkehrsflughafen Memmingen bestätigte nicht zuletzt den grundsätzlichen Bedarf an diesem Standort.

Gem. LEP-E soll der Verkehrsflughafen Memmingen demnach die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung des Allgäus sicherstellen (Grundsatz 4.5.3 des LEP-E). In der Begründung wird hierzu ausgeführt, dass für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden soll.

Dabei ist insbesondere in Betracht zu ziehen, dass Verkehrsflughäfen Bestandteil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur sind und ungeachtet ihrer privatrechtlichen Organisationsform im öffentlichen Interesse betrieben werden. Legt die luftverkehrsrechtliche Genehmigung – wie hier – die Eigenschaft als "Verkehrsflughafen" fest, soll dieser Flughafen "dem allgemeinen Verkehr dienen" (vgl. §§ 6 Abs. 3 LuftVG, 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO). Mit dieser „Widmung“ erfüllen Verkehrsflughäfen ebenso wie öffentliche Straßen öffentliche Zwecke (BVerwG vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, juris). Verkehrsflughäfen nehmen somit gemeinwohlnützige Aufgaben wahr und stellen einen wesentlichen Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur dar. Anders als im Falle öffentlicher Straßen manifestiert sich der Verkehrsbedarf im Luftverkehr jedoch in der Nachfrage nach gewerblichen Verkehrsleistungen, die an die Verkehrsflughäfen herangetragen wird. Der Umfang der Nachfrage bestimmt die Anforderungen an die Kapazitäten und das Betriebsregime eines Verkehrsflughafens. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist folglich anerkannt, dass sich ein Bedarf an Luftverkehrsdienstleistungen nicht nur aus einer tatsächlichen, aktuell feststellbaren Nachfrage ergibt, sondern auch aus der Vorausschau künftiger Entwicklungen. Insofern fließen Einschätzungen und Prognosen in ganz erheblichem Umfang in die Planung ein. Die Ausbauplanung für einen Verkehrsflughafen darf daher zukunftsorientiert sein und ermöglicht es dem Flughafenbetreiber im Vorgriff auf künftige Entwicklungen, einer Bedarfslage gerecht zu werden, die zwar noch nicht eingetreten ist, aber bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden kann. Dabei ist zu bedenken, dass Verkehrsflughäfen von privatrechtlich organisierten Unternehmen betrieben werden, die als Anbieter von Flughafenleistungen in einem bundes- und europaweiten, teilweise auch globalen Wettbewerb stehen, in dem es nicht zuletzt um die Sicherung und Förderung von Wirtschaftsstandorten geht. Die Situation ist im Luftverkehr gerade dadurch gekennzeichnet, dass eine rechtsverbindliche Flughafenetz- und Bedarfsplanung, die auftretende Kapazitäts- und Verteilungsprobleme auf der Grundlage einer luftverkehrspolitischen Gesamtkonzeption löst und einen "Verteilungs-

kampf" der Flughafenbetreiber in geordnete Bahnen lenkt, weder auf europäischer noch nationaler Ebene existiert. Auch das Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 vermag solches nicht zu leisten (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az. 4 C 12.07, juris RdNr. 23). Unter diesen Rahmenbedingungen ist es einem Flughafenbetreiber nicht verwehrt, bestehende Kapazitäten zu erweitern, um sich für einen prognostizierten allgemeinen Anstieg der Nachfrage im Personenverkehr "zu rüsten" (vgl. BVerwG vom 20.04.2005, a. a. O.).

Der Flughafen Memmingen hat seit seiner Konversion zu einem zivilen Flugplatz eine sprunghafte Verkehrsentwicklung zu verzeichnen. Bis zum Jahr 2010 stieg das Passagieraufkommen auf rund 912.000 an. Selbst im Krisenjahr 2009 konnte der Verkehrsflughafen Memmingen ein Wachstum verzeichnen. Im Jahr 2011 sank das Passagieraufkommen zwar erstmalig auf unter 800.000. Die Halbjahresbilanz für 2012 (rund 478.000 Passagiere) setzt den positiven Trend der Vorjahre jedoch wieder fort. Neben dem Passagierlinien- und Charterverkehr entfallen zudem wachsende Anteile der stattfindenden Flugbewegungen in den Bereich des individuellen Geschäftsreiseflugverkehrs („Business Aviation“). Weitere Anteile sind Schulungsflügen bzw. dem sonstigen gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr zuzurechnen. Die zuletzt genannten Verkehre werden dabei fast ausschließlich mit kleinem, in der Regel propellergetriebenem Fluggerät, abgewickelt. Entsprechend den Bestimmungen des LEP 2006/LEP-E ist der Verkehrsflughafen Memmingen geprägt durch den Linien- und Touristikverkehr. Insbesondere Low-Cost-Gesellschaften wie Ryanair und Wizz Air haben sich an diesem Standort etabliert. Als Zielregionen werden überwiegend innereuropäische („klassische“) Feriendestinationen, wie z. B. die Kanaren (Spanien), angefliegen.

### **2.1.2.1 Konkreter Bedarf für die baulichen Änderungen**

#### **2.1.2.1.1 Wesentliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen**

Zur Frage, ob der Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG eine wesentliche Erweiterung oder Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen darstellt, kommt das Luftamt zu folgenden Ergebnissen:

- Bei der Erweiterung der Betriebszeiten im Nachtzeitraum handelt es sich um eine wesentliche betriebliche Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen.
- Die beantragten baulichen Änderungen stellen – sowohl im Einzelnen betrachtet als auch in ihrer Gesamtheit – keine wesentliche bauliche Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen dar.



fens Memmingen dar. Die luftseitigen baulichen Veränderungen, z. B. die Verbreiterung der Start- und Landebahn sowie die Veränderungen am Rollbahnsystem, führen zwar zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verbesserung der Betriebsabläufe, nicht aber zur Steigerung der technischen Kapazität des Verkehrsflughafens Memmingen. Die Vergrößerung der Hochbauzone zur Erweiterung des Terminalgebäudes wird zwar die Passagierabfertigungsmöglichkeiten verbessern, insbesondere indem mehr Passagiere pro Stunde abgefertigt werden können; als landseitige Erweiterungsmaßnahme bestimmt sie jedoch nicht die technische Kapazität des Flughafens. Andere Auffassungen hierzu vermögen jedoch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht zu erschüttern, da das Luftamt das Änderungsvorhaben so umfassend prüft, als würde es sich um eine wesentliche bauliche Änderung des Flughafens handeln. Insbesondere betrachtet das Luftamt zum Bereich baubedingte Fluglärmwirkungen nicht nur die Differenz zwischen Prognosenullfall und Planungsfall, sondern bezieht auch die Gesamtauswirkungen des Verkehrsflughafens Memmingen in seine Abwägung mit ein. Gleiches gilt für den Bereich der Lufthygiene.

- Im Sinne des FluglärmG liegt ein wesentlich baulich erweiterter ziviler Flugplatz vor, da seine bauliche Erweiterung zumindest in Teilbereichen den äquivalenten Dauerschallpegel an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 um mindestens 2 dB(A) erhöht (§ 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG). Daher werden im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf einen künftigen Lärmschutzbereich die Werte für einen wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz zu Grunde gelegt (§§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG). Die vertiefte Darstellung und Begründung hierzu findet sich im Abschnitt zu den Erfordernissen des Fluglärmschutzes.
- Das Vorhaben ist planfeststellungspflichtig nicht wegen der (unwesentlichen) Änderung der Flughafenanlage, sondern weil es sich bei dem Änderungsvorhaben um ein solches handelt, für das nach dem UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (§ 8 Abs. 1, 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG). Die Darstellung und Begründung hierzu findet sich im Abschnitt Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Die Planfeststellungspflichtigkeit des Änderungsvorhabens resultiert nicht aus den betrieblichen Änderungen (hierzu § 8 Abs. 4 LuftVG) und auch nicht aus den baulichen Änderungen, sondern – wie vorher genannt – aus Gründen des UVPG (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG). Darüber findet ein Eingriff in Rechte Dritter statt, so dass auch aus diesem Grunde eine Planfeststellungspflicht besteht (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG). Ein Raumordnungsverfahren war allerdings nicht durchzuführen (vgl. § 1

Nr. 12 der Raumordnungsverordnung - RoV -), da das Änderungsvorhaben nicht raumbedeutsam ist. Für die Prüfung der Belange der Raumordnung und Landesplanung liegt aber eine umfassende raumordnerische Stellungnahme der Regierung von Schwaben vor, die alle wesentlichen Bezüge zu Raumordnungsplänen thematisiert. Zugleich wurden mit dem Planfeststellungsverfahren alle betroffenen Kommunen und Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit miteinbezogen. Die nähere Erläuterung und Begründung hierzu findet sich im Abschnitt zu den Belangen der Raumordnung und Landesplanung.

Im Einzelnen:

#### **2.1.2.1.1.1 Betriebliche Änderungen**

Die Neufassung der Betriebszeiten im Nachtzeitraum ist eine wesentliche betriebliche Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen. Die wesentliche Änderung resultiert dabei nicht aus der allgemeinen Zunahme der Flugbewegungen bis zum Prognosehorizont 2025. Nicht unter den Begriff der Erweiterung oder Änderung fällt nämlich die bloße Betriebszunahme, solange sie von der erteilten Genehmigung umfasst ist.

Eine Erweiterung des Betriebs liegt aber vor, wenn – wie hier – die Betriebszeiten des Flughafens ausgedehnt werden. Bisher war Flugbetrieb im Nachtzeitraum nur für Landungen bis 23.00 Uhr, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, zulässig, sofern unerwartete Umstände mit verzögernder Wirkung eingetreten sind, die zum Zeitpunkt des Abflugs nicht vorhersehbar waren oder Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes geboten sind. Zwar erteilte das Luftamt vereinzelt Erlaubnisse nach § 25 LuftVG, allerdings ist damit weder rechtlich noch faktisch eine Erweiterung der Betriebszeiten verbunden. Künftig sollen im Nachtzeitraum, allerdings nur bis 23.00 Uhr, auch regelmäßige Flugbewegungen stattfinden.

Diese zeitliche Ausdehnung des Flugbetriebes ist nicht „nur unerheblich“, insbesondere weil diese den Nachtzeitraum betreffen, innerhalb welchem auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist (§ 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG). Die Rechtfertigung der in diesem Beschluss getroffenen erweiterten Nachtflugregelung und die Abwägung dieser mit den Belangen des Fluglärmschutzes werden daher an den entsprechenden Stellen umfangreich dargelegt und begründet.

### **2.1.2.1.1.2 Bauliche Änderungen**

Der Planfeststellungsantrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG umfasst mehrere bauliche Veränderungen der Flugplatzanlage. Dazu gehören bei der Start- und Landebahn ihre Verbreiterung sowie Änderungen bei den verfügbaren Strecken. Des Weiteren werden Rollwege teilweise neu angelegt, teilweise auch aufgelassen; der neue Rollweg R4 am östlichen Ende der Start- und Landebahn schließt eine Warteposition mit ein. Veränderungen des Flughafens in baulicher Hinsicht betreffen auch den Umgriff des Flughafengeländes und den Verlauf des Flughafenzauns. Schließlich wird die bestehende Start- und Landemöglichkeit für Kleinflugzeuge und Segelflieger mittels einer eigenen Gras-/Segelflughahn nach Süden verschoben. Die Vorfeldflächen im nördlichen und südlichen Flughafenbereich werden erweitert. Außerdem können durch die Vergrößerung der Hochbauzonen das Terminalgebäude bauplanerisch erweitert und im südlichen Bereich Hallen für luftfahrtaffine Zwecke planungsrechtlich gebaut werden. Die planerische Rechtfertigung der einzelnen Maßnahmen wird an späterer Stelle begründet; das Ergebnis der Prüfung zur technischen Eignung der Änderungen ergibt sich aus dem Abschnitt Eignung, Dimensionierung, Funktionalität, Städtebau in diesem Bescheid.

Das Luftamt sieht in diesen baulichen Änderungen sowohl bezogen auf die einzelnen Änderungen als auch auf die baulichen Änderungen in ihrer Gesamtheit keine wesentliche bauliche Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen. Eine bauliche Erweiterung des Flughafens liegt allerdings vor, weil über die Erneuerung der vorhandenen Flugplatzanlagen hinaus Maßnahmen getroffen werden, beispielsweise zusätzliche Hochbauflächen für Abfertigungsgebäude, Flugzeughallen oder Reparaturwerften zugelassen werden. Allerdings sind diese baulichen Änderungen nicht wesentlich, da sie zwar die Abwicklung der Flugbewegungen verbessern, insbesondere bezogen auf die stärker frequentierten Betriebsstunden des Flughafens, darüber hinaus auch die Sicherheit bei der Abwicklung dieser Flugbewegungen verbessern, allerdings zugleich die technische Maximalkapazität des Flugplatzes unberührt lassen oder nur die landseitige Kapazität betreffen (Abfertigungsgebäude).

Die Wesentlichkeit wird hinsichtlich der baulichen Änderungen vor allem durch die luftseitig genehmigte technische Maximalkapazität bestimmt. Bauliche Änderungen, die die genehmigte technische Maximalkapazität eines Flugplatzes unberührt lassen, sind in der Regel nicht wesentlich. Dies gilt insbesondere für neue Abfertigungsgebäude. Hingegen führen Erweiterungen gegenüber der luftseitig genehmigten technischen Maximalkapazität in der Regel dazu, dass es einer neuen Zulassungsentscheidung bedarf. Bestimmt sich die luftseitige Maximalkapazität eines Flugplatzes neben der vorhandenen Start- und

Landebahn auch durch weitere Teilkapazitäten, führt die Änderung oder Erweiterung dieser luftseitigen Teilkapazitäten nur dann zur Wesentlichkeit, wenn sie für die Gesamtkapazität maßgeblich ist, also die kritische und damit für die luftseitige Gesamtkapazität begrenzende Komponente betrifft. Dies kann zur Folge haben, dass Veränderungen bei den Abstellpositionen und den Rollbahnen nicht zu einer wesentlichen Änderung führen (vgl. Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Loseblattsammlung Stand 16. Ergänzungslieferung Juli 2012, § 6 RdNr. 55 ff.).

Gemessen an diesen Maßstäben liegt keine wesentliche bauliche Erweiterung vor:

Die kapazitätsbestimmende Komponente am Verkehrsflughafen Memmingen ist die bestehende Start- und Landebahn und das ihr zugeordnete Rollbahnsystem. Die Länge der befestigten Flächen der Start- und Landebahn beträgt 2.981 m und bleibt – wie die Lage der Schwellen – unverändert. Die Landebahn 24 ist eine Präzisionslandebahn für Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe 1 (CAT 1) mit Anflugbefeuerung. Die Änderungsgenehmigung des Verkehrsflughafens Memmingen aus 2004 enthält – abgesehen von den Festsetzungen zu den jeweils verfügbaren Längen im Anhang der Änderungsgenehmigung – weder (bauliche) Beschränkungen zur Nutzung der Start- und Landebahn noch ist der Benutzungsumfang selbst limitiert (abgesehen von der für die Kapazität des Flughafens nicht entscheidenden Beschränkung bei Hubschraubern bis 3,175 t MTOM). Mit dieser tatsächlichen und rechtlichen Ausstattung ist der Flughafen – auch ohne Durchführung baulicher Änderungen – kapazitiv jedenfalls in der Lage, nicht nur die im Prognosefall prognostizierten Flugbewegungen, sondern auch den Flugbetrieb im Planungsfall 2025 abzuwickeln. Der Flughafen ist entsprechend dem Betrieb eines Verkehrsflughafens der Kodierung 4 D zugelassen. Eine Beschränkung der Kapazität stellt aktuell wie auch künftig das Fehlen einer Parallelrollbahn dar, die unabhängig vom Flugbetrieb auf der Start- und Landebahn berollt werden kann. Zwar werden durch Optimierungen im bestehenden Rollwegesystem Verbesserungen bei der Abwicklung erreicht, die zugleich auch die Sicherheit am Platz verbessern, allerdings wird sich an der vorgenannten Grundstruktur des Bahn- und Rollwegesystems nichts Wesentliches ändern. Mit der Verbreiterung der Bahn wird lediglich der entsprechende ICAO-Standard hergestellt und die Ausnahme-genehmigung künftig entbehrlich, ohne dass jedoch die Kapazität des Flughafens erweitert wird. Gleiches gilt für die Länge der Start- und Landebahn, die baulich und bezogen auf die Lage der Schwellen unverändert bleibt. Mit den Modifizierungen bei den verfügbaren Längen wird lediglich die bestehende Kapazität der Start- und Landeflächen besser ausgenutzt. Dementsprechend stehen den Luftfahrzeugen für einzelne flugbetriebliche Situationen höhere Längen zur Verfügung, mit welchen die Luftfahrzeuge, die bereits ak-

tuell am Verkehrsflughafen Memmingen operieren, teilweise mehr zuladen und dadurch wirtschaftlicher betrieben werden oder in flugbetrieblichen Einzelsituationen, z. B. bei der Situation nasse Bahn, den Platz ohne Einschränkungen benutzen können, also die gleiche Zuladung beibehalten oder nicht den Bahnzustand trocken abwarten müssen.

Die Erweiterung der Vorfeldflächen und die Verbesserungen des Rollbahnsystems mögen für sich genommen die Nutzungskapazität dieser flugbetrieblichen Bereiche erhöhen, da einerseits mehr Flugzeuge abgestellt und abgefertigt werden können, andererseits kürzere und effektivere Wege zum Erreichen der Startposition auf der Bahn und zum Gelangen von der Landeposition zu den Vorfelder bestehen. Allerdings bleibt – wie oben beschrieben – das Grundsystem bestehen. Auch ist allein nicht beabsichtigt, mehr Vorfeldpositionen zu schaffen. Vielmehr hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG schlüssig vorgetragen, dass die Vorfeldererweiterungen vorrangig dem vereinfachten Abstellen und Wegfahren der Flugzeuge dienen, indem Roll-in-Push-Back-Positionen in Roll-in-Roll-Out-Positionen umgewandelt werden. Diese Betrachtungsweise entspricht auch der Rechtsprechung des BayVGH in seinem Urteil vom 07.01.2003, Az. 20 A 02.40036 u. a., juris, zur Vorfeldererweiterung des Verkehrsflughafens München. Eine etwaige Erweiterung der Vorfeldkapazität erhöhe hiernach nicht zugleich auch die technische Gesamtkapazität des Flughafens. Ob die Vorfeldkapazität die für die Gesamtkapazität kritische Teilkapazität sei, hänge von den Gegebenheiten des einzelnen Flughafens ab. Soweit in dieser Entscheidung darauf abgestellt wird, dass, wenn in einer Stunde mehr Flüge koordiniert bzw. abgewickelt werden könnten, damit Erweiterungen der Vorfeldkapazität auch zu einer Erweiterung der Start- und Landekapazität führen würden, mag diese Situation beispielsweise auf einen Flughafen zutreffen, der Flugbewegungen abweisen muss, da in der Spitzenstunde die Vorfeldkapazität erschöpft ist. In Memmingen stellt sich jedoch die Situation so nicht dar. Auch in der Bestandssituation könnten luftseitig die nachgefragten Flugbewegungen in der Spitzenstunde abgewickelt werden. Die Flugbewegungen würden sich jedoch wegen des aktuellen Vorfeld- und Rollwegsystems zeitlich gestreuter innerhalb der Spitzenstunde verteilen, während diese Flugbewegungen nunmehr betrieblich optimaler innerhalb der Spitzenstunde abgewickelt werden können.

Kapazitätslimitierend ist allerdings die gegenwärtige Abfertigungskapazität des Terminals (2,1 Mio.). Prognostiziert werden allerdings ca. 2,8 Mio. Passagiere. Allerdings ergibt sich aus einer Erweiterung des Terminals keine Erhöhung der Gesamtkapazität des genehmigungsrechtlich uneingeschränkten Flugbetriebs. Rechtliche Bedeutung können nicht die Teile des Planfeststellungsbeschlusses haben, auf die sich die Passagierabfertigung bezieht (vgl. Urteil des BayVGH vom 07.01.2003, Az. 20 A 02.40036 u. a., juris RdNr. 11).

Indem sich die Genehmigung auf eine bestimmte Landebahn sowie bestimmte Rollbahnen und Vorfeldflächen bezieht, schreibt sie eine sich heraus ergebende technische Kapazität des Flughafens fest. Dagegen enthält die Genehmigung keine Festlegung auf eine bestimmte Passagierabfertigungskapazität. Die Erweiterung der Hochbauflächen für das Terminalgebäude lässt die mithin genehmigte technische Kapazität des Flughafens Memmingen unberührt. Abgesehen davon ist die Abfertigungskapazität kein geeigneter Maßstab zur Beurteilung von Lärmeinwirkungen. Anders als beim Maßstab der Flugbetriebsflächen besteht insbesondere wegen der Abhängigkeit vom eingesetzten Fluggerät kein verlässlicher Erfahrungswert über den Zusammenhang zwischen der Abfertigungskapazität und den flugbewegungsabhängigen Lärmeinwirkungen. Die bloße Erhöhung der Abfertigungskapazität gibt daher keinen Anlass, die Frage der technischen Kapazität des Flughafens aufzuwerfen (vgl. Urteil des BVerwG vom 15.09.1999, Az. 11 A 22/98, juris RdNr. 21 ff).

Die Frage der technischen Kapazität des Verkehrsflughafens Allgäu vor und nach den Erweiterungsmaßnahmen ist ein zentraler Gegenstand in den Einwendungen. Insbesondere die anwaltlichen Vertreter thematisieren diese Frage sehr umfangreich und intensiv. Auch in den Erörterungsterminen nahm diese Frage großen Raum ein (vgl. beispielsweise S. 116 ff. des stenografischen Protokolls des Erörterungstermins am 10.01.2012). Das Luftamt verkennt nicht, dass diese Frage zumindest kontrovers diskutiert werden kann. Daher bewertet das Luftamt in diesem Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen der baulichen Veränderungen am Flughafen so, als handelte es sich um wesentliche bauliche Änderungen. Die Rechtsfolge einer solchen Einstufung ist insbesondere die Berücksichtigung der umfassenden vom Flughafen Memmingen ausgehenden Lärmbetrachtung (vgl. Urteil des BVerwG vom 15.09.1999, Az. 11 A 22.98, juris RdNr. 21; Urteil des BayVGH vom 07.01.2003, Az. 20 A 02.40036, u. a., juris RdNr. 8). Die umfassende Abwägung konnte vom Luftamt auch vorgenommen werden, da bezüglich aller relevanten Umweltaus- und -einwirkungen geeignete Unterlagen vorliegen, die die Gesamtwirkungen des Flughafens ermittelt haben. Hierzu zählen sowohl die Luftverkehrsprognose als auch das lärmphysikalische Gutachten, die lufthygienische Untersuchung und die UVS. Mittels dieser meistbegünstigenden Betrachtungsweise des Luftamts kommt es daher auf diese Begründungsfrage des Planfeststellungsbeschlusses nicht an. Einwendungen des Inhalts, über den Antrag könne nicht entschieden werden, weil entgegen der Auffassung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG eine wesentliche bauliche Änderung des Flughafens vorliege, werden insoweit zurückgewiesen.

### **2.1.2.1.2 Bedarf für die einzelnen baulichen Maßnahmen**

Die einzelnen baulichen Maßnahmen sind gerechtfertigt, weil für sie nach Maßgabe der vom LuftVG verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Sie sind unter diesem Blickwinkel erforderlich, da vernünftigerweise geboten. Da - wie oben dargestellt - die luftseitige Kapazität des Flughafens nicht ausgebaut wird, dient die Luftverkehrsprognose insoweit auch nicht dazu einen Ausbau zu rechtfertigen, sondern die Auswirkungen des prognostizierten Flugbetriebs ermitteln zu können. Im Übrigen unterstützt die Luftverkehrsprognose jedoch die Rechtfertigung der einzelnen baulichen Maßnahmen.

Der Verkehrsflughafen Memmingen ist in der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung aus 2004 für den Betrieb als Verkehrsflughafen Code 4 D zugelassen. Hiernach hat die Breite der Start- und Landebahn gemäß 3.1.10 ICAO Annex 14 45 m zu betragen. Die gegenwärtige Breite von lediglich 30 m ist auf der Grundlage einer Ausnahmegenehmigung des BMVBS temporär zugelassen, aber keine dauerhafte Lösung. Das Luftamt Südbayern hat bereits mit Schreiben vom 24.01.2008 im Hinblick auf den zunehmenden Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Memmingen angemahnt, die Bahn in Anpassung an die Genehmigungslage möglichst bald von 30 m auf 45 m zu verbreitern. Die Verbreiterung der Start- und Landebahn dient der Sicherheit des Luftverkehrs und ist planerisch gerechtfertigt.

Die Verlegung des Startpunkts auf den Anfang der Start- und Landebahn ohne bauliche Maßnahmen stellt keine Verlängerung der Start- und Landebahn dar. Die bestehende Bahn wurde bereits mit der Änderungsgenehmigung aus 2004 zugelassen. Mit der Veränderungsmaßnahme stehen den Piloten längere Startlaufstrecken zur Verfügung. Damit kann die bestehende Kapazität der Bahn besser ausgenutzt werden, zugleich dienen längere Strecken der verbesserten Sicherheit des einzelnen Start- und Landevorgangs. Diese Änderung ist damit planerisch gerechtfertigt.

Die Veränderungen im Bereich der Rollwege, insbesondere die Einführung einer Wart- und Enteisungsposition am Rollweg R 4 und die Neugestaltung der Rollwege TWY R 2 und TWY R 3 führen zur Verbesserung der betrieblichen Abläufe beim Rollen der Luftfahrzeuge. Zugleich ist ein Sicherheitsgewinn damit verbunden. Eine Kapazitätssteigerung findet allerdings – wie bereits geschildert – nicht statt. Die Maßnahmen sind planerisch gerechtfertigt. Wichtig ist zudem die derzeitige Anbindung des Rollwegesystems zur Start- und Landebahn 24. Dort ist bislang zum Start ein sogenanntes „Backtracking“-Verfahren notwendig, welches neben betrieblichen auch luftsicherheitliche Nachteile birgt. Dieses wurde von der Vereinigung Cockpit – allerdings mit falscher Begründung als Si-

cherheitsdefizit – in seiner jährlich erscheinenden „Flughafen-Mängelliste“ wiederholt negativ bewertet. Der neue Rollweg („Wendeschleife“) mit Warte- und Enteisungsposition schafft diesbezüglich eine Verbesserung.

Die Erweiterungen der Vorfelder und die Neugestaltung der Abstellpositionen ermöglichen eine deutliche Optimierung der Flugplatzinfrastruktur (ohne allerdings die Kapazität zu erhöhen). Die Bereiche Passagierflüge und Wartungsbereich/Allgemeine Luftfahrt können klar zwischen dem nördlichen Bereich des Flughafens und dem südlichen Bereich des Flughafens – dazwischen liegt die Bahn – getrennt werden. Zugleich können die Flugzeuge im Passagierverkehr durch das System Roll-in-Roll-Out-optimierte Rollvorgänge durchführen. Die bestehende Organisation der Vorfelder erlaubt in einigen Fällen nur die Betriebsart „Push-Back“. Diese Betriebsart erschwert grundsätzlich die Abfertigung der Luftfahrzeuge am Boden und ist zudem zeitaufwändig. Aus Gründen der Betriebsvereinfachung und -beschleunigung sollen die Vorfelder künftig für den sog. „Roll-In – Roll-Out“ Betrieb ausgelegt sein. Die Maßnahmen dienen insgesamt der Verbesserung der Betriebsabläufe und bedeuten auch einen Sicherheitsgewinn. Sie sind damit planerisch gerechtfertigt.

Die Verlegung der Gras-/Segelflughahn nach Süden mindert die gegenwärtigen Beschränkungen, die sich aus der Nutzung der beiden Bahnen ergeben. Ein Parallelbetrieb der beiden Bahnen ist allerdings auch künftig nicht möglich. Wegen der mit der Verlegung verbundenen Vorteile ist die Maßnahme jedoch planerisch gerechtfertigt.

Mit der Erweiterung der Hochbaufläche zur Vergrößerung der Terminalkapazität besteht die Möglichkeit, alle Passagiere im Planungsfall 2025 angemessen und engpassfrei abzufertigen. Diese Maßnahme ist planerisch gerechtfertigt.

Durch die Schaffung neuer Parkplätze und die Verbesserung der Flughafenstraße als innere Erschließung des Flughafengeländes werden neue Parkmöglichkeiten für die Passagiere geschaffen und die Anfahrtssituation verbessert. Diese Maßnahmen sind daher planerisch gerechtfertigt. Die Erweiterung des Verwaltungs- und Feuerwehrgebäudes sowie die Schaffung neuer Einrichtungen für Bodenverkehrsdienste verbessern die flugbetrieblichen Verhältnisse am Verkehrsflughafen Memmingen und sind planerisch gerechtfertigt.



Durch die Ausweisung neuer Hochbauzonen im südlichen Flughafenbereich besteht die Möglichkeit, Wartungs- und Werftbetriebe am Verkehrsflughafen Memmingen anzusiedeln. Damit können zusätzliche Einrichtungen für die bestehenden Nutzer des Verkehrsflughafens Memmingen geschaffen werden. Mit der Schaffung von Parkflächen in diesem Bereich werden Kfz-Abstellmöglichkeiten für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Besucherinnen und Besucher sowie Kunden der Betriebe geschaffen. Die Maßnahme ist planerisch gerechtfertigt.

Die Planung eines Regenrückhaltebeckens verbessert die Entwässerungseinrichtungen am Verkehrsflughafen Memmingen und ist daher planerisch gerechtfertigt.

Mit dem Rückbau einzelner Gebäude und der Entsiegelung einzelner Flächen, die noch aus der Zeit als Militärflugplatz stammen, wird das Flugplatzgelände an die aktuell bestehenden Forderungen angepasst. Diese Maßnahmen sind planerisch gerechtfertigt.

## **2.1.2.2 Bedarf für betriebliche Änderungen**

### **2.1.2.2.1 Aufhebung der betrieblichen Beschränkung für Hubschrauber**

Der Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG, die Beschränkung des Benutzungsumfanges für Hubschrauber bis 3,175 t MTOM aufzuheben, ist vernünftigerweise geboten. Dies zeigt sich beispielsweise bei einzelnen nachgefragten Start- und Landemöglichkeiten von größeren Hubschraubern. Der Verkehrsflughafen Memmingen ist als Flughafen des allgemeinen Verkehrs grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge zugelassen und erfüllt damit insoweit seine Betriebspflicht. Unabhängig davon, dass der Hubschrauberverkehr am Flughafen Memmingen nur untergeordnete Bedeutung hat, besteht keine zwingende Veranlassung, den künftigen Betrieb von Hubschraubern auf eine bestimmte Tonnage zu beschränken. Die Betrachtung der Lärmimmissionen wird im Abschnitt zu den Erfordernissen des Lärmschutzes behandelt.

Die Planrechtfertigung für diese betriebliche Änderung des Flughafens ist damit gegeben.

### **2.1.2.2.2 Erweiterung der Betriebszeiten in der Nacht**

Neben den baulichen Änderungen werden auch die betrieblichen Möglichkeiten am Flughafen dem Bedarf angepasst (vgl. im Einzelnen dazu A.II.1.3 des Antrags der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 01.06.2011 in Ordner I von III der Antragsunterlagen). Die verlängerten Betriebszeiten – soweit für diese ein Bedarf besteht – dienen luftverkehrlichen

Zwecken und sind vernünftigerweise geboten. Hinsichtlich der Darstellung und des Nachweises des konkreten Bedarfs wird auf die Ausführungen zum Lärmschutz verwiesen.

### **2.1.3 Fazit**

Zur Überzeugung des Luftamts steht nach alledem fest, dass das planfestgestellte Vorhaben erforderlich ist. Dies folgt aus dem Umstand, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen am Standort des Verkehrsflughafens Memmingen auf andere Weise nicht abgewickelt werden kann und die Maßnahmen dazu dienen, den nachgefragten Flugverkehr sicher und betrieblich optimiert und funktionstüchtig abzuwickeln. Der Freistaat Bayern hat nicht zuletzt ausdrücklich ein verstärktes Interesse daran, eine bedarfs- und leistungsgerechte Weiterentwicklung des Standortes Memmingen sicherzustellen (vgl. LEP 2006/LEP-E).

### **2.1.4 Keine entgegenstehenden Rechte Dritter**

Die für das planfestgestellte Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen sind – weil luftverkehrsrechtlich zielkonform und somit „Zwecke der Zivilluftfahrt“ i. S. d. § 28 Abs. 2 Satz 1 LuftVG verfolgend – (planrechtfertigend) geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte betroffener Privater nach Art 14 Abs. 1 Satz 1 GG dem Grundsatz nach zu überwinden. Dies deshalb, weil das Vorhaben dem Gemeinwohlerfordernis nach Art 14 Abs. 3 Satz 1 GG entspricht.

Der von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG betriebene Verkehrsflughafen Memmingen ist durch die luftverkehrsrechtliche Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 als solcher bestandskräftig genehmigt und steht insoweit (§ 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 LuftVZO) der Zivilluftfahrt zur Verfügung.

Dem steht auch die privatrechtliche Organisationsform der Allgäu Airport GmbH & Co. KG als Betreiberin des Verkehrsflughafens Memmingen nicht entgegen. Nach § 6 Abs. 3 LuftVG i. V. m. § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO dient der Verkehrsflughafen Memmingen als Verkehrsflughafen dem „allgemeinen Verkehr“ und erfüllt somit als Teil der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ebenso wie öffentliche Straßen öffentliche Zwecke (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073.04, juris RdNr. 188). Sein Betrieb ist sonach nicht vorrangig Ausdruck einer freien unternehmerischen Betätigung am Markt der Anbieter von gewerblichen Luftverkehrsleistungen, sondern vielmehr ein solcher gemeinnütziger staatlicher Daseinsvorsorge, mit dem Zweck, die entsprechende Verkehrsnachfrage zu befriedigen. Das öffentliche Interesse am bedarfsgerechten Ausbau von Verkehrsflughäfen be-

steht unabhängig davon, ob der Flughafen vom Staat selbst oder einer Gesellschaft des Privatrechts betrieben wird. Insoweit kann sich das öffentliche Interesse an Bau und Erweiterung eines Flughafens mit den unternehmerischen Interessen des Betreibers (weitgehend) decken. Entscheidend für die Frage des Bestehens eines öffentlichen Interesses ist mithin allein die Funktion der Einrichtung, für deren Bau öffentliche Interessen streiten.

Die (weitere) Beurteilung, ob und ggf. in welchem Umfang dieser Gemeinwohlnutzen den Zugriff auf einzelne Grundstücke, die vom Vorhaben erfasst werden, rechtfertigt, ist dabei nicht im Rahmen der Planrechtfertigung, sondern vielmehr im Rahmen der fachplanerischen Abwägung (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG) zu leisten.

### **2.1.5 Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen**

Mit dem planfestgestellten Vorhaben beabsichtigt die Allgäu Airport GmbH & Co. KG, den regionalen Verkehrsflughafen Memmingen angesichts der prognostisch festgestellten Bedarfslage zu erweitern, um der an sie herangetragenen Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen gerecht werden zu können. Nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 ist der Flughafen Memmingen ein regionaler Verkehrsflughafen, der für die Abwicklung von Flugbetrieb im Bereich des Linien- und Charterverkehrs, insbesondere für touristische Verkehre, innerhalb Deutschlands und Europas angelegt worden ist (vgl. z. B. S. 3, 28 ff., 97, 111 f., 265 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Die nach Aufnahme des Flugbetriebs eingetretene Entwicklung mit Verbindungen – beispielhaft aufgezeigt anhand des aktuellen Winterflugplans 2012/13 – innerhalb Deutschlands (Berlin, Hamburg bis zum 30.11.2012) und zu sog. Warmwasserzielen in Spanien (Alicante, Barcelona, Malaga, Valencia; Mallorca; Fuerteventura, Lanzarote, La Palma, Teneriffa) und Portugal (Madeira, Porto) sowie auch der Linienverkehr zum Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (London/Stansted), Irland (Dublin), die Verbindungen in die osteuropäischen Nachbarländer Serbien (Belgrad), Mazedonien (Skopje), Rumänien (Bukarest) und in die Ukraine (Kiew) bestätigen die Angemessenheit dieser Zielsetzung.

Der Verkehrsflughafen Memmingen wird derzeit insbesondere von Ryanair mit Ausrichtung auf den (regionalen) Markt/Urlaubsregionen im südlichen Bayern und Baden-Württemberg sowie das Vorarlberg und die Ostschweiz bedient. Ryanair hat in Memmingen allerdings keine (faktische) Monopolstellung, sondern das Luftverkehrsangebot in Memmingen wird durch andere Luftverkehrsgesellschaften im Touristikverkehr und im Mischverkehr Touristik-/Low-Cost-Verkehr ergänzt. Linienverbindungen mit Nord-, Nordost- und Nordwestdeutschland erweitern das Luftverkehrsangebot in Memmingen im Segment des Geschäftsreiseverkehrs. Diese Verbindungen werden künftig eine zusätzli-

che Verkehrsfunktion durch die Anbindung z. B. an den Drehkreuzflughafen Berlin Brandenburg erfüllen. Für konventionellen Linienverkehr der großen Netzgesellschaften dürfte der regionale Verkehrsflughafen Memmingen hingegen weniger attraktiv sein (vgl. LVP 2011, S. 32 f.).

Die Verkehrsbedeutung des Regionalflughafens zeigt sich ebenso im Hinblick auf Ziele in Non-Schengen-Staaten, da dem Flughafen der Status eines Zollflughafens verliehen wurde und dort eine neue Zolldienststelle bzw. Kontrolleinheit errichtet wurde.

Die Funktion des regionalen Verkehrsflughafens Memmingen erschließt sich ferner aus Gesichtspunkten des Raumordnungs- und Landesplanungsrechts (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss unter Raumordnung und Landesplanung). Nach dem LEP Bayern 2006, Zielbestimmung B V 1.6.7 (vgl. Art. 2 Nr. 2 BayLplG), sollen bei ausreichender Luftverkehrsnachfrage für einen regionalen Verkehrsflughafen im Allgäu auf dem als Schwerpunkt in Frage kommenden Flugplatz (Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Memmingerberg) Einrichtungen für den Instrumentenflugbetrieb sowie zur Abwicklung des gewerblichen Luftverkehrs, insbesondere eines Linien- und Charterluftverkehrs, vorgehalten werden. Die Einführung dieser Zielbestimmung in das LEP beruht historisch auf der damaligen Entscheidung des Bundes, den (ehemaligen) Militärflugplatz Memmingerberg zum 31.12.2003 endgültig zu schließen. Auch wenn nun mit der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 über die zivile Nachfolgenutzung entschieden wurde und sich die eigentliche Zielrichtung von B V 1.6.7 bereits verwirklicht hat, wird aus dem Ziel der Raumordnung und dessen Begründung (gleichwohl) ersichtlich, dass das gesamte Allgäu in geeigneter und langfristig gesicherter Weise – mithin auch den zukünftigen Anforderungen Rechnung tragend – luftverkehrlich angeschlossen werden soll; der Flughafen ist somit mit einer entsprechenden Infrastruktur zur Abwicklung des gewerblichen Luftverkehrs, insbesondere des Linien- und Charterluftverkehrs, auszustatten bzw. anzupassen (vgl. Begründung zu B V 1.6.7 des LEP Bayern 2006).

Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und langfristige Sicherstellung der Verkehrsbedeutung des Regionalflughafens Memmingen, die bereits in Ziel B V 1.6.7 des LEP Bayern 2006 angelegt ist, wird auch in Grundsatz 4.5.3 (vgl. Art. 2 Nr. 3 BayLplG) des Entwurfs der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. Mai 2012 perpetuiert. Danach soll der Verkehrsflughafen Memmingen die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung des Allgäus sicherstellen. Nach der Begründung des Grundsatzes 4.5.3 ist das Allgäu eine bedeutende Wirtschafts- und Touristregion mit einer hohen Nachfrage an Flugreisen. Der Verkehrsflughafen Memmingen dient daher der direkten Anbindung des Allgäus an den nationalen und internationalen Luftver-

kehr, insbesondere den Linien- und Touristikverkehr. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen soll deshalb durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden. Wenn auch ein in Aufstellung befindlicher Grundsatz kein sonstiges Erfordernis der Raumordnung i. S. d. Art. 2 Nr. 4, 3 Abs. 1 Satz 1 BayLplG darstellt, so ist dennoch in der Abwägung zu berücksichtigen, dass dem in Aufstellung befindlichen Grundsatz eine Zielbestimmung vorausgeht, nach welcher das Allgäu in geeigneter und langfristig gesicherter Weise luftverkehrlich angeschlossen werden bzw. künftig bleiben soll. Die Verkehrsfunktion des Regionalflughafens kommt ferner in der landesplanerischen Stellungnahme vom 14.11.2011 der Regierung von Schwaben – einem sonstigen Erfordernis der Raumordnung – zum Ausdruck und unterstreicht die zentrale Bedeutung des Flughafens für die Region. Diese betont ebenso die Stellungnahme des Regionalverbands Donau-Iller vom 17.08.2011.

Schließlich belegt auch das Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 die Verkehrsbedeutung des Flughafens Memmingen als sog. „Großen“ Regionalflughafen mit Linien- und Charterverkehr innerhalb des multifunktionalen Flughafenetztes in Deutschland und sieht einen Ausbau / eine Weiterentwicklung solcher Standorte vor, an denen – wie hier – eine ausreichende Nachfrage innerhalb des Einzugsgebiets vorliegt (vgl. a. a. O., S. 32 f., 82).

Die hier dargestellte Funktion des Flughafens Memmingen geht mit diesem beachtlichen Gewicht in die Abwägung ein.

### **3. Abwägung öffentlicher und privater Belange**

#### **3.1 Eignung, Dimensionierung, Funktionalität, Städtebau**

Das Luftamt prüfte gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 und Abs. 6 LuftVG im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG, ob das für die Änderung in Aussicht genommene Gelände für diesen Zweck geeignet ist. Im Ergebnis sind für sämtliche Änderungsmaßnahmen die flugtechnische und flugbetriebliche Geländeeignung gegeben. Insbesondere kommen die wesentlichen baulichen Veränderungen auf dem bereits bestehenden Flughafengelände zum liegen. Insofern kann bereits die bisherige Nutzung dieser Flächen im Rahmen des Flugbetriebs als hinreichender Beleg für die Geländeeignung angesehen werden. Seit Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Memmingen sind weder flugtechnische noch flugbetriebliche Eignungsmängel hervorgetreten. Auch die geänderten überplanten Flächen sind hierfür geeignet. Auch unter dem Gesichtspunkt der Flugklimatologie sind keine Eignungsmängel feststellbar.

Die mit diesem Beschluss geänderten Flugbetriebsflächen umfassen insbesondere die Vorfelder und die verbreiterte Start- und Landebahn einschließlich des zugehörigen Rollwegesystems. Die Dimensionierung und Anlage der Flugbetriebsflächen tragen dabei den Anforderungen der ICAO Rechnung.

Ergänzend werden im verfügenden Teil des Beschlusses Nebenbestimmungen festgesetzt, die einen sicheren und funktionell einwandfreien Betrieb sicherstellen.

##### **3.1.1 Technische Eignung, Dimensionierung, Funktionalität der baulichen Änderungen**

###### **3.1.1.1 Start und Landebahn**

###### **3.1.1.1.1 Verfügbare Start- und Landebahnlängen**

Gem. der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 (dort A. I. 2.4) verfügt der Verkehrsflughafen Memmingen über eine 2.981 m lange Start- und Landebahn in der Ausrichtung 06/24, die aus der militärischen Vornutzung unverändert übernommen wurde. Die verfügbaren Start- und Landebahnlängen innerhalb dieser Gesamtlänge ergeben sich aus A. I. 2.4 i. V. m. dem Anhang der Änderungsgenehmigung.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss bleibt die in der Änderungsgenehmigung festgesetzte Bahnlänge von 2.981 m unverändert. Auch die konkrete Lage der Schwellen bleibt

bestehen. Insoweit ergibt sich keine neu zu bewertende Hindernissituation in den An- und Abflugflächen. Allerdings werden die verfügbaren Start- und Landbahnlängen zur besseren flugbetrieblichen Nutzbarkeit dieser Bahn angepasst. Gegenwärtig erfolgt der Start an den Schwellen; die zwischen dem jeweiligen Bahnanfang und den Schwellen liegenden Flächen dürfen nur zum Rollen genutzt werden. Nunmehr werden die bisher als Stoppflächen genutzten Bereiche in den verfügbaren Teil der Start- und Landebahn einbezogen. Die verfügbaren Landestrecken erstrecken sich künftig von der Schwelle bis zum jeweiligen Bahnende. Damit steht den Flugzeugen für den Start und für die Landung eine längere verfügbare Start- und Landestrecke zur Verfügung. Die jeweiligen Längen resultieren aus der physischen Situation der Bahn und den Bestimmungen aus International Civil Organisation (ICAO) Annex 14, Band 2. Mit der Erweiterung der verfügbaren Längen sind keine baulichen Maßnahmen verbunden.

Der Ausbauzustand der bisherigen Stoppflächen entspricht dem der bisherigen Start- und Landebahn und bedarf daher grundsätzlich keiner weitergehenden baulichen Änderung. Mit den größeren verfügbaren Start- und Landebahnlängen können Luftfahrzeuge mit einem höheren Auslastungsfaktor bzw. bei einem breiterem Witterungsspektrum operieren. Mit dieser Modifizierung der betrieblichen Nutzbarkeit der bestehenden Start- und Landebahn ist keine Kapazitätsweiterung infolge baulicher Veränderung der Flughafenanlagen verbunden. Flugbetrieblich ist der Flughafen bereits für einen Betrieb nach ICAO Code 4 D zugelassen (vgl. A. I. 1. der Änderungsgenehmigung). Insbesondere bei bestimmten flugbetrieblichen Situationen im Sommer-Charterverkehr (beispielsweise bei hohen Temperaturen, ausgebuchten Sitzplätzen, hohen Zuladungen) – auch unter Berücksichtigung der besonderen Höhenlage des Flughafens – konnten Flugzeuge bisher teilweise nur mit eingeschränkter Zuladung – und damit wirtschaftlich suboptimalen Bedingungen, vor allem im Low-Cost-Verkehr – operieren.

Die nunmehr verfügbaren Längen sind wie folgt (vgl. S. 14 des Erläuterungsberichts der PROJECT:airport GmbH – nachfolgend: Erläuterungsbericht –, Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen):

Start-/Landerichtung 06 (Längenangaben in m)

Verfügbare Startrollstrecke	Take Off Run Available (TORA)	2.981
Verfügbare Startstrecke	Take Off Distance Available (TODA)	3.041
Verfügbare Startabbruchstrecke	Accelerate Stop Distance Available (ASDA)	2.981
Verfügbare Landestrecke	Landing Distance Available (LDA)	2.676

Start-/Landerichtung 24 (Längenangabe in m)

Verfügbare Startrollstrecke	Take Off Run Available (TORA)	2.981
Verfügbare Startstrecke	Take Off Distance Available (TODA)	3.041
Verfügbare Startabbruchstrecke	Accelerate Stop Distance Available (ASDA)	2.981
Verfügbare Landestrecke	Landing Distance Available (LDA)	2.706

### 3.1.1.1.2 Breite der Bahn

Gem. der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 (dort A. I. 2.4) beträgt die Breite der Start- und Landebahn gegenwärtig 30 m zuzüglich 15 m beidseitig befestigter Schultern. Nach ICAO Annex 14 (Nr. 3.1.10) sollte jedoch die Breite einer Start- und Landebahn für einen Flughafen der Zulassung 4 D (vgl. A. I. 1 der Änderungsgenehmigung) 45 m betragen; bei einem Flughafen nach Code D sollten die Schultern gemeinsam mit der Start- und Landebahn eine Breite von mindestens 60 m aufweisen (ICAO Annex 14 3.2.3). Die aktuelle Bahnbreite erfüllt damit nicht die ICAO-Vorgaben, so dass vor Erlass der Änderungsgenehmigung hierfür eine Ausnahmegenehmigung beim BMVBS eingeholt wurde, mit welcher diese Abweichung vorübergehend zugelassen wurde (vgl. C. VI. 4.4.1, S. 128, der Änderungsgenehmigung).

Daher ist mindestens eine 45 m breite Start- und Landebahn vorzuhalten. Bisher genügte mit Blick auf die befestigten Schulterbereiche und den regelmäßigen Verkehr von 3 C-Flugzeugen die vorgehaltene und genehmigte Breite von 30 m. Die Start- und Landebahn wurde dementsprechend markiert und befeuert. Allerdings forderte das Luftamt von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG bereits 2008 die ehestmögliche Anpassung an die ICAO-Standards. Mit Verbreiterung der Bahn wird die bisherige Breite der Landebahnschultern von 15 m auf 7,5 m reduziert (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14 und Plan Flugbetriebsflächen Plan-Nr. 1.4 der Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen). Damit ergibt sich nach wie vor eine Gesamtbreite der Start- und Landebahn einschließlich Schultern von 60 m, d. h. eine Erweiterung des versiegelten Bereichs ist mit der Verbreiterung der Start- und Landebahn – gegen eine Reduzierung der Schulterbreiten – nicht verbunden. Mit der Maßnahme wird der Standard des Flughafens an die ICAO-Vorgaben angepasst – dies vor dem Hintergrund der gestiegenen Nachfragen nach Luftverkehrsleistungen am Verkehrsflughafen Memmingen, die in dieser Größenordnung und zeitlichen Entwicklung bei Erlass der Änderungsgenehmigung so nicht prognostiziert wurde.



### **3.1.1.1.3 Technische Auslegung**

Die Festigkeit der in die Bahn einzubindenden Schulterbereiche entspricht im Wesentlichen dem der bisherigen Start- und Landebahn. Für die zukünftige Tragfähigkeit (PCN 70) wird über die gesamte Bahnbreite von 45 m eine Hocheinbaulösung gewählt. Die Dicke des Überbaus beträgt bis zu ca. 28 cm. Die Schultern werden in entsprechender Weise überbaut. Das Dachprofil wird beibehalten und über die einzubindenden bisherigen Schulterbereiche fortgeführt. Hierzu wird die vorhandene asphaltbefestigte Schulter (2 x 15m) teilweise abgefräst und mit einer Verfestigungsschicht sowie mit Asphaltbelägen überbaut. Die Festlegung des detaillierten Deckenaufbaus erfolgt mit der Ausführungsplanung (vgl. Erläuterungsbericht, S. 15.)

### **3.1.1.1.4 Sicherheitsstreifen**

Eine Start- und Landebahn mit Code-Zahl 4 und Codeletter D muss nach den Vorgaben der ICAO (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.4.2 bis 3.4.3) von einem Sicherheitsstreifen mit einer Breite von mindestens jeweils 150 m beidseitig der Centerline umschlossen sein. Er muss wenigstens 60 m vor der Schwelle beginnen und 60 m hinter der Start- und Landebahn oder einem Stopway enden. Nachdem die bisherigen Stopways beidseits der Bahnenden in die Start- und Landebahn integriert werden, endet der Sicherheitsstreifen nunmehr 60 m hinter den Bahnenden. Der Streifen sollte auf einer Breite von mindestens jeweils 75 m beiderseits der Bahnmittellinie so beschaffen sein, dass für ein von der Start- und Landebahn abkommendes Flugzeug Gefährdungen durch unterschiedliche Tragfähigkeiten von Streifen, Landebahnschultern und Start- und Landebahn minimiert werden (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.4.16). Diese Anforderungen wurden auch bisher schon grundsätzlich erfüllt. Die Abmessungen des Streifens bleiben mit 3.101 m x 300 m unverändert (vgl. Erläuterungsbericht, S. 14). Im Zuge der Herstellung der Start-/Landebahnbreite wird der Sicherheitsstreifen hinsichtlich der Geländeneigungen an die Anforderungen gem. ICAO Annex 14 angepasst werden. Hierzu sind die Bereiche des Streifens, deren Querneigung die Maximalwerte nach ICAO Annex 14 übersteigen, zu nivellieren (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.4.14).

Die bestehenden Unterflurstationen im Bereich der Schwelle 06 sowie im Bereich der Schwelle 24 werden zurückgebaut und das Gelände entsprechend entsiegelt und nivelliert.

Ein Objekt im Bereich des Streifens wird als Hindernis betrachtet und ist nach Möglichkeit zu beseitigen, sofern es Flugzeuge gefährden könnte und nicht zwingend für einen sicheren Flugbetrieb erforderlich ist. Flugbetrieblich erforderlich sind z. B. Befeuerungsanlagen sowie Landekurs- und Gleitwegsender. Sofern im Streifen zwingend solche Einrichtungen bestehen müssen, sind diese gemäß Anhang 14 zum ICAO Abkommen, Band I, Nr. 9.9.2, in einer leicht brechbaren Bauweise auszuführen und möglichst tief zu montieren.

#### **3.1.1.1.5 Blastschutzflächen**

Zur Vermeidung von Erosionen der unmittelbar vor den Schwellen liegenden Flächen durch den Schubstrahl der Triebwerke der landenden und startenden Flugzeuge wird zusätzlich die Errichtung einer versiegelten sogenannten Blastschutzfläche vor den beiden Landeswellen festgesetzt (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band 1, Nr. 3.4.11). Diese werden mit einer Breite von 45 m und einer Länge, in Achsrichtung gemessen, von allgemein üblichen 60 m angelegt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 15 und Plan Flugbetriebsflächen Nr. 1.4, Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen).

#### **3.1.1.1.6 RESA**

Entsprechend den ICAO-Vorgaben (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.5.1) muss eine End-Sicherheitsfläche (RESA – runway end safety area) vor den Köpfen einer Start- und Landebahn eingerichtet werden. Die RESA beginnt dabei nach dem Streifen (60 m im Anschluss an das Bahnende) und ist nicht versiegelt. Sie muss mindestens die doppelte Breite der Start- und Landebahn aufweisen und mindestens 90 m lang sein (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.5.2 und 3.5.4). Die RESA vor den Köpfen der Bahn sollte so beschaffen sein, dass Gefährdungen für ein Flugzeug, welches vor der Landebahnschwelle aufsetzt (undershoot) oder nicht vor dem Ende der Landebahn zum stehen kommt (overrun), minimiert werden. Weiterhin sollte die RESA das Abbremsen von überschießenden Flugzeugen und die Bewegungen von Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen erleichtern (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.5.11). Ein Objekt auf der RESA unterliegt den gleichen Kriterien wie innerhalb des Sicherheitsstreifens.

Am Verkehrsflughafen Memmingen wird am östlichen Bahnende eine RESA mit 165 m Länge und 180 m Breite und am westlichen Ende mit 90 m Länge und 180 m Breite vorgehalten (vgl. Erläuterungsbericht, S. 16). Die Mindestanforderungen sind somit umgesetzt worden.

### **3.1.1.1.7 Rollwege**

Im Zuge der Baumaßnahmen an der Start- und Landebahn werden auch Änderungen, Aus- und Rückbauten von Rollwegen vorgenommen. Die Ziele sind hierbei die Umsetzung von internationalen Standards, die Verbesserung der Betriebsabläufe, die Verkürzung der Rollbewegungen und die zweckgerechte Anbindung der Vorfelder. Soweit entsprechende Betriebsflächen aufgelassen werden können, werden diese entsiegelt.

Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um nachstehende Änderungen (s. Erläuterungsbericht, S. 19 ff.):

- Neubau des Rollweges R2 im Norden (= Verbindung Vorfeld 2 mit Start- und Landebahn)
- Neubau Rollweg R3 im Süden (= Verbindung Vorfeld 6 mit Start- und Landebahn)
- Verbreiterung und Verlängerung Rollweg W (R 1)
- Rückbau des bisherigen Rollweges S
- Neubau Warteposition Ost- R4

Die Verlegung des bisherigen Rollweges S (wird zurückgebaut) auf den neu anzulegenden Rollweg R2 ermöglicht einen direkten und kurzen Zugang vom Vorfeld 2 zur Start- und Landebahn. Die Abmessung und die Anlage des Rollwegs entspricht dabei mit einer Breite von 23 m den internationalen Vorgaben (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.9.5); der Rollweg ist damit für alle Luftfahrzeuge Code 4 D uneingeschränkt nutzbar.

Der Neubau der Rollbahn R3 zum Werft- und Wartungsbereich ermöglicht eine zentrale Zu-/ Abfahrt von der Start- und Landebahn zum Vorfeld 6 und zum Vorfeld 5 sowie im Weiteren zum Vorfeld 4 und zum Vorfeld 3. Der Rollweg liegt dabei auf der Achse von Rollweg R2, damit ein Wechsel vom Vorfeld 2 und vom Vorfeld 1 zum Vorfeld 6 und zum Vorfeld 5 auf direktem Wege erfolgen kann. Die Querung der Bahn wird damit räumlich auf ein Minimum reduziert. Die Breite des Rollweges R3 mit 23 m entspricht ebenfalls den internationalen Vorgaben (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.9.5); der Rollweg ist damit für alle Luftfahrzeuge bis Code 4 D uneingeschränkt nutzbar.

Der Rollweg W verbindet mit seiner Verlängerung als Rollweg R1 das Vorfeld 2 mit der Schwelle 06. Beide Rollwege werden auf 23 m verbreitert, um den internationalen Standards zu entsprechen (s. o.) und damit für alle Luftfahrzeuge bis Code 4 D uneingeschränkt nutzbar zu sein. Allerdings werden die Abstände von der Bahnmitte zur Roll-

wegmitte dabei nicht verändert, so dass nach wie vor eine parallele Nutzung der Start- und Landebahn und des Rollwegs R1 nicht möglich sein wird, da die Mindestabstände nicht erreicht werden (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Tab. 3-1). Diese Situation stellt jedoch kein Sicherheitsdefizit dar, da durch betriebliche Regelungen ein Parallelbetrieb ausgeschlossen werden kann.

Der neue Rollweg R4 am östlichen Ende der Start- und Landebahn schließt eine Warteposition mit ein. Auf dieser Fläche können grundsätzlich auch Enteisungsmaßnahmen durchgeführt und somit die betrieblichen Abläufe optimiert werden. Das bisherige Drehen auf der Start- und Landebahn vor dem Startlauf oder nach der Landung entfallen somit. Der Rollweg entspricht mit seiner Breite den internationalen Vorgaben (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 3.9.5); sie ist somit grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge bis Code 4 D nutzbar. Die Warteposition liegt im Mittel ca. 80 m außerhalb des Sicherheitsstreifens. An dieser Stelle hat die seitliche Übergangsfläche eine Höhe von ca. 11 m. Im normalen Rollbetrieb befindet sich in diesem Bereich Rumpf und Leitwerk. Luftfahrzeuge, die diese Abmessungen nicht überschreiten, können dort in Position gehalten werden, während auf der Start- und Landebahn gleichzeitig Flugbetrieb durchgeführt wird. Diese Möglichkeit räumt zusätzliche operative Möglichkeiten zur schnelleren Abwicklung des Bodenverkehrs ein. Zusätzlich ist es als Sicherheitsaspekt zu werten, wenn die Start- und Landebahn am östlichen Ende ggf. kurzfristig durch die Ausweichmöglichkeit geräumt werden kann.

Der bisherige Rollweg S wird durch den Rollweg R2 ersetzt und kann daher zurückgebaut und entsiegelt werden. Ebenfalls werden nördlich und südlich des Schulterbereichs mehrere kleinere, noch aus der militärischen Nutzung angelegte Flächen entsiegelt (vgl. Plan der Flugbetriebsflächen Abbruch und Neuversiegelung Nr. 1.5, Anlage I. 4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen).

Alle im Bestand befindlichen Rollwege, die nicht ausgebaut und keine Breite von 23 m aufweisen, können entsprechend ihrer Abmessungen nur beschränkt genutzt werden. Dabei sind Rollwege bis zu einer Breite von 18 m für Luftfahrzeuge der Kategorie D, die einen äußeren Abstand des Hauptfahrwerkes von 9 m oder mehr haben, nicht nutzbar. Rollwege mit einer Breite von 15 m bis weniger als 18 m sind nur für Luftfahrzeuge bis zur der Kategorie C nutzbar. Unterhalb von 15 m sind nur Luftfahrzeuge der Kategorie A oder B zugelassen. Auch der zu geringe seitliche Abstand des Parallelrollweges TWY P zur Start- und Landebahn lässt keinen gleichzeitigen Flug- und Rollbetrieb zu. Insofern ist

der östliche Bahnkopf wie bisher nur durch das teilweise Berollen der Start- und Landebahn erreichbar (vgl. Scheiben der DFS vom 13.09.2012).

Diese unterschiedliche Nutzungsmöglichkeit der Rollwege hat Einschränkungen zur Folge, die einer betrieblichen Regelung bedürfen. Hierdurch werden allerdings keine Sicherheitsprobleme hervorgerufen.

Insgesamt wird aber mit dem Ausbau des Rollwegesystems eine optimierte, aber angesichts des prognostizierten Flugverkehrs auch ausreichende Infrastruktur geschaffen, um einen Linienflugbetrieb mit Luftfahrzeugen bis zur Kategorie D nach den Maßgaben der internationalen Standards abwickeln zu können.

#### **3.1.1.1.8 Enteisungsfläche**

Die am Rollweg R4 angegliederte Warteposition kann auch als Enteisungsfläche genutzt werden. Diese Positionierung der Enteisungsfläche ist zweckmäßig, da die mit Enteisungsmittel behandelten Luftfahrzeuge zeitnah nach der Enteisung den Startvorgang durchführen müssen, um die gewünschte Wirkung des Enteisungsmittels zu erreichen. Die Lage nahe an der Startposition der Startbahn 24 ermöglicht diesen zeitnahen Betriebsablauf. Der Bereich wird entsprechend als Manipulationsfläche angelegt. Das abtropfende Enteisungsmittel wird über Schlitzrinnen gesammelt und in einem unterirdischen Behälter aufgefangen und gesammelt. Die gesammelten Mittel werden mit einem Tankfahrzeug abgepumpt und einer geordneten Entsorgung bzw. einem Recycling zugeführt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 21 f.).

#### **3.1.1.1.9 Befuerung und Kennzeichnung**

Die asphaltierte Start- und Landebahn wird in wesentlichen Bereichen neu befeuert und gekennzeichnet. Dabei wird eine neue Randbefuerung (45 m Breite), eine Endbefuerung an den Bahnenden und eine Schwellenbefuerung mit zusätzlichen Seitenfeuern wegen des Schwellenversatzes installiert. Am Ende der Seitenfeuer wird jeweils ein Schwelleneckblitz angebracht. Die Aufsetzzonen, die sich an den Landeswellen Richtung Bahnmitte anschließen, erhalten eine Mittellinien- und Aufsetzzonenbefuerung. Die Mittellinienbefuerung wird auf der gesamten Bahnlänge installiert. Die Rollwege erhalten ebenfalls eine Randbefuerung und teilweise auch eine Mittellinienbefuerung (Rollweg R1 u. R4). Auf allen bestehenden und neuen Rollwegen sind im richtlinienkonformen Abstand die Haltebalken CAT I bei mindestens 90 m Abstand zur RCL (Runway Centerline) und mindestens 150 m bei CAT II/III zu legen. Auf allen Rollwegen sind in einem Abstand

von mindestens 90 m zur RCL Runway Guard lights anzubringen (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 5.3.22). Wegen der Verbreiterung der Start- und Landebahn ist es erforderlich, beide PAPI-Anlagen nach außen zu versetzen. Die Start- und Landebahn sowie die neuen Rollwege erhalten eine Beschilderung. Hierzu wird die vorhandene Beschilderung angepasst und ergänzt. Eine Übersicht über die Befeuerungsanlagen liegt mit dem Plan der technischen Ausrüstung Nr. 1.5 der Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen vor (vgl. auch Erläuterungsbericht, S. 23 f).

#### **3.1.1.2 Hindernisse**

Die Ausbaumaßnahmen führen grundsätzlich zu keiner neuen Bewertung der Hindernislage (s. Erläuterungsbericht, S. 18). Durch die unveränderte Lage der Bahnachse wie auch der Schwellen verändern sich weder die Anflugfläche noch die seitlichen Übergangsflächen. Allerdings wird durch die Verlängerung der Startstrecken (TODA) die Abflugfläche weiter Richtung Osten verschoben. Dabei durchdringt der Ungerhauser Wald mehr als bisher die östliche Abflugfläche. Hierdurch können sich flugbetriebliche Einschränkungen oder Änderungen ergeben, die sich aber nicht auf die Sicherheit und auf den Flugbetrieb substantiell auswirken. Die DFS erwähnt in ihrem Schreiben vom 13.09.2012 als mögliche Kompensation die Festsetzung eines PDG (Procedure Design Gradient). Diese flugbetrieblichen Gesichtspunkte werden aber außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfasst, bewertet und geregelt.

#### **3.1.1.3 Entwässerung der Start- und Landebahn**

Bei der Verbreiterung der Start- und Landebahn wird die bestehende Tieflinie seitlich des Start- und Landebahnrandes aufgrund des neuen Geländeangleichs um wenige Meter vom Bahnrand weg verschoben. Die bisher in der Tieflinie liegenden Entwässerungsschächte werden der neuen Geländeoberkante angepasst (s. Erläuterungsbericht, S. 17).

#### **3.1.1.4 Zaunanlage**

Der nicht allgemein zugängliche Bereich der Flugplatzanlage ist einzufrieden. Hierzu ist ein Zaun mit den Maßgaben nach den internationalen Standards vorzuhalten (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, 9.10), d. h. ein 2,5 m hoher Sicherheitszaun einschließlich Übersteig- und Unterkriechschutz (s. Erläuterungsbericht, S. 22). Die Zaunanlage am Verkehrsflughafen Memmingen ist bereits vorhanden und wird durch diese Planfeststellung nur in Teilbereichen verändert (s. Plan Verlauf Flughafenzaun Nr. 1.3 der Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen). Insbesondere vor den Bahnköpfen wird der Umgriff des Zaunes erweitert, um die nach außen gerückten Landekurssender in

den Umgriff des Flughafengeländes einzubeziehen und die notwendigen Abstandsflächen herzustellen.

### **3.1.1.5 Gras-/Segelflugbahn**

Parallel zu der zu verbreiternden, asphaltierten Start- und Landebahn wird südlich davon eine neue Grasbahn angelegt (s. Erläuterungsbericht, S. 28 ff.). Die Grasbahn soll die am Verkehrsflughafen Memmingen verkehrenden Segelflug- und Motorflugbewegungen (Luftfahrzeuge < 2 MTOW), die (bau-)artbedingt vorzugsweise auf unbefestigten Bahnen operieren (z. B. Spornradflieger), aufnehmen. Diese Bahn ersetzt die vorhandenen Grasbahnen, die sich hierzu nördlich befinden. Sie hat eine Gesamtlänge von 805 m, wobei die Landeswellen hindernisbedingt jeweils um 175 m zur Bahnmitte versetzt sind. Die Breite der Bahn beträgt 30 m. Die Bahn ist von einem Sicherheitsstreifen von 865 m Länge und 60 m Breite umgeben. Innerhalb dieses Sicherheitsstreifens liegt auch die Windschleppstrecke mit ebenfalls 865 m. Damit folgt die Anlage der Segelflugbahn den „Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb (NfL I 327/01)“ in Verbindung mit der „Richtlinie für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen“ (NfL I 129/69). In Ihrer Auslegung und Hindernisbetrachtung wird die Grasbahn nach Codezahl 1 und Codebuchstabe A eingestuft. Die vorgenannten Anforderungen werden eingehalten. Die Grasbahn liegt zwar teilweise innerhalb des Sicherheitsstreifens der asphaltierten Start- und Landebahn. Somit ist ein paralleler Flugbetrieb auf den beiden Bahnen nicht möglich, allerdings führt die neue Grasbahn zu besseren Nutzungsmöglichkeiten dieser als bisher. Die Koordinierung des Flugbetriebes ist in der Flugbetriebsordnung zu regeln. Die Beschaffenheit und die Tragfähigkeit der Grasbahn werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert. Eine ausreichende Festigkeit und Drainage könnte z. B. durch die Anlage eines SchotterraSENS hergestellt werden.

### **3.1.1.6 Vorfeldflächen**

Ein Vorfeld stellt einen festgelegten Bereich des Flughafens dar, der grundsätzlich zum Abstellen von Luftfahrzeugen dient und auf dem verschiedene Betriebsprozess wie z. B. Ein- und Aussteigen von Passagieren, Be- und Entladen von Fracht, Betankung sowie Auffüllen und Entnahme von Betriebsstoffen durchgeführt werden.

Zur verkehrsgerechten Abwicklung des für den Planungsfall prognostizierten Luftverkehrsaufkommens sowie zur luftseitigen Erschließung der erforderlichen Anlagen ist ein optimierter Ausbau der Vorfeldflächen nördlich und südlich der Bahn im beantragten Um-

fang erforderlich. Die Planung umfasst dabei die Herstellung von Abstellflächen zwischen und neben den bestehenden Abstellflächen von Vorfeld 1 und Vorfeld 2. Zusätzlich werden neue Abstellkapazitäten für die Wartung im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt südlich der Start- und Landebahn (Vorfeld 6 und 5) geschaffen.

Derzeit sind in Abhängigkeit der Flugzeuggröße auf den Vorfeldern im nördlichen Flughafenbereich zehn Abstellpositionen vorhanden (bei Abstellen von acht Flugzeugen nach ICAO-Code C und zwei Flugzeugen nach ICAO-Code B, vgl. ergänzendes Schreiben der PROJECT:airport GmbH vom 18.10.2012), die aber grundsätzlich nur mit einem „Roll-In-Push-Back“-System betrieben werden können (vgl. Erläuterungsbericht, S. 25 ff.). Bei diesem Verfahren rollen die Flugzeuge auf die Abstellposition und werden mit Hilfe eines Flugzeugschleppers rückwärts aus der Position herausgeschoben. Die Abstellmöglichkeiten auf den Vorfeldern 2 und 4 sind im Übrigen entfernt vom Terminal und erfordern einen Bustransfer. Südlich der Start- und Landebahn befinden sich die Vorfelder 3 und 4. Das Vorfeld 4 erfasst ein Luftfahrzeug der Klasse C; die Vorfelder 3 und 4 bestehen aber für das Abstellen von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt (die im Übrigen in diesem südlichen Bereich – und damit abgegrenzt vom Bereich der Passagierluftfahrt – dem gewerblichen Luftverkehr im Linien- und Charterbereich angesiedelt ist).

Künftig soll – was flugbetrieblich plausibel und auch aus Gründen der Betriebssicherheit optimiert ist – eine klare Trennung der Funktionsbereiche nördlich und südlich der Start- und Landebahn bestehen. Zur Vermeidung von Bustransfer mit Querung der Start- und Landebahn sollen künftig Passagierflugzeuge ausschließlich im Nordbereich abgestellt werden und der Südbereich der Werft-/Wartungsnutzung und der Allgemeinen Luftfahrt vorbehalten bleiben. Die Abstellpositionen auf dem Vorfeld 2 können dann auch zur Enteisung genutzt werden.

Für eine optimale Abfertigung sowie einen reibungslosen Vorfeldverkehr soll auch ein „Roll-In-Roll-Out“-Betrieb ermöglicht werden. Mit diesem Betriebssystem können die Luftfahrzeuge unabhängig von einem externen Schleppfahrzeug mit eigener Kraft in und aus der Parkposition bewegt werden. Dies bedeutet eine erhebliche Verbesserung und Vereinfachung des Betriebsablaufs. Zugleich werden Flächen für die Bodendienstgeräte und Stellplätze für die Wartung geschaffen. Mit diesen betrieblichen Verbesserungsmaßnahmen sind flächenmäßig vergrößerte Vorfeldflächen verbunden.

Für den Passagierflugbetrieb werden nach den Erweiterungen und der Betriebsumstellung auf den Roll-In-Roll-Out-Betrieb wieder zehn Abstellpositionen zur Verfügung ste-



hen, allerdings - wie beschrieben - mit einem deutlich verbesserten Abfertigungs- und Bewegungsprofil. Mit dem Vorfeld 6 südlich der Start- und Landebahn werden zudem die erforderlichen Kapazitäten geschaffen, um die Luftfahrzeuge für den Wartungs- und Werftbereich abstellen zu können.

Es ist vorgesehen, das Vorfeld 1 sowohl nach Westen (Flugbetrieb) als auch nach Osten (Vorfeldgerätschaften) zu erweitern, um eine Vorfeldkapazität von insgesamt acht Luftfahrzeugen und entsprechenden Raum für Vorfeldgerätschaften zu schaffen. Dabei können sieben Luftfahrzeuge der Klasse C und ein Luftfahrzeug der Klasse D abgestellt werden. Das Vorfeld 2 erhält ebenfalls eine Erweiterung nach Westen zur Aufnahme von Vorfeldgerätschaften. Südlich der Start- und Landebahn werden für den Werftbetrieb und die Allgemeine Luftfahrt Vorfeldflächen für vier größere Luftfahrzeuge bzw. alternativ eine entsprechend höhere Anzahl an kleinerem Fluggerät geschaffen.

Insgesamt wird durch die Erweiterung und Optimierung der Vorfeldflächen eine höhere, dem prognostizierten Flugbetrieb entsprechende Abwicklungsflexibilität und –verbesserung geschaffen. Die neue, klare Zuordnung von Bereichen für die Passagierabfertigung, Wartung und Vorfeldgeräten ermöglicht eine klarere Abgrenzung der unterschiedlichen Vorfeldnutzungen. Dies verbessert – auch mit Blick auf das betriebliche Safety-Management-System (SMS) – erheblich den Sicherheitsstandard auf den Vorfeldflächen. Für Begegnungsverkehre aus den unterschiedlichen Nutzungen bestehen mehr räumliche Spielräume; Unfallgefahren werden minimiert. Dies ist im Interesse der Allgäu Airport GmbH & Co. KG, der Passagiere und letztlich auch der Sicherheitsbehörden. Damit sind die Vorfelderweiterungen – auch in ihrer Dimensionierung – geeignet und notwendig.

Das Oberflächenwasser der neu geschaffenen Vorfelder ist über ein Rückhaltebecken in die Kanalisation zu leiten. Die anfallenden Regenwassermengen werden dabei über Schlitzrinnen aufgenommen und Sammelkanälen zugeführt. Dieses Rohleitungsnetz führt die Regenwässer zum bestehenden Hauptsammler. Von dort aus ist die Entwässerung über die bestehende Kanalisation gewährleistet.

### **3.1.1.7 Gebäude/Hochbauzonen**

#### **3.1.1.7.1 Rückbaumaßnahmen**

Gemäß dem Plan der baulichen Anlagen Plan-Nr. 1.1 (Anlage I.3 in Ordner I von III der Antragsunterlagen) sind eine größere Anzahl von bestehenden Anlagen und Gebäuden sowohl im land- als auch im luftseitigen Bereich, die überwiegend aus der militärischen

Vornutzung stammen, zu entfernen (s. Legende „Rückbau/Abbruch“). Im Wesentlichen sind diese Maßnahmen durch die neue Überplanung und Nutzungsbestimmung der Flugbetriebsflächen als auch zur Schaffung von Parkraum notwendig. Auch außerhalb der Neuplanungsflächen werden Hochbauten durch Aufgabe oder Verlagerung der Gebäudenutzung, aus logistischen oder aus Hindernisgründen, zurückgebaut.

### **3.1.1.7.2 Neubaumaßnahmen**

#### **3.1.1.7.2.1 Feuerwehr und Technische Betriebsdienste**

Die Technischen Betriebsdienste umfassen Werkstätten, Büros, Sozialräume und Materiallager. Diese Einrichtungen sind für einen ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb notwendig. Dies betrifft u. a. den Bereich Feuerwehr, der einen Feuerwehrstützpunkt mit Einrichtungen für den Brandschutz und das Rettungswesen beinhaltet. Auch von Seiten des Landratsamts Unterallgäu werden für diverse behördliche Sicherheitsanforderungen Räumlichkeiten solcherart gefordert. Die Planungen sehen hierfür Erweiterungsbauten vor (s. Erläuterungsbericht, S. 33).

Die Ausrüstung der Feuerwehr hängt dabei grundsätzlich nicht von den Flugbetriebszahlen ab, sondern davon, in welche Kategorie das jeweils größte, regelmäßig verkehrende Luftfahrzeug einzustufen ist. Maßgebend sind somit die entsprechenden Standards der ICAO (vgl. Anhang 14 zum ICAO-Abkommen, Band I, Nr. 9.2). Das Feuerwehrgebäude wird im Zuge dieser Anforderungen für den Bereich Werkstatt um ca. 900 m<sup>2</sup> erweitert.

#### **3.1.1.7.2.2 Fluggastabfertigung/Terminal**

Als weiteres Element der Planfeststellung wurde die Hochbauzone zur Erweiterung des bestehenden Terminals verändert. Diese Veränderung wird zugelassen und ist dabei notwendig und geeignet, die gestiegene Nachfrage nach Terminalkapazitäten ausreichend und angemessen zu befriedigen.

Das derzeitige Terminal mit integriertem An- und Abflugbereich hat bei einer Nutzung von zwei Ebenen eine maximale Kapazität von ca. 2,1 Millionen Passagieren. Die Gepäckförderanlage ist allerdings nur auf 1,5 Millionen Passagiere ausgelegt. Der hierfür insgesamt zusätzlich benötigte Flächenbedarf von 5.600 m<sup>2</sup> schließt die Bereiche Check-In einschließlich Wartebereich, Verkehrsflächen für Fluggäste und Besucher, den Wartebereich für den Abflug, die Gepäckabfertigung sowie den Dienstleistungsbereich ein (vgl. Erläuterungsbericht, S. 33 ff.).

Ein Ausbau ergibt sich zwangsläufig aus den prognostizierten Passagierzahlen, die mit den aktuellen Abfertigungskapazitäten nicht mehr abgewickelt werden können. Gleichzeitig soll die Trennung der Passagierströme in einen Bereich der abfliegenden und in einen Bereich der ankommenden Passagiere erfolgen. Dabei soll das bestehende Terminal ausschließlich für den Abflug dienen und der erweiterte Bereich alleine für die Ankunft genutzt werden.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Änderungen in der Abfertigungskapazität der Terminals gegenübergestellt. Es handelt sich dabei um die annähernd ermittelbaren maximalen Auslastungswerte, die in der konkreten Nutzungssituation von verschiedenen Faktoren abhängig sind (Gepäckförderung, In- oder Auslandflüge, Zoll, Geschäfts- oder Urlaubsflüge, Kontrollzeiten, Passagierverhalten etc.):

Funktionseinheit	Bestand	Planung
Abflugbereich	600-700 Passagiere/h	1200-1300 Passagiere/h
Ankunftsbereich	500-600 Passagiere/h	1300-1400 Passagiere/h
<b>Summe Kapazität</b>	<b>1.100-1.300 Passagiere/h</b>	<b>2.500-2.700 Passagiere/h</b>

### 3.1.1.7.2.3 Hochbauzonen Werfthallen Süd und zugeordneter Parkplatz

Südlich der Start- und Landebahn werden im Bereich der Vorfelder 5 und 6 mehrere Hochbauflächen für Werft- und Wartungshallen mit jeweils im Plan der baulichen Anlagen (Plan-Nr. 1.1 der Project: airport GmbH, Anlage I.3 in Ordner I von III der Antragsunterlagen) festgelegten maximalen Grundflächen und maximalen Bauhöhen ausgewiesen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 36 f.). In den Hallen können Luftfahrzeuge der Kategorie C oder D für die Wartung eingestellt werden. Der Bedarf zur Einrichtung des Flugzeugwartungsbereiches ist dabei unabhängig von den prognostizierten Verkehrszahlen zu sehen, da dies ein eigenes Marktsegment darstellt. Generell ist davon auszugehen, dass die Möglichkeit einer technischen Betreuung von standorttypischen Luftfahrzeugen einen Standortvorteil generiert und damit dem Verkehrsflughafen Memmingen insbesondere für die beheimateten Fluglinien eine größere Flexibilität bietet. Die Flugzeughallen und die Vorfelder im Süden der Start- und Landebahn sind räumlich von den operativen Flugbetriebsflächen so abgesetzt, dass Sie den Flugbetrieb nicht beeinträchtigen und Rollbewegungen sowie Positionierungen von Luftfahrzeugen im Rahmen des Werftbetriebs unabhängig vom Betrieb auf der Bahn durchgeführt werden können. Der Standort und die Abmessungen der Werfthallen berühren keine luftrechtlichen Belange im Bezug auf die Hindernisfreiflächen.

Mit dem P Süd werden Parkflächen für die vorgelagerten Hochbauflächen geschaffen. Damit werden ausreichende Abstellmöglichkeiten für die Kraftfahrzeuge der diese Fläche

nutzenden Arbeitskräfte, Kunden und Besucher hergestellt. Da die Parkflächen nach dem Konzept der Parkplatzgestaltung südlich und entlang der zugeordneten Hallenbereiche positioniert werden sollen, ergibt sich die Form der Zone als langgestreckter Riegel. Südlich der eigentlichen Parkflächen können die Fahrbahnen und südlich dieser weitere Parkflächen eingerichtet werden. Diese Parkflächen werden sich naturgemäß nur sukzessive entsprechend der Nutzung der vorgelagerten Hochbauflächen entwickeln und ausgebaut; insofern liegt dieser Planung ein längerer Zeithorizont zu Grunde. Außerdem bieten diese Flächen bei Bedarf noch ausreichend Gelegenheit für eine angemessene grünordnerische Gestaltung. Diese Parkflächen können über die Betriebsstraße innerhalb des Flughafengeländes erreicht werden und sind damit auch ausreichend erschlossen. Eine Optimierung der Erschließung dieser Parkplätze (auch extern von Süden) ist entsprechend der Entwicklung der außerhalb des Flughafens gelegenen Gewerbeansiedlungen möglich. Die insoweit günstige Lage dieser Parkplatzfläche im Grenzbereich der Flughafenanlage begünstigt diese erweiterte Nutzbarkeit.

### **3.1.2 Städtebauliche Ordnung des Flughafengeländes**

Das Luftamt hat gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 Alt. 2 i. V. m. § 10 Abs. 1 LuftVG den Plan der baulichen Anlagen (Plan-Nr. 1.1 der Project: airport GmbH), Anlage I.3 in Ordner I von III der Antragsunterlagen) festgestellt sowie den hierzu ergänzend gestellten Anträgen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG im Übrigen entsprochen. Der Plan der baulichen Anlagen enthält eine Darstellung der städtebaulichen Konzeption, die wesentlichen materiellen Grundsätzen des BauGB und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) entspricht und die städtebaulichen Belange hinreichend berücksichtigt. Mit diesem Beschluss wird erstmals ein Plan der baulichen Anlagen festgestellt. Dieser Plan modifiziert und konkretisiert einzelne Planbeilagen der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004, insbesondere die damaligen Planbeilagen 5.1 und 5.2. Im Plan der baulichen Anlagen wird auch der Bestand nachrichtlich dargestellt. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass dem Verkehrsflughafen Memmingen bei seiner Zulassungsentscheidung aus 2004 keine eigenständige Flugplatzplanung zu Grunde lag, sondern als Konversionsflughafen des vormaligen NATO-Flugplatzes Memmingen an die bestehende Flughafeninfrastruktur angeknüpft wurde. Insofern resultieren wesentliche Funktionszuweisungen der Bau- und Betriebsflächen aus dieser vormaligen Nutzung. Mit dem festgestellten Plan der baulichen Anlagen wird daher neben neuen Bau- und Nutzungsausweisungen gleichzeitig die betriebliche und städtebauliche Struktur des Flughafens verbessert. Zugleich sind im Plan der baulichen Anlagen die Gegenstände ersichtlich, die zur Planfeststellung nachge-sucht wurden (s. Legende). Die funktional und räumlich strukturierte Planung für das Flughafengelände nach Maßgabe des eingeführten Plans der baulichen Anlagen wird

damit fortgesetzt. Die durch die Änderungsplanung aufgeworfenen städtebaulichen Belange werden in diesem Beschluss in schlüssiger und ausreichender Weise in die bisherige Konzeption integriert und diese damit friktionsfrei fortgeführt.

Der festgestellte Plan enthält Festsetzungen mit städtebaulichem Gehalt. Hiermit orientiert er sich an materiellen Grundsätzen des Bauplanungsrechts, insbesondere des BauGB und der BauNVO. Aufgrund von § 38 Satz 1 BauGB steht das fehlende Einvernehmen von Gemeinden, auf deren Gebiet der Flugplatz geändert werden soll, dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht entgegen. Die Kommunen wurden im Planfeststellungsverfahren beteiligt sowie die städtebaulichen Belange berücksichtigt. In Anlehnung an die Mindestfestsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB und die einschlägigen Bestimmungen der BauNVO enthält der Plan der baulichen Anlagen als Teil der Planfeststellung insbesondere Festsetzungen über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubare Fläche und die Verkehrsflächen. Das Maß der baulichen Nutzung und die überbaubaren Flächen werden im Plan der baulichen Anlagen durch die Festsetzung von Grundflächen, von Baugrenzen und von Bauhöhen bestimmt. Die festgesetzten Zahlen resultieren aus den jeweiligen Zweckbestimmungen der einzelnen Flächen.

Den von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragten Festsetzungen zum Vollzug des Plans der baulichen Anlagen wird entsprochen. Diese Einzelfestsetzungen tragen den besonderen Anforderungen der Infrastrukturanlage Verkehrsflughafen und seiner planerischen Ausweisungen im Plan der baulichen Anlagen Rechnung. Die beantragten Festsetzungen sind planerisch, insbesondere räumlich, funktional und betriebstechnisch, gerechtfertigt und mit keinen relevanten städtebaulichen Nachteilen verbunden. So ist ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen über die festgesetzten Baugrenzen und Bauflächen hinaus zulässig. Ein derartiges Hervortreten ist z. B. bei Vorfahrtsüberdachungen oder Gebäudeaußengängen möglich. Diese Festsetzung steht nicht im Widerspruch zur städtebaulichen Konzeption und dient der Begrenzung der überbaubaren Flächen.

Durch die Ausweisung neuer Parkmöglichkeiten im öffentlichen Flughafenbereich sowie die Neugestaltung der An- und Abfahrtsstraße einschließlich des Empfangsbereichs vor dem Terminal wird die innere Erschließung des Flughafens nachhaltig und in der Dimensionierung angemessen verbessert.

### **3.2 Luftverkehrssicherheit und öffentliche Sicherheit**

Nach § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG ist eine Genehmigung für einen Flugplatz zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet wird. Dieser Prüfungsmaßstab ist auch im antragsgegenständlichen Planfeststellungsverfahren anzulegen (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 Alt. 1 und Abs. 6 LuftVG).

Nachdem das planfestgestellte Vorhaben die technischen Anforderungen erfüllt, die nach den nationalen und internationalen Vorgaben an Anlage und Betrieb des Verkehrsflughafens Memmingen im Ausbauzustand zu stellen sind, verbleibt im Folgenden zu prüfen, ob sich nicht gleichwohl aus anderen (besonderen) Gründen Gefahren für die öffentliche Sicherheit, insbesondere in Gestalt der Luftsicherheit, oder sozial inadäquate und damit nicht mehr hinnehmbare Sicherheitsrisiken ergeben.

Die Fragen zur Flug- und Luftsicherheit waren bereits Prüfungsgegenstand im Rahmen des Änderungs genehmigungsverfahrens der Konversion des NATO-Militärflugplatzes Memmingerberg in den zivilen Verkehrsflughafen Allgäu (s. C. VI. 4.5 der Änderungs genehmigung vom 09.07.2004). Die damals gefundenen Ergebnisse wurden gerichtlich nicht beanstandet.

Auch nach Prüfung in diesem Planfeststellungsverfahren liegen keine Tatsachen vor und es sind keine Gesichtspunkte erkennbar, dass durch den Planfeststellungsbeschluss die Sicherheit des Luftverkehrs und damit verbunden die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet sein könnten.

Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit können sich zum einen betriebsbedingt aus dem Luftverkehr selbst ergeben (vgl. § 29 Abs. 1 LuftVG). Des Weiteren können auch Angriffe, die von außen auf den Luftverkehr einwirken, die öffentliche Sicherheit gefährden (vgl. § 1 LuftSiG).

#### **3.2.1 Absturzgefahr**

Eine Gefahr im Rechtssinne liegt dann vor, wenn eine Sachlage – hier der Luftverkehr, der vom antragsgegenständlichen Vorhaben im Umfeld/Nahbereich des Verkehrsflughafens Memmingen induziert wird – bei ungehindertem Ablauf des objektiv zu erwartenden Geschehens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden, also zur Beein-

trächtigung eines rechtlich geschützten Gutes, führt. Vorliegend ist mithin der Gefährdungslage nachzugehen, die am – im Umfang der Planfeststellung veränderten – Verkehrsflughafen Memmingen ggf. durch Abstürze und Kollisionen entstehen könnte. Vom Begriff „Gefahr“ im vorgenannten Sinne abzugrenzen ist der Begriff „Risiko“, der sich vom erstgenannten sowohl durch den erheblich geringeren Grad der Eintrittswahrscheinlichkeit als auch durch eine differenzierte gesellschaftliche Bewertung unterscheidet. Während Gefahren aus zwingenden Gründen des Verfassungsrechts, nämlich der Erfüllungen der staatlichen Schutzpflichten, die sich aus dem objektiven Gehalt der Grundrechte ergeben, nicht hinnehmbar sind und daher staatliche Maßnahmen der Gefahrenabwehr, hier konkretisiert in der einfach-rechtlichen Bestimmung des § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG, bedingen, können Risiken um der Erlangung bestimmter Vorteile willen gesellschaftlich akzeptiert sein (sog. allgemeines Lebensrisiko oder allgemein akzeptiertes Gesellschaftsrisiko). Als Gefahr ist also erst ein im Sinne hinreichender Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ausreichend konkretisiertes Risiko anzusehen. Eine solche Wahrscheinlichkeit liegt dann vor, wenn der Schadenseintritt unter Ausschöpfung aller Erkenntnismöglichkeiten ernsthaft in Betracht kommt. Hingegen reichen bloß potenziell schädliche Einwirkungen, ein lediglich möglicher Zusammenhang zwischen Verhalten bzw. Zustand und Schadenseintritt oder ein nur allgemein-generelles Besorgnispotenzial nicht aus, um den Gefahrenbegriff zu erfüllen.

Tatsachen im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG sind vorliegend nicht ersichtlich. Es besteht am Verkehrsflughafen Memmingen im Zustand und Betrieb des planfestgestellten Ausbaus keine gegenüber dem Luftverkehr im Allgemeinen gesteigerte Gefahr eines Schadenseintritts für rechtlich geschützte Güter. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass in Folge der normativen Entscheidung für die grundsätzliche Freiheit des Luftverkehrs in § 1 Abs. 1 LuftVG die regelmäßig dem Luftverkehr innewohnende allgemeine (theoretische) Möglichkeit des Absturzes und der Kollision von Luftfahrzeugen bei der hier anzustellenden Bewertung außer Betracht zu bleiben hat; vielmehr ist ausschließlich zu untersuchen, ob vorliegend gerade mit Blick auf den konkreten Standort eine (topographische oder sonst auf Lage und Beschaffenheit der Flughafenanlage zurückzuführende) Sondersituation geschaffen wird, die über diese allgemeine Möglichkeit hinaus eine spezifische Unfallneigung generiert. Dies ist indes nicht der Fall.

Den vom Luftamt ausgewerteten Veröffentlichungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) war kein Fall des Absturzes eines Luftfahrzeuges am Verkehrsflughafen Memmingen und in dessen Umfeld/Nahbereich seit seiner Inbetriebnahme zu entnehmen. Soweit einzelne flugbetriebliche Störungen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb des

Flughafens auftraten, z. B. Überschreiten eines Flugzeugs bei der Landung über die Landebahn hinaus, lagen stets tatsächliche Umstände zu Grunde, die nicht kausal mit möglichen Eigenarten der Flughafenanlage, insbesondere topographiespezifischen oder sonstigen lage- oder beschaffenheitsbezogenen Besonderheiten des Standorts, verknüpft waren. Der Standort des Verkehrsflughafens München weist keine topographischen oder sonstigen Besonderheiten auf. Insbesondere der in Einwendungen kritisierte Überflug von besiedelten Gebieten ist dem Luftverkehr im Allgemeinen, gerade in der Umgebung von Flugplätzen, keinesfalls fremd und stellt somit eine flugbetriebliche Normalsituation dar. Diesbezüglich sind die Gegebenheiten am Flughafen Memmingen sogar deutlich günstiger als an den vielen anderen europäischen und außereuropäischen Flughäfen. Auch sind die Luftfahrzeuge, die zukünftig hier zum Einsatz gebracht werden sollen, typisch für einen Verkehrsflughafen und können dort – unter Beachtung der einschlägigen luftverkehrsrechtlichen Vorschriften – störungsfrei eingesetzt werden.

Schließlich befindet sich die allgemeine betriebliche Sicherheit in der Luftfahrt („safety“) im Passagierluftverkehr, gerade in der Bundesrepublik Deutschland und in (West-)Europa, auf einem sehr hohen Niveau. Die zum Einsatz kommenden Luftfahrzeuge und ebenso deren Führer unterliegen der Kontrolle der zuständigen Behörden. Zum einen überprüfen die Luftverkehrsbehörden von Bund und Ländern durch geeignete (Stichproben-)Kontrollen, insbesondere an Verkehrsflughäfen, die Lufttüchtigkeit der in Deutschland verkehrenden Luftfahrzeuge; zum anderen wird periodisch (und ggf. auch anlassbezogen) die Eignung (Zuverlässigkeit und Tauglichkeit) der zum Einsatz kommenden Luftfahrzeugführerinnen und Luftfahrzeugführer überwacht. Dies gilt sowohl für die Besitzerinnen und Besitzer deutscher Lizenzen für Luftfahrzeugführer (§§ 20 ff. LuftVZO) als auch für ausländische solche. Beide Gruppen unterliegen – auf der Basis des ICAO-Vertrages und sonstiger internationaler Übereinkünfte – einer stringenten Aufsicht der jeweils für sie zuständigen Behörden und Stellen.

Angesichts der im Prognose-Planfall 2025 für den Verkehrsflughafen Memmingen prognostizierten Flugbewegungen, die nicht nur deutlich unterhalb der beispielsweise für den Verkehrsflughafen München im Ausbaufall in 2025 zu erwartenden Bewegungen in Höhe von 592.000 liegen, sondern nicht einmal 10 % dieser Flugbewegungen ausmachen, ist das Risiko eines Absturzes am Verkehrsflughafen Memmingen statistisch deutlich geringer als bei solchen (größeren) Verkehrsflughäfen, ist aber auch bei diesen als sozial adäquat hinzunehmen. Weitere Sicherheitsanalysen waren daher zum Absturzrisiko nicht durchzuführen.



### **3.2.2 Sonstige Sicherheitsrisiken**

#### **3.2.2.1 Blue Ice**

Vom Betrieb des Verkehrsflughafens Memmingen gehen keine relevanten Risiken in Gestalt des Herabfallens sog. „Icefalls/Blue Ice“ aus. Als „Icefalls“ werden in der Luftfahrt solche Vorfälle verstanden, bei denen sich während der Flugphase in großer Höhe Eisklumpen am Rumpf bzw. an den Tragflächen der Luftfahrzeuge bilden, diese sich beim Übergang in wärmere Luftschichten lösen und zu Boden fallen. Eine solche Eisbildung kommt vor allem an schadhafte Dichtungen bzw. an undichten Auslassventilen der Toilettensysteme von Passagierflugzeugen vor. Aufgrund der für die Abwasserbehandlung in den Toiletten von Flugzeugen benutzten, meist blau gefärbten Desinfektionsflüssigkeiten färben sich entstehende Eisklumpen dort ebenfalls blau. Man spricht daher von „Blue Ice“.

Es erweist sich als sehr schwierig, solche Icefalls überhaupt verlässlich zu qualifizieren und zu quantifizieren. Schon der Nachweis von Icefalls gestaltet sich zu allermeist als sehr problematisch, da die „Lebensdauer“ solcher Eisklumpen vergleichsweise gering ist und eine belastbare Identifizierung als „Blue Ice“ – in Abgrenzung insbesondere zu Megacryometeoren (sog. Riesenhagelkörner), die ebenfalls bläulich gefärbt sein können – jeweils auch nur unmittelbar nach einem Vorfall erfolgen kann. Zudem zeigt sich, dass es sich auch um ein extrem seltenes Phänomen handelt, das von den nationalen und internationalen Luftfahrtbehörden und Unfalldatenbanken ganz überwiegend nicht ausreichend verlässlich erfasst bzw. quantifiziert werden kann. Die von den Verkehrsflughäfen München und Frankfurt Main erfassten Zahlen zeigen dies exemplarisch. So wurden in Frankfurt in den Jahren 1996 bis 2002 bei mehr als drei Mio. Flugbewegungen lediglich elf Icefalls gemeldet. In München sind seit Inbetriebnahme des Flughafens an seinem neuen Standort 1992 jährlich durchschnittlich ein bis zwei „Verdachtsfälle“ beim Luftamt angezeigt worden. Bezogen auf den Verkehrsflughafen Memmingen sind solche Fälle bisher nicht bekannt.

#### **3.2.2.2 Keine Sicherheitsrisiken für Betriebsbereiche der sog. Störfall-Verordnung**

In Einwendungen ist teilweise problematisiert worden, dass bei Zulassung des Änderungsvorhabens das Absturzrisiko von Luftfahrzeugen auf Betriebe, in welchen chemische oder sonstige gefährliche Stoffe gelagert würden, erheblich gesteigert und dadurch erhebliche zusätzliche Gefahren für Leib und Leben der Umgebung bestehen würden. Durch den Flugbetrieb auf dem Verkehrsflughafen Memmingen werden auch im Ausbauzustand keine Sicherheitsrisiken für den Betrieb von Anlagen, deren Betriebsbereiche unter § 1

der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (12. BImSchV, sog. Störfall-Verordnung) fallen, ausgelöst. Dabei hat das Luftamt untersucht, ob infolge der Vorhabensrealisierung auf oder im Umfeld des Flughafens für Betriebsbereiche, die unter die vorgenannte Bestimmung fallen, ein störfallrechtlich relevantes Risiko ausgelöst werden kann. Als solches kommt insbesondere die Auslösung eines Störfalls durch einen Flugzeugabsturz auf entsprechende Betriebsbereiche in Betracht. Nach § 2 Nr. 3 der 12. BImSchV ist unter einem Störfall ein Ereignis zu verstehen, das, wie beispielsweise eine Emission, ein Brand oder eine Explosion größeren Ausmaßes, sich aus einer Störung des bestimmungsgemäßen Betriebs in einem störfallrechtlichen relevanten Betriebsbereich oder entsprechenden Anlage ergibt, das unmittelbar oder später innerhalb oder außerhalb des Betriebsbereichs oder der Anlage zu einer ernsten Gefahr oder zu Sachschäden im Sinne der 12. BImSchV führt und bei dem ein oder mehrere gefährliche Stoffe beteiligt sind. Eine ernste Gefahr liegt nach § 2 Nr. 4 der 12. BImSchV dann vor, wenn zu befürchten ist, dass das Leben von Menschen bedroht wird oder schwerwiegende Gesundheitsbeeinträchtigungen von Menschen zu befürchten sind, die Gesundheit einer größeren Zahl von Menschen beeinträchtigt werden kann oder die Umwelt, insbesondere Tiere und Pflanzen, der Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur, oder sonstige Sachgüter geschädigt werden können, falls durch eine Veränderung ihres Bestandes oder ihrer Nutzbarkeit das Gemeinwohl beeinträchtigt würde. Den Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland können Vorgaben über die Zulässigkeit von Luftverkehr in der Umgebung von Anlagen, deren Betriebsbereiche der 12. BImSchV unterfallen, nicht entnommen werden.

Das Luftamt hat somit im Rahmen seiner Abwägungsentscheidung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG die Schutzbedürftigkeit der sich im störfallrechtlich relevanten Umfeld des Betriebsbereichs ansässigen (und sich auch im Übrigen dort aufhaltenden) Bevölkerung sowie die privaten Belange der Betreiber, gerichtet auf angemessene Berücksichtigung ihrer gewerblichen Betätigung, zu ermitteln, zu bewerten und schließlich zu beurteilen. Das Luftamt geht davon aus, dass § 50 BImSchG trotz des in § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG bestimmten Anwendungsausschlusses (vgl. Jarass, BImSchG, 7. Auflage 2007, § 50 RdNr. 10 unter Berufung auf BVerwGE 75, 214, 233; siehe auch BVerwGE 125, 116 RdNr. 163 f: „allenfalls entsprechende Anwendung“) auf das vorliegende Ausbauvorhaben gleichwohl jedenfalls analog anwendbar ist. Nach Satz 1 dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie Nr. 96/82/EG (sog. Seveso-II-Richtlinie) in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder

überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden. Mit anderen Worten sollen also die genannten Gebiete und Einrichtungen, vor allem Verkehrswege, vor den von Störfall-Betrieben ausgehenden Auswirkungen geschützt und damit umgekehrt auch Eigentümer und Betreiber infrage kommender Störfall-Betriebe vor etwaigen Anordnungen bewahrt werden, die dem Schutz solcher in der Nachbarschaft geplanter Anlagen dienen. Hieraus folgt indes kein zwingendes Gebot zur Einhaltung numerisch bestimmter Abstände. Das Gebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist allein darauf gerichtet, durch ausreichende Abstände zwischen beispielsweise Verkehrswegen oder -anlagen und Störfallbetrieben derartige Auswirkungen „soweit wie möglich“ zu beschränken. § 50 Satz 1 BImSchG verleiht demnach zwar dem Störfallanlagenschutz ein besonderes Gewicht, aber keinen generellen Vorrang (Jarass, a. a. O., § 50 RdNr. 19 und 22). Danach sind die sich aus § 50 Satz 1 BImSchG ergebenden immissionsschutz- oder störfallrechtlichen Gesichtspunkte in die planerische Abwägung erkennbar einzustellen und dort mit dem ihnen zukommenden Gewicht zu berücksichtigen (Jarass, a. a. O., § 50 RdNr. 19). Ein weitergehendes Gebot der Rücksichtnahme lässt sich hieraus jedoch nicht entnehmen (vgl. dazu insbesondere: HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 305.08.T).

In diesem Zusammenhang hat das Luftamt insbesondere folgende Anlagen und Betriebsbereiche nach der Störfall-Verordnung ermittelt (Art. 24 BayVwVfG):

- Fa. Metzeler Schaum GmbH, Donaustr. 51 – 53, Memmingen
- Fa. Anti-Gern Deutschland GmbH, Oberbrühlstr. 16 – 18, Memmingen
- Fa. Thoma Metallveredelung GmbH, Achstr. 14, Heimertingen
- Biogasanlage Schulerloch 6, Bad Grönenbach (beantragt)

Für den Bereich der Anlagensicherheit ist Flugverkehr im Rahmen der allgemeinen Betreiberpflichten als umgebungsbedingte Gefahrenquelle im Sinne des § 3 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 2 der 12. BImSchV dann zu berücksichtigen, wenn und soweit eine Gefährdung vernünftigerweise nicht ausgeschlossen werden kann. Als Maßstab der praktischen Vernunft kann dabei auf die Vollzugshilfe zur Störfall-Verordnung des Bundesministeriums für Um-

welt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom März 2004 zurückgegriffen werden. Nach Nr. 9.2.6.1.2 b Satz 3 dieser Vollzugshilfe kann der Verkehr durch Flugzeuge bei Flughäfen als umgebungsbedingte Gefahrenquelle dann außer Betracht bleiben, wenn ein im Sinne des § 12 der BImSchV relevanter Betriebsbereich außerhalb der Sicherheitsflächen und des Anflugsektors (§ 12 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 und 5 LuftVG) oder innerhalb des Anflugsektors, aber mehr als 4 km vom Beginn der Landebahn entfernt, belegen ist, es sei denn es liegen besondere Gefahr erhöhende Umstände (z. B. auf Grund von Luftfahrthindernissen in der Nähe des Flugplatzes) vor. Die Vollzugshilfe stellt somit klar, dass außerhalb des von ihr beschriebenen Umgriffs nicht von der Möglichkeit immissionsschutzrechtlich beachtlicher und ggf. mittels Vorsorge- und Minderungsmaßnahmen zu bewältigender umgebungsbedingter Anlagenrisiken auszugehen ist. Außerhalb des o. g. Bereichs besteht mithin regelmäßig keine Notwendigkeit, den Luftverkehr in der Umgebung von störfallrechtlich relevanten Anlagen in den Sicherheitsbericht und damit in die Risikobetrachtung einzustellen. Auf diese Vollzugshilfe kann im Sinne einer Orientierungshilfe und mithin fachlicher Erkenntnisquelle bei der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe sowie bei der notwendigen Risikobewertung zurückgegriffen werden. Sämtliche o. g. störfallrechtlich relevanten Betriebsbereiche, die sich auf dem Flughafengelände und in dessen weitere Umgebung befinden, sind außerhalb des Umgriffs, den Nr. 9.2.6.1.2 b Satz 3 der Vollzugshilfe erfasst, belegen. Flugverkehr als umgebungsbedingte Gefahrenquelle ist nach dem Vorstehenden für die Betreiber der vorgenannten störfallrechtlich relevanten Betriebsbereiche in der (weiteren) Umgebung des antragsgegenständlichen Vorhabens mit Ausnahme der Anlage in der Oberbrühlstraße in Memmingen nicht zu berücksichtigen.

Die Anlage in der Oberbrühlstraße in Memmingen ist ca. 3 km vom westlichen Ende der Start- und Landebahn entfernt und liegt - nördlich versetzt zur An-/Abfluggrundline – innerhalb des An-/Abflugsektors (s. Pläne Nr. 3.1 und 3.6 Nr. I. 5 in Ordner I von III der Antragsunterlagen). Dennoch wird durch das planfestgestellte Änderungsvorhaben das Risiko eines (schweren) Unfalls nicht vergrößert oder die Folgen desselben verschlimmert. Das Vorhaben führt nämlich nicht zu einer neuen oder wesentlich geänderten Konfliktsituation im Vergleich zu bisher und steht im Rahmen der Abwägung dem Vorhaben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG nicht entgegen. Das Änderungsvorhaben lässt die grundsätzliche Situierung und Ausrichtung der Start- und Landebahn unberührt; die Lage der Schwellen bleibt unverändert. Das am Flughafen Memmingen eingesetzte Fluggerät und der Flugzeugmix bleiben im Grunde unverändert. Die Planfeststellung führt auch zu keiner Änderung von Flugverfahren. Die Veränderungen betreffen lediglich Steigerungen in der Häufigkeit von Überflügen über das Stadtgebiet Memmingen. Andererseits handelt es sich bei der Anlage nicht um einen großflächigen Industriebetrieb, in welchem unterschied-

lichste chemische Stoffe gelagert und komplexe chemische Verarbeitungsprozesse durchgeführt werden. Das Unternehmen ist kein großer chemischer Produktionsstandort, sondern im Bereich der Reinigung und Desinfektion von Anlagen und Systemen in der Landwirtschaft, Milchwirtschaft, Lebensmittelindustrie, Fleischindustrie, Getränkeindustrie und Fahrzeugreinigung tätig. Nach Angabe der Stadt Memmingen werden dort brandfördernde Stoffe gelagert, wie dies letztlich auch im Bereich großer Tankstellen gegeben ist. Die Folgen im Falle eines lediglich abstrakt vorgestellten Flugzeugabsturzes in diesem Bereich sind nicht signifikant gravierender als ein Absturz auf andere Teile des Stadtgebiets Memmingen. Im Übrigen befindet sich die Anlage nicht mehr im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens, nicht direkt unterhalb der IFR-Anfluggrundlinie und bestand bereits zum Zeitpunkt des Betriebs des Militärflugplatzes Memmingen mit seiner spezifischen Gefahrensituation bei militärischem Flugbetrieb.

Soweit in einzelnen Einwendungen weitere Betriebe mit Gefährdungspotenzial bei flugbetrieblichen Havarien vorgetragen und der Realisierbarkeit des Änderungsvorhabens entgegengehalten wurden, werden diese Einwendungen zurückgewiesen. Als Anlagen werden beispielsweise Gehölze und Pflanzen von naturschutzfachlicher Relevanz, die Bahnlinie Ulm – Obersdorf, ein Umspannwerk sowie weitere Betriebe genannt. Mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen zu den Störfallbetrieben und zu den Absturzrisiken besteht durch den Verkehrsflughafen Memmingen kein sozialadäquat inakzeptables Betriebsrisiko für seine Umgebung. Im Übrigen wird durch diesen Beschluss – abgesehen von erweitert zulässigen Flugbewegungen im Nachtzeitraum – gerade keine kapazitiativ relevante Erweiterung des Flughafens zugelassen oder die Änderung von Flugverfahren veranlasst. Einzelne bauliche Maßnahmen dienen der Verbesserung der Sicherheit. Insoweit wird durch diesen Beschluss das bereits bestehende - aber gesellschaftlich akzeptable allgemeine Risiko – in relevanter Weise nicht verändert.

### **3.2.3 Luftsicherheit**

Auch kann aus Gründen der Luftsicherheit im engeren Sinne („security“; zur Begrifflichkeit „safety“ und „security“ vgl. insbesondere: Meyer/Wysk in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand September 2009, Einleitung zum LuftSiG RdNr. 36 f. sowie Meyer, in dies., Stand August 2010, § 1 des Luftsicherheitsgesetzes (LuftSiG), RdNr. 5 ff.) nichts gegen Anlage und Betrieb des planfestgestellten Ausbauvorhabens hergeleitet werden.

Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Verkehrsflughafen Memmingen über das allgemeine Niveau hinaus zum besonderen Ziel externer Angriffe und Gefährdungen werden könnte. Wie sämtliche anderen Verkehrseinrichtungen vergleichbarer Größe stellt – vor dem Hintergrund der dort regelmäßig anzutreffenden großen Menschenansamm-

lungen mit hoher Aufenthaltsdichte – auch der Verkehrsflughafen Memmingen ein potenzielles Ziel namentlich für terroristische Angriffe dar. Bei einer Abschätzung anhand des Maßstabes praktischer Vernunft kann ein terroristischer Angriff – mit Auswirkungspotenzial insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner des Flughafenumlands – zwar nicht mit absoluter Sicherheit ausgeschlossen werden; die Wahrscheinlichkeit, dass ein solcher sich am oder in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen ereignet, ist aber für so gering zu erachten, dass das Luftamt dies für sozialadäquat und damit für im Ergebnis nicht erheblich hält. Dieser erhöhten abstrakten Risikoexposition steht nämlich ein nationales wie internationales Sicherheitsregime gegenüber, das – im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern – ein hohes Maß an aktiver Sicherheit generiert. Diese Sicherheitsmaßnahmen erfassen die gesamte flugbetriebliche Abwicklung, beginnend bei der baulichen Absicherung des Flughafengeländes bis hin zu den Kontrollen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Personal.

Der Vermeidung von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs dient das Luftsicherheitsgesetz und die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.03.2008 nebst der hierzu ergangenen Aus- und Durchführungsvorschriften (vgl. dazu: Meyer in: Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand August 2010, § 1 LuftSiG RdNr. 1 ff.). Nach dem Luftsicherheitsgesetz ist – neben der dort in § 7 normierten Zuverlässigkeitsüberprüfung für Personengruppen, die regelmäßig an Flugplätzen in besonders sensiblen Bereichen verkehren (vgl. Meyer in: dies., Stand September 2009, § 7 LuftSiG RdNr. 2 und 14 ff.) – in §§ 8, 9 zulasten sowohl des Flughafenbetreibers als auch der Luftfahrtunternehmen eine Pflicht zum Schutz des Flughafenbetriebs sowie der am Verkehr teilnehmenden Luftfahrzeuge vor Angriffen von außen durch Eigensicherungsmaßnahmen statuiert. Daneben tritt als weitere Säule des Luftsicherheitsrechts die behördliche Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse nach § 5 LuftSiG. Danach führen die Luftsicherheitsbehörden Sicherheitskontrollen an Fluggästen, Gepäck, Fracht und Personal der Luftfahrt- und Flugplatzunternehmen durch und gewährleisten den Schutz der Sicherheitsbereiche des Flughafens. Dazu kommt, dass an Bord von Luftfahrzeugen die Sicherheit vor Gefährdern – zusätzlich zur Bordgewalt des verantwortlichen Luftfahrzeugführers (§ 12 LuftSiG) und den baulich vorgesehenen präventiven Schutzmaßnahmen bei Verkehrsflugzeugen, namentlich in Gestalt von gesicherten Cockpittüren, – durch den Einsatz bewaffneter Flugsicherheitsbegleiter (§ 4a BPolG) gewährleistet wird. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang schließlich auch, dass sich das Risiko, dass es zu einem terroristischen Anschlag auf den Luftverkehr und seine Einrichtungen kommt, durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht verändert.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus dem planfestgestellten Ausbauvorhaben unter den Aspekten der Flug- und Luftsicherheit keine standort- oder betriebsbezogenen Veränderungen resultieren, die das allgemeine, gesellschaftlich adäquate und akzeptierte Lebensrisiko in relevanter Weise beeinflussen würden. Das unentrinnbare und somit als allgemein-zivilisatorische von allen Bürgern zu tragende Restrisiko gezielter Flugzeugabstürze ist indes hinzunehmen.

### **3.2.4 Betroffenheit durch Wirbelschleppen**

Wirbelschleppen, die vom Flugbetrieb des Verkehrsflughafens Memmingen ausgehen können, verursachen keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit. Insbesondere sind keine unverhältnismäßigen Einschränkungen der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit von Grundstücken, die im Eigentum Dritter stehen, zu gewärtigen. Wirbelschleppen eines Flugzeuges sind Luftwirbel, die aus zwei gegensinnig rotierenden Wirbeln bestehen und durch Druckunterschiede zwischen Ober- und Unterseite sowie zwischen Wurzel und Spitze an den Tragflächen ausgelöst werden. Durch Wirbelschleppen können in seltenen Fällen am Boden Schäden hervorgerufen werden. Dabei kommt insbesondere in Betracht, dass in Folge des Einwirkens von Wirbelschleppen Teile der Dacheindeckung von überflogenen Gebäuden gelöst werden und zu Boden fallen. Nach dem Kenntnisstand des Luftamts sind bisher weder relevante Fälle der Sach- noch der Personenbeschädigung durch Wirbelschleppen vorgekommen.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat durch die von ihr erholte gutachtliche Stellungnahme „Etwaige Einwirkungen der geplanten Maßnahmen auf die St. Johannes-Kapelle in Ungerhausen sowie auf die südliche Randbebauung der Gemeinde Ungerhausen, Landkreis Unterallgäu“ des öffentlich bestellten und beeidigten Sachverständigen für Flugplätze Prof. Dipl.-Ing. Werner Töpel vom 30.11.2011 in methodisch wie inhaltlich sowohl hinsichtlich der zu Grunde gelegten Prämissen als auch der erzielten Ergebnisse nicht zu beanstandender Weise nachvollziehbar nachgewiesen, dass die St. Johannes-Kapelle in Ungerhausen bei dem zivilen Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Allgäu durch Wirbelschleppen nicht beschädigt werden kann und dass auch bei der südlichen Randbebauung von Ungerhausen mit keinen Beschädigungen durch Wirbelschleppen gerechnet werden muss. Damit ist die Befürchtung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 16.08.2011, dass durch das Änderungsvorhaben unmittelbar das Baudenkmal Kapelle St. Johannes in Ungerhausen betroffen sei, unbegründet. Dies betrifft auch die von der gutachtlichen Stellungnahme mitumfasste Randbebauung der Gemeinde Ungerhausen. Auf Anforderung des Luftamts hat der Sachverständige auch eine nahe Wohnlage westlich des Flugplatzes geprüft („Etwaige Einwirkungen der geplanten

Maßnahmen auf ein Anwesen in der Gemeinde Benningen“ vom 17.05.2012); auch diesbezüglich bestehen keine Gefahren.

In der gutachtlichen Stellungnahme vom 30.11.2011 werden folgende Untersuchungsbereiche behandelt (s. S. 3 f. der Untersuchung):

- Lage der Kapelle St. Johannes in Ungerhausen zur Start- und Landebahn des Flughafens und zu der geplanten Warteposition (Holding Bay) an der Schwelle der Bahn 24
- Etwaige Einwirkungen durch den Fluglärm startender und landender Flugzeuge
- Etwaige Einwirkungen durch Wirbelschleppen landender Flugzeuge in Landerichtung 24
- Etwaige Einwirkungen durch Vibrationen während der Bauzeit und beim späteren Flugbetrieb
- Etwaige Einwirkungen durch den Triebwerksschub startender Flugzeuge bei Startrichtung 24
- Vergleichbare einzeln stehende sakrale Bauwerke im näheren Flughafenumland

Zugleich werden diese Untersuchungsbereiche auch auf südliche Randlagen der Gemeinde Ungerhausen erstreckt.

Die Kapelle St. Johannes in Ungerhausen stammt aus dem 14. Jahrhundert und befindet sich rd. 900 m vor der Landeschwelle 24 der Start- und Landebahn und rd. 300 m seitlich der verlängerten Start- und Landebahnachse. Landende Flugzeuge, die nach IFR den Verkehrsflughafen Memmingen von Osten her anfliegen, befinden sich nach den Feststellungen des Gutachters auf dem Gleitweg über der verlängerten Start- und Landebahnachse in einer Höhe von rd. 65 m und 300 m seitlich der Kapelle; bei abfliegenden Flugzeugen beträgt hiernach der seitliche Abstand wie beim Anflug 300 m und die Vorbeiflughöhe zur Kapelle rd. 465 m (genauere Angaben zur Lage der Kapelle s. S. 4 der gutachtlichen Stellungnahme).

Nachdem ziviler Überschallflugbetrieb über dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland untersagt ist (vgl. § 11a LuftVO) und die maximalen Einzelschallpegel durch Flugverkehr am Verkehrsflughafen Memmingen am südöstlichen Ortsrand von Ungerhausen höchstens bei 85 dB(A) liegen, ist nicht zu befürchten, dass der Fluglärm der gegenwärtig am Flughafen Memmingen eingesetzten Verkehrsflugzeuge generell zu baulichen



Schäden an der Kapelle St. Johannes führen kann (s. S. 4 f. der gutachtlichen Stellungnahme).

Zur Ermittlung eventueller Einwirkungen durch Wirbelschleppen landender Flugzeuge in Landerichtung 24 konnte der Gutachter auf die Erkenntnisse des „Gutachtens zum Gefährdungspotential durch Wirbelschleppen an der 3. Start- und Landebahn des Flughafens München“ vom 10.07.2007 des Instituts für die Physik der Atmosphäre des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. herangezogen werden. Dieses Gutachten prüfte das Luftamt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau und zum Betrieb der 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München und kam dabei zum Ergebnis, dass es methodisch wie inhaltlich hinsichtlich der zugrunde gelegten Prämissen und der Methodik einwandfrei ist (siehe C.III.3.3.1.2 S. 908 ff. des Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen München für die 3. Start- und Landebahn der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011). In dem vorgenannten Gutachten wurde beispielsweise festgestellt, dass während einer Beobachtungskampagne bei einer Überflughöhe von Luftfahrzeugen durchschnittlich 58 m über Grund alle Wirbel bis zu einer Höhe eines Wirbelabstandes von etwas 78 % der Flügelspannweite absanken und somit angenommen werden konnte, dass bei größeren Überflughöhen weniger Wirbel die genannten Höhen erreichen würden. Unter Zugrundelegung der am Flughafen Memmingen eingesetzten Flugzeuge und ihrer Flügelspannweite, beispielsweise einer Boing B 767 mit einer Flügelspannweite von 47,60 m, würden daher nach den Betrachtungen des Gutachters bei einer Flughöhe von 65 m über Grund seitlich der Kapelle die von den eingesetzten Flugzeugmustern erzeugten Wirbelschleppen die Kapelle nicht mehr erreichen, sondern sich vorher auflösen (s. S. 5 f. der gutachtlichen Stellungnahme).

Zu etwaigen Einwirkungen durch Vibrationen beim Flugbetrieb konnte der Gutachter überzeugend darstellen, dass die fast ausschließlich zum Einsatz kommenden Strahltriebwerke wesentlich vibrationsärmer sind als beispielsweise Lastkraftwagen. Zu den Vibrationen während der Bauarbeiten ist festzustellen, dass Rammarbeiten im Bereich der neuen Warteposition (Holding Bay) an der Schwelle 24 nicht erforderlich sind und die vorübergehende Baugrundverdichtung mit Vibrationsplatten oder Vibrationswalzen über eine Entfernung von rd. 700 m bis zur St. Johannes-Kapelle nicht mehr wahrnehmbar sind (s. S. 6 der gutachtlichen Stellungnahme).

Auch etwaige Einwirkungen durch den Triebwerksschub/Anrollschub startender Flugzeuge beim Start in Richtung 24 sind nicht gegeben (s. S. 7 der gutachtlichen Stellungnahme).

Auch für die südliche Randbebauung der Gemeinde Ungerhausen ergeben sich nach der plausiblen Begutachtung keine anderen Erkenntnisse. Landende Flugzeuge, die nach IFR den Verkehrsflughafen Memmingen von Osten her anfliegen, befinden sich ca. 1.100 m (Kapellenweg) bis 1.500 m (Gartenstraße) vor der Landeschwelle 24 der Start- und Landebahn und rd. 120 m (Kapellenweg) bis ca. 250 m (Gartenstraße) seitlich der Anfluggrundlinie; die Flughöhen im Vorbeiflug liegen zwischen 75 m und 95 m über Grund (s. im Detail S. 8 f. der gutachtlichen Stellungnahme).

Auf der Grundlage der gutachtlichen Stellungnahme vom 17.05.2012 zum Anwesen westlich des Flughafens, das sich 380 m vom westlichen Ende der Start- und Landebahn entfernt und 670 m vor der Landeschwelle 06 sowie 50 m nördlich der verlängerten Start- und Landebahnachse befindet, ist Folgendes festzustellen:

Bei aus Westen nach IFR anfliegenden Flugzeugen ergibt sich eine Flughöhe von 54 m, die 50 m südlich des Anwesens verläuft. Bei nach Westen abfliegenden Flugzeugen beträgt der seitliche Abstand wie beim Anflug 50 m und die Vorbeiflughöhe ca. 500 m. Bei Einzelschallpegeln unterhalb 85 dB(A) (militärischer Flugbetrieb mit Kampfflugzeugen vom Baumuster Tornado ergaben Einzelschallpegel bis zu 115 dB(A)) ist generell mit baulichen Schäden infolge Fluglärms startender und landender Flugzeuge nicht zu rechnen. Bezüglich etwaiger Einwirkungen von Wirbelschleppen landender Flugzeuge in Landerichtung 06 haben die Berechnungen des Gutachters ergeben, dass sich bei den größeren Flugzeugmustern Airbus A 300-600 und Boing B 767-400 die Wirbelschleppen noch deutlich oberhalb der Dachfläche des Anwesens auflösen. Etwaige Einwirkungen durch Vibrationen während der Bauzeit und beim späteren Flugbetrieb sind ebenfalls nicht zu befürchten.

Der Sachverständige untersuchte auch etwaige Einwirkungen durch den Triebwerksschub in Startrichtung 06 startender Flugzeuge, da an der Holding position am westlichen Bahnhöhe und der Rollbahn TWY 1 von haltenden Flugzeugen nach Norden gerichtete Triebwerks-Leerläufe, von anrollenden Flugzeugen nach Norden gerichtete Triebwerks-Anrollschübe und von startenden Flugzeugen nach Westen gerichtete Triebwerks-Startschübe stattfinden. Beispielsweise wurde für die Boing B 737 für unterschiedliche Triebwerke eine Strahlgeschwindigkeit von 56 km/h und eine Strahllänge von bis zu 580 m ermittelt. Die seitliche Ausdehnung des Abgasstrahls geht bis zu 20 m beiderseits der Flugzeugachse und nimmt in der Strahlgeschwindigkeit zunehmend ab. Unter Berücksichtigung der Querwindsituation und der Lage des Firstes des Anwesens noch deutlich unter

dem westlichen Startanrollpunkt sind bauliche Schäden durch den Abgasstrahl nicht zu erwarten.

Im Übrigen sind Gefahren für weiter westlich liegende Bereiche, insbesondere Bereiche der Stadt Memmingen und der Gemeinde Benningen, nicht zu befürchten.

Insgesamt erscheint es dem Luftamt im Rahmen seiner pflichtgemäßen Ermessensausübung und auf Anregung des Sachverständigen sinnvoll, in den untersuchten Bereichen die Qualität der Dacheindeckung nach Art und Firstrichtung zu überprüfen und ggf. durch geeignete Befestigungsmaßnahmen im Rahmen der Angemessenheit höchstvorsorglich sicherzustellen, dass ein verbleibendes Restrisiko, insbesondere auch im Fall seitlich versetzter Wirbelschleppen bei stark böigem Südwind, soweit wie möglich reduziert ist. Daher werden ergänzende Nebenbestimmungen verfügt.

### **3.2.5 Brand- und Katastrophenschutz**

Die (technische) Ausstattung des Flugplatzes mit Rettungsfahrzeugen und -kräften ist in Richtlinien und Vorgaben geregelt und insoweit nicht unmittelbar Gegenstand dieses Verfahrens. Maßgeblich hierfür sind die Richtlinien gemäß ICAO Annex 14 und die „Gemeinsame Empfehlung des Bundes und der Länder für Feuerlösch- und technisches Rettungswesen auf Regionalverkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Linien- und/oder Pauschalflugverkehr“ vom 02.11.2000. Die geforderte Ausstattung hängt insbesondere von den jeweiligen Kategorien der am Flugplatz eingesetzten Luftfahrzeuge ab. Die Umsetzung dieser Richtlinien ist gesondert zu sichern. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat die jeweils maßgebliche Kategorie und die damit verbundenen Ausstattungsnotwendigkeiten entsprechend dem aktuellen Flugbetrieb einzuhalten. Diese Verpflichtung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG besteht bereits bisher (vgl. A. II. 8. 1 der Änderungs- genehmigung vom 09.07.2004),

Die weiteren vom Landratsamt Unterallgäu in seiner Stellungnahme vom 08.08.2011 (dort im Abschnitt 4. Öffentliche Sicherheit und Ordnung, S. 6 ff.) zum Brandschutz werden wie folgt behandelt:

Von Seiten des Landratsamtes wird gefordert den Flughafenzaun so zu errichten, dass weiterhin eine Zufahrt aller Einsatzkräfte zur Einsatz- und Unterstützungsstelle über die Industriestraße und Horststraße möglich sei. Hierzu wird auch auf die innerhalb des Flughafengeländes, aber außerhalb des Flugbetriebsbereichs gelegenen Wohngebäude hingewiesen, die für Rettungsdienst und Feuerwehr weiterhin anfahrbar bleiben müssen.

Diese Forderung des Landratsamtes ist berechtigt. Aus dem Plan „Verlauf Flughafenzaun“ Plan-Nr. 1.3 (Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen) ist ersichtlich, dass im Bereich südliche Industriestraße/Horststraße der Flughafenzaun nach Norden verschoben wird. Durch diese Verschiebung dürfen sich die Zufahrtswege von Feuerwehr und Rettungswesen nicht verschlechtern. Daher wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG beauftragt, bei der Verlegung des Zauns durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass die Horststraße in geeigneter Weise für Rettungs- und Einsatzzwecke weiterhin über die Industriestraße erreicht werden kann. Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Zufahrtswegs und die Modalitäten der Benutzungsmöglichkeit hat sich die Allgäu Airport GmbH & Co. KG rechtzeitig vor Verlegung des Zauns mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen. Soweit andere Anfahrtswege eingerichtet werden, müssen diese die feuerwehrlichen und rettungsdienstlichen Anforderungen ausreichend erfüllen.

Als weiteren Einwand trägt das Landratsamt Unterallgäu vor, dass die Westkopfumfahrung aus Sicherheitsgründen dringend notwendig sei. Würde das gegenwärtige Provisorium Westkopfumfahrung, das sich außerhalb des Flughafenzauns befindet, beseitigt, sei es dem Rettungsdienst nicht mehr möglich, auf direktem und kurzem Wege in den Südbereich zu gelangen. Evtl. müssten die Rettungskräfte und Feuerwehren für einen Einsatz einen Umweg über Hawangen in Kauf nehmen, was erhebliche Zeitverzögerungen bedeuten würde, die aus Sicherheitsgründen nicht zu vertreten seien. Im Übrigen sei eine Querung der Start- und Landebahn im Notfall nicht ohne weiteres möglich.

Hierzu ist folgendes festzustellen:

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird beauftragt, im Fall der Verlegung des Zauns und der Beseitigung der gegenwärtigen provisorischen Westkopfumfahrung – allerdings nur bis zur Herstellung der neuen Westkopfumfahrung als (öffentliche) Gemeindestraße – im Bereich der Industriestraße ausreichende Einfahrtsmöglichkeiten für Feuerwehr und Rettungsdienst zu schaffen, damit diese im Notfall auch das südliche Gelände des Flughafens erreichen können. Dies gilt im Hinblick auf die südliche Anfahrtsmöglichkeit in das Flughafengelände auch für den Fall, dass der Südbereich des Konversionsgeländes durch ausgebaute Erschließungsstraßen von Hawangen und Benningen (Alter Stadtweg, Industriestraße) erreichbar ist. Hierbei ist es bei erheblichen Schadensfällen auch möglich, die Start- und Landebahn zu queren (wie bereits aktuell bei der flughafeneigenen Feuerwehr), soweit angesichts des Schadensereignisses nicht eine Umfahrung des Bahnbereiches über die flughafeninterne Westkopfumfahrung möglich ist. Durch die Verbesserung der Rollwegsituation, insbesondere den Neubau von TWY R2, besteht künftig

auch eine auf einer Achse liegende Verbindung zwischen den Vorfeldern 1 und 2 im Nordbereich sowie den Vorfeldern 5 und 6 im Südbereich. Kurzfristige Sperrungen des Bahnbereichs sind bei einem Flughafen mit dem Bewegungsaufkommen von Memmingen möglich. Hierzu wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG beauftragt, im Rahmen der Alarmplanung sicherzustellen, dass im Fall einer notwendigen Querung der Start- und Landebahn sowie der Nutzung anderer Flugbetriebsflächen durch Sicherheits- und Rettungskräfte ein Kontakt mit der Flugverkehrskontrollstelle so sichergestellt ist, dass im Fall eines Feuerwehr- und Rettungseinsatzes eine Sperrung der Bahn gewährleistet werden kann.

Wie an andere Stelle beschrieben, ist eine neue Westkopfumfahrung nicht Gegenstand und Folgemaßnahme dieses Planfeststellungsbeschlusses. Gleichwohl ist eine solche zwischen den betroffenen Planungsträgern vorgesehen. Allerdings kann von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG im Rahmen der Abwägung nicht verlangt werden, dass die Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen solange zurückgestellt werden, bis eine Westkopfumfahrung fertig gestellt ist, die wiederum nur für den Fall hergestellt werden dürfte, dass auf dem südlichen Konversionsgelände Gewerbeansiedlungen stattfinden. Wenn die o. g. Auflagen beachtet werden, verändern sich die Rettungswege auch nicht nachteilig im Verhältnis zum Status quo. Dies gilt auch für den Fall, dass im südlichen Flughafenbereich neue Flugzeughallen errichtet werden. Soweit durch Zaunveränderungen eine Zufahrtsmöglichkeit über den Alten Stadtweg besteht, hat auch für diesen Fall die Allgäu Airport GmbH & Co. KG eine Zufahrtsmöglichkeit zu schaffen.

Schließlich werden zum Brandschutz auch folgende Auflagen getroffen:

Der Neubau des Terminals ist mit der Brandschutzdienststelle im Landratsamt Unterallgäu abzustimmen. Es ist darüber hinaus sicherzustellen, dass durch ein Nottor die komplette Umfahrung des Gebäudes durch Einsatzfahrzeuge möglich ist.

Für die Erweiterung des Terminals sowie für alle weiteren Neubauten, insbesondere auch im Südbereich, ist ein Nachweis über eine ausreichende Löschwasserversorgung zu erstellen. Ggf. sind insbesondere im Südbereich Löschwasserbecken zu erbringen.

Für einen möglichen Schadensfall im Bereich des Flugbetriebsgeländes ist eine ausreichende Zufahrtsmöglichkeit und Aufstellfläche für Rettungskräfte vorzusehen. Diesbezüglich hat sich die Allgäu Airport GmbH & Co. KG mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen.

Von Seiten des Landratsamts Unterallgäu als Katastrophenschutzbehörde wird darauf hingewiesen, dass mit der Änderungsplanung in beachtlicher Weise auf den Sonderplan für den Verkehrsflughafen Allgäu eingegriffen werde und vorher keine Abstimmung mit dem Landratsamt erfolgte. Die für die Einsatzkräfte künftig nicht mehr vorhandene und eingerichtete Einsatzunterstützungsstelle der Feuerwehr müsse ersetzt werden. Die Verpflichtung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zur Erstellung einer Alarmplanung unter Beteiligung der Sicherheitsbehörden besteht bereits (vgl. A. II. 8.2 der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004). Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat in ihrem Schreiben vom 02.01.2012 (Abschnitt XI, S. 36) zugesagt, die notwendigen Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen und die erforderlichen (Änderungs-) Planungen in Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen durchzuführen. Ergänzend wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG in diesem Bescheid hierzu entsprechend beauftragt.

### **3.2.6 Vogelschlagabwehr**

Die Änderungen am Verkehrsflughafen Memmingen führen nach Überzeugung des Luftamts zu keiner rechtlich relevanten Erhöhung des Vogelschlagrisikos.

Vogelschläge, also Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen und Vögeln, gehören, insbesondere in der unmittelbaren Start- und Landephase, zu den Unfallursachen mit statistischer Signifikanz. Dabei stellen Vogelschläge per se kein Flugsicherheitsproblem dar; bereits bei der Zulassung von Flugzeugtriebwerken muss der Nachweis geführt werden, dass das Auftreffen einer bestimmten Anzahl von Vögeln oder von Vögeln mit einer definierten Masse nicht zu einer Funktionsbeeinträchtigung führt. Sicherheitskritisch sind deshalb primär große Vogelschwärme oder Vögel mit einer hohen Masse.

Mit den Änderungen des Verkehrsflughafens Memmingen werden – abgesehen von der Erhöhung der statistischen Wahrscheinlichkeit eines Vogelschlags bei steigenden Flugbewegungen – keine Umstände geschaffen, die ein höheres Gefahrenpotenzial zur Folge haben. Insbesondere werden keine neuen Betriebsflächen eröffnet und Flugverfahren eingeführt, die sich wesentlich vom Istzustand unterscheiden (betrifft nur minimale Verschiebungen bestimmter VFR-Abflüge nach Süden wegen der neuen/verlegten Grasbahn). Auch liegen keine signifikanten Änderungen bei den künftig in Memmingen operierenden Flugzeugen vor. Damit liegt – wie bereits im Bestandsfall – auch künftig keine signifikante Gefährdung durch Vogelschläge vor. Zugleich werden – unter dem artenschutzrechtlichen Gesichtspunkt der Tötung von Vögeln – auch künftig nur vereinzelte Fälle der Tötung eines Vogels durch Vogelschlag auftreten, die sich nicht nachteilig von der Situation an anderen Flughäfen unterscheiden.

### **3.2.6.1 Rechtliche Grundlagen**

Vogelschläge und Tierkollisionen stellen sowohl für die Sicherheit des Luftverkehrs als auch für die öffentliche Sicherheit durch die Luftfahrt eine potentielle Gefahr dar. In diesem Zusammenhang wird auch von der „biologischen Flugsicherheit“ gesprochen.

Nach § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG haben die Luftfahrtbehörden die Aufgabe der Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt; nach § 29 Abs. 1 Satz 2 LuftVG stehen ihnen die hierzu erforderlichen Befugnisse zur Verfügung. Ergänzt wird diese behördliche Aufgabe und Befugnis durch die Verpflichtung des Flughafenunternehmens nach § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO, den Verkehrsflughafen Memmingen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben. Diese Betreiberpflichten umfassen auch die notwendigen Maßnahmen und Vorkehrungen zur Vogelschlagverhütung.

Neben dieser in § 29 Abs. 1 LuftVG enthaltenen Aufgabe der Gefahrenabwehr besteht die Notwendigkeit der fachplanerischen Problembewältigung bei der Genehmigung und/oder Planfeststellung von Flughäfen, die auch zur Regelung von Betreiberpflichten führen kann.

Nach § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG ist die Genehmigung eines Flugplatzes dann zu versagen, wenn das in Aussicht genommene Gelände ungeeignet ist oder Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Eine solche Ungeeignetheit des Geländes kann auch aus der örtlich bedingten Gefahr durch Vogelschlag resultieren (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, 11 C 227/08.T u. a., RdNr. 1180 – juris –; BVerwG, Beschluss vom 25.03.2009, 4 B 63.08, RdNr. 9 – juris –). § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG schließt damit die Errichtung oder die Erweiterung eines Verkehrsflughafens an einem aus Gründen des Vogelschlages ungeeigneten Standort aus. Diese Vorschrift ist nach § 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. Abs. 4 Satz 1 1. Alt. und Abs. 6 LuftVG vorliegend prüfungsmaßgeblich.

Das (ehemalige) Bundesministerium für Verkehr hat zur Konkretisierung der Verpflichtungen aus § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG und § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO am 13.02.1974 Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (im Folgenden: BMV-RL) erlassen. Neben den gesetzlichen Vorgaben enthalten die BMV-RL u. a. Ausführungen, welche Maßnahmen auf dem Flughafengelände bzw. in der Umgebung von Flughäfen grundsätzlich geeignet sind, Vogelschläge im Luftverkehr zu verhüten. Die BMV-RL konkretisiert mögliche Pflichten, die dem Flughafenbetreiber von der zuständigen Luftaufsicht/Luftfahrtbehörde auferlegt werden können, legt diese aber nicht fest. Mögliche in Betracht kommende Maßnahmen zur Verhütung von Vogelschlägen auf dem Flughafen-

gelände werden unter Ziffer IV. der BMV-RL beschrieben. Eine Beschreibung von Maßnahmen, die in der Umgebung von Flughäfen durchzuführen sind (Außenbereich), erfolgt unter Ziffer V der BMV-RL. Die maßgeblich zu betrachtende Fläche wird auf der Grundlage der inneren und äußeren Hindernisbegrenzungsflächen ermittelt (vgl. Anlage 1 der BMV-RL). Diese Richtlinie setzt insoweit Nr. 9.4.3 des Anhangs 14 zum ICAO-Abkommen um, nach der die Vogelschlaggefahr an einem Flugplatz und damit die potentielle Gefahr für den Flugbetrieb zu minimieren ist. Soweit diese Anforderungen im ICAO Doc 9137-AN/901 Part 3 „Airport Services Manual - Bird Control and Reduction“ präzisiert werden, ergeben sich keine zusätzlichen Anforderungen gegenüber der Richtlinie des (ehemaligen) Bundesministeriums für Verkehr zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr.

Unter Beachtung des auch in diesem Zusammenhang geltenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes ergibt sich dass das Risiko von Vogelschlägen weder auf Null reduziert werden kann noch muss. Das (Vogelschlag-)Risiko ist vielmehr auf eine Größenordnung zu reduzieren, die in anderen Risikosphären gesellschaftlich akzeptiert wird (HessVGH, Beschluss vom 15.01.2009, 11 B 254/08.T – juris –).

### **3.2.6.2 Situation am Verkehrsflughafen Memmingen**

Bereits im Änderungsgenehmigungsverfahren wurde die Vogelschlaggefahr geprüft (vgl. C.VI. 4.5, S. 178, der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004). Hierzu wurde auf Erkenntnisse beim militärischen Flugbetrieb zurückgegriffen, die zu Bedenken keinen Anlass gaben.

Der DAVVL e.V. hat im Dezember 2010 die „Expertise für den Flughafen Memmingen – Verhütung von Vogelschlägen –“ erstellt, die eine Einschätzung der Vogelschlagsituation am Flughafen Memmingen beinhaltet. Zugleich enthält sie Handlungsempfehlungen zum Biotopmanagement, zur Vergrämung und zur Datenerhebung. Hiernach ist die Vegetationsausprägung des Flughafeninnenbereichs sowie die intensive landwirtschaftliche Nutzung der nahen Flughafenumgebung maßgebend für das Vorkommen flugsicherheitsrelevanter Vogelarten am Flughafen Memmingen; negative Einflüsse durch großräumigere Flugbewegungen bzw. durch das Auftreten größerer Ansammlungen an Nahrungsgästen flugsicherheitsrelevanter Vogelarten können nicht ausgeschlossen werden. Daher empfiehlt der DAVVL e.V. neben einer methodisch und fachlich korrekten Vogelerfassung auch bestimmte vogelvergrämende Maßnahmen, z. B. konsequente ganzjährige Langgraswirtschaft mit Halmlängen über 20 cm und Verbauung von Aufsitz- und Nistmöglichkeiten an Gebäuden und technischen Einrichtungen des Flughafens.



Die Vogelschlagsituation am Verkehrsflughafen Memmingen war auch in der Folgezeit nicht auffällig. So wurden im Jahr 2009 ein Vogelschlag und im Jahr 2010 vier Vogelschläge gemeldet. Der Ausreißer von 15 Vogelschlägen im Jahr 2011 konnte von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG so erklärt werden, dass die erhöhte Anzahl auf einem ganz kurzen Zeitraum beruhe, in welchem ein Landwirt das Gras entgegen der vertraglichen Regelung zu kurz gemäht hätte. Somit seien die Nahrungsmäuse für Greifvögel viel zu lange erkennbar gewesen. Diese Situation wurde mittlerweile wieder abgestellt, so dass die Situation in 2012 wieder dem vormaligen Niveau entspricht.

Durch den DAVVL e.V., dem mit Bekanntmachung des (ehemaligen) Bundesministeriums für Verkehr vom 20.01.1998 – LR/60.37.00/1Va98 (NfL I-113/98) – die Aufgabe übertragen wurde, die Zusammenstöße von Luftfahrzeugen mit Vögeln zu erfassen (sog. nationale Meldestelle), wurde die aktuelle Vogelschlagstatistik für den Flughafen Memmingen bestätigt. Daraus kann entnommen werden, dass aus der mit der Zunahme der Flugbewegungen zwangsläufig einhergehende Zunahme der absoluten Anzahl von Vogelschlagereignissen keine Erhöhung des Vogelschlagrisikos einhergeht. Die Wahrscheinlichkeit eines Vogelschlages hat sich im Übrigen im Verhältnis zu den durchgeführten Flugbewegungen nicht signifikant geändert.

Der Verkehrsflughafen Memmingen betreibt bereits ein aktives Vogelschlagmanagement. Gemäß der BMV-RL hat die Geschäftsführung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG einen Vogelschlagbeauftragten schriftlich beauftragt, der innerhalb der räumlichen Grenzen des Flughafens die biologische Flugsicherheit organisiert und koordiniert und dabei auch im Kontakt mit dem DAVVL e.V. steht. Zur Unterstützung des Vogelschlagbeauftragten wird vom Personal am Flughafen bird control ausgeübt, insbesondere das Flughafengelände im Hinblick auf flugsicherheitsrelevantes Vogelauftreten überwacht und Vogelvergrämung betrieben. In der Regel trifft sich einmal jährlich das Flughafen-Vogelschlagkomitee, das auch externe Vertreter enthält. Darüber hinaus wurde ein Jagdbeauftragter bestellt. Mit diesem Vogelschlagmanagement als Daueraufgabe vollzieht die Allgäu Airport GmbH & Co. KG entsprechend der lokalen Anforderungen die BMV-RL. Zur Erhaltung des hohen Sicherheitsniveaus, zur Verbesserung des Erkenntnisgewinns und unter Berücksichtigung der Anregung des DAVVL e.V. wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG ergänzend beauftragt, vorhandene Biotopgutachten zu aktualisieren und ggf. sich hieraus ergebende Handlungsempfehlungen in das Vogelschlagmanagement einzubeziehen.

### **3.2.6.3 Auswertung und Bewertung durch das Luftamt**

Mit Blick auf die gegenwärtige Situation am Verkehrsflughafen Memmingen einschließlich des bereits eingeführten Vogelschlagmanagements liegen keine Tatsachen vor, die die Annahme rechtfertigen könnten, die öffentliche Sicherheit oder Ordnung wäre gefährdet. Die Zahl der jährlichen Vogelschläge zeigt sich vergleichsweise stabil und in Anbetracht der Flugbewegungszahlen auf niedrigem Niveau.

Durch Auflagen in diesem Bescheid wird sichergestellt, dass diese günstige Situation auch weiterhin besteht.

### **3.3 Erfordernisse des Lärmschutzes**

Das planfestgestellte Vorhaben ist nach § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG i. V. m. § 2 Abs. 2 FluglärmG unter Berücksichtigung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche nach § 9 FluglärmG und der in diesem Planfeststellungsbeschluss im Übrigen verfügbaren Regelungen mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Lärm, insbesondere Fluglärm vereinbar. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG sind zur Bewertung der Lärmauswirkungen des Änderungsvorhabens zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten.

Unter schädlichen Umwelteinwirkungen versteht man dabei Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen durch Fluglärm (§ 1 FluglärmG). Das Luftamt entscheidet – wie an anderer Stelle begründet – in diesem Planfeststellungsverfahren nicht nur über Lärmschutzfragen im Hinblick auf den im Nachtzeitraum künftig zusätzlich ausgehenden Flugbetrieb. Vielmehr sind Gegenstand der Prüfung und Entscheidung des Luftamtes die vom Verkehrsflughafen Memmingen insgesamt ausgehenden Lärmimmissionen, da Altbestand und Änderung gerade auch mit Blick auf den gebotenen Lärmschutz nicht isoliert voneinander beurteilt werden können.

Neben dem Fluglärm verursacht das Vorhaben weitere Geräusche aus unterschiedlichen Quellen. Diese Geräusche sind Bodenschall, Landverkehrslärm, Straßenverkehrslärm sowie Baulärm. Die unterschiedlichen Lärmarten werden rechtlich nicht einheitlich bewertet. Das gesetzliche Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils nur auf bestimmten Lärm abstellen, fremde Geräuschquellen aber aus der Betrachtung ausblenden. So zählt zwar § 3 Abs. 2 BImSchG allgemein die auf Menschen und andere Schutzgüter einwirkenden Geräusche zu den Immissionen im Sinne dieses Gesetzes, andererseits gelten gemäß § 2 Abs. 2 BImSchG die Vorschriften des BImSchG nicht für Flugplätze, soweit nicht der sechste Teil dieses Gesetzes über die Lärminderungsplanung betroffen ist; für den Bau öffentlicher Straßen gelten die Vorschriften des BImSchG nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG. Das FluglärmG erstreckt sich insbesondere auf Fluglärm (§ 1 FluglärmG) einschließlich der Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie den Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – 1. FlugLSV –), aber nicht auf sonstigen vom Flughafengelände ausgehenden Lärm.

Deshalb werden im Folgenden der Fluglärm, der (sonstige) Bodenlärm, der Straßenverkehrslärm und der Baulärm getrennt voneinander betrachtet. Die unterschiedlichen Lärmquellen werden schließlich insoweit summiert, als die verfassungsrechtliche Zumutbarkeit der Gesamtlärmbelastung zu prüfen ist.

### **3.3.1 Wesentliche Schalltechnische Unterlagen**

Zur Ermittlung, Berechnung und Darstellung aller durch das Änderungsvorhaben verursachten Lärmauswirkungen legte die Allgäu Airport GmbH Co. KG mit ihrem Antrag vom 07.06.2011 das „Lärmphysikalische Gutachten zum Flug- und Bodenlärm“ vom 20.05.2011 der ACCON GmbH (Anlage II. 3 in Ordner II\_I von III der Antragsunterlagen) vor (im Weiteren bezeichnet als lärmphysikalisches Gutachten). Außerdem enthalten die Antragsunterlagen in Ordner II\_II von III als Anlage II. 5 das „Lärmphysikalische Gutachten Landverkehrslärm und Gesamtlärm“ vom 20.05.2011 der ACCON GmbH. Schließlich liegt die „Lärmmedizinische Stellungnahme Planfeststellung Flughafen Memmingen“ vom 18.05.2011 von Univ. Prof. Dr. med. Scheuch (Anlage II. 4 in Ordner II\_I von III der Antragsunterlagen) vor (im Weiteren bezeichnet als lärmmedizinisches Gutachten). Das genannte lärmphysikalische Gutachten enthält – entsprechend der unterschiedlichen Lärmarten – Ausführungen zum Flug- und Bodenlärm. Das „Lärmphysikalische Gutachten Landverkehrslärm und Gesamtlärm“ berücksichtigt insbesondere den Straßenverkehrs- und Gesamtlärm. Beide Gutachten beinhalten im Anlagenteil umfangreiches Kartenmaterial.

Diese Unterlagen sind Bestandteil der Antragsunterlagen und wurden damit den beteiligten Stellen zur Stellungnahme zugeleitet. Zur Möglichkeit Einwendungen zu erheben, wurden sie in den betroffenen Gemeinden ausgelegt. Lärmauswirkungen auf Tiere, Pflanzen, die biologische Vielfalt und die Landschaft werden bei den Belangen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege betrachtet.

### **3.3.2 Status quo (Istzustand), Prognosenußfall und Planungsfall zum Fluglärm**

Auf der Grundlage des lärmphysikalischen Gutachtens berücksichtigt das Luftamt neben den Lärmwerten, denen die Bevölkerung in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen bei Verwirklichung des Änderungsvorhabens ausgesetzt sein wird, auch die Veränderungen gegenüber der derzeitigen Situation. Das lärmphysikalische Gutachten enthält nämlich Aussagen und Darstellungen zum Istzustand (status quo) 2009. In diesem Zusammenhang kann das Luftamt die Lärmwerte bewerten, die zu erwarten sind, wenn das Änderungsvorhaben nicht verwirklicht werden sollte (sog. Prognosenußfall 2025). Die

Zahl der Flugbewegungen und damit auch die Lärmbelastung werden sich nämlich auch dann erhöhen, wenn das Änderungsvorhaben nicht realisiert werden sollte.

Im Rahmen der Abwägung stellt das Luftamt aber auf die Auswirkungen des Planungs-falls 2025 ab. Der Verkehrsflughafen Memmingen wird durch die Planfeststellung verän-dert. Ein Gesichtspunkt im Rahmen der Abwägung der gesamten künftigen Lärmbelas-tung ist dabei auch, welche Lärmbelastungen aktuell schon bestehen und welche ohne Verwirklichung des Vorhabens zu erwarten wären. Die gesamte derzeitige und künftige Belastung wird also in den Blick genommen.

### **3.3.3 Das FluglärmG als Grundlage der Entscheidung**

Das Luftamt legt diesem Beschluss das FluglärmG i. d. F. des Art. 1 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 01.06.2007 (BGBl. I S. 986) i. V. m. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i. d. F. des vorgenann-ten Gesetzes zugrunde. Nach Art. 6 ist dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung, also am 07.06.2007, insoweit bereits vor Eingang des Antrags der Allgäu Airport GmbH & Co. KG am 07.06.2011, in Kraft getreten. Zur Ermittlung des Fluglärms sind die 1. FlugLSV vom 27.12.2008 sowie die AzD und AzB vom 19.11.2008 (BANz Nr. 195a vom 23.12.2008), die am 30.12.2008 in Kraft getreten sind, maßgeblich.

Mit dem Inkrafttreten des FluglärmG wurden erstmals konkrete Normen für die Behand-lung von Lärmschutz im Planfeststellungsverfahren erlassen. Die vormalige Rechtspre-chung zum Fluglärm, wie sie sich insbesondere aus den Urteilen des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1001.04 u. a., zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld (BBI) ergab, ist daher in Folge der legislativen und exekutiven Rechtsänderungen daher teilweise überholt. Zum (novellierten) FluglärmG liegen aber bereits Urteile des BVerwG (insbesondere Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u. a.) und des HessVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vor. Diese Urteile enthalten zahlreiche Aussagen und Klarstellungen zur aktuellen Fas-sung des FluglärmG und können daher bei der rechtlichen Prüfung zur Bewertung we-sentlicher (und in Einwendungen als strittig thematisierter) Fragen als maßgebliche recht-liche Erkenntnisquelle (allerdings wegen der inter-partes-Wirkung nicht als Rechtsquelle) herangezogen werden.

Für den Verkehrsflughafen Memmingen in seinem Bestand und mit seiner mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Erweiterung ist das FluglärmG anwendbar. Dies ergibt sich insbesondere aus §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO

sowie §§ 2 Abs. 2, 4 Abs. 1 Nr. 1, 13 Abs. 1 FluglärmG. Die von § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG angeordnete Bindungswirkung der Lärmwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG ist aus verfassungsrechtlichen Gründen ebenso wenig anzuzweifeln wie die Kompetenz des Gesetzgebers, im Bereich des Fluglärms mit abschließender Wirkung die Ansprüche zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches über § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG zu regeln. Einwendungen, das FluglärmG sei verfassungswidrig und könne daher nicht als Grundlage zur Entscheidung herangezogen werden, werden daher zurückgewiesen. Unabhängig davon, dass das Luftamt keine Normverwerfungskompetenz bei Zweifeln an der Verfassungsmäßigkeit von Gesetzen hat und Art. 100 Abs. 1 GG nur für Gerichte gilt, schließt sich das Luftamt der bisherigen Rechtsprechung des BVerfG (s. Beschlüsse des BVerfG vom 04.05.2011, Az. 1 BvR 1502.08, und vom 04.03.2008, Az. 1 BvR 2617.07), den Ausführungen des BVerwG (s. Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u. a., UA RdNr. 145 ff.) und des HessVGH vom 21.08.2009 (Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 580 ff.) an, wonach derartige Bedenken nicht bestehen.

Nach der o. g. Rechtsprechung des BVerfG verstoßen insbesondere die Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm, wie sie sich aus § 2 Abs. 2 FluglärmG ergeben, nicht gegen den verfassungsrechtlich gewährleisteten Schutz der körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) oder gegen den Schutz des Eigentums (Art. 14 GG). Da die Richtwerte nicht die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung beschreiben, sondern die fachplanerische Zumutbarkeit, ist es dem Gesetzgeber unbenommen, in seiner wertenden Entscheidung auch dem Lärmschutz zuwiderlaufende Interessen zu berücksichtigen und differenzierte Regelungen zu treffen. Die in § 2 Abs. 2 FluglärmG bestimmten Grenzwerte markierten nämlich nach der Rechtsprechung nicht die Schwelle, ab der Fluglärm bereits die Gesundheit gefährdend wirkt, sondern die darunterliegende sog. fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle, also die Schwelle, ab der Belastungen durch Fluglärm in Folge des Baus oder der Erweiterung eines Flughafens nach § 9 Abs. 2 LuftVG nicht ohne Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen hingenommen werden müssen. Auch der BayVGH (vgl. Urteil vom 23.08.2012 Az. 8 B 11.1608 u. a., UA RdNr. 94) teilt diese Auffassung.

Im Übrigen lässt sich aus § 9 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 FluglärmG entnehmen, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erst dann überschritten wird, wenn der äquivalente Dauerschallpegel den Wert von 70 dB(A) am Tag oder den Wert von 60 dB(A) in der Nacht übersteigt. Außerdem steht dem Gesetzgeber ein weites normatives Gestaltungsermessen zu, mit welchem er auf der einen Seite die Lärmschutzbelange der Betroffenen und auf der anderen Seite das öffentliche Interesse an der Schaffung von

Verkehrseinrichtungen sowie die wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber und der -nutzer miteinander zum Ausgleich bringen kann. Diesen Gestaltungsbereich hat das FluglärmG, mit dem im Vergleich zur vorherigen Regelung niedrigere, auch für die Planfeststellung geltende Grenzwerte festgesetzt wurden, nicht verlassen.

Das FluglärmG kollidiert auch nicht mit Rechtsakten der Europäischen Union, so dass der aus Art. 3 Abs. 2 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) ableitbare Grundsatz des Anwendungsvorrangs europarechtlicher Bestimmungen insoweit nicht zum Zuge kommt. Das FluglärmG als Recht des Mitgliedsstaats Bundesrepublik Deutschland verstößt inhaltlich nicht gegen Unionsrecht; aus letzterem ergeben sich keine Aspekte, die die Anwendbarkeit des FluglärmG ausschließen oder einschränken. Dies gilt insbesondere für die häufig thematisierte Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (ABl. L Nr. 189, S. 12 ff.), sog. Umgebungslärm-Richtlinie, die (teilweise) mit den Ausführungsbestimmungen in §§ 47a ff. BImSchG umgesetzt wurde. Nach der Rechtsprechung des HessVGH (Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u. a., juris) dienen die Vorschriften dieser Richtlinie über die Lärmkartierung lediglich der Bestandserfassung (umgesetzt in § 47c BImSchG) und der Lärmaktionsplanung (siehe § 47d BImSchG) und damit Lärmschutz von einem ganzheitlichen Ansatz her. Weder der o. g. Richtlinie noch den genannten nationalen Ausführungsbestimmungen lassen sich Grenzwerte entnehmen, die von der Planfeststellungsbehörde strikt zu beachten sind. Die in dem Anhang VI der Richtlinie unter Nr. 1.5 und 1.6 angegebenen dB(A)-Werte beschreiben keine Zumutbarkeitsgrenzen, sondern konkretisieren die Mitteilungspflichten der Mitgliedsstaaten gemäß Art. 10 der Umgebungslärm-Richtlinie. Auch die Lärmaktions- oder Lärmminderungspläne begründen keine Bindungswirkung für die Planfeststellungsbehörde, im Gegenteil sind nach § 14 FluglärmG die Grenzwerte dieses Gesetzes von der Lärmaktionsplanung zu beachten.

### **3.3.4 Ermittlung und Beurteilung des Fluglärm**

Das Änderungsvorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Fluglärm vereinbar. Die Belange der Betroffenen, der Träger öffentlicher Belange und der Fachbehörden werden in die Abwägung einbezogen. Abwägungserheblich sind dabei sowohl Belastungen oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle nach Maßgabe der Regelungen des FluglärmG als auch deutlich darunter liegende Lärmauswirkungen.

Neben den Bestimmungen des FluglärmG wird mit ergänzenden betrieblichen Regelungen den Lärmschutzbelangen der Betroffenen Rechnung getragen.

Soweit zumutbare Auswirkungen durch Fluglärm verbleiben, überwiegen die Belange, die für das Änderungsvorhaben sprechen. Soweit den Einwendungen gegen das Vorhaben im Hinblick auf Fluglärm durch die genannten Regelungen nicht abgeholfen wird, werden sie zurückgewiesen.

### **3.3.4.1 Anwendung des FluglärmG**

Bei der Abwägung sind gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG genannten Werte zu beachten. Diese Werte beschreiben aus Sicht des Luftamtes den zukünftigen und voraussichtlichen Lärmschutzbereich eines Flugplatzes im Planungsfall. Dieser Lärmschutzbereich setzt sich nach dem Maß der Lärmbelastung aus zwei Schutzzonen für den Tag – der höher belasteten Tag-Schutzzone 1 und der größeren, geringer belasteten Tag-Schutzzone 2 – und einer Schutzzone für die Nacht (Nacht-Schutzzone) zusammen (§ 2 Abs. 1 und 2 FluglärmG).

Der Schutz vor Fluglärm gehört zu den öffentlichen und privaten Belangen, die gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Unter Fluglärm werden i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 2 1. FlugLSV die Lärmbelastung der Flugbewegungen, die vom Flugplatz ausgehen und die zum Flugplatz führen, die Platzrundenflüge am Flugplatz, die Überflüge über die Start- und Landebahnen in niedriger Höhe ohne Bodenkontakt, die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge verstanden. Das Luftamt entscheidet im Rahmen seines Planungsermessens, in welcher Weise es den Belangen des Lärmschutzes Rechnung trägt. Das Ermessen ist durch § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i. V. m. § 13 Abs. 1 FluglärmG und § 9 Abs. 2 LuftVG begrenzt, wonach für die Abwägung und insbesondere für den passiven Schallschutz die Lärmwerte gemäß § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten sind. Den Anforderungen des Abwägungsgebots wird jedoch nicht allein durch die Beachtung dieser Lärmwerte Rechnung getragen. Darüber hinaus wird untersucht, inwieweit durch flugbetriebsbedingten Lärm eine Gefährdung verfassungsrechtlich geschützter Rechtsgüter eintreten kann. Zudem sind die Lärmschutzinteressen der Anwohner in die Abwägung einzubeziehen, soweit es um Lärmbelastungen unterhalb der Werte gemäß § 2 Abs. 2 FluglärmG geht. Dies bedeutet auch Erwägungen über flugbetriebliche Einschränkungen gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG.

Bis zum Inkrafttreten des novellierten FluglärmG hatte das Luftamt auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG im Fall von ihm festgestellter unzumutbarer Lärmbelastung durch Auf-



lagen im Planfeststellungsbeschluss oder der luftrechtlichen Genehmigung zu Gunsten der Betroffenen Schallschutzmaßnahmen bzw. in Verbindung mit Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Entschädigung des Außenwohnbereichs nach Maßgabe der hierfür von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu verfügen und auf diese Weise der unzumutbaren Lärmbelastung entgegenzutreten. Dies betraf beispielsweise noch die Rechtslage beim Erlass der luftrechtlichen Änderungsgenehmigung zum Verkehrsflughafen Memmingen vom 09.07.2004 (s. dort insbesondere die Abschnitte A.II.3 und C.IV.4.8). Vor Inkrafttreten dieses Gesetzes bestanden keine normativen Werte. Insbesondere war § 9 Abs. 2 LuftVG nicht zu entnehmen, wo beim Fluglärm die Schädlichkeitsgrenze verlief, an der Lärmbelastungen in „Nachteile“ im Sinne einer „erheblichen Belästigung“ für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft umschlagen (fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle). Die Zulassungsbehörden und im Streitfall die Gerichte mussten prüfen und entscheiden, welche Schwellenwerte und welche Lärmschutzvorkehrungen zur Einhaltung der mit einer gerechten Abwägung nicht mehr überwindbaren Zumutbarkeitsgrenze notwendig waren.

Das geänderte FluglärmG hat in § 2 Abs. 2 FluglärmG nicht nur die in § 9 Abs. 2 LuftVG allgemein angesprochenen planerischen Zumutbarkeitsgrenzen für das Luftverkehrsrecht konkretisiert und über § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG für die Planfeststellungsentscheidung nach § 8 Abs. 1 LuftVG verbindlich gemacht. Soweit es um baulichen Schallschutz und die Entschädigung des Außenwohnbereichs geht, bestimmt das FluglärmG darüber hinaus in § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG gesetzlich, dass das FluglärmG in der ab dem 07.06.2007 geltenden Fassung für die Umgebung von Flugplätzen mit Wirkung für das Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich der zu Grunde liegenden Schallschutzanforderungen und die Entschädigung für die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Umgebung neuer und wesentlich baulich erweiterter Flugplätze regelt. Diese gesetzliche Entscheidung schließt weitergehende fachplanerische Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zum passiven Schallschutz sowie zur Entschädigung von Außenwohnbereichen auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG durch das Luftamt aus. Die Rechtsfolgen unzumutbarer Beeinträchtigung durch Fluglärm sind durch den Gesetzgeber mit dem FluglärmG auch mit Wirkung für das Planfeststellungsverfahren abschließend geregelt (§ 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG).

Das Luftamt schließt sich hierzu der Rechtsauffassung des BVerwG (s. Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u. a., UA RdNr. 176 ff.) und des HessVGH an (s. Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 598 ff.). Einwendungen, die damit

begründet werden, dass die Regelungen des FluglärmG, insbesondere die dort normierten Werte, nicht maßgeblich und daher nicht zu beachten seien, werden deshalb zurückgewiesen. Nach dem o. g. Urteil ist bezüglich der Rechtsfolgen des FluglärmG für die Planfeststellung zwischen den Ansprüchen auf baulichen Schallschutz und Entschädigung wegen Einschränkungen der Nutzung der Außenwohnbereiche auf der einen Seite und den Anforderungen des Abwägungsgebots auf der anderen Seite zu differenzieren. Der Gesetzgeber hat mit der Festlegung des Grenzwerts als Voraussetzung für die Gewährung von baulichem Schallschutz und für Entschädigungen wegen Einschränkung der Nutzung von Außenwohnbereichen in § 2 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 9 Abs. 1, 2 und 5 FluglärmG und der Entscheidung, dass diese Werte auch für das Planfeststellungsverfahren verbindlich sind (§ 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG), die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für Fluglärm mit pauschalierenden Effekten definiert. Diese Entscheidung hat er unter Auswertung der lärmmedizinischen Erkenntnisse getroffen (s. § 2 Abs. 3 FluglärmG). Mit der Festlegung der Grenzwerte hat er die Planfeststellungsbehörden und Gerichte weitgehend von der bisher gebotenen intensiven Auseinandersetzung mit der Lärmwirkungsforschung entbunden. Der Anwendungsbereich des FluglärmG erschöpft sich jedoch nicht in der Regelung des baulichen Schallschutzes. Mit der Festlegung der Grenzwerte hat der Gesetzgeber die abstrakt-generelle Frage nach der fachplanerischen Zumutbarkeit von Fluglärm definitiv entschieden. Die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG sind auch im Rahmen der Abwägung der Lärmschutzbelange zu beachten. Soweit es kommen auch hier die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zur Anwendung. Damit wird die heftig umstrittene Frage nach den Grenzwerten für die fachplanerische Zumutbarkeit von Fluglärm durch § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG i. V. m. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG mit Verbindlichkeit auch gegenüber dem Planfeststellungsverfahren entschieden. Die Neuregelung im Fluglärmschutzrecht hat nichts daran geändert, dass Lärmbelastungen unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze, also unterhalb der Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG, bei der Abwägung der für und gegen das Projekt streitenden Belange zu berücksichtigen sind, soweit sie die Geringfügigkeitsschwelle überstiegen. Die gesetzliche Neuregelung wirkt sich auch insoweit aus, als eine Relation zwischen der konkreten Belastung im Einzelfall und der gesetzlich festgelegten (abstrakten) Zumutbarkeitsgrenze hergestellt werden kann. Soweit im Rahmen der Abwägung auf die Erheblichkeit einer Lärmbelastung abgestellt wird oder abzustellen ist, gelten auch hier die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG.

Die Entscheidung über die Angemessenheit der Grenzwerte für die (fachplanerische) Zumutbarkeit von Fluglärm ist mit Inkrafttreten des FluglärmG und insbesondere durch § 2 Abs. 2 FluglärmG der Zuständigkeit des Luftamtes entzogen. Dies stellt mit rechtlicher

Verbindlichkeit für das Luftamt der Gesetzgeber in § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG klar. Diese Vorschrift stellt sicher, dass die im Wege der planerischen Abwägung nicht überwindbare Schwelle der (fachplanerischen) Unzumutbarkeit von Fluglärm durch die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG und nicht durch fachplanerische Entscheidung auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG bestimmt wird. Die in § 2 Abs. 2 FluglärmG vom Gesetzgeber mit Bindungswirkung für die Verwaltung normierten Grenzwerte kennzeichnen somit zugleich auch die Schwelle, an der das planerische Ermessen des Luftamtes endet, § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG. Dem Luftamt ist nicht nur die Entscheidung über die Angemessenheit von Grenzwerten für die (fachplanerische) Zumutbarkeit von Fluglärm mit dem Inkrafttreten von § 2 Abs. 2 FluglärmG entzogen. Darüber hinaus wird, wie § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG bestimmt, über Ansprüche auf passiven Schallschutz und auf Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs nicht mehr im Planfeststellungsverfahren, sondern in einem gesonderten Verfahren nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses entschieden. Auch insoweit steht dem Luftamt mit dem Inkrafttreten des FluglärmG keine Entscheidungskompetenz mehr zu. Nach dieser, für das Luftamt verbindlichen Rechtslage kann in die Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG eingestellt werden, dass den vom Luftamt auf der Grundlage von § 2 Abs. 2 FluglärmG festgestellten unzumutbaren Beeinträchtigungen in der Umgebung des auf der Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses erweiterten Verkehrsflughafens Memmingen durch die im FluglärmG enthaltenen Vorschriften über die Festsetzung von Lärmschutzbereichen sowie die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in dem von der Rechtsordnung gebotenen Maß begegnet wird.

### **3.3.4.2 Tag- und Nacht-Schutzzonen gem. FluglärmG**

#### **3.3.4.2.1 Konkret maßgebliche Werte nach FluglärmG**

Im vorliegenden Fall stellt das Luftamt für die Bewertung der gesamten Flughafenauswirkungen auf die Umgebung im Planungsfall auf die Werte für einen wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG ab, da die baulichen Maßnahmen des Änderungsvorhabens an vereinzelt Orten in der Umgebung des Flughafens zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{Aeq, Tag}$  an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 um mindestens 2 dB(A) führen wird.

### **3.3.4.2.2 2 dB(A)-Erhöhung nach § 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG**

Nach Prüfung und Auffassung des Luftamts Südbayern resultiert die für die Abwägung getroffene Annahme, von den Werten für wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG auszugehen, aus § 2 Abs. 2 Sätze 3 und 4 FluglärmG. Hiernach ist die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes eine wesentliche bauliche Erweiterung i. S. v. § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{Aeq\ Tag}$  an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels  $L_{Aeq\ Nacht}$  an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt.

#### **3.3.4.2.2.1 Bauliche Erweiterung**

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss sind bauliche Erweiterungen der Flugplatzanlage verbunden. Beispielhaft werden die Erweiterung der Vorfeldflächen und die Veränderung einzelner Rollwege genannt. Nur eine bauliche Erweiterung kann eine wesentliche Erweiterung i. S. v. § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 LuftVG sein (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, 63. Ergänzungslieferung, § 2 RdNr. 30). Die bloße Betriebszunahme führt daher bei einem Bestandsflugplatz nicht zur Anwendbarkeit der strengeren Grenzwerte. Aus diesem Grund führt auch die Änderung einer betrieblichen Regelung, wie vorliegend der Nachtflugregelung, nicht zur Neueinstufung des Flugplatzes (Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, 63. Ergänzungslieferung, § 2 RdNr. 31). Die an anderer Stelle diskutierte Frage, ob die baulichen Änderungen am Verkehrsflughafen Memmingen auch die luftseitige technische Gesamtkapazität des Flugplatzes erhöhen, spielt an dieser Stelle keine Rolle. Der Gesetzeswortlaut in § 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG beschränkt die sonstige bauliche Erweiterung nicht zwingend auf Maßnahmen, durch die sich die luftseitige technische Gesamtkapazität des Flugplatzes erhöht (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, 63. Ergänzungslieferung, § 2 RdNr. 33). Eine bauliche Erweiterung liegt daher auch etwa bei der Erweiterung eines Terminals oder von Vorfeldflächen vor.

#### **3.3.4.2.2.2 Wesentliche bauliche Erweiterung**

Hierfür ist Voraussetzung, dass die luftrechtlich gestattungspflichtige Erweiterung zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt (§ 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG). Zu betrachten ist dabei allein die von der baulichen Erweiterung adäquat kausal verursachte Erhöhung des äquivalenten Dauer-

schallpegels; die allgemeine Verkehrsentwicklung, wie sie sich auch ohne die bauliche Änderung ergäbe, muss ausgeblendet werden. Es muss hierzu das fiktive Szenario der weiteren Entwicklung ohne bauliche Maßnahmen mit dem Szenario der prognostizierten Entwicklung nach der Erweiterung verglichen werden. Auf dieser Grundlage ist die Differenz zu bilden zwischen dem äquivalenten Dauerschallpegel an der Grenze der bestehenden Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone und dem für die identischen Immissionsorte neu berechneten äquivalenten Dauerschallpegel auf Grund des Flugbetriebs, der sich infolge der baulichen Änderung voraussichtlich ergeben wird (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, 63. Ergänzungslieferung, § 2 RdNr. 6).

Mangels bestehender Nacht-Schutzzone kommt es vorliegend entscheidend auf die Tag-Schutzzone 1 an.

#### **3.3.4.2.2.3 Gutachtlicher Nachweis**

Hierzu hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG eine Untersuchung der ACCON GmbH vorgelegt. Die Untersuchung soll klären, ob und an welchen Kurvenpunkten Pegeländerungen  $\geq 2$  dB(A) zu erwarten sind, welcher Anteil der Flug- und Bodenlärmszunahme durch bauliche Erweiterungen (Terminalerweiterung, Vorfelder, Rollwege, Pistenverbreiterung, Südbereich) bedingt ist und welche Fluglärmszunahme aus betrieblichen Änderungen (Verlegung des Startpunkts, Änderung der Betriebszeiten) stammt. Dabei werden an insgesamt 197 Kurvenpunkten der Tag-Schutzzone 1 Lärmpegel berechnet.

Beim Vergleich zwischen Planungsfall 2025 und der bestehenden Tag-Schutzzone 1 (sie ist auf 2020 bezogen) zeigt sich, dass an einigen Punkten der Kurve Änderungen in der Größenordnung  $\geq 2$  dB(A) auftreten (sog. A-Werte nach der Untersuchung). Für diese Kurvenpunkte war als zweiter Schritt zu ermitteln, ob die dort gegebenen Pegelerhöhungen ihre Ursache allein in baulichen Erweiterungen haben. Dabei stellte der Gutachter ordnungsgemäß darauf ab, dass zur Ermittlung der vorhabensbedingten Änderung der Taglärmbelastung die Differenz der Lärmpegel zwischen dem Planungsfall 2025 und Prognosenullfall 2025 maßgeblich ist (sog. B-Werte).

Danach wurde ermittelt, welche lediglich betriebsbedingten Änderungen zur Erhöhung der Pegel beitragen (sog. C-Werte).

Schließlich wurde die – für die vorliegende Betrachtung entscheidende – der baulichen Erweiterung des Änderungsvorhabens zuzuordnende Änderung der Fluglärmbelastung zwischen Planungsfall 2025 und Prognosenullfall 2025 ermittelt (sog. D-Werte).

Der Gutachter stellt zwar im Ergebnis fest, dass an den ermittelten Kurvenpunkten der maßgeblichen Tag-Schutzzone 1 außerhalb des Flugplatzgeländes die durch das Vorhaben zu erwartende baulich bedingte Zunahme des Lärmpegels im Planungsfall 2025 an allen Punkten unter 2 dB(A) verbleibt. Allerdings stellt das Luftamt auf der Grundlage des ausdrücklichen Wortlauts von § 2 Abs. 2 Satz 4 FluglärmG nicht nur auf die einzelnen Kurvenpunkte ab, sondern auf die „Grenze“ als Linie. Ausweislich der Karte mit den einzelnen Kurvenpunkten als Anlage der vorgenannten Untersuchung ergibt sich, dass der noch knapp innerhalb des künftigen Flughafengeländes liegende Kurvenpunkt Nr. 182 einen D-Wert von 3,5 dB(A) ausweist und der westlich sich anschließende Kurvenpunkt 181 außerhalb des Flughafengeländes einen D-Wert von 1,8 dB(A). Hier zeigt sich, dass angesichts der Nähe des Kurvenpunktes 182 zur Grenze des künftigen Flughafengebiets auch außerhalb des Flughafengeländes eine Fluglärmhöhung oberhalb 2 dB(A) auftreten wird. Nach dem insoweit eindeutigen Gesetzeswortlaut ist es nicht erforderlich, dass die Erhöhung um mindestens 2 dB(A) an allen Stellen der Kontur eintritt. Auch eine punktuelle Erhöhung um diesen Betrag führt insgesamt zur Anwendbarkeit der strengeren Werte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 LuftVG (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, 63. Ergänzungslieferung, § 2 RdNr. 37).

#### **3.3.4.2.2.4 Diskussion der Ergebnisse**

Wegen der Lage dieses Immissionsbereichs noch außerhalb des künftigen Flughafengeländes muss die Frage nicht entschieden werden, ob die Überschreitung der 2 dB(A)-Schwelle nur dann gegeben ist, wenn diese außerhalb des gegenwärtigen, aber noch innerhalb des künftigen Flughafengeländes auftritt.

Das hier getroffene Ergebnis ist nicht unstrittig. Rechtsprechung zu den aufgeworfenen Fragen liegt bislang nicht vor. Soweit also die Allgäu Airport GmbH & Co. KG die Auffassung vertritt, vorliegend sei keine wesentliche bauliche Erweiterung mangels Überschreitens der 2 dB(A)-Linie gegeben, ist dies nicht von vornherein unvertretbar. Denn es könnte auch die Auffassung vertreten werden, maßgeblich für die 2 dB(A)-Schwelle sei das Überschreiten an den Kurvenpunkten, wie sie auch Grundlage der Berechnung des Lärm-schutzbereichs waren. Auch die Auffassung, die 2 dB(A)-Überschreitung müsse eine gewisse Wesentlichkeit der Gesamtkurve erreichen, erscheint vertretbar. Schließlich ist auch zu berücksichtigen, dass die 2 dB(A)-Überschreitung keine Wohnbebauung betrifft, ja

nicht einmal im Nahbereich einer solchen liegt, im Gegenteil fast in direkter Nähe der Flughafengrenze zum Liegen kommt. Verschiedene Kommentierungen zum FluglärmG zeigen jedoch, dass die Auslegung des FluglärmG eng an seinem Wortlaut erfolgen soll (vgl. beispielsweise Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, 63. Ergänzungslieferung, § 2 RdNr. 33 und 36).

Die hier gewählte Auslegung führt auch zu angemessenen Ergebnissen. Für die Anwohner in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen wird ein Schutzniveau zugrunde gelegt, das dem Flugbetrieb und seinen Lärmauswirkungen gerecht wird – auch vor dem Hintergrund der erstmaligen Betroffenheiten infolge der erweiterten Nachtflugregelung.

Die Werte für die Tag-Schutzzone 1 und die Tag-Schutzzone 2 ergeben sich danach aus § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG und liegen bei  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}/55\text{ dB(A)}$ . Bezüglich der Nacht-Schutzzone gelten die Werte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG, somit also  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  und  $L_{Amax} = 6\text{ mal }53\text{ dB(A)}$ . Die Nacht-Schutzzone bestimmt sich als Umhüllende dieser Konturen (Anlage zu § 3 FluglärmG a. E.). Dieser Planfeststellungsbeschluss wird nach dem 01.01.2011 erlassen, so dass insoweit für die Nacht-Schutzzone die Werte gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG einschlägig sind.

### **3.3.4.2.3 Keine gegenüber dem FluglärmG abweichenden Werte**

Teilweise wurde gefordert, das Luftamt solle – so dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG überhaupt gefolgt würde – eine von den Werten des FluglärmG abweichende Regelung im Planfeststellungsbeschluss als Schwelle zur Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungsansprüchen vorsehen, z. B. geringere Werte für bestimmte Bevölkerungsgruppen. Das Luftamt ist weder verpflichtet noch berechtigt, die Regelungen des FluglärmG über die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung für die Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche im Hinblick auf besondere Umstände in der Person der nach § 9 FluglärmG Anspruchsberechtigten (insbesondere besonders schutzbedürftige Menschen) durch Auflagen zu ergänzen. Schon § 9 Abs. 2 LuftVG liegt zu Grunde, dass Maßnahmen zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind. Die nach § 9 Abs. 2 LuftVG gebotene grundstücksbezogene Betrachtungsweise lässt es nicht zu, die Frage der Erheblichkeit der Beeinträchtigung von den konkreten Nutzungsverhältnissen eines Grundstückes zu einem bestimmten Zeitpunkt abhängig zu machen. Dies schließt die Berücksichtigung besonderer Umstände der Person des Eigentümers oder Nutzers aus (BVerwGE 87, 332, 386). Besondere Empfindlichkeiten, ge-

sundheitliche Indispositionen oder sonstige persönliche Eigenheiten haben insoweit außer Betracht zu bleiben. Was der Nachbarschaft an Beeinträchtigungen abverlangt werden kann, ist vielmehr anhand eines typisierenden und generalisierenden Maßstabes zu bestimmen (vgl. Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, juris RdNr. 325). Von diesem typisierenden und generalisierenden Maßstab geht auch das FluglärmG (§ 9 i. V. m. § 2 Abs. 2 FluglärmG) aus. Das BVerwG erwägt in seinem Beschluss vom 13.09.2007 (Az. 4 A 1007.07, juris RdNr. 29) zwar die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen die Lärmgrenzwerte zu Gunsten bestimmter Gruppen besonders schutzwürdiger Lärmbetroffener oder Einrichtungen unterschreiten könnte. Reidt/Schiller (in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, Stand April 2008, § 13 RdNr. 11) verneinen für den typischen Fall abweichende Regelungen, sehen aber bei einem Sonderfall eine Möglichkeit zur Abweichung bei atypischen Problemlagen wie etwa bei besonders schutzwürdigen Einrichtungen (so auch Wysk, ZfL 2007, 243, 248). Nach der Rechtsprechung des BVerwG (s. Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u. a., RdNr. 183 ff.) und des HessVGH (Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 603 ff.) lässt sich die Auffassung, die Planfeststellungsbehörde sei generell berechtigt und unter weiteren Voraussetzungen auch verpflichtet, die Gewährung baulichen Schallschutzes auch dann anzuordnen, wenn die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG nicht erreicht würden, nicht mit § 13 Abs. 1 FluglärmG vereinbaren, dessen Satz 1 unmissverständlich die Maßgeblichkeit der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG für das Planfeststellungsverfahren vorsehe. Auch bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnung der Landesregierung darf nach dem HessVGH angesichts der strikten Formulierungen in § 2 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 und 2 sowie in § 4 Abs. 3 und 4 FluglärmG kein derartiger Spielraum bestehen. Letztlich muss diese Frage nicht in allen Einzelheiten entschieden werden, da selbst, wenn die Möglichkeit Abweichendes zum FluglärmG zu regeln, als grundsätzlich zulässig angesehen würde, dies nach den vorgenannten Meinungen nur Sondersituationen beträfe, die im vorliegenden Fall jedoch gerade nicht gegeben sind. Weder wird in diesem Verfahren ein Lärmschutzbereich mit den sich hieraus ergebenden gesetzlichen Ansprüchen festgesetzt, noch besteht bezogen auf den Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und den Verkehrsflughafen Memmingen eine mit Blick auf den Regelungszweck des FluglärmG besonders atypische Situation. So liegt der Verkehrsflughafen Memmingen beispielsweise nicht im Nahbereich einer besonders lärmsensiblen Umgebung, z. B. eines Kurgebiets. Zwar wird in Einwendungen teilweise auf die besondere touristische Bedeutung des Allgäus und die Nähe von medizinischen, therapeutischen und kontemplativen Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen, z. B. in Bad Grönenbach, zum Flughafen hingewiesen. Allerdings befinden sich bereits keine solchen Einrichtungen in unmittelbarer Nähe des Flug-



hafens. Abwägungsrelevante Lärmauswirkungen erfassen nämlich keine touristischen hot spots. Auch was die Siedlungsdichte in der Umgebung des Flughafens Memmingen anlangt sowie das am Verkehrsflughafen Memmingen eingesetzte Fluggerät, sind keine Auffälligkeiten gegeben, die den Verkehrsflughafen Memmingen als im o. g. Sinn atypischen Flughafen erscheinen lassen, bei welchem eine Abweichung von der gesetzlichen Regel gerechtfertigt sein könnte. Eine Bindungswirkung ergibt sich – so das BVerwG und der HessVGH – allerdings nur in den Bereichen, in denen das FluglärmG eine abschließende Wirkung entfaltet. Soweit es also um sonstigen Lärm, der am Flughafen Memmingen verursacht wird, geht oder Einzelentscheidungen hinsichtlich Lärmbelastungen getroffen werden, die sich aus einer Summation von Fluglärm und anderen Lärmquellen ergeben, liegen atypische Situationen vor, bei welchen Ausnahmeregelungen bezüglich Schutzansprüchen möglich sind. Dies wird in den entsprechenden Abschnitten dieses Bescheids geprüft. Zur Bedeutung des FluglärmG für die planerische Abwägung wurde bereits ausgeführt, dass es, soweit die Zumutbarkeit von Lärm eine Rolle spielt, auch in diesem Falle auf die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG ankommt und damit eine nicht überwindbare Schwelle der fachplanerischen Unzumutbarkeit von Fluglärm bestimmt wird. Jenseits dieser Grenzwerte ist das Vorhaben nur mit Schutzauflagen zulässig, die sich aus dem FluglärmG in Verbindung mit den durch Rechtsverordnung der Landesregierung festgesetzten Lärmschutzbereichen ergeben. Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze bleiben aber weiterhin abwägungsrelevant, soweit sie die Geringfügigkeitsschwelle (Abwägungsschwelle) übersteigen.

Eine Absenkung der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze unter 60 dB(A) Außenpegel kommt auch bei schutzbedürftigen Einrichtungen nicht in Betracht (vgl. insbesondere vgl. Urteil des BayVGH vom 23.08.2012 Az. 8 B 11.1608 u. a., UA RdNr. 109). Dabei ist ein Geschlossenhalten der Fenster auch in den zeitlich begrenzten Tageszeiten zumutbar, wenn überdurchschnittliche Anforderungen an die Kommunikation gestellt werden; hierbei bleibt ein Innenpegel von 40 dB(A) – Innengeräusche nicht eingerechnet – gewährleistet (vgl. Urteil des BayVGH vom 23.08.2012 Az. 8 B 11.1608 u. a., UA RdNr. 110). Der HessVGH stellt auch klar (s. Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 607), dass § 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG Schutzansprüche gewährt unabhängig davon, wie das Gebiet, in dem die Wohnung liegt, bauplanungsrechtlich zu qualifizieren ist. Der pauschalierende Ansatz des FluglärmG knüpft an das mit Wohnraum bebaute Grundstück an und nicht an die jeweilige individuelle Situation der betroffenen Bewohner. Damit sind – mit Blick auf die o. g. Rechtsprechung – die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG auch für Bevölkerungsgruppen maßgeblich, für die häufig eine besondere Schutzbedürftigkeit reklamiert wird, was insbesondere bei Kindern, alten und kranken

Menschen und auch bei Personen, die auf Grund ihrer beruflichen Tätigkeit besonders unter dem Fluglärm leiden, der Fall ist. Nunmehr werden in § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG die besonders schutzbedürftigen Einrichtungen anhand von Beispielfällen definiert. Nicht darunter fallen Bolz- und Spielplätze, Schwimmbäder, gastronomische Betriebe, Jugend- und Verwaltungseinrichtungen (so auch HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 610). Nach dem HessVGH hat der Gesetzgeber für Einrichtungen insoweit denselben Maßstab angelegt wie für Wohnraum. Soweit bestehende Anlagen in der Tag-Schutzzone 2 für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz liegen, die durch die 55 dB(A)-Kontur markiert wird, besteht kein Anspruch auf passiven Schallschutz oder auf Entschädigung wegen Einschränkung der Nutzung der Außenanlagen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG). Soweit die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG aber nicht überschritten werden, können Lärmbetroffene unter Berufung auf anderweitige Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung keine Ansprüche auf baulichen Schallschutz oder Entschädigungen mehr mit Erfolg geltend machen; individuelle Betrachtungen können unter besonderen Voraussetzungen im Einzelfall allenfalls Bedeutung bei der abwägenden Entscheidung über Betriebsregelungen erlangen (Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 609, 612 f.).

Neben den Lärmwerten gemäß §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG werden außerhalb des Anwendungsbereichs des FluglärmG jedoch im Rahmen der Abwägung ergänzend weitere Fluglärmwerte betrachtet. Innerhalb des Anwendungsbereichs des FluglärmG sind – wie bereits ausführlich erörtert – die dort enthaltenen Werte maßgeblich.

### **3.3.4.3 Passive Schallschutzmaßnahmen**

Das FluglärmG regelt mit Wirkung für das Planfeststellungsverfahren für den Verkehrsflughafen München in § 9 FluglärmG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird – wie bereits erörtert – der Flughafen wesentlich erweitert, § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG. Damit gelten für die Ausweisung des Lärmschutzbereichs, d. h. die Festsetzung der Schutzzonen für den Tag und der Schutzzone für die Nacht im Planungsfall nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1b FluglärmG folgende Werte:

Tag-Schutzzone 1,  $L_{Aeq\ Tag} = 60\ \text{dB(A)}$ ; Tag-Schutzzone 2,  $L_{Aeq\ Tag} = 55\ \text{dB(A)}$ ; Nacht-Schutzzone,  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\ \text{dB(A)}$ / $L_{Amax} = 6\ \text{mal}\ 53\ \text{dB(A)}$ .

Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt nach § 4 Abs. 2 FluglärmG durch Rechtsverordnung der Bayer. Staatsregierung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu hat die Bayer. Staatsregierung am 06.11.2012 die Fluglärmschutzverordnung Memmingen (FluLärmV MM), GVBl. 2012 S. 535, erlassen (bezogen auf die Verkehrsprognose 2020). Die Voraussetzungen der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches sind § 9 FluglärmG zu entnehmen. Der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz ist nach § 9 Abs. 3 Satz 2 FluglärmG festzusetzen.

Auf Grund der durch das aktualisierte FluglärmG und der Beachtungspflicht im LuftVG nunmehr gegebenen Regelungen sind Fluglärmwerte im Rahmen des Anwendungsbereichs des FluglärmG, die sich aus anderen Erkenntnisquellen ergeben, nicht mehr zur Konkretisierung der Anforderungen von § 9 Abs. 2 LuftVG heranzuziehen und insoweit keine über §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG erweiterten passiven Schallschutzmaßnahmen festzusetzen. Ein darüber hinausgehender Spielraum des Luftamtes zur Beurteilung bzw. Bewertung des Begriffes der „schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm“ in § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG i. V. m. § 2 Abs. 2 FluglärmG besteht nicht. Die Schutzauflagen auslösende Abwägungsgrenze ist gesetzlich definiert. Die Bestimmungen des FluglärmG und des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG haben dem Luftamt die Zuständigkeit zur behördlichen Bewertung von Lärmauswirkungen als unzumutbar entzogen. Dies gilt auch bezüglich einer etwaigen Fortschreibung der bestehenden Schutzauflagen der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 im Hinblick auf die vom Verkehrsflughafen Memmingen in seiner geänderten Gestalt ausgehenden Lärmimmissionen. Diese Auflagen beruhen auf der durch entsprechend § 9 Abs. 2 LuftVG dem Luftamt übertragenen Entscheidungskompetenz, die mit dem Inkrafttreten des geänderten FluglärmG und der Einfügung von § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG auf der Seite der Bewertung von Fluglärm als unzumutbar wie auch auf der Rechtsfolgenseite (§ 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG) entfallen ist. Nach der Wertung des FluglärmG sind das Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes in gesunder und zumutbarer Weise möglich, wenn die durch die im FluglärmG genannten Lärmwerte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben beachtet werden. Die gesetzgeberische Intention einer abschließenden Regelung wird auch durch § 13 Abs. 1 Satz 2 und 3 FluglärmG hinsichtlich der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches verdeutlicht. Insoweit werden alle Einwendungen des Inhalts, die Zumutbarkeitsschwelle einschließlich der Schwelle für die Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen, die lärmtechnischen Berechnungen und die lärmmedizinischen Be-

wertungen sollten sich auf (niedrigere) Werte als im FluglärmG beziehen, zurückgewiesen.

Dies betrifft auch die von vielen Einwendern erhobenen Forderungen, es sollten zusätzliche lärmmedizinische, lärmpsychologische und lärmsoziologische Gutachten eingeholt werden, die die (langfristigen) Auswirkungen von Fluglärm auf die Menschen in der Umgebung, ggf. auch differenziert nach unterschiedlichen Tätigkeitssituationen (z. B. schlafen, lernen) und individuellen Empfindlichkeiten, abbilden. Auch diesbezüglich stellen das BVerwG und der HessVGH klar, dass der Gesetzgeber das FluglärmG unter Auswertung der lärmmedizinischen Erkenntnisse erlassen hat. Soweit die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG aber nicht überschritten würden, könnten Lärmbetroffene unter Berufung auf anderweitige Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung keine Ansprüche auf baulichen Schallschutz oder Entschädigung mehr mit Erfolg geltend machen. Dies betreffe alle Schutzziele, insbesondere auch die möglichst ungestörte Kommunikation. Dem Einwand des weiteren Voranschreitens der Erkenntnisse wird damit begegnet, dass die Bundesregierung nach § 2 Abs. 3 FluglärmG verpflichtet ist, in bestimmten Abständen dem Deutschen Bundestag über den Stand der Lärmwirkungsforschung zu berichten, so dass bei evtl. neueren Erkenntnissen Gesetzesinitiativen (Art. 76 GG) möglich sind.

#### **3.3.4.4 Bedeutung anderer Werte für die Abwägung**

Wie bereits dargestellt, werden jedoch – außerhalb des Regelungsbereichs des FluglärmG – im Rahmen der Abwägung auch die Werte unterhalb der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze und oberhalb der Geringfügigkeitsschwelle berücksichtigt. Dies gilt insbesondere für die Abwägung im Nachtzeitraum. Allerdings kommt nach allgemeiner Auffassung den Werten für die Tag-Schutzzone 2 demgegenüber für die fachplanerische Abwägung (Zumutbarkeitsschwelle) keine Bedeutung zu (vgl. insbesondere Urteil des BayVGH vom 23.08.2012 Az. 8 B 11.1608 u. a., UA RdNr. 99).

Bei der Abwägung des Luftamtes sind nämlich nicht allein die Lärmwerte gemäß § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, § 13 Abs. 1 FluglärmG maßgeblich, sondern auch weitere Lärmschutzinteressen, die durch Lärmbelastungen unterhalb dieser Werte berührt werden. Denn § 9 Abs. 2 LuftVG, § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, § 13 Abs. 1 FluglärmG markieren lediglich eine äußerste, mit einer gerechten Abwägung nicht mehr überwindbare Grenze. Es reicht also nicht aus, allein dafür Sorge zu tragen, dass diese Schwelle nicht überschritten wird. Von der planerischen Gestaltungsfreiheit unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle mit umfasst sind insbesondere Erwägungen zu Betriebsbeschränkungen. Allerdings weisen das BVerwG (s. Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u. a., UA RdNr. 175)

und der HessVGH (Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 617) darauf hin, dass, soweit im Rahmen der Abwägung auf die Erheblichkeit einer Lärmbelastung abgestellt wird oder abzustellen ist, auch die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG gelten.

### **3.3.4.5 Lärmmedizinisches Gutachten**

Die dargestellten lärmwirkungsfachlichen Erkenntnisse und Bewertungen können ergänzend auf das von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG nach § 40 Abs. 1 Nr. 10b LuftVZO vorgelegte lärmmedizinische Gutachten (Anlage II.4 in Ordner II\_I von III der Antragsunterlagen) gestützt werden. Dies gilt vor allem auch vor dem Hintergrund der mit diesem Planfeststellungsbeschluss erweiterten Flugbetriebs im Nachtzeitraum.

Das Gutachten thematisiert nachvollziehbar und schlüssig neuere Erkenntnisse zu ausgewählten Lärmwirkungen und ihre Bewertung, dabei bezogen auf Lärm und Krankheit, Lärm und Schlafstörungen, Lärm und Belästigung sowie Vermeidung von Störungen der Kommunikation und der Erholung, schutzbedürftige Bereiche, die gegenwärtigen Diskussionen zu Ergebnissen und Schwerpunkten der Lärmwirkungsforschung und die Lärmschutzbereiche des FluglärmG.

Schließlich bewertet der Lärmmediziner (s. S. 70 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens) konkret die Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr 2025 am Flughafen Memmingen am Tag, in der Nacht und bei den schutzbedürftigen Bereichen. Der Gutachter stellt hierbei fest, dass im Planungsfall 2025 die Lärmbelastung am Tag gegenüber dem Status quo deutlich zunehmen, die Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall jedoch deutlich geringer seien. Dabei seien in der Nacht die Veränderungen der Lärmbelastung im Planungsfall 2025 sowohl gegenüber dem Status quo als auch dem Prognosenullfall 2025 an den Immissionspunkten erheblich, wobei allerdings nur in einzelnen Wohnlagen der  $L_{Aeq}$  nachts von 50 dB(A) überschritten werde. Im Planungsfall lägen die am meisten belasteten Immissionsorte insbesondere in einzelnen Ortslagen der Gemeinden Benningen und Ungerhausen, an denen teilweise auch unter Berücksichtigung der Lärmwirkungsforschung und des FluglärmG Maßnahmen zum Lärmschutz vorgeschlagen werden. Auch bei den schutzbedürftigen Einrichtungen seien Lärmbelastungsfragen zu prüfen. Dabei umfasse der Lärm in Schulen und Kindergärten auch der dort selbst erzeugte Lärm (s. auch Stellungnahme des Gutachters vom 18.09.2012 als Anlage zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 22.11.2012). Diese Aussage ist lärmphysikalisch und lärmmedizinisch nicht zu beanstanden.

Dieses im Planfeststellungsverfahren vorgelegte lärmmedizinische Gutachten kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass die mit dem FluglärmG normierten Grenzwerte, die der Festsetzung der Tag-Schutzzone 1 wie auch der Tag-Schutzzone 2 sowie der Nacht-Schutzzone zugrunde liegen, dem Stand der lärmmedizinischen Forschung, insbesondere weitgehend den Erkenntnissen der sogenannten Fluglärmsynopse (Griefahn, Jansen, Scheuch, Spreng: Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen, ZfL 2002, S. 171 ff.) entsprechen (s. S. 68 f. des lärmmedizinischen Gutachtens). Damit werden durch das FluglärmG ein ausreichender Schutz der Anwohner um den Verkehrsflughafen Memmingen im Planungsfall gewährt und auch weitgehend Vorsorgeaspekte berücksichtigt. Prof. Scheuch sieht unter Berücksichtigung der auch in Einwendungen oft thematisierten sog. RANCH-Studie (Stansfeld S. A. et al., RANCH study team: Aircraft and road traffic noise and children`s cognition and health: a cross national study, 2005) keine Notwendigkeit, bei besonders schutzbedürftigen Einrichtungen einen darüber hinausgehenden Schutz zu gewähren (s. S. 56 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens). Damit wird insoweit die Rechtsprechung des BVerwG und des HessVGH fachlich bestätigt, dass auch durch den pauschalierenden Ansatz des FluglärmG ein ausreichendes Schutzniveau erreicht wird.

Das lärmmedizinische Gutachten stützt sich auf wesentliche Untersuchungen und Studien aus dem Bereich der Lärmwirkungsforschung (s. S. 79 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens). Seine Methodik, auf der Grundlage dieser Untersuchungen lärmmedizinische Schlüsse zu ziehen, ist nicht zu beanstanden. Die Ergebnisse sind plausibel begründet. Einwendungen gegen die Richtigkeit des lärmmedizinischen Gutachtens werden insoweit zurückgewiesen.

Das lärmmedizinische Gutachten enthält auch Betrachtungen zu Lärm und Schlafstörungen unter dem Gesichtspunkt von Aufweckreaktionen und Hormonveränderungen durch Störung des Nachtschlafs (s. S. 32 ff.); daneben werden die DLR-Studie zum Nachtfluglärm (z. B. in Basner et al. 2004, 2006) thematisiert (s. S. 35 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens) und zu der Ableitung von Grenzwerten die Vorteile des Maximalpegelhäufigkeitskriteriums dargestellt (s. S. 37 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens). Das lärmmedizinische Gutachten beschäftigt sich – entgegen vorgetragenen Einwendungen – ausführlich auch mit der sog. Greiser-Studie (s. S. 9 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens). Dies bestätigt der Gutachter ergänzend in seiner Stellungnahme vom 19.09.2011, vorgelegt als Anlage 9 des Schreibens der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012. Auch in seiner Stellungnahme vom 18.09.2012 (Anlage zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 22.11.2012) thematisiert Prof. Scheuch seine Auseinandersetzung mit der

Greiser-Studie unter dem Blickwinkel der Herangehensweise in epidemiologischen Untersuchungen (Berechnung der Lärmpegel). Prof. Scheuch bestätigt dabei, dass die Wohndauer und die Lage des Schlafzimmers wesentliche Voraussetzungen in solchen Untersuchungen sind, um eine Kausalität der Lärmwirkung untersuchen zu können.

Angesichts der – im Vergleich zur Rechtslage vor dem novellierten FluglärmG – nunmehr in luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren verhältnismäßig geringeren Bedeutung des lärmmedizinischen Gutachtens sind im Rahmen der Prüfung dieses Gutachtens nicht die vom Gutachter herangezogenen wissenschaftlichen Studien, Arbeiten, Untersuchungen, Labor- und Feldversuche aus dem Bereich der Lärmmedizin selbst zu untersuchen. Soweit also in einigen Einwendungen diese Studien als fehlerhaft bezeichnet wurden, werden diese Einwendungen zurückgewiesen. Das Gutachten ist auch nicht insoweit zu überprüfen, ob alternative Studien einzustellen oder andere Bewertungen vorzunehmen waren. Die Beiträge in den Einwendungen zeigen, dass innerhalb der Wissenschaft der Lärmmedizin und im Bereich der lärmmedizinischen und -wissenschaftlichen Literatur zahlreiche fachliche Dissenspunkte und grundsätzliche Methodikstreitigkeiten bestehen. Prof. Scheuch (s. S. 65 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens) setzt sich auch mit den Problemen in der Diskussion zur Lärmwirkung und bei der Durchführung wissenschaftlicher Studien hierzu auseinander. Entscheidend ist, dass jedenfalls das vorgelegte Gutachten – wie bereits beschrieben – die an ein verwertbares Gutachten zu stellenden Anforderungen in ausreichender Weise erfüllt.

#### **3.3.4.6 Abwägungs-/Geringfügigkeitsschwelle**

Das Luftamt setzt die Abwägungsschwelle für den Tagschutz bei einem Dauerschallpegel der Fluglärmbelastung von  $L_{Aeq} = 52$  dB(A) tags/45 dB(A) nachts (außen) fest. Die entsprechenden Lärmkonturen hierzu liegen vor (vgl. für die den Istzustand, den Prognose-null und den Planungsfall Anlagen 5.1, 5.3 und 5.5 des lärmphysikalischen Gutachtens für den Tagzeitraum und Anlagen 5.2, 5.4 und 5.6 des lärmphysikalischen Gutachtens für den Nachtzeitraum). Dabei ist erkennbar, dass der Umgriff der 52 dB(A)-Kontur für den Tagzeitraum umfassender ist. Die 52 dB(A)-Lärmkontur verläuft auf den Gebieten der Stadt Memmingen sowie den Gemeinden Benningen, Erkheim, Hawangen, Memmingerberg, Ungerhausen, Westerheim und Trunkelsberg. Daher zog das Luftamt die 52 dB(A)-Lärmkontur (im Folgenden immer bezogen auf  $L_{Aeq}$ ) bei der Bestimmung der Gemeinden, in denen es den Antrag jeweils auslegte, heran.

Unter Würdigung der Einwendungen liegen nach Auffassung des Luftamtes in dem genannten Gebiet außerhalb der 52 dB(A)-Kontur keine Anhaltspunkte für besondere abwä-

gungserhebliche Belastungen vor. Zur Geringfügigkeitsschwelle führt der BayVGH in seinem Urteil vom 20.05.2003 (Az. 20 A 02.40015 u. a.) zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Augsburg aus, der Schwellenwert für Belästigungen durch Fluglärm, die die Geringfügigkeitsschwelle überschreiten, sei bei einem Mittelungspegel zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) zu sehen. In der Änderungsgenehmigung des Luftamtes für den Verkehrsflughafen Memmingen wurde die Schwelle bei 52 dB(A) festgesetzt; dieser Wert wurde weder vom BayVGH in seinem Urteil vom 02.12.2005 (Az. 20 A 04.40040 u. a.) noch vom BVerwG in seinem Urteil vom 13.12.2007 (Az. 4 C 9.06) beanstandet. Der HessVGH hat im Urteil vom 21.08.2009 (Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 806) die Schwelle oberhalb 50 dB(A) nicht weiter konkretisiert, zugleich aber die im dortigen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main gewählte Orientierung an 50 dB(A) am Tag nicht beanstandet.

Soweit das Luftamt in früheren Planfeststellungs-/Genehmigungsverfahren für die Geringfügigkeitsschwelle ergänzend ein Pegel-Häufigkeitskriterium bestimmte, ist darauf hinzuweisen, dass die hier gewählte 52 dB(A)-Kontur nach FluglärmG berechnet wurde und daher den sog. 3-Sigma-Zuschlag nach der Anlage zu § 3 FluglärmG enthält. Somit werden bezogen auf die Abwägung oberhalb des Bereichs der Geringfügigkeit nicht nur die langfristige Betriebsrichtungsverteilung eingestellt, sondern auch Schwankungen in dieser Verteilung angemessen berücksichtigt. Damit bewegt sich das Luftamt im Bereich der von der Rechtsprechung diskutierten Werte. Zugleich liegt diese Schwelle um 3 dB(A) unterhalb der Tag-Schutzzone 2 für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG und damit noch – mit 3 dB(A) – unterhalb der Bereiche von Bauverboten nach § 5 Abs. 1 FluglärmG für besonders schutzbedürftige Einrichtungen und 8 dB(A) unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A).

Für den Nachtzeitraum wird die Abwägungsschwelle auf 45 dB(A) – berechnet mit 3-Sigma-Zuschlag – festgesetzt. Dieser Schwellenwert wurde auch im Verwaltungsverfahren zur Änderung der Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen München zur Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001, Az 315-98/0-G-1 (dort S. 146), gewählt und in den verwaltungsgerichtlichen Verfahren hierzu vom BayVGH und vom BVerwG nicht beanstandet. Im Übrigen enthalten die vorgenannten Anlagen des lärmphysikalischen Gutachtens für den Tagzeitraum auch die Konturen für 50 dB(A); für den Nachtzeitraum liegen 42 dB(A)-Konturen vor. Diese erstrecken sich auf keine weiteren als die vorbezeichneten Kommunen.



### **3.3.4.7 Grundlagen der Berechnung flugbetriebsbedingter Geräusche**

Das Luftamt ermittelte entsprechend den verbindlichen Vorgaben von § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG die Lärmwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG prognostisch für den Planungsfall 2025. Es legt seinen Ermittlungen die in § 3 FluglärmG i. V. m. der in der Anlage zu § 3 FluglärmG verbindlich vorgegebene Berechnungsformel zu Grunde und berücksichtigt bei der Lärmermittlung die nach § 3 Abs. 2 FluglärmG erlassene 1. FlugLSV. Die Lärmermittlung wird auch nach den in § 2 Abs. 1 Satz 2 der 1. FlugLSV in Bezug genommenen Vorgaben der AzD und der AzB durchgeführt. Das Ergebnis dieser Ermittlungen geht in die Abwägung des Luftamtes nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG ein, insbesondere die nach § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachtenden Lärmwerte für flugbetriebsbedingten Lärm durch Starts und Landungen, Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb von Hilfsgasturbinen der Flugzeuge (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 1. FlugLSV).

#### **3.3.4.7.1 Grundlagen der Fluglärmrechnung**

##### **3.3.4.7.1.1 Äquivalenter Dauerschallpegel**

Der äquivalente Dauerschallpegel berücksichtigt die in einem bestimmten Beurteilungszeitraum auftretenden Lärmereignisse mit der jeweiligen maximalen Schallpegelhöhe, Geräuschkdauer und Häufigkeit und ist somit keine real wahrnehmbare Größe, sondern ein zeitlicher Mittelwert der Schalldruckpegel innerhalb eines Beobachtungszeitraums (Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand August 2010, § 6 RdNr. 306). Diese Beschreibungsgröße für den Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr, siehe Anlage zu § 3 FluglärmG) resultiert aus den gesetzlichen Grundlagen, insbesondere § 2 Abs. 2 FluglärmG.

Der energieäquivalente Dauerschallpegel geht von der Gesamtschallenergie aus, die während eines bestimmten Bezugszeitraums am jeweils betrachteten Immissionsort einfällt. Um die resultierenden Pegel dem Frequenzgang und dem Lautstärkeempfinden des menschlichen Ohrs anzupassen, werden hierbei die Pegel frequenzabhängig bewertet. Wegen der normativen Vorgaben (s. insbesondere § 2 Abs. 2, 3 FluglärmG und Anlage zu § 3 FluglärmG) wird der Fluglärm (wie in der Regel auch der sonstige Verkehrslärm) nach A-bewerteten Schallpegeln beurteilt. Die Berechnung der Dauerschallpegel in der schalltechnischen Untersuchung erfolgt – wie normativ vorgesehen (s. Gleichung der Anlage zu § 3 FluglärmG) – anhand des energieäquivalenten Dauerschallpegels mit dem Halbierungsparameter  $q = 3$ .

Das FluglärmG greift zur Abgrenzung der Tag-Schutzzonen ausschließlich auf den äquivalenten Dauerschallpegel zurück (Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand August 2010, § 6 RdNr. 308). Die unkorrigierten (s. Nr. 3.1 Abs. 2 AzB) äquivalenten Dauerschallpegel werden gem. Anlage zu § 3 FluglärmG anschließend noch um einen 3-Sigma-Zuschlag erhöht (s. u.). Das lärmphysikalische Gutachten (s. S. 7 f.) berücksichtigt diese Vorgaben.

#### **3.3.4.7.1.2                    Pegelhäufigkeitskriterium**

Häufigkeits-Maximalpegelkriterien (sog. NAT-Kriterien), z. B.  $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$ , geben die Anzahl der Überschreitungen eines bestimmten Pegelwerts, des sog. Schwellenwerts, während einer vorgegebenen Zeitperiode an. Gebräuchlich ist auch die Bezeichnung NAT- (Number Above Threshold) Kriterium (Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand September 2009, § 6 RdNr. 309). Die Verwendung eines Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums im FluglärmG für die Nacht-Schutzzone gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG trägt dem Umstand Rechnung, dass Fluglärm intermittierend ist, d. h. aus zeitlich voneinander abgrenzbaren Lärmereignissen besteht. Das Pegelhäufigkeitskriterium ist geeignet Akutwirkungen von Schall zu beschreiben (Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand August 2010, § 6 RdNr. 309).

Bei der Berechnung der Fluglärmwerte gemäß §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 13 Abs. 1 FluglärmG wird diesbezüglich nach § 2 Abs. 2 FluglärmG der fluglärmbedingte Maximalpegel  $L_{Amax}$  in Verbindung mit der Anzahl seiner Überschreitungen nur für Nacht-Schutzzonen herangezogen (s. im Übrigen Nr. 3.1 Abs. 4 ff. AzB). Auch die (unkorrigierten) Überschreitungshäufigkeiten werden gemäß der Vorgabe der AzB noch um den 3-Sigma-Zuschlag erhöht. Das lärmphysikalische Gutachten (s. S. 7 f.) berücksichtigt diese Vorgaben.

#### **3.3.4.7.1.3                    Bezugszeitraum**

Als Bezugszeitraum für die Fluglärmrechnungen werden entsprechend der Anlage zu § 3 FluglärmG die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres verwendet (s. auch Nr. 2, 3 Abs. 1 AzB).

Gegenüber der Betrachtung eines gesamten Jahrs führt dieser Bezugszeitraum regelmäßig zu einer Besserstellung der vom Fluglärm Betroffenen, da trotz der relativ gleichmäßigen Verkehrsmenge gewisse Verkehrsspitzen (z. B. in Ferienzeiten) auftreten und diese

somit auch im Berechnungsverfahren Berücksichtigung finden. Das lärmphysikalische Gutachten (s. S. 7 f.) berücksichtigt diese Vorgaben.

#### **3.3.4.7.1.4 Betriebsrichtungsverteilung und 3-Sigma-Regelung**

Die Betriebsrichtung ergibt sich – abgesehen von Flugbetriebsbeschränkungen – vor allem aus den jeweiligen Windverhältnissen, da Starts und Landungen möglichst gegen den Wind erfolgen sollen (§ 22 Abs. 1 Nr. 6 LuftVO). Bei unterschiedlichen Windverhältnissen wird daher in der Regel aus unterschiedlichen Richtungen auf die Start- und Landebahn angefliegen bzw. von der Start- und Landebahn in unterschiedlichen Richtungen gestartet. Da An- und Abflugverfahren normalerweise in Lage und Höhe unterschiedlich verlaufen und auch die Lärmemissionen der Luftfahrzeuge bei Start und Landung unterschiedlich sind, ergeben sich auf Grund der verschiedenen möglichen Betriebsrichtungen je nach Wetterlage auch unterschiedliche Schallimmissionen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, welche Betriebsrichtung mit welchem Anteil in die Fluglärmrechnungen eingeht. Zur Berücksichtigung dieser Betriebsrichtungsverteilungen existieren im Wesentlichen drei Modelle: Realverteilung, 100:100-Verteilung und Sigma-Regelung. Die über die zurückliegenden zehn Jahre (unter Einbeziehung aller Monate des Kalenderjahrs) zu ermittelnde Realverteilung spiegelt besonders die langfristig wirksamen Lärmbelastungen wieder. Bei der Betrachtung eines kürzeren Zeitraumes, z. B. nur eines einzelnen Betriebstags, kann sich bei Anwendung der Realverteilung jedoch eine systembedingte Über-/Unterschätzung von Lärmbelastungen ergeben. Dies gilt insbesondere, wenn eine der Betriebsrichtungen während des Betrachtungszeitraums überhaupt nicht genutzt wird, dagegen die andere ständig. Eine 100:100-Regelung betrachtet dagegen für jede Betriebsrichtung eine getrennte Berechnung unter der hypothetischen Annahme der 100%igen Nutzung nur dieser Betriebsrichtung und bildet anschließend aus den für beide Betriebsrichtungen ermittelten Lärmkonturen eine umhüllende Kontur. Bei einer derart berücksichtigten Annahme einer Verteilung der Anteile der verschiedenen Betriebsrichtungen am gesamten Flugbetrieb führt diese Berechnung jedoch zwangsläufig zu einer Überbewertung der Lärmbelastung. Daher sieht ein vermittelnder Berechnungsweg vor, dass die auf Grundlage der Realverteilung für jeden Punkt in der Umgebung des Flugplatzes prognostizierten Dauerschallpegel und Überschreitungshäufigkeiten des Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums mit einem Zuschlag versehen werden. Zur Ermittlung dieses Zuschlags wird für die jeweilige Betriebsrichtung die Streuung der Nutzungsanteile (Standardabweichung) aus den vergangenen Jahren ermittelt und mit dem Faktor drei multipliziert (3 Sigma). Der Zuschlag führt insoweit zu einer Vergrößerung des Lärmschutzbereichs.

Im Rahmen der Ermittlung der Fluglärmbelastung sind entsprechend den Regelungen in der Anlage zu § 3 FluglärmG und § 2 Abs. 3 der 1. FlugLSV sowie Nr. 2.2.6, 6 der AzD und Nr. 3.3, 3.4 der AzB Zuschläge für die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtungen zu ermitteln (sog. Sigma-Regelung, s. o.). Nach §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG kommen wesentliche Regelungen beim Planfeststellungsverfahren in gleicher Weise zur Anwendung wie bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem FluglärmG. Der Gehalt der Sigma-Regelung beschränkt sich dabei nicht auf eine bloß physikalisch-akustische Berechnungsvorgabe, vielmehr erweist sie sich als politischer Kompromiss bei der Bewertung für Fluglärm (vgl. Reidt/Schiller in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, Stand April 2008, Vorbem. RdNr. 15 ff.; HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 664).

### **3.3.4.7.2 Vorgehensweise des lärmphysikalischen Gutachtens**

#### **3.3.4.7.2.1 Allgemeines**

Gemäß dem FluglärmG ist die Fluglärmbelastung in der Flugplatzumgebung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu ermitteln. Es ist daher erforderlich, detaillierte Prognosedaten über den zukünftigen Flugbetrieb des jeweiligen Flugplatzes zu erstellen sowie genaue Angaben über den Verlauf der einzelnen Flugstrecken in der Umgebung des Flugplatzes zu machen. Die Vorlage dieser Daten erfolgt mit einem Datenerfassungssystem (DES) nach der AzD (§ 2 Abs. 4 Satz 1 der 1. FlugLSV). Die AzD standardisiert Inhalt und Form des Datenerfassungssystems und gibt Hinweise zum Ausfüllen der Datenblätter. Auf dieser Datengrundlage erfolgt die Fluglärm-berechnung nach der AzB. Die AzB beschreibt insbesondere das Berechnungsverfahren, die Beurteilungsgrößen, das Bezugssystem, die Kenngrößen der Luftfahrzeugklassen sowie die Kenngrößen und Arten der Flugstrecken. Dieses Verfahren ermöglicht die Berechnung von äquivalenten Dauerschallpegeln für den Tag und für die Nacht sowie des Häufigkeits-Maximalpegelkriteriums in der Umgebung eines Flugplatzes. In die Berechnung des Lärmschutzbereichs gehen insbesondere die Geräuschemissionsdaten der Luftfahrzeuge, die Zahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahrs sowie die Verläufe der An- und Abflugstrecken und Platzrunden ein. Darüber hinaus werden die Flugstrecken der Hubschrauber und die Verläufe der Rollwege berücksichtigt.

Zur Berechnung wird ein Segmentierungsverfahren angewendet, das auf einer geeigneten Zerlegung der dreidimensionalen Flugbahn des Luftfahrzeugs in lineare Segmente basiert. Von jedem dieser Segmente trägt das Luftfahrzeug mit einem Beitrag zur Schall-

exposition an einem Immissionsort bei. Zur Sicherstellung eindeutiger und reproduzierbarer Ergebnisse werden durch die AzB sowohl Berechnungsverfahren als auch Einflussgrößen standardisiert. Die AzB enthält daher auch zur Fluglärm Berechnung erforderliche akustische und flugbetriebliche Eingangsdaten. In der Sammlung akustischer und flugbetrieblicher Eingangsdaten wird von standardisierten Luftfahrzeuggruppen ausgegangen, denen jeweils mindestens ein Datensatz (Luftfahrzeugklasse) für den Start und die Landung zugeordnet ist. Der Gutachter stellt die Zuordnung von Luftfahrzeugtypen in die entsprechenden Luftfahrzeuggruppen gemäß der AzD dar (Tabelle 8, S. 21 des lärmphysikalischen Gutachtens).

Das DES enthält detaillierte Prognosedaten über den zukünftigen Flugbetrieb des jeweiligen Flugplatzes und genaue Daten über den Verlauf der einzelnen Flugstrecken in der Umgebung des Flugplatzes (Nr. 3.2 Satz 1 der AzD). Die Flugstrecken sind hierbei mindestens bis zu einem Umkreis von 25 km um den Flugplatzbezugspunkt zu berücksichtigen. Bei Sichtflugstrecken kann davon abgewichen werden, wenn sich bis zu dieser Entfernung keine verlässliche Streckenbeschreibung erstellen lässt. In diesem Fall sind die Sichtflugstrecken bis zu einem Radius von 15 km um den Flugplatzbezugspunkt zu beschreiben (Nr. 2.1.1.1 Abs. 1 der AzD), s. auch Stellungnahme des Gutachters vom 10.08.2012 als Anlage zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 22.11.2012. Im Datenerfassungssystem werden alle Flugstrecken mit Korridorbreiten berücksichtigt (Nr. 2.1.2 Abs. 1 Satz 1 der AzD). Neben dem Flugbetrieb in der Luft werden im DES zudem die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung einbezogen. Nach Nr. 5.5.2.1.6 der AzD wird für jede IFR-Anflugstrecke eine Zwischenanflughöhe einbezogen. Dabei werden – entsprechend der flugbetrieblichen Praxis – sowohl solche von 4.000 ft Mean Sea Level (MSL) und 5.000 ft MSL berücksichtigt.

Das vorliegend von dem Gutachter erstellte DES wurde mit der DFS abgestimmt und bereits im Verfahren zur Ausweisung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Memmingen gem. § 4 Abs. 4 FluglärmG angewandt; hierzu liegt auch eine Qualitätssicherung vor. Im Übrigen sind die Berechnungsalgorithmen der AzB in den einschlägigen Berechnungsprogrammen implementiert. Das vom Gutachter verwendete Berechnungsprogramm CadnaA der Datakustik GmbH in der Programmversion 4.0 (s. S. 23 des lärmphysikalischen Gutachtens) ist ein vom Umwelt-Bundesamt (UBA) als geeignet anerkanntes Berechnungsprogramm.

Das der Entscheidung zu Grunde gelegte lärmphysikalische Gutachten ist bezüglich der Anwendung der 1. FlugLSV, AzD, AzB und des DES fachlich einwandfrei. Der maß-

gebliche Sachverhalt ist zutreffend, die Methodik korrekt. Klarstellend und grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Belange des Lärmschutzes im Rahmen der planerischen Abwägung lediglich überschlägig zu ermitteln sind. Eine parzellenscharfe Festsetzung der Lärmschutzkonturen ist nicht erforderlich. Im Planfeststellungsverfahren geht es nicht um die förmliche Festsetzung der Lärmschutzbereiche und die Entscheidung der Ansprüche der Betroffenen, sondern um die Gegenüberstellung der unterschiedlichen Belange, die eine pauschalierende Betrachtung erlaubt. Dies entspricht auch der Rechtsprechung des BVerwG (s. Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u. a., UA RdNr. 209 ff.) und des HessVGH (s. Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 666, 675).

### **3.3.4.7.2.2 Konkrete Vorgehensweise des lärmphysikalischen Gutachtens**

#### **3.3.4.7.2.2.1 Methodik der Ermittlung der Sigma-Zuschläge für den Planungsfall**

Nach der Anlage zu § 3 FluglärmG und § 2 Abs. 3 Satz 1 der 1. FlugLSV erfolgt die Datenerfassung bezüglich der Ermittlung der Streuung der Nutzungsanteile auf Grund der tatsächlichen Verkehrsentwicklung der letzten zehn Jahre. Da der Flughafen Memmingen erst mit Erteilung der Änderungsgenehmigung am 09.07.2004 betrieben und zugleich der regelmäßige Passagierflugbetrieb erst 2007 aufgenommen wurde, liegen insoweit keine Daten über die tatsächliche Verkehrssituation der letzten zehn Jahre vor. Gem. § 2 Abs. 3 Satz 4 der 1. FlugLSV sollen in diesem Fall die Nutzungsanteile auf Grund der örtlichen Windrichtungsverteilung oder auf Grund der Nutzungsanteile vergleichbarer Flugplätze abgeschätzt werden. Nachdem ein Flugplatz in räumlicher Nähe, vergleichbarer Höhe und Nutzung sowie übertragbaren meteorologischen Bedingungen zu Memmingen nicht existiert, ist es plausibel, dass der lärmphysikalische Gutachter (s. S. 23 des lärmphysikalischen Gutachtens) zur Einbeziehung des 3-Sigma-Zuschlags in die Lärmermittlung Statistiken/Daten des Deutschen Wetterdienstes (DWD) über die Windrichtungsverteilung der letzten zehn Jahre heranzog und hiernach die Betriebsrichtungsverteilung zugrunde legte (es wird grundsätzlich gegen die herrschende Windrichtung gestartet und gelandet). Aus den meteorologischen Daten ergibt sich eine Betriebsrichtungsverteilung von 65 % in Richtung 24 (Westwindwetterlage) und 35 % in Richtung 06 (Ostwindwetterlage) für den Prognosehorizont 2025 (s. lärmphysikalisches Gutachten S. 23).

#### **3.3.4.7.2.2.2 Modellierung der Flugstrecken**

Gem. § 3 Abs. 1 FluglärmG, §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 5 Satz 1 der 1. FlugLSV und Nr. 1 der AzD ist bei der Erstellung des Datenerfassungssystems (DES) die Lärmbelastung in der Flugplatzumgebung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu ermitteln.

Das lärmphysikalische Gutachten (s. S. 16 ff.) geht bei den in das DES eingestellten Eingangsdaten für die Ermittlung des Fluglärms von plausiblen Annahmen zu den Flugverfahren aus. Die Flugverfahren sind in Form von Rechtsverordnungen (vgl. § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO) festgelegt, während einzelne Flugverkehrskontrollfreigaben nach § 26 Abs. 2 Satz 2 LuftVO durch Verwaltungsakte erfolgen. § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO (i. V. m. § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c Satz 1 LuftVG) ermächtigt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zum Erlass von Rechtsverordnungen zur Festlegung der Flugverfahren. Grundsätzlich werden für die Abschätzung der Lärmauswirkungen die Flugstrecken i. S. d. Nr. 2.1.1.1 der AzD anhand der durch Rechtsverordnung festgelegten Flugverfahren i. S. d. § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO berücksichtigt. Im Luftverkehrsrecht sind die Anforderungen und Vorgaben an die Flugverfahren in der LuftVO (vgl. § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG) geregelt. Zur tatsächlichen Abbildung des Flugbetriebs werden darüber von der DFS aufgezeichnete Flugspuren (STANLY-Daten) der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2008 einbezogen.

Neben den IFR-Routen wurden auch die VFR- und Helikopterrouten sowie für den Planungsfall die VFR-Routen für die südliche Graspiste einbezogen – jeweils getrennt nach Bahnrichtung sowie An- und Abflug. Die Flugrouten werden in den Abbildungen 2 – 4 (S. 17 ff. des lärmphysikalischen Gutachtens) – und in Anlage 2 mit Korridoren – dargestellt. Der teilweise erhobene Einwand, die sog. Flugrouten seien unzutreffend berücksichtigt worden, wird daher zurückgewiesen.

#### **3.3.4.7.2.2.3 Flugbewegungen und Bahngeometrie**

Der Ermittlung der Lärmauswirkungen werden die maßgeblichen Flugbewegungen aus der Luftverkehrsprognose (2025 im Prognosenufall 18.304 Flugbewegungen und im Planungsfall 22.628 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten) zugrunde gelegt und als Zugehörigkeit zu einer Flugzeuggruppe nach AzB entsprechend verteilt (s. S. 20 des lärmphysikalischen Gutachtens). Als Flugzeuge, die aus Wartungszwecken (ohne Treibwerksprobeläufe) künftig den Flughafen Memmingen anfliegen, werden im Planungsfall plausibel 90 Flugbewegungen der Flugzeuggruppe S 6.1 (zusätzliche ca. 1,75 Flüge pro Woche zu Wartungszwecken) angesetzt (s. S. 21 des lärmphysikalischen

Gutachtens), diese Flugbewegungen sind im Nachfragemodell der Luftverkehrsprognose nicht enthalten (s. ergänzend hierzu Bericht der ACCON GmbH Nr. ACB-111-4727/52, S. 8 f., vom 02.11.2011).

Die Annahmen des Gutachters zu „Missed-Approach-Trainingsflügen“ (zusätzlich 5 % der Landungen in der Landerichtung RWY 24 gem. Auswertung der Flugspurdaten, vgl. auch Stellungnahme des Gutachters vom 10.08.2012 als Anlage zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 22.11.2012 ) – damit zusätzliche 110 Bewegungen im Istzustand und 206 Bewegungen im Prognosenullfall – (s. S. 20 des lärmphysikalischen Gutachtens) sind plausibel und wurden auf Einwendungen hin mit Bericht der ACCON GmbH Nr. ACB-111-4727/52, S. 6 f., vom 02.11.2011 ergänzend substantiiert. Der Ansatz, aus Kapazitätsgründen im Prognose-Planfall 2025 keine Trainingsüberflüge vorzusehen, ist angesichts der prognostizierten Flugbewegungen schlüssig.

Das lärmphysikalische Gutachten berücksichtigt für die jeweiligen Szenarien die dann gegebene Bahngeometrie, insbesondere wurden für den Planungsfall die betrieblich modifizierten Bahnlängen berücksichtigt (s. S. 15 f. des lärmphysikalischen Gutachtens). Auch die neue Grasbahn für den Segelflugbetrieb für den Planungsfall wurde einbezogen (s. lärmphysikalisches Gutachten S. 16, 18, vgl. auch Stellungnahme des Gutachters vom 10.08.2012 als Anlage zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 22.11.2012).

#### **3.3.4.7.2.2.4 Ermittlung der Lärmbelastung durch Berechnungen ausreichend**

Es ist weder normativ noch sachlich geboten, anstelle der AzB auf ein alternatives aufwändigeres Simulationsverfahren oder bei der Bestimmung der Fluglärmbelastungen auf Messungen zurückzugreifen. Die AzB hat sich als standardisiertes Verfahren in der Vergangenheit bewährt und wurde in 2008 technisch verfeinert. Sie entspricht damit dem aktuellen Stand der Technik. Unabhängig davon, dass für die künftigen, auf Prognosen beruhenden Flugbewegungen naturgemäß noch keine Messungen vorliegen bzw. durchgeführt werden können, zeigten bisher generelle Vergleiche zwischen Fluglärmmessungen und der Berechnung nach AzB, dass tendenziell die Berechnungsergebnisse höhere Pegel ausweisen als Messungen und insoweit eine konservativere Methodik für die Abschätzung künftiger Lärmauswirkungen darstellen.

In Einwendungen wurde teilweise vorgetragen, angesichts von privaten Lärmmessungen seien die berechneten prognostizierten Fluglärmimmissionen nicht schlüssig, so dass ein erheblicher Mangel vorliege, da sich das Planfeststellungsverfahren auf falsche Werte



stütze. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Zunächst hängen Messergebnisse von der Lage der Messstelle ab. Messstellen an unterschiedlichen Standorten im Hinblick auf Überflüge von landenden und startenden Luftfahrzeugen kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Größere Abstände zur Lärmquelle führen zu entsprechenden Abnahmen der Schalldruckpegel. Unabhängig davon gilt für die Ermittlung von Lärmimmissionen § 3 Abs. 1 FluglärmG, wonach die Lärmbelastung unter Berücksichtigung von Art und Umfang des Flugbetriebs nach der Anlage zum FluglärmG zu ermitteln ist. Die Anlage zu § 3 FluglärmG bezeichnet die Gleichungen, nach denen die maßgeblichen Pegel, insbesondere der äquivalente Dauerschallpegel zu berechnen (und nicht zu messen) ist. Lediglich die in der AzB enthaltenen Emissionsdaten der einzelnen Luftfahrzeuggruppen haben ihre Grundlage in umfangreichen und qualifizierten Messungen im Umfeld von Flughäfen. Insofern stellen Berechnungen als Grundlage für die Bewertung von Lärmimmissionen den aktuellen Stand der Technik hierzu dar.

#### **3.3.4.7.2.3 Vorliegende Lärmdarstellungen**

Die nachfolgend dargestellten Unterlagen wurden den Gemeinden, den Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen sowie der Bürgerschaft zur Stellungnahme/Erhebung von Einwendungen bekannt gemacht.

Der Einwand, die Darstellung sei zu unbestimmt, um die jeweilige Immissionssituation zu erkennen, wird zurückgewiesen. Die folgenden Ausführungen zeigen, dass die kumulative Darstellung der maßgeblichen Lärmkonturen (in 1 dB(A)-Schritten) aller relevanten Szenarien zuzüglich der Auswahl repräsentativer Immissionsorte mit den Wertangaben zu diesen Szenarien eine hinreichende Abschätzung der jeweiligen individuellen Lärmbetroffenheit im Sinne der Anstoßfunktion erlaubt.

#### **3.3.4.7.2.3.1 Lärmkonturen**

In darstellerischer Ergänzung enthält die lärmphysikalische Stellungnahme umfangreiches Kartenmaterial zu maßgeblichen Lärmkonturen. Diese Anlagen des Gutachtens, welche sowohl bezogen auf den Ist-Fall, den Prognosenullfall 2025 und den Planungsfall 2025 und den Tag-/Nachtzeitraum Isophonen enthalten, konnte das Luftamt intensiv auswerten und zur Grundlage seiner Abwägung der Belange des Lärmschutzes heranziehen.

Diese Karten sind für die vorgenommene Abwägung hinreichend aussagekräftig. Ihnen kann ausreichend entnommen werden, welche Lärmauswirkungen das Änderungsvorhaben auf die Umgebung des Flughafens haben wird und welche Ortslagen im Vergleich Prognosenullfall und Planungsfall stärker/weniger als bisher belastet werden.

Im Einzelnen liegen folgende wesentliche Unterlagen zur Darstellung der Fluglärmbelastung vor:

- Status quo 2009 Tagzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel
- Status quo 2009 Nachtzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel
- Prognosenullfall 2025 Tagzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel
- Prognosenullfall 2025 Nachtzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel
- Planungsfall 2025 Tagzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel
- Planungsfall 2025 Nachtzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel
- Prognosenullfall 2025 Lärmschutzzonen nach FluglärmG
- Planungsfall 2025 Lärmschutzzonen nach FluglärmG
- Status quo 2009 Tagzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel ohne Sigmaverteilung
- Status quo 2009 Nachtzeitraum sechs verkehrsreichste Monate Mittelungspegel ohne Sigmaverteilung

#### **3.3.4.7.2.3.2 Einzelnachweispunkte**

Neben der Darstellung der Lärmkonturen enthält das lärmphysikalische Gutachten auch eine Anzahl von Einzelpunktberechnungen, die eine weitergehende Befassung mit der Lärmproblematik ermöglichen und geeignetes Abwägungsmaterial hierfür bieten.

Die 30 ausgewählten Immissionsorte sind in Tabelle 2 (S. 14) des lärmphysikalischen Gutachtens aufgelistet und umfassen neben in der Flugplatzumgebung gelegenen schutzbedürftigen Einrichtungen (in Memmingen, Benningen, Memmingerberg, Ungerhausen, Westerheim und Erkheim) fluglärmberührte Wohngebiete (in Memmingen, Benningen, Memmingerberg, Ungerhausen und Westerheim) und betroffene Einzellagen. Die Lage der 30 Nachweispunkte ergibt sich aus der Anlage 1 (Immissionsorte) des lärmphysikalischen Gutachtens. Die Ergebnisse der Einzelpunkt Betrachtung für die einzelnen Szenarien – jeweils bezogen auf Tag und Nacht – sind in Tabelle 11 (S. 28) des lärmphysikalischen Gutachtens aufgeführt.

Darüber hinaus hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG mit Schreiben vom 02.01.2012 die Anlage 7 vorgelegt, die weitere Einzelpunkt Betrachtungen aus Flug- und Bodenlärm für alle Szenarien von zahlreichen Einwendern aus Benningen, Westerheim, Memmingen, Ungerhausen, Memmingerberg, Bad Grönenbach und Trunkelsberg enthält. Diese Unterlage befindet sich bei den Verwaltungsakten. Außerdem wurde der Einzelpunkt Schaltwerkstraße 4 ergänzend aufgenommen (vgl. Stellungnahme des Gutachters vom 10.08.2012 als Anlage zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 22.11.2012) und in die Abwägung einbezogen.

#### **3.3.4.7.2.4 Bodenlärm**

Auch die in Folge Bodenlärms verursachten Immissionen stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Die im lärmphysikalischen Gutachten hierzu getroffenen Annahmen und Feststellungen sind plausibel.

Im lärmphysikalischen Gutachten werden im Abschn. 5.2 (S. 23 ff.) die Belastungen in Folge Bodenlärms in die Ermittlung der Lärmbelastung durch den Flugbetrieb einbezogen. Dabei werden alle wesentlichen luftfahrtaffinen Bodenlärmquellen erfasst, nämlich Rollverkehre der Flugzeuge nach der Landung bzw. zum Start, der Betrieb von Hilfstriebwerken (APU), Geräusche auf Grund von Wartungs- und Reparaturarbeiten an Flugzeugen, Triebwerksprobeläufe und allgemeine Wartung, beispielsweise durch Service- und Tank-

fahrzeuge. Nach § 2 Abs. 1 1. FlugLSV werden allerdings die Rollbewegungen der Luftfahrzeuge vor dem Start und nach der Landung sowie der Betrieb der APU in die Fluglärmrechnung nach AzB einbezogen (also ohne Berücksichtigung einer Abschirmung von Hochbauten auf dem Flugplatzgelände), siehe S. 26 der lärmphysikalischen Untersuchung, der Bodenlärm für die übrigen Emissionsquellen wird zum Fluglärm hinzugerechnet.

Demnach enthält das Gutachten in der Anlage 5 für alle Szenarien Karten zur Darstellung der Fluglärmbelastung zuzüglich des nicht vom FluglärmG erfassten Bodenlärms und in der Anlage 6 Karten zur Lage der Lärmschutzzonen gem. FluglärmG für den Prognose- und den Planungsfall 2025. Außerdem sind die Lärmquellen des luftfahrtaffinen Bodenlärms ergänzend kartenmäßig aus den Anlagen 4.1 (status quo 2009 und Prognose- und Planungsfall 2025 Lärmquellen des luftfahrtaffinen Bodenlärms) und 4.2 (Planungsfall 2025 Lärmquellen des luftfahrtaffinen Bodenlärms) der lärmphysikalischen Untersuchung ersichtlich.

Die getroffenen Annahmen zu den Rollverkehren der Flugzeuge (gemäß AzD von den Abstellpositionen über den jeweils äußersten Rollweg zum Startpunkt 24 bzw. 06 und von der Landebahn über den letzten Rollweg zu den Abstellpositionen), dem APU-Betrieb (gemäß AzD 45 Min. Betrieb pro Umlauf) und zu den Wartungs- und Reparaturarbeiten in den Wartungshallen (Innenraumpegel von 78 dB(A) und Schalldämmung der Hallenwand von 24 dB(A)) sind plausibel.

An Triebwerksprobeläufen werden (nach Auswertung des bisherigen Betriebs) im Planungsfall 2025 zwei Probeläufe pro Woche auf dem Apron 3 mit Flugzeugen < 5,7 to MTOM (Klasse 1.4) und einmal pro Woche auf dem Apron 5 mit Flugzeugen der Klasse S5.2 und S5.1 (die im Linien- und Charterverkehr in Memmingen zum Einsatz kommen) angenommen. Es wird von einem typischen Testzyklus bestehend aus 15 Minuten Idle-Betrieb (10 % Leistung), 5 Min. 80 % Leistung und 1 Min. 100 % Leistung ausgegangen, im Einzelnen s. S. 25 ff. der schalltechnischen Untersuchung. Diese Annahmen sind plausibel. Dabei wird für die Lärmrechnung dieser Bodenlärmimmissionen keine abschirmende Wirkung von Gebäuden berücksichtigt. Nach den sich aus dieser Berechnungsweise ergebenden Lärmauswirkungen (s. Lärmkonturen zum Flug- und Bodenlärm im Vergleich zu den Lärmkonturen zu den Schutzbereichen des lärmphysikalischen Gutachtens) und der Betrachtung der Lage von Siedlungsflächen sind Schallschutzwände zur Abschirmung vor den Auswirkungen der Triebwerksprobeläufe nicht notwendig; Einwendungen hierzu werden insoweit zurückgewiesen.

Die Triebwerksprobeläufe führen zu keinen zusätzlichen Belastungen im Nachtzeitraum nach FluglärmG. Auch künftig gilt, dass diese nur zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr zulässig sind. Zwar wird A.I.3.4 der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 insoweit modifiziert, als bisher zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr sowie zwischen 19.00 Uhr und 22.00 Uhr Triebwerksprobeläufe nur in Ausnahmefällen und mit PPR der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zulässig waren. Angesichts einer durchschnittlichen Anzahl von prognostizierten weniger als durchschnittlich 0,5 täglichen Triebwerksprobeläufen führt diese Modifizierung jedoch nicht zu einer relevanten Verschlechterung der Immissionssituation, zumal die Triebwerksprobeläufe dieser Art weiterhin wie bisher nur auf dem südlichen Flugplatzgelände stattfinden dürfen.

Auch die Annahme eines flächenbezogenen Schalleistungspegels von 60 dB(A) pro Quadratmeter im Tagzeitraum für den Bereich Allgemeine Wartung ist nicht zu beanstanden.

### **3.3.4.8 Betroffenheiten, Betrachtungsmaßstäbe und Bewertungen**

#### **3.3.4.8.1 Lärmwerte gem. §§ 8 Abs. 1 Satz 3, 13 Abs. 1 FluglärmG**

Aus § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG ergeben sich die Lärmgrenzwerte, die den künftigen Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Memmingen im hier vertretenen Fall einer wesentlichen Änderung beschreiben und nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG im Rahmen der Abwägung zu beachten sind. Hiernach werden Schutzzonen definiert, in denen folgende Lärmwerte erreicht oder überschritten werden:

- Tag-Schutzzone 1:  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$
- Tag-Schutzzone 2:  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$
- Nacht-Schutzzone:  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  und  $L_{Amax} = 6\text{ mal }53\text{ dB(A)}$

Gemäß der Anlage zu § 3 FluglärmG (letzter Absatz) und § 4 Abs. 1 Satz 3 1. FlugLSV wird die Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium für den Nachtzeitraum unter Berücksichtigung eines Pegelunterschieds zwischen außen und innen von 15 dB(A) ermittelt. Die Nacht-Schutzzone bestimmt sich als Umhüllende der Konturen  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  (außen) und  $L_{Amax} = 6\text{ mal }68\text{ dB(A)}$  (außen).

Am Verkehrsflughafen Memmingen mit Fluglinien- und Pauschalflugreiseverkehr ist ein Lärmschutzbereich gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 FluglärmG bereits durch Rechtsverordnung der Landesregierung nach § 4 Abs. 2 FluglärmG festgesetzt. Für den wesentlich baulich erweiterten Flugplatz folgt dies aus § 4 Abs. 3 Satz 2 FluglärmG. Die Rechtsfolgen des Lärmschutzbereichs ergeben sich insbesondere aus den §§ 5 ff. FluglärmG. Damit geht es im Planfeststellungsverfahren nicht um die Festsetzung dieser Bereiche und um die Entscheidung über Ansprüche der Betroffenen, sondern um die Gegenüberstellung der Lärmschutzbelange auf der einen und der für das Änderungsvorhaben streitenden Belange auf der anderen Seite mit der Folge einer pauschalierenden Betrachtung der Lärmsituation.

Aus § 3 Abs. 1 FluglärmG ergibt sich, dass die relevanten Lärmpegel unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zu ermitteln sind. Lärmschutzbereiche sind daher nicht unter Berücksichtigung des gegenwärtigen, sondern des künftigen Flugbetriebs festzusetzen. Insoweit werden die Lärmwerte für das Referenzjahr 2009 (Ist-Situation) erfasst, diese werden jedoch vorrangig nicht mit dem Planungsfall 2025 verglichen, sondern der Prognosenullfall 2025 mit dem Planungsfall 2025. Die Lärmberechnungen für das Jahr 2025 sind dabei geeignet, den künftigen Lärmschutzbereich abzubilden.

Der Vergleich der Schutzzonen im Planungsfall mit den Schutzzonen, die sich für den Prognosenullfall ergeben würden, ermöglicht somit eine Aussage darüber, in welchen räumlichen Bereichen sich zusätzliche Bauverbote und Baubeschränkungen nach §§ 5 f. FluglärmG im Planungsfall ergeben und welche Ansprüche dann auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entstehen. Da die unterschiedlichen Karten des lärmphysikalischen Gutachtens die maßgeblichen Schutzzonen/Lärmkonturen sowohl für den Prognosenullfall als auch für den Planungsfall darstellen, kann verglichen werden, wie sich die Lärmbelastung der Bevölkerung im Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall verändert.

Für Wohnungen besitzen die Lärmwerte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone herausgehobene Bedeutung, da nur innerhalb dieser Schutzzonen Bauverbote nach § 5 FluglärmG sowie Schallschutz- und Entschädigungsansprüche für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs nach § 9 FluglärmG bestehen. Die Lärmwerte für die Tag-Schutzzone 2 stellen demgegenüber nach der gesetzlichen Wertung eine geringere Belastung dar, insoweit sind auch entsprechende Ansprüche für sie nicht vorgesehen.

Von Bedeutung sind sie dennoch, da gemäß § 6 FluglärmG die Errichtung von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 nur zulässig ist, wenn die Schallschutzanforderungen auf Grundlage von § 7 FluglärmG eingehalten werden.

Für besonders schutzbedürftige Einrichtungen im Sinne von § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG sind alle 3 Schutzzonen des Lärmschutzbereichs von Bedeutung, da Bauverbote nach § 5 FluglärmG und die Baubeschränkungen nach § 6 FluglärmG für den gesamten Lärmschutzbereich gelten (einschließlich Schallschutzansprüchen sowie Entschädigungsansprüchen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone 1). Für besonders schutzbedürftige Einrichtungen i. S. v. § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG gilt das Vorstehende nur für die Tag-Schutzzonen 1 und 2. Im Übrigen gelten §§ 8 f. FluglärmG.

### **3.3.4.8.2 Lärmwerte gem. § 9 Abs. 2 LuftVG**

#### **3.3.4.8.2.1 Lärmschutz bei gewerblichen Anlagen**

Für passiven Lärmschutz und Entschädigungen bei gewerbliche Anlagen orientiert sich das Luftamt an den Beurteilungen für Geräuschimmissionen bei überwiegend geistigen Tätigkeiten an Arbeitsplätzen mit A-bewerteten Beurteilungspegeln gem. Nr. 5.1 der VDI-Richtlinie 2058 Bl. 3. Soweit jedoch Gewerbebetriebe und berufliche Tätigkeiten betroffen sind, die zugleich als besonders schutzbedürftige Einrichtungen i. S. v. § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG eingeordnet werden, findet wiederum das FluglärmG Anwendung (s. o.).

Arbeitsplätze bzw. gewerbliche Nutzungen werden von § 9 Abs. 2 LuftVG erfasst, nicht jedoch vom Anwendungsbereich des FluglärmG. Dies hat das BVerwG in seinem Urteil vom 04.04.2012 (Az. 4 C 8.09, UA RdNr. 422 - 463) festgestellt. Daher hatte das Luftamt nach § 9 Abs. 2 LuftVG zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen Schutzvorkehrungen für die berufliche und gewerbliche Nutzung von Grundstücken vorzusehen sind, wenn fluglärmbedingte Auswirkungen des Änderungsvorhabens von (hinzunehmenden) Nachteilen in (nicht mehr duldungspflichtige) erhebliche Belästigungen umschlagen (s. UA des vorgenannten Urteils, RdNr. 441 ff.).

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erhobenen Einwendungen thematisieren die fluglärmbedingte Einschränkung der Berufsausübung und Belastungen solcherart am Arbeitsplatz nur allgemein. Abwägungserheblich sind dabei nur berufliche und gewerbliche Nutzungen auf Grundstücken innerhalb der  $L_{Aeq} = 52$  dB(A)-Kontur, da die Schwelle für berufliche und gewerbliche Nutzungen nicht unterhalb der Schwelle für Wohnnutzung anzusetzen ist. Aus dem Anhang zu § 3 Abs. 1 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)

folgt, dass der Schalldruckpegel in Arbeitsstätten so niedrig zu halten ist, wie es nach der Art des Betriebes möglich ist. Dieser Ansatz gilt auch für die Zumutbarkeitsschwelle.

Dabei ist der Schalldruckpegel am Arbeitsplatz in Arbeitsräumen in Abhängigkeit von der Nutzung und den zu verrichtenden Tätigkeiten so weit zu reduzieren, dass keine Beeinträchtigungen der Gesundheit der Beschäftigten entstehen. Die erfassten Tätigkeiten werden in der VDI-Richtlinie 2058 Bl. 3 Nr. 5 in überwiegend geistige Tätigkeiten mit einem (maximalen) Beurteilungspegel von 55 dB(A), einfache oder überwiegend mechanisierte Bürotätigkeiten und vergleichbare Tätigkeiten mit einem Beurteilungspegel von (maximal) 70 dB(A) und sonstige Tätigkeiten mit einem Beurteilungspegel von 85 dB(A) unterteilt und entsprechend geräuschimmissionsseitig beschränkt (maßgeblich jeweils der auf acht Stunden bezogene und mit einem Ton- und Impulszuschlag (s. DIN 45645-2) gebildete Beurteilungspegel (s. Nr. 2.3. VDI-Richtlinie Bl. 3)). Hierbei handelt es sich um Innenpegel (am Arbeitsplatz).

Hiernach wird die Zumutbarkeitsschwelle nach den Tätigkeiten differenziert festgelegt, was im vorliegenden Fall jedoch wegen der konkret zu erwartenden Geräuschimmissionen nicht entscheidungserheblich ist. Vorliegend kann somit auf den in Nr. 5.1 genannten Wert von 55 dB(A) am Arbeitsplatz abgestellt werden. Niedrigere Werte in anderen wesentlichen arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen sind nicht ersichtlich.

Das BVerwG (s. UA des vorgenannten Urteils, RdNr. 451) benennt als arbeitsschutzrechtliche Schutzziele zum Einen, dass Gewerbetreibende nicht mit fluglärmbedingten Kosten für zusätzlichen baulichen Schallschutz zur Einhaltung der Schutzanforderungen des Arbeitsstättenrechts zu belasten sind, zum Anderen, dass Gewerbetreibende bei der Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit selbst nicht in unzumutbarer Weise durch Fluglärm belästigt oder gestört sind. Weiter stellt das Gericht (s. UA des vorgenannten Urteils, RdNr. 451) klar, dass es bei Orientierung an der VDI-Richtlinie 2058 bei der Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit zumutbar sei, die Fenster grundsätzlich geschlossen zu halten und nur zum Stoßlüften zu öffnen, so dass sich bei einem Außenpegel von 75 – 80 dB(A) tags schon bei einem Dämmwert von 20 – 25 dB(A) im Rauminnern weitgehend ein äquivalenter Dauerschallpegel von 55 dB(A) einhalten lässt.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich – unter Berücksichtigung der ermittelten Lärmwerte in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen – kein zusätzlicher Regelungsbedarf für berufliche und gewerbliche Nutzungen. Von (Außen-)Pegeln oberhalb 70 dB(A) sind im Wesentlichen keine Flächen außerhalb des Flughafengeländes betroffen, schon gar



nicht liegen gewerblich genutzte Flächen in der Umgebung des Flughafens im Nahbereich solcher Pegelwerte. Vor diesem Hintergrund ist das Schutzziel sogar bei der Annahme eines gekippten Fensters mit einer Dämmwirkung von 15 dB(A) (vgl. Anlage zu § 3 FluglärmG bzw. § 4 Abs. 1 Satz 3 der 1.FlugLSV) gerechtfertigt.

Bei gewerblichen Flächen innerhalb des Flughafengeländes liegt es im Aufgabenbereich des jeweiligen Gewerbetreibenden, für die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Anforderungen zu sorgen.

#### **3.3.4.8.2.2 Wohnungen innerhalb des ehemaligen Fliegerhorstgeländes**

Innerhalb des ehemaligen Fliegerhorstgeländes, aber dort außerhalb der Flugbetriebsflächen, nördlich des Tanklagers und westlich des Bereichs der Bauzone des Parkplatzes P4, nunmehr aber außerhalb des Geländes des Verkehrsflughafens Memmingen, aber direkt an seiner Grenze, befinden sich noch vereinzelte Wohngebäude, die von Privatpersonen zu Wohnzwecken genutzt werden. Hierbei handelt es sich um Wohnlagen, die bereits während der militärischen Nutzung des Flugplatzes zu Wohnzwecken genutzt wurden. Im Hinblick auf das Rettungswesen hat das Landratsamt Unterallgäu ebenfalls auf diese Wohnlagen hingewiesen. Diese Wohnlagen sind im Prognose-Nullfall Dauerschallpegeln oberhalb 60 dB(A) ausgesetzt, liegen aber im Planungsfall noch außerhalb der 65 dB(A)-Lärmkontur und knapp außerhalb der Nachtschutzzone ( $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}/L_{Amax} = 6\text{ mal }53\text{ dB(A)}$ ). Durch ihre Lage noch knapp außerhalb des Flughafengeländes werden diese Gebäude gemäß § 2 Abs. 1 FluglärmG noch innerhalb eines Lärmschutzbereichs angesiedelt sein. Diese Gebäude werden im Rahmen der Abwägung an dieser Stelle ausdrücklich erwähnt und werden daher bei den nachfolgenden Betrachtungen der Betroffenen nach FluglärmG nicht erneut thematisiert.

Für die hier zu treffende Abwägung mit den Belangen des Fluglärmschutzes ist von Bedeutung, dass bei diesen Gebäuden mit ihrer Lage im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens eine nicht unerhebliche Vorbelastung gegeben ist. Unabhängig von evtl. Ansprüchen im Vollzug des FluglärmG bleiben die Pegel an diesen Wohnlagen auch künftig noch deutlich unterhalb der verfassungsrechtlichen Gesundheitsgefährdungsschwelle und liegen sogar noch außerhalb der Tag-Schutzzone 1 von  $L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$  als Wert für bestehende zivile Flugplätze.

### **3.3.4.8.3                    Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004**

In der Änderungsgenehmigung des Luftamtes zum (erstmaligen) Betrieb des Verkehrsflughafens Memmingen vom 09.07.2004, Az 315.30-3736-MM-1, wurden im Abschnitt A.II.3 Nebenbestimmungen zum Lärmschutz festgesetzt, die nach Maßgabe eines vom Luftamt für den konkreten Antrag entwickelten Schutzziels (A.II.3.1.1 der Änderungsgenehmigung) für konkret benannte Wohnlagen (A.II.3.1.3 der Änderungsgenehmigung) Schallschutzmaßnahmen in Gestalt von Lüftungseinrichtungen, baulichem Schallschutz und Entschädigungen (A.II.3.2 der Änderungsgenehmigung) anordnete. Dieses Schallschutzprogramm wurde bereits und wird noch vollzogen, insbesondere werden den Anspruchsberechtigten bei Stellung eines Antrages (A.II.3.1.2 der Änderungsgenehmigung) die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen gewährt. Nach Aktenlage wurden bereits entsprechende Anträge gestellt und Maßnahmen umgesetzt.

Die verfügbaren Lärmschutzmaßnahmen für die konkret benannten Wohnlagen (A.II.3.1.3, 3.2 der Änderungsgenehmigung) bleiben durch diesen Planfeststellungsbeschluss unberührt, andererseits wird das in der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004 festgesetzte Lärmschutzprogramm auch nicht fortgeschrieben. Vielmehr liegt nunmehr gesetzgeberisch ein abschließendes Konzept für die Zumutbarkeit des Fluglärms in Gestalt des FluglärmG im Anwendungsbereich dieses Gesetzes vor, das insoweit an die Stelle des behördlichen Schallschutzprogramms tritt.

Das Luftamt würde die Anforderungen von § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG nicht beachten, wenn es das bisherige Konzept von Auflagen für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen unter Einbeziehung der Auswirkungen der in diesem Beschluss festgesetzten Änderungen fortschreiben würde. Vielmehr sind die Lärmauswirkungen in ihrer durch diesen Planfeststellungsbeschluss geänderten Gestalt nach den Anforderungen der zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag geltenden Rechtslage zu ermitteln. Eine Verpflichtung, über die gesetzlichen Bestimmungen des FluglärmG hinausgehende Schutzauflagen für den passiven Schallschutz oder die Entschädigung des Außenwohnbereichs festzusetzen, besteht nicht. Das FluglärmG enthält, wie sich aus dem ausdrücklichen Geltungsanspruch des Gesetzes in § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG ergibt, auch für das Planfeststellungsverfahren eine abschließende Regelung für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs.

Nach § 13 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG bleiben allerdings weitergehende Regelungen unberührt, soweit sie in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zum 06.06.2007 erteilt worden ist, getroffen worden sind. Wie bereits ausgeführt besitzt das Luftamt als Planfeststellungsbehörde seit 2007 nicht mehr die Zuständigkeit, in diesem Beschluss auch Auflagen festzusetzen, die die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz und die Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Regelungsbereich des FluglärmG zum Gegenstand haben. Damit scheidet eine Fortschreibung der bisherigen Schutzauflagen für den Verkehrsflughafen Memmingen aus. Schließlich besteht auch im Hinblick auf das Recht auf gerechte Abwägung kein Rechtsanspruch zur Fortschreibung der bisherigen Auflagen der Änderungsgenehmigung über die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Auch dieses Recht enthält lediglich den Anspruch, dass bei einer (wesentlichen) Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen die Vorschriften und Grundsätze beachtet werden (vgl. hierzu Urteil des BVerwG vom 20.04.2005, Az. 4 C 18.03, juris RdNr. 17). Zum Zeitpunkt der Entscheidung über diesen Planfeststellungsbeschluss ergeben sich diese Vorschriften aus dem FluglärmG in der Neufassung vom 30.10.2007 sowie aus § 8 Abs. 1 Satz 2 und 3 LuftVG. Auch die Regelung in A.I.3.1.3 3. Absatz der Änderungsgenehmigung (Begründung hierzu S. 279 der Änderungsgenehmigung) gilt nur unter dem Blickwinkel des damaligen Schallschutzprogramms für den damals festgesetzten Fall einer ggf. atypischen Betroffenheit.

Relevante Verschlechterungen sind mit dem gesetzgeberischen Lärmschutzprogramm generell nicht verbunden, insbesondere werden das unterschiedliche Schutzziel zwischen Wohngebieten und übrigen baurechtlichen Planungsbereichen aufgegeben und vereinheitlicht sowie eine klare und – im Hinblick auf Änderungen der Lärmschutzbereiche – dynamische Berechnungsweise zu Grunde gelegt, Zumutbarkeitswerte für die Nacht eingeführt und schutzbedürftige Einrichtungen verbessert geschützt.

Deklaratorisch wird im Tenor dieses Beschlusses das Schallschutzprogramm der luftrechtlichen Genehmigung für die Zukunft aufgehoben.

#### **3.3.4.8.4 Maßgebliches Verkehrsaufkommen**

Die lärmphysikalische Begutachtung legte den Lärmermittlungen den maßgeblichen Luftverkehr zugrunde, insbesondere neben den Flugbewegungen für das Jahr 2025 im Prognosefall das gesamte Aufkommen im Planungsfall, also nicht nur das Zusatzaufkommen. Das DES zur Durchführung der Fluglärmrechnungen folgte methodisch korrekt

aus den Daten der Luftverkehrsprognose (s. S. 21 f. des lärmphysikalischen Gutachtens). Es wurden auch für den Planungsfall 2025 – entsprechend der Antragserweiterung – Flugbewegungen von Hubschraubern > 3,175 t MTOM einbezogen.

Aus der Rechtsprechung des HessVGH (s. Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 634) folgt, dass es angemessen ist, bei den Fluglärmerechnungen auf die prognostizierten Flugbewegungen abzustellen und nicht auf die technische oder praktische Maximalkapazität der geänderten Flughafenanlage. Dies begründet der HessVGH damit, dass sich Zumutbarkeitsbetrachtungen nur auf den Umfang und die Art des mit hinreichender Sicherheit voraussehbaren Flugbetriebs erstrecken könnten. Außerdem verweist er auch auf § 3 Abs. 1 FluglärmG als gesetzlicher Regelung, wo auf den voraussehbaren Flugbetrieb und nicht auf den maximalen Flugbetrieb abgestellt wird. Das Luftamt schließt sich dieser überzeugenden Betrachtungsweise an.

#### **3.3.4.8.5                   Eingangsdaten und Flugzeugmix**

Die Verteilung der prognostizierten Flugbewegungen nach einzelnen Kriterien, z. B. Luftfahrzeuggruppen, Flugstreckenbelegungen und Zeitbereichen, und das auf der Grundlage der maßgeblichen Kriterien erstellte DES zur Durchführung der Fluglärmerechnungen erfolgten methodisch einwandfrei. Der zutreffende Sachverhalt wurde eingestellt, die gefundenen Ergebnisse sind plausibel.

Die Ermittlung der Lärmbelastung erfolgt nach § 3 FluglärmG unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs. Die Grundlagen zur Bestimmung von Art und Umfang dieses Flugbetriebs fußen auf der Luftverkehrsprognose. Die Luftverkehrsprognose enthält die prognostizierten Verkehrsbewegungen nach Streckenherkunfts- und -zielgebieten (s. insbesondere S. 64 ff. der LVP 2011). Auf der Grundlage der für das Gesamtjahr prognostizierten Passagier- und Flugbewegungszahlen werden die Flugbewegungen für den typischen Spitzentag und die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahrs ermittelt.

Nach diesen Verfahrensschritten wird fachlich vertretbar – somit korrekt – und plausibel das prognostizierte Flugbewegungsaufkommen – differenziert nach Luftfahrzeuggruppen gemäß AzD – ermittelt. Damit liegen für die Lärmberechnung die Grundlagen vor, welche Luftfahrzeuggruppen in welcher Anzahl und in welcher Betriebsrichtung die einzelnen Flugstrecken befliegen und damit welchen Fluglärm in der Umgebung des Flughafens Memmingen hervorrufen.

Im Übrigen rechnet die Luftverkehrsprognose nicht mit konkreten Luftfahrzeugtypen, sondern mit Luftfahrzeugkategorien nach Sitzplatzanzahl, so dass den Sitzplatzkategorien Luftfahrzeuggruppen gem. AzD zugeordnet wurden. So wurden z. B. Strahlflugzeuge mit bis zu 100 Sitzplätzen der Luftfahrzeuggruppe S5.1 und Strahlflugzeuge mit 100 bis 200 Sitzplätzen der Luftfahrzeuggruppe S5.2 zugeordnet. Auch die Lärmberechnungen stellen nicht auf konkrete Luftfahrzeugtypen, sondern auf Luftfahrzeuggruppen ab.

#### **3.3.4.8.6                   Kein Übernahmeanspruch festzusetzen**

In Anbetracht der zu erwartenden Fluglärmwirkungen war kein Übernahmeanspruch festzusetzen. Die ungünstigste von Fluglärm betroffene Ortslage (Immissionsort Zeller) weist Dauerschallpegel von knapp unter 65 dB(A) tags und knapp über 55 dB(A) nachts (Abb. 7, S. 30 des lärmphysikalischen Gutachtens) auf und liegt damit deutlich unterhalb der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von  $L_{Aeq\ Tag} = 70$  dB(A) und  $L_{Aeq\ Nacht} = 60$  dB(A) (jeweils Außenpegel). Das Luftamt setzt die Schwelle für Fluglärm, die den Übergang zu einer Gefährdung verfassungsrechtlich geschützter Rechtsgüter (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 GG) anzeigt und nach dem einfachgesetzlich in Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zum Ausdruck kommenden Rechtsgedanken einen Übernahmeanspruch konstituiert, für den Betrieb des verfahrensgegenständlichen Vorhabens bei einem äquivalenten Dauerschallpegel ab  $L_{Aeq\ Tag} = 70$  dB(A) und  $L_{Aeq\ Nacht} = 60$  dB(A) (jeweils Außenpegel) an.

Die Regelung dieser Frage ist vom FluglärmG nicht umfasst. Auch wenn eindeutige Rückschlüsse nicht möglich sind, kann allerdings § 9 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 FluglärmG, wonach ein sog. Lärmsanierungsanspruch erst (aber dann auch) gewährt wird, wenn der äquivalente Dauerschallpegel den Wert von 70 dB(A) am Tag oder den Wert von 60 dB(A) in der Nacht übersteigt, zumindest als relevanter Anhaltspunkt genommen werden, dass nach den Wertungen des Gesetzgebers unter Berücksichtigung der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung diese Werte eine Gesundheitsgefährdungsgrenze darstellen (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris). Diese Werte waren bereits auch schon vor Inkrafttreten des geänderten FluglärmG in mehreren Verfahren von der höchstrichterlichen Rechtsprechung anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris und Urteil vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06, juris). Die Rechtsprechung sieht auf der Grundlage von Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung für die Tagstunden in Wohngebieten einen äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) bis 75 dB(A) außen als Schwelle zur schweren und unerträglichen Belastung eines Wohngrundstücks an. Der BGH hält es für sachgerecht, in Gebieten, die auch dem Wohnen dienen, die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle

bei Mittelungspegeln von 70 dB(A) bis 75 dB(A) tagsüber zu ziehen (BGHZ 122, 76, 81; BGHZ 129, 124, 127). Der 11. Senat des BVerwG folgt dem BGH in dieser Einschätzung (BVerwGE 111, 108, 122). Auch in anderen Entscheidungen des BVerwG, insbesondere des 4. Senats, werden Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) tags als kritisch bezeichnet (BVerwGE 87, 132, 382; BVerwGE 106, 241, 249; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1078.04, juris). Das BVerwG legt in seiner Rechtsprechung weiterhin dar, dass nach seiner Auffassung bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) nachts in Wohngebieten der verfassungsrechtlich kritische Bereich beginnt (BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06, juris). Nachdem insbesondere das BVerwG somit Dauerschallpegel oberhalb von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts von Verfassungs wegen als kritisch erachtet, orientiert sich das Luftamt hier am unteren Bereich dieses aufgezeigten Rahmens.

Diese Annahmen lassen sich auch auf aktuelle lärmmedizinische Erkenntnisquellen stützen. In der sog. „Fluglärmsynopse“ (Griefahn/Jansen/Scheuch/Spreng: Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen, ZfL 2002, 171) werden solche Werte als kritisch im Sinne einer Gesundheitsgefährdung angesehen. Griefahn/Jansen/Scheuch/Spreng (Gutachten G 12.1, Allgemeiner Teil, Entwicklung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main) bezeichnen einen Dauerschallpegel von 70 dB(A) unter dem Blickwinkel der Vermeidung extraauraler Gesundheitsschäden als „kritischen Toleranzwert“, bei welchem Gesundheitsgefährdungen und/oder -beeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden könnten; für die Nachtruhe gelte ein Dauerschallpegel von 60 dB(A) als verfassungsrechtlich bedenkliche Störung der Nachtruhe (S. 181, 185 f. dieses Gutachtens).

Das Luftamt ist schließlich nicht verpflichtet, die einzelnen Lärmsegmente des Fluglärms, des Straßenlärms und des Schienenlärms auch unterhalb der Grenze verfassungsrechtlicher Zumutbarkeit einer Gesamtlärbetrachtung zu unterziehen. Eine entsprechend gesonderte Lärmbeurteilung der einzelnen Lärmquellen entspricht daher den rechtlichen Vorgaben. Das Lärmschutzsystem ist durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils nur auf bestimmte Lärmarten abstellen, bereichsfremde Geräuschquellen aber aus der Betrachtung ausblenden. Das BImSchG legt mit seiner Definition der schädlichen Umwelteinwirkungen zwar eine akzeptorbezogene Sicht nahe, die unabhängig von der Zahl der Emittenten ausschließlich auf das Maß der Immissionsbelastung abstellt. Es misst sich jedoch keine umfassende Geltung bei. Auf den Straßen- und den Schienenbau ist es ausweislich des § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG nur nach Maßga-

be der §§ 41 bis 43 BImSchG sowie auf Flugplätze ausschließlich in den engen Grenzen des § 2 Abs. 2 BImSchG anwendbar. Überdies liegt das „Trennungskonzept“ schon der 16. BImSchV zugrunde, die in den Berechnungsvorschriften für Straßen- und Schienenverkehrslärm jeweils eine isolierte Erfassung dieser Verkehrslärmarten vorsieht. Das Trennsystem hat der Gesetzgeber mit der Verabschiedung des FluglärmG und der 1. FlugLSV beibehalten. Der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie liegt zwar ein ganzheitlicher Ansatz zugrunde, ohne allerdings verbindliche Grenzwerte in Gestalt von Summenpegeln festzusetzen. Das Luftamt legt seiner Entscheidung zu Grunde, dass vom o. g. „Trennsystem“ im vorliegenden Fall dann eine Ausnahme zu machen ist, wenn der mit diesem Planfeststellungsbeschluss geänderte Verkehrsflughafen Memmingen in dem Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege (Straßen) insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschreitet (vgl. Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 389 f.). Auf dieser Grundlage untersucht das Luftamt, ob der Fluglärm, der dem durch diesen Planfeststellungsbeschluss geänderten Flughafen zuzurechnen ist, einen beachtlichen Beitrag zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung liefert.

Soweit der HessVGH in seinem Urteil vom 14.10.2003 (Az. 2 A 2796.01, juris RdNr. 129) für den Tagschutz auch einem Pegel-Häufigkeitskriterium von  $L_{Amax} = 19 \text{ mal } 99 \text{ dB(A)}$  als kritischen Toleranzwert Bedeutung beimisst, muss das Luftamt im vorliegenden Fall darüber nicht entscheiden, da Pegelwerte in diesem Bereich nicht zu erwarten sind.

#### **3.3.4.8.7 Darstellung der prognostizierten Lärmauswirkungen**

Die Lärmwerte gemäß §§ 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, 3 Abs. 1, 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG lassen den Störungsgrad einzelner Lärmbelastungen erkennen. Für die Abwägung ist darüber hinaus insbesondere auch von Bedeutung, welche räumlichen Bereiche in der Umgebung des Flughafens Memmingen mit welcher Siedlungsstruktur und besonders schutzbedürftigen Einrichtungen welchen abgestuften Lärmbelastungen im Fall der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen ausgesetzt sein werden – dies insbesondere im Vergleich Planungsfall zu Prognosenußfall.

##### **3.3.4.8.7.1 Fluglärmbelastung Planungsfall 2025 tags**

In der Anlage 5.5 des lärmphysikalischen Gutachtens sind die Pegelkonturen – abgestuft in 1 dB(A)-Schritten – zu den Pegelwerten  $L_{Aeq \text{ Tag}} = 70, 65, 60, 55 \text{ und } 50 \text{ dB(A)}$  erfasst.

Die 60 dB(A)-Kontur (Wert gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG) ist eine Kontur, die den Verkehrsflughafen Memmingen und sein nahes Umfeld umfasst und dabei im Bereich der An- und Abflugverfahren der gedachten Verlängerung der Bahn in beiden Richtungen entsprechende Lärmkonturspitzen aufweist. Die 60 dB(A)-Kontur umschließt insbesondere südlichste Teile der Gemeinde Ungerhausen im Osten, einzelne Ortslagen (insbesondere Zeller und Hammerschmiede) im Westen sowie südliche Bereiche der (ehemaligen) Fliegerhorsteinrichtungen nebst Randbebauung hierzu im Norden.

Die Kontur mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 55$  dB(A) (Wert gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG) verläuft im Wesentlichen nach außen versetzt zur 60 dB(A)-Kontur. Von der 60 dB(A)-Kontur nicht erfasste, aber von der 55 dB(A)-Kontur umschlossene Bereiche sind insbesondere die mittigen Bereiche der Gemeinde Westerheim und gegenüber der 60 dB(A)-Kontur weiterreichende Ortslagen innerhalb der Gemeinde Ungerhausen im Osten, nördliche Bereiche der Gemeinde Benningen und südlichste Ortslagen der Stadt Memmingen im Westen sowie südliche Ortslagen der Gemeinde Memmingerberg im Norden.

Die 65 dB(A)- und 70 dB(A)-Konturen erfassen neben dem Flughafengelände keine Wohnlagen. Die Ortslage Zeller liegt knapp außerhalb der 65 dB(A)-Kontur.

Die prognostizierten Lärmschutzzonen nach FluglärmG (Tag-Schutzzone 1 und Tag-Schutzzone 2) – Anlage 6.2 des lärmphysikalischen Gutachtens (Fluglärmrechnung gem. AzB, also ohne bestimmte Bodenlärmquellen) - weisen zu diesen Betrachtungen keine relevanten Unterschiede auf.

#### **3.3.4.8.7.2 Fluglärmbelastung Planungsfall 2025 nachts**

Innerhalb der 50 dB(A)-Kontur liegen – ausweislich der Darstellung Anlage 5.6 des lärmphysikalischen Gutachtens – insbesondere südliche Bereiche der Gemeinde Ungerhausen und vereinzelte Wohnlagen der Gemeinde Westerheim im Osten, Teile des Flugplatzgeländes im Norden sowie insbesondere die Ortslagen Zeller und Hammerschmiede sowie weitere einzelne Ortslagen der Stadt Memmingen im Westen.

Dieser Umgriff entspricht im Wesentlichen auch der prognostizierten Nacht-Schutzzone gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 b FluglärmG (umhüllende Kontur von  $L_{Aeq\ Nacht} = 50$  dB(A)/ $L_{Amax} = 6$  mal 53 dB(A), s. Anlage 6.2 des lärmphysikalischen Gutachtens.



### **3.3.4.8.7.3 Fluglärmbelastung Prognosenullfall 2025 tags**

Die vom Flughafen (ohne Realisierung des Änderungsvorhabens) ausgehende Fluglärmbelastung im Prognosenullfall 2025 tags kann aus der Anlage 5.3 des lärmphysikalischen Gutachtens entnommen werden. Es ist für die Abwägung – ohne die Gesamtauswirkungen aus dem Blick zu verlieren – nicht unerheblich, welche Auswirkungen sich für die Umgebung ohne Änderung des Verkehrsflughafens in 2025 ergäben und diese Auswirkungen dann ergänzend mit dem Planungsfall zu vergleichen.

In der bezeichneten Anlage 5.3 sind die Pegelkonturen zu den Pegelwerten  $L_{Aeq\ Tag} = 70, 65, 60, 55$  und  $50\text{ dB(A)}$  dargestellt.

Die  $60\text{ dB(A)}$ -Kontur (Wert gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG) ist eine Kontur, die den Verkehrsflughafen Memmingen und sein nahes Umfeld umfasst und dabei im Bereich der An- und Abflugverfahren der gedachten Verlängerung der Bahn in beiden Richtungen entsprechende Lärmkonturspitzen aufweist. Die  $60\text{ dB(A)}$ -Kontur erfasst insbesondere nur südlichste Teile der Gemeinde Ungerhausen im Osten, die Ortslagen Zeller und Hammer Schmiede im Westen sowie Teile des (ehemaligen) Fliegerhorstgeländes im Norden.

Die  $55\text{ dB(A)}$ -Kontur, Tag-Schutzzone 2 gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG, verläuft im Prognosenullfall 2025 im Wesentlichen deutlich nach außen zur  $60\text{ dB(A)}$ -Kontur versetzt. Als von der  $60\text{ dB(A)}$ -Kontur nicht erfasst, aber von der  $55\text{ dB(A)}$ -Kontur umfasste Bereiche sind insbesondere der südlich Bereich der Gemeinde Ungerhausen und der mittige Bereich der Gemeinde Westerheim im Osten, südlichste Bereiche der Gemeinde Memmingerberg im Norden sowie südliche Wohnlagen der Stadt Memmingen im Osten und nördliche Bereiche der Gemeinde Benningen im Süden betroffen.

Das Luftamt stellt im Hinblick auf die Betrachtung der Lärmbetroffenheiten der Flughafen-anwohner im Prognosenullfall auf die strengeren Werte gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG (für den wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz) ab, d.h. es betrachtet die Betroffenheiten entscheidend nicht mit dem Blick auf die höheren Werte bei Bestands-flughäfen gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Zwar vergrößert sich der Lärm-schutzbereich nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG im Vergleich zu § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG; diese Vergrößerung resultiert jedoch aber nicht aus mehr Fluglärm, sondern aus der gesetzgeberischen „Privilegierung“ von Bestandsflughäfen. Würde somit auf die Werte für bestehende zivile Flugplätze abgestellt werden, entspräche die Beschrei-

bung zur Tag-Schutzzone 1 gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG,  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$ , derjenigen zur Tag-Schutzzone 2 gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG.

Für die Tag-Schutzzone 1 bei Bestandsflughäfen nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG,  $L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$ , wäre festzustellen, dass diese Kontur keine Siedlungslagen umfasst.

Auch hierzu gibt es bei der Darstellung der prognostizierten Lärmschutzzone nach FluglärmG – Anlage 6.1 – keine wesentlichen Unterschiede.

#### **3.3.4.8.7.4 Fluglärmbelastung Prognosenullfall 2025 nachts**

Die 50 dB(A)-Kontur beschränkt sich – ausweislich der Darstellung Anlage 5.4 des lärmphysikalischen Gutachtens – im Wesentlichen auf das Flughafengelände.

Dies betrifft auch die prognostizierte Nacht-Schutzzone gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG, umhüllende aus  $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$ / $L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$ , siehe Anlage 6.1 der lärmphysikalischen Untersuchung.

#### **3.3.4.8.7.5 Ist-Zustand 2009 tags und nachts**

Die Anlagen 5.1 und 5.2 des lärmphysikalischen Gutachtens zeigen mit den maßgeblichen Lärmkonturen die Lärmbelastung im gewählten Referenzjahr 2009.

Für den Tagzeitraum ergibt sich, dass mit Ausnahme der Ortslage Zeller im Westen und (ehemaliger) Fliegerhorstbereiche im Norden keine Siedlungslage innerhalb der 60 dB(A)-Kontur liegt. Die 55 dB(A)-Kontur umfasst dagegen südliche Wohnlagen der Gemeinde Ungerhausen im Osten, südlichste Wohnlagen der Gemeinde Memmingerberg im Norden, Einzellagen der Gemeinde Benningen sowie zusätzlich einzelne südliche Wohnlagen der Stadt Memmingen.

Im Nachtzeitraum liegt keine Wohnlage außerhalb des Flughafengeländes innerhalb der 50 dB(A)-Kontur.

#### **3.3.4.8.7.6 Vergleich Planungsfall 2025 und Prognosenullfall 2025**

Neben den Erkenntnissen bei Vergleich des Kartenmaterials in den Anlagen des lärmphysikalischen Gutachtens befasst sich der Gutachter auch im Textteil (Abschnitt 7, S. 29 ff. des lärmphysikalischen Gutachtens) mit den zu erwartenden Veränderungen der Lärmbelastung im Nahbereich des Flughafens durch die beantragten Änderungen des künftigen

Flugbetriebs. Er bezieht hier auch den Referenzfall 2009 ein. Auch der lärmmedizinische Gutachter befasst sich ausführlich mit den Veränderungen der Lärmimmissionen im Planungsfall 2025 (s. Abschnitt 6, S. 70 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens).

Die Flächenbereiche der 60 dB(A)-Kontur vergrößern sich vom Prognosenullfall zum Planungsfall von 3,87 km<sup>2</sup> auf 5,01 km<sup>2</sup>, bezogen auf 55 dB(A) von 10,41 km<sup>2</sup> auf 13,19 km<sup>2</sup>. In der Nacht vergrößert sich die 50 dB(A)-Kontur im Prognosenullfall von 0,56 km<sup>2</sup> auf 4,12 km<sup>2</sup> (vgl. Tabelle 12 des lärmphysikalischen Gutachtens).

Von Dauerschallpegeln oberhalb 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts sind in keinem Szenario Wohnlagen betroffen. Lärmbelastungen oberhalb 65 dB(A) tags treten auch künftig an keiner Wohnbebauung auf.

Lärmbelastungen oberhalb 60 dB(A) tags erfassen sowohl im Prognosenullfall als auch im Planungsfall einzelne Wohngebäude in der Gemeinde Ungerhausen sowie die Hoflage Zeller. In Ungerhausen sind im Planungsfall nunmehr auch einzelne Straßenzüge erfasst. Im lärmphysikalischen Gutachten (s. S. 30) werden in den Abbildungen 6 und 7 die betroffenen Bereiche vergrößert und gebäudegenau dargestellt. In Ungerhausen werden hier nach max. ca. 15 Wohngebäude innerhalb der 60 dB(A)-Taglärmkontur im Planungsfall liegen. Die Lärmbelastung am Hof Zeller liegt im Prognosenullfall 2025 tags bei 64,2 dB(A) und im Planungsfall 2025 bei 64,8 dB(A), erhöht sich also nur geringfügig und bleibt knapp unterhalb 65 dB(A). Insoweit liegen tags keine signifikanten Veränderungen vom Prognosenull- zum Planungsfall vor.

Angesichts der erstmaligen Einführung eines regelmäßigen Nachtflugbetriebs und einer Erweiterung der Verspätungsregelung sind die Veränderungen zwischen Prognosenullfall und Planungsfall in einigen Ortslagen wesentlich. Allerdings treten nachts im Planungsfall mit Ausnahme der Einzellage Hof Zeller (55,7 dB(A)) keine Lärmbelastungen oberhalb 55 dB(A) auf. Nachtlärmbelastungen oberhalb 50 dB(A) im Planungsfall betreffen – wie aus den Abbildungen 8 und 9 des lärmphysikalischen Gutachtens S. 31 ff. ersichtlich – ca. 20 Wohngebäude in der Gemeinde Ungerhausen und ca. 10 Gebäude der Gemeinde Westerheim. Insofern treten oberhalb dieser Schwelle erstmalig Betroffenheiten in diesen Gemeinden auf, allerdings sind nur einzelne Straßenzüge und keine großflächigen Siedlungsbereiche betroffen.

Neue Betroffenheiten im Sinne des FluglärmG sind in der Abwägung aber auch deshalb von Bedeutung, weil das FluglärmG für wesentlich baulich erweiterte Flugplätze höhere

Grenzwerte normiert und sich dadurch Tag- und Nachtschutzzonen allein deshalb vergrößern, weil gegenüber den Werten bei bestehenden Flugplätzen um 5 dB(A) niedrigere Grenzwerte für die jeweiligen Schutzzonen gelten. Aus Anlagen 6.1 und 6.2 des lärmphysikalischen Gutachtens kann entnommen werden, dass sich dadurch die Tag-Schutzzonen 1 und 2 in relevanter Weise verändern, ohne dass diesen Veränderungen allein höhere Lärmbelastungen zu Grunde liegen.

Die Lärmwerte bei den 30 Nachweispunkten geben Erkenntnisse für die Abwägung, welche konkreten Lärmzunahmen eintreten werden. Diese liegen tags deutlich unterhalb 2 dB(A) (im Vergleich Iststand zu Planungsfall bis zu knapp über 4 dB(A)), während im Nachtzeitraum Steigerungen bis knapp über 13 dB(A) im auftreten.

#### **3.3.4.8.8 Lärmbetroffene Bevölkerung**

Die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG und die dargelegten Abstufungen nach oben und unten lassen den Störungsgrad einzelner Lärmbelastungen erkennen. Für die Gesamtabwägung ist darüber hinaus von Bedeutung, in welcher Intensität welche Siedlungsbereiche und damit welche ungefähre Anzahl von Menschen im Falle der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen erheblichen Immissionen ausgesetzt sein werden.

Im Gegensatz zur Behandlung der Betroffenen bei den Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der großen Verkehrsflughäfen um eine neue Bahn wie bei den Flughäfen Frankfurt/Main und München ist keine vergleichbare detaillierte Betrachtung der Betroffenenanzahl geboten. Insbesondere ergeben sich durch die Änderung in Memmingen keine großflächigen Betroffenenheiten von Siedlungsgebieten und keine örtlich völlig neuen Betroffenenheitslagen, da mangels relevanter Veränderungen des Start- und Landebahnsystems die Flugverläufe grundsätzlich unberührt bleiben. Daher und im Übrigen kann sich das Luftamt auf eine stark pauschalierende Betrachtung beschränken.

Im **Tagzeitraum** (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) lassen sich folgende Betroffenenverhältnisse im Vergleich zwischen Prognosenußfall und Planungsfall 2025 feststellen:

Sowohl im Prognosenußfall als auch im Planungsfall liegen keine Betroffenenheiten oberhalb 65 dB(A) Dauerschallpegel vor. Im Pegelbereich zwischen 60 dB(A) und 65 dB(A) ergeben sich beim Vergleich zusätzliche Betroffenenheiten nur durch Einzelhäuser im Bereich der Ortslage Hammerschmiede der Stadt Memmingen und wenige weitere Wohngebäude im Bereich des Wohngebiets an der Gartenstraße in Ungerhausen. Werden für Wohnhäuser durchschnittlich fünf Personen angenommen, verbleibt die zusätzliche Betroffenenanzahl

oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle deutlich im zweistelligen Bereich. Im Betroffenheitsbereich zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) liegen nunmehr zusätzlich einzelne Ortsstraßen mit ihrer beidseitigen Wohnbebauung im mittigen Bereich der Gemeinde Westerheim. Eine signifikante Erhöhung der Betroffenenzahl ist damit nicht verbunden. Im Betroffenbereich zwischen 52 dB(A) und 55 dB(A) ergeben sich zusätzliche Betroffenheiten insbesondere bei zusätzlichen Straßenlagen in Benningen, Erkheim und der Stadt Memmingen; aber auch hiermit sind im Vergleich keine signifikanten Steigerungen der Betroffenenzahl, insbesondere durch großflächige Beschallung völlig neuer Siedlungsgebiete, verbunden. Nachdem die Zumutbarkeitsschwelle oberhalb 60 dB(A) liegt, ist für das Luftamt insbesondere von Bedeutung, dass oberhalb dieses Bereichs im Vergleich zwischen Prognosenullfall 2025 und Planungsfall 2025 nur eine überschaubare Anzahl von zusätzlichen Betroffenheiten gegeben sind.

Für den **Beurteilungszeitraum Nacht** (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ergibt sich folgende Veränderung der Betroffenheiten im Vergleich Prognosenullfall zum Planungsfall 2025:

Oberhalb 60 dB(A) Dauerschallpegel sind keine Betroffenheiten gegeben. Im Pegelbereich zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) liegt erstmalig die Einzellage Zeller. Zwischen 50 dB(A) und 55 dB(A) sind nunmehr zusätzlich jeweils einige Wohngebäude an einzelnen Straßenlagen in Ungerhausen sowie der Ortslage Hammerschmiede und des Bereichs Hoppenriedweg in Memmingen sowie einzelne Straßenlagen in Westerheim erfasst. Dabei handelt es sich um eine überschaubare Anzahl von Betroffenen in einzelnen Straßenlagen, großflächige Siedlungsbereiche sind hiervon nicht betroffen. Im Pegelbereich zwischen 45 dB(A) und 50 dB(A) liegt nunmehr ein Großteil der Gemeinde Westerheim, der südliche Teil der Gemeinde Ungerhausen und südliche Siedlungsbereiche der Stadt Memmingen. Dies zeigt, dass im Nachtzeitraum nunmehr Fluglärm in Siedlungsbereichen zu hören ist, die bisher von Nachtfluglärm aus Memmingen nicht berührt waren. Allerdings ist auch hier für das Luftamt von Bedeutung, dass oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle bzw. im Bereich der Nacht-Schutzzone im Planungsfall 2025 keine großflächigen Siedlungsbereiche umfasst werden, sondern eine überschaubare Anzahl von Wohngebäuden an einzelnen Straßen der vorgenannten Gemeinden inmitten stehen.

Ergänzend erlauben die vorliegenden Unterlagen auch einen Vergleich der betroffenen Siedlungsbereiche zwischen Ist-Zustand 2009 und Planungsfall 2025:

Im **Tagzeitraum** liegt im Pegelbereich zwischen 60 dB(A) und 65 dB(A) im Status quo-Fall nur die Ortslage Zeller. Im Pegelbereich zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) sind bereits

bisher Ortslagen in Ungerhausen, Memmingerberg und Benningen betroffen. Dieser Pegelbereich umfasst im Planungsfall 2025 nunmehr auch weite Bereiche der Gemeinde Westerheim und südliche Siedlungsbereiche von Memmingen. Auch im Pegelbereich zwischen 52 dB(A) und 55 dB(A) sind künftig weitere Siedlungslagen betroffen.

Bezüglich des **Nachtzeitraums** kann im Wesentlichen auf den Vergleich zwischen Prognosenullfall 2025 und Planungsfall 2025 verwiesen werden.

Insgesamt ist aber auch beim Vergleich zwischen Ist-Zustand 2009 und Planungsfall 2025 festzustellen, dass im Tagzeitraum oberhalb der Zumutbarkeitsschwelle keine Veränderungen dergestalt vorliegen, dass nunmehr Siedlungsbereiche großflächig zusätzlich betroffen wären; für den Nachtzeitraum gilt das zum Vergleich zwischen Prognosenullfall 2025 und Planungsfall 2025 Festgestellte.

Ergänzend wird der Einwand des Landratsamts Unterallgäu, die unmittelbar im Nahbereich der Start- und Landebahn gelegenen Gebäude Schwabenstraße 15 und 17 (Gem. Memmingerberg) seien nicht gutachtlich berücksichtigt worden, zurückgewiesen. Aus den Lärmkonturen ist die Betroffenheit erkennbar; ergänzend hat die ACCON GmbH mit Bericht Nr. ACB-1010-4727/54, S. 4, vom 02.11.2011 für diese Immissionsorte die Lärmwerte im Istfall, Prognosenull- und Planungsfall ermittelt (Nr. 15: 60,0/61,7/63,5 dB(A), Nr. 17: 60,8/62,4/64,2 dB(A)). Das Luftamt bezieht diese Grundstückslagen ausdrücklich in seine Abwägung ein, allerdings werden diese Gebäude auf Grund ihrer Lagesituation zur Bahn dem (ehemaligen) Fliegerhorstbereich zugerechnet und nicht gesondert benannt, im Übrigen sind nach der unwidersprochenen Mitteilung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG diese Gebäude im amtlichen Liegenschaftskataster nicht als Wohngebäude dargestellt.

Erwerbstätige und Gewerbetreibende, die unzumutbaren Lärmbelastungen nach Maßgabe der für gewerbliche und berufliche Nutzungen festgesetzten Zumutbarkeitsschwelle ausgesetzt sind, sind nicht gegeben.

#### **3.3.4.8.9                    Besonders schutzbedürftige Einrichtungen**

Das Luftamt ermittelt und bewertet auch die Betroffenheit besonders schutzbedürftiger Einrichtungen i. S. d. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG.

### **3.3.4.8.9.1 Darstellung der Betroffenheiten**

Die besonders schutzbedürftigen Einrichtungen umfassen insbesondere Kindergärten, -krippen und -horte und Schulen (§ 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG) sowie Alten-/Pflegeheime und Krankenhäuser (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG). Jugendeinrichtungen, Stadtbäder, Kinderspielplätze, Ämter, Bildungseinrichtungen, Gastronomie und Friedhöfe zählen nach § 5 Abs. 1 FluglärmG nicht hierzu.

Bei der Bestimmung der Nachweispunkte wurden die wesentlichen schutzbedürftigen Einrichtungen in der Umgebung des Flughafens Memmingen in der Stadt Memmingen sowie der Gemeinden Benningen, Erkheim, Memmingerberg, Ungerhausen und Westerheim ausgewählt und die Lärmwerte für alle Szenarien berechnet (s. insbesondere Tabelle 11, S. 28, des lärmphysikalischen Gutachtens); ergänzend wurde eine Differenzbetrachtung vorgenommen (s. Tabelle 6, S. 74 f. des lärmmedizinischen Gutachtens und Antragsschreiben vom 07.06.2011, S. 35.).

Im Prognosenullfall 2025 tags liegt hiernach keine besonders schutzbedürftige Einrichtung oberhalb der 55 dB(A)-Zone ( $L_{Aeq, Tag}$ ). Im Planungsfall 2025 liegt hiernach tags eine besonders schutzbedürftige Einrichtung knapp oberhalb 55 dB(A), nämlich ein Kindergarten in der Gemeinde Westerheim (55,2 dB(A)). Nachtwerte sind nur für besonders schutzbedürftige Einrichtungen im Sinne von § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG relevant; es liegen keine Krankenhäuser sowie Alten- und Pflegeheime innerhalb der 45 dB(A)-Nacht-Lärmkontur.

Im Pegelbereich zwischen 50 – 55 dB(A) liegen sowohl im Prognosenull- als auch Planungsfall der Kindergarten Sonnenschein in Memmingen (im Planungsfall zusätzlich knapp (50,2 dB(A)) der Edith-Stein-Kinderhort), in Benningen der Kindergarten und die Grundschule, in Memmingerberg das Schulgebäude der Alten Schule (im Planungsfall gerade noch die Grundschule mit 50,0 dB(A), in Ungerhausen die Grundschule und der Kindergarten St. Nikolaus, und in Westerheim die Grundschule (der Kindergarten liegt im Planungsfall nunmehr knapp oberhalb 55 dB(A), s. o.). Im Istzustand liegen bereits die Grundschule und der Kindergarten St. Nikolaus in der Gemeinde Ungerhausen sowie die Grundschule und der Kindergarten in Westerheim oberhalb 50 dB(A). Die Pegeldifferenzen zwischen Prognosenull- zum Planungsfall sind hiernach in der Regel unter 1,5 dB(A), nur ausnahmsweise darüber (z. B. Altes Schulgebäude in Memmingerberg 3,7 dB(A)). Vergleicht man den Istzustand mit dem Planungsfall, sind die Differenzen deutlich höher (maximal bei 4,1 dB(A), Gemeindekindergarten Memmingerberg).

Im Rahmen seiner eigenen Ermittlungstätigkeit sind dem Luftamt alle mitgeteilten schutzbedürftigen Einrichtungen innerhalb der beteiligten Kommunen bekannt geworden. Da diese insoweit bei den kommunalen Belangen – auf der Grundlage des Vortrags der jeweiligen Kommunen – im Abschnitt der kommunalen Belange behandelt werden, war es an dieser Stelle für die Abwägung der Belange des Lärmschutzes nicht veranlasst, auf jede besonders schutzbedürftige Einrichtung unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle einzeln einzugehen.

#### **3.3.4.8.9.2 Bewertung**

Die Bewertung führt zu dem Ergebnis, dass Lärmzunahmen in Folge von Fluglärm bei einzelnen dieser Einrichtungen gegeben sind, aber insgesamt dem Änderungsvorhaben nicht entgegenstehen, insbesondere können diese Einrichtungen weiter betrieben und entsprechend ihrer Aufgabenstellung genutzt werden, so dass insoweit keine unzumutbaren Beeinträchtigungen gegeben sind.

Es ergeben sich bezogen auf die besonders schutzbedürftigen Einrichtungen i. S. v. § 5 Abs. 1 FluglärmG folgende wesentliche Erkenntnisse und Bewertungen:

Alle vorhandenen besonders schutzbedürftigen Einrichtungen im vorgenannten Sinne können weiter betrieben werden. Keine dieser Einrichtungen ist von der bezeichneten verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von  $L_{Aeq\ Tag} \geq 70$  dB(A) betroffen, ab welcher eine weitere Nutzung unzumutbar wäre. Auch soweit bei solchen Einrichtungen diese Schwelle bereits ab 65 dB(A) eingefordert würde (was an dieser Stelle nur hypothetisch angenommen wird), ergäbe sich dennoch kein anderes Ergebnis, da sich in dieser Lärmgruppe ebenfalls keine besonders schutzbedürftigen Einrichtungen befinden. Im Planungsfall liegt keine besonders schutzbedürftige Einrichtung in der Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG (betrachtet also bezogen auf den Lärmschutzbereich bei wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplätzen) und lediglich eine solche Einrichtungen knapp innerhalb eines (künftigen) Lärmschutzbereichs nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG (betrachtet ebenfalls bezogen auf den Lärmschutzbereich bei wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplätzen). Es liegt keine Einrichtung vor, die potenziell von baulichem Schallschutz bzw. den entsprechenden Aufwundererstattungen und von Entschädigungen betroffen ist (siehe § 9 Abs. 1 FluglärmG).

Besonders schutzbedürftige Einrichtungen bleiben innerhalb des Lärmschutzbereichs in ihrer Nutzung unberührt (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, Stand April 2008, § 5 RdNr. 23). Die Rechtsfolgen der (besonderen) erhöhten



Schutzbedürftigkeit solcher Einrichtungen in Bezug auf Fluglärm hat der Gesetzgeber in § 5 FluglärmG insoweit abschließend geregelt. Das Luftamt bezieht die Interessen der schutzbedürftigen Einrichtungen, auch von Lärmimmissionen im Bereich von 52 bis 55 dB(A) verschont zu bleiben, in seiner Entscheidung mit ein. Auch ist festzustellen, dass einige betroffene Einrichtungen in dieser Lärmgruppe vorhanden sind. Die Einrichtungen können allerdings weiterhin benutzt werden und benötigen nach der gesetzgeberischen Wertung keine passiven Schallschutzvorkehrungen. Die auftretenden Belästigungen sind angesichts des Änderungsvorhabens hinzunehmen.

### **3.3.4.9 Passiver Lärmschutz und Außenwohnbereichsentschädigung**

Das Luftamt stellt auf der Grundlage der überprüften lärmphysikalischen Berechnungen fest, dass die auf dem Verkehrsflughafen Memmingen in seiner durch den Planfeststellungsbeschluss geänderten Gestalt durchgeführten Flugbewegungen im Planungsfall auch Lärmauswirkungen im Gefolge haben, die nach der gesetzlichen Wertung von § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG (betrachtet also bezogen auf den Lärmschutzbereich bei wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplätzen) als erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen i. S. v. § 1 FluglärmG gelten. Soweit diese für den Planungsfall ermittelten Lärmauswirkungen die in § 2 Abs. 2 FluglärmG bestimmten Lärmwerte überschritten werden, stellt das Luftamt diese Lärmwerte in seine Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG als unzumutbar ein. Unzumutbare Lärmbelastungen können in der Abwägung der widerstreitenden Belange nach § 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG nicht folgenlos zurückgestellt werden. Hierbei berücksichtigt das Luftamt in seiner Abwägung, dass das FluglärmG die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung des Außenwohnbereichs mit Wirkung für das Planfeststellungsverfahren regelt, § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG.

Das Luftamt ist nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht gehalten, die Regelungen des FluglärmG durch weitergehende Schutzauflagen nach § 9 Abs. 2 LuftVG zu ergänzen. Der Gesetzgeber hat in § 2 Abs. 2 FluglärmG die Grenzwerte festgesetzt, bei deren Überschreiten die Unzumutbarkeit von flugbetriebsbedingten Lärmbeeinträchtigungen im Sinne der „Abwägungsgrenze“ feststeht. Es handelt sich bei den Lärmwerten in § 2 Abs. 2 FluglärmG nicht um die gesetzliche Bestimmung eines Mindeststandards, der durch eine behördliche Entscheidung nach § 9 Abs. 2 LuftVG verändert werden kann. Eine derartige Entscheidung des Luftamtes ermöglichende Öffnungsklausel enthält das FluglärmG nicht. Vielmehr ordnet § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG an, dass die in § 2 Abs. 2 FluglärmG genannten Werte (und keine anderen Werte) bei der Planfeststellung zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor Fluglärm zu beachten

sind. Damit hat es der Gesetzgeber für rechtmäßig erachtet, dass die Planfeststellung über die Zulassung des Vorhabens und die Festsetzung bzw. Änderung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung als Grundlage des sich aus § 9 FluglärmG ergebenden Anspruchs auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und auf Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zeitlich auseinanderfallen. Hiermit ist keine auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG vom Planfeststellungsbeschluss zu schließende Regelungslücke entstanden. Die Bestimmungen des LuftVG und des FluglärmG sind durch § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG und § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG aufeinander bezogen und miteinander verbunden worden. Diese Verknüpfung der Vorschriften stellt die Bewältigung der durch das Ausbauvorhaben aufgeworfenen Probleme sicher.

Nach § 9 Abs. 1 FluglärmG werden dem Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstückes, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 FluglärmG oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 4 FluglärmG zulässig ist, auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe von §§ 9 Abs. 3 und 4, 10 FluglärmG erstattet. Soweit der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel  $L_{Aeq, Tag}$  bei einem Grundstück den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs; andernfalls entsteht dieser Anspruch mit Beginn des sechsten Jahrs nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs (siehe im einzelnen § 9 Abs. 1 FluglärmG). Nach § 9 Abs. 2 FluglärmG werden dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstückes, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von solchen baulichen Anlagen gemäß § 5 Abs. 4 FluglärmG zulässig ist, für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen nach Maßgabe von §§ 9 Abs. 3 und 4, 10 FluglärmG erstattet. Aufwendungen für baulichen Schallschutz im neu festzusetzenden Lärmschutzbereich werden nach § 9 Abs. 3 FluglärmG nicht erstattet, wenn gemäß § 6 FluglärmG bauliche Anlagen sowie Wohnungen schon bei der Errichtung in der bis zur Neufestsetzung geltenden Tag-Schutzzone 2 den Schallschutzanforderungen genügen mussten und die danach erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sich im Rahmen der 2. FlugLSV halten. Ferner ist eine Erstattung ausgeschlossen, wenn der Flugplatzhalter bereits in sonstigen Fällen Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet hat, die sich im Rahmen der 2. FlugLSV halten. Gemäß § 9 Abs. 4 FluglärmG werden Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nur erstattet,

soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der 2. FlugLSV halten. § 5 Abs. 4 der 2. FlugLSV enthält hierzu auch Höchstbeträge. Nach § 9 Abs. 5 FluglärmG kann der Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 FluglärmG oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von solchen baulichen Anlagen gemäß § 5 Abs. 4 FluglärmG zulässig ist, eine angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach § 9 Abs. 6 FluglärmG zu erlassenden Rechtsverordnung verlangen. Die hierfür jeweils zuständige Behörde setzt nach § 10 FluglärmG dann durch schriftlichen Bescheid fest, in welcher Höhe die Aufwendungen erstattungsfähig sind. Zur Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie zur Zahlung der Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs nach den zuvor genannten Vorschriften ist gemäß § 12 Abs. 1 FluglärmG die Allgäu Airport GmbH & Co. KG verpflichtet.

Atypische Belastungen durch Fluglärm, die vom Gesetzeszweck nicht erfasst würden und daher einer gesonderten Konfliktlösung zugeführt werden müssten, sind auch unter Würdigung der vorgebrachten Einwendungen nicht ersichtlich. § 9 FluglärmG verfolgt einen grundstücksbezogenen Schutzansatz auf der Grundlage objektiver Umstände und Gegebenheiten. Besondere Umstände in der Person des jeweiligen Eigentümers oder Nutzers, besondere Empfindlichkeiten oder gesundheitliche Indispositionen bleiben insoweit außer Betracht; es gilt ein typisierender und generalisierender Maßstab (vgl. BVerwGE 125, 116, 229). Auf den pauschalierenden Ansatz verweist auch der HessVGH in seinem o. g. Urteil (juris RdNr. 799). Nach der gesetzlichen Anordnung in § 13 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG eröffnet § 9 Abs. 2 LuftVG dem Luftamt auch keine Zuständigkeit, die von § 9 FluglärmG gesetzlich angeordneten Fälligkeitsvoraussetzungen für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs zu ändern oder zu ergänzen.

### **3.3.5 Aktiver Schallschutz/Betriebsregelungen**

Zur Begrenzung der von dem Vorhaben ausgehenden Fluglärmauswirkungen war es im Rahmen des Abwägungsgebots gem. § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht veranlasst, im Tagzeitraum aktive Schallschutzmaßnahmen nach § 8 Abs. 4 LuftVG zu treffen, allerdings beschränkt das Luftamt den Nachtflugbetrieb auf das unter Berücksichtigung der Lärmschutzerfordernisse unvermeidbare Maß. Zusätzlich zu den beantragten Betriebsregelungen im Nachtzeitraum, die nur einen begrenzten Teil dieses Zeitraums und vornehmlich die Nachtrandstunde zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr betreffen, verfügt das Luftamt zusätzliche Einschränkungen, die dazu führen, dass – von ganz begrenzten Ausnahmen

abgesehen – der Verkehr innerhalb der Zeitscheiben 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr, 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr und zwischen 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr kontinuierlich abnimmt und im Übrigen zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr nur mit wenigen Flugbewegungen zu rechnen ist.

Das Luftamt hat im Rahmen des Gebots zur umfassenden Konfliktbewältigung die nach Realisierung des Änderungsvorhabens in einem überschaubaren Zeitraum zu erwartenden Fluglärmwirkungen prognostisch zu ermitteln und auf dieser Grundlage Maßnahmen des Schallschutzes in den Blick zu nehmen. Ausreichend ist nicht schon ein Schallschutz, der die Abwehr von Nachteilen i. S. v. § 9 Abs. 2 LuftVG, also die Einhaltung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle bewirkt; vielmehr ist den Lärmschutzinteressen der Flughafenanwohner auch unterhalb dieser Schwelle im Rahmen der Abwägungsentscheidung Rechnung zu tragen (s. z. B. Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 C 1073.04). Grundsätzlich sind Maßnahmen des bereits an der Lärmquelle ansetzenden aktiven Schallschutzes und solche des passiven, insbesondere baulichen Schallschutzes an den von den Lärmwirkungen betroffenen Grundstücken möglich. Das LuftVG regelt aber keinen generellen Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz (BVerwGE 87, 332, 346 f.). Aktiver Schallschutz ist in der Regel mit Einschränkungen des Betriebs verbunden und muss folglich in einen Ausgleich mit den Nutzungsinteressen an der Verkehrsanlage gebracht werden. Vor allem bezogen auf den Nachtzeitraum müssen aber wegen der speziellen Gewichtungsvorgabe in § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG zur fehlerfreien Bewältigung der Fluglärmproblematik alle in Betracht kommenden Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ernsthaft in Erwägung gezogen und geprüft werden (vgl. Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, LuftVG, Stand August 2010, § 6 RdNr. 391). Da jede nicht nur geringfügige Lärmbeeinträchtigung abwägungsrelevant und in diesem Sinne auch rechtfertigungsbedürftig ist, ist auch für die Tagstunden abzuwägen, ob auf Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verzichtet und der Schutz der Wohnnutzung vor unzumutbarem Fluglärm auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes beschränkt werden soll. Dass sich aber Betriebsbeschränkungen als besonders einschneidende Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes gleichwohl vor allem auf die Nachtzeit beschränken, hat seinen Grund in der hervorgehobenen Bedeutung der Nachtruhe (vgl. Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand August 2010, § 6 RdNr. 391).

Betriebliche Regelungen zur Nachtzeit sind ausschließlich durch die Verfolgung von Nachtschutzziele, Betriebsregelungen zur Tagzeit dagegen allein durch Schutzziele für den Tagzeitraum gerechtfertigt. Schutzziele des Fluglärmschutzes sind dabei insbesondere Vermeidung auraler und extraauraler Gesundheitsschäden bzw. Krankheiten, Störungen des Schlafs, vor allem des Nachtschlafs, und Vermeidung von Störungen der Erho-

lung und der Kommunikation (vgl. S. 32 ff. des lärmmedizinischen Gutachtens). Zur Verfolgung solcher Schutzziele stehen beispielsweise der dauernde oder temporäre Ausschluss des Betriebs besonders lauter Luftfahrzeugtypen, generelle temporäre Betriebsbeschränkungen oder Bewegungs- und Lärmkontingente zur Verfügung. Andere aktive Schallschutzmaßnahmen wie etwa die Festlegung bestimmter Flugverfahren (vgl. § 27a Abs. 2 LuftVO) fallen hingegen nicht in die Zuständigkeit des Luftamtes, dies betrifft auch Einflussnahmen auf Einzelfreigaben der Flugverkehrskontrollstellen (vgl. § 26 Abs. 2 LuftVO). Wegen der Bedeutung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes bei der Pflicht zur gerechten Abwägung aller widerstreitenden Belange kann eine Einschränkung des Betriebs eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Flughafens aus Lärmschutzgründen daher nur soweit erfolgen, wie die konkrete Betriebsregelung geeignet und erforderlich ist, um zur Erreichung der Lärmschutzziele beizutragen. Des Weiteren dürfen die negativen Folgen derartiger Betriebsregelungen für den im öffentlichen Interesse stattfindenden Luftverkehr nicht in einem augenfälligen Missverhältnis zum Zweck des Lärmschutzes stehen. Insbesondere ist es dem Luftamt aus dem Rechtsgedanken des Art. 36 Satz 3 BayVwVfG heraus versagt, aus Gründen des aktiven Schallschutzes Betriebsregelungen zu verfügen, die dem öffentlichen Interesse an der Funktion der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zuwiderlaufen.

### **3.3.5.1 Tagzeitraum**

Auf der Grundlage des bereits dargestellten und prognostisch einwandfrei ermittelten gegenwärtigen und zukünftigen Flugbetriebs am Verkehrsflughafen Memmingen besteht für das Luftamt keine Veranlassung, aktive Schallschutzmaßnahmen im Tagzeitraum zu verfügen. Die Lärmauswirkungen des Flughafens bewegen sich nicht in einem Bereich, dass große Siedlungsräume mit unzumutbarem Fluglärm beschallt werden. Zwar liegen mehrere Kommunen in Teilbereichen innerhalb der Abwägungsschwelle. Allerdings werden das Verkehrsinteresse des Flughafens und sein nachfragegerechtes Bedienen im Tagzeitraum höher bewertet als Einschränkungen des Flugbetriebs. Bei dieser Prüfung ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Verkehrsflughafen Memmingen eine im Gemeingebrauch stehende Infrastruktureinrichtung ist, für die gem. § 45 Abs. 1 Satz 1 LuftVZO eine Betriebspflicht besteht. Über Schutzanordnungen dürfen nicht Ausgestaltung und Betrieb des Flugplatzes in einer Weise geregelt oder beschränkt werden, dass Funktion oder Leistungsfähigkeit der Anlage dadurch in Frage gestellt werden. Insoweit sind Kontingentierungen aus rechtlichen Gründen grundsätzlich nicht möglich.

Das Luftamt Südbayern hat in die Prüfung eingestellt, dass das im Verfahren nachgewiesene öffentliche Interesse an jeder Art von Luftverkehr unabhängig vom Flugzweck auch

an Wochenenden besteht. Andererseits wird das Wochenende aber auch von einer Vielzahl von Menschen, die keiner lärmrelevanten Freizeitbeschäftigung nachgehen, zur Erholung, Entspannung und Rekreation genutzt. Allerdings darf die durch die luftrechtliche Genehmigung repräsentierte und vorgegebene Widmung (Verkehrsflughafen) durch ungerechtfertigte Betriebsbeschränkungen nicht ausgehöhlt werden; der am Verkehrsflughafen Memmingen prognostizierte Linien- und Charterflugbetrieb verteilt sich über die Woche einigermaßen gleichmäßig. Insoweit ist jedenfalls nicht damit zu rechnen, dass an den Wochenenden mit tendenziell höheren Belastungen zu rechnen ist.

Zum Verkehr der Allgemeinen Luftfahrt hat sich das Luftamt Südbayern insbesondere mit dem Urteil des BayVGH vom 30.09.1997 (Az. 20 B 96.3228 u. a.) auseinandergesetzt, aber auch die Ausführungen im Beschluss des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 31.03.2003 (Az 20 B 1260/01.AK) wurden generell berücksichtigt.

Die Verlegung des Betriebsbeginns auf 7.00 Uhr ist nicht gerechtfertigt. Es besteht, insbesondere im Linienverkehr, häufig ein Bedürfnis nach Flugbewegungen vor 7.00 Uhr, vor allem bei Flügen im Umsteigerverkehr. Die Forderung, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen den Flugverkehr von Flugzeugen – seien es Strahlflugzeuge oder sog. „Hobby- und Freizeitflieger“ – zu untersagen oder einzuschränken, wird zurückgewiesen. Für diese Forderung besteht keine gesetzliche Grundlage. Dabei ist insbesondere auf die Betriebspflicht abzustellen, die sich auch an Wochenenden grundsätzlich auf alle Flugzeuge und Flüge erstreckt. Außerdem ist zu bedenken, dass auch an diesen Tagen ein Bedarf für Luftverkehr mit allen Flugzeugen besteht. Für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, insbesondere im Bereich der Kleinflugzeuge, ist festzustellen, dass dieser Verkehr keinen wesentlichen Beitrag zu unzumutbaren Belastungen in den Ortslagen liefert, sondern überwiegend den Bereich der nicht nur geringfügigen, aber nicht unzumutbaren Belastungen betrifft. Angesichts der beschränkten Wirkung dieses Verkehrs im Wesentlichen nur auf den Abwägungsbereich wäre es angesichts der Widmung des Platzes nicht gerechtfertigt, diesen Verkehr auszuschließen. Viele Flugzwecke und damit ein Verkehrsbedürfnis bestehen auch an Wochenenden. Dieses Verkehrsbedürfnis bezogen auf den Verkehrsflughafen ist grundsätzlich höher zu bewerten als das Verkehrsbedürfnis eines Sonderlandeplatzes oder gar eines Segelfluggeländes. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass am Wochenende einschließlich Sonn-, aber auch Feiertagen, sehr wohl mit Lärmimmissionen verbundene Aktivitäten zulässig sind. So schützt zwar das Bayerische Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (FTG) die Sonn- und Feiertagsruhe, nimmt aber die der Personenbeförderung dienenden Unternehmen aus (§ 2 Abs. 3 Nr. 1

BayFTG). Beim Luftverkehr als im Übrigen sozialadäquate Fortbewegungsart liegt auch keine von vornherein verhältnismäßig hohe Unverträglichkeit des hiervon ausgehenden Lärms vor. Soweit Bürgerinnen und Bürger über Lärm klagen, umfassen diese Klagen auch Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm. Schließlich ist diese Frage auch nicht ungerregelt, sondern durch die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung normiert. Diese Verordnung ist zwar vorliegend nicht einschlägig, aus ihr ist jedoch eine antizipierte gesetzgeberische Abwägung dergestalt abzuleiten, dass Flughafenbetrieb insoweit vorrangig ist.

Die einschlägigen gesetzlichen Regelungen unterscheiden auch nicht zwischen Schul- und sonstigem Flugverkehr. Vergleichbar dem Straßenverkehr ist auch Schulflugverkehr Flugverkehr, für den ein Bedürfnis besteht. Im Übrigen ist Schulflugverkehr auch nicht von vornherein mit höheren Lärmimmissionen verbunden.

Diese Bewertung gilt auch für den vorliegenden Fall, dass neben der Ausnutzung der Genehmigung für den Tagflugbetrieb eine erhebliche Erweiterung des Nachtflugbetriebs zugelassen wird, da es nicht wesensfremd für einen Verkehrsflughafen ist, dass dort neben Tag- auch eine begrenzte Anzahl von Nachtflügen durchgeführt werden. Jedenfalls bedingen allein Nachtflüge (im hier zugelassenen Umfang) keine Beschränkung des Tagflugbetriebs.

Für Lärmmessstellen im Sinne von § 19a LuftVG enthält die Änderungsgenehmigung aus 2004 bereits eine Regelung. Im Übrigen bestehen bereits in Ungerhausen und im südlichen Stadtgebiet von Memmingen solche Einrichtungen.

### **3.3.5.2                    Nachtzeitraum**

Die Abwägung der Belange für die beantragte Änderung der bisherigen Nachtflugmöglichkeiten am Verkehrsflughafen Memmingen mit den entgegenstehenden Belangen des Lärmschutzes ergibt, dass der Bedarf für planmäßige Landungen von 22.00 Uhr Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit und für verspätete Starts und Landungen bis regelmäßig 23.00 Uhr Ortszeit, in Ausnahmefällen bis 23.30 Uhr Ortszeit, nachgewiesen wurde. Dieser konnte sich unter Berücksichtigung der besonderen Gewichtungsvorgabe in § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG aber nur teilweise gegenüber den insoweit vorrangigen Belangen des Lärmschutzes durchsetzen.

Soweit nachfolgend Uhrzeiten ohne weiteren Zusatz angegeben sind, handelt es sich immer um Ortszeiten.

### **3.3.5.2.1 Allgemeine Grundsätze zum Flugbetrieb in der Nacht**

Das Luftamt verfügt bei der Änderung der Betriebszeiten am Verkehrsflughafen Memmingen grundsätzlich über planerische Gestaltungsfreiheit. Diese wird jedoch durch das fachplanerische Abwägungsgebot i. V. m. dem in § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG enthaltenen Gebot, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen, begrenzt. Die sich aus dem Abwägungsgebot i. V. m. § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG ergebenden Anforderungen an eine Nachtflugregelung wurden von der Rechtsprechung konkretisiert und setzen in der sog. Nachtkernzeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr einen spezifischen Nachtflugbedarf voraus. Allein die Absicht, dem Flugverkehr optimale Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten, rechtfertigt es nicht, die Lärmschutzbelange hintanzustellen.

Für die Nutzung der sog. Nachtrandstunden, also in der Zeit von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr und von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr, ist zwar ein standortspezifischer Bedarf nicht erforderlich. Jedoch bedarf auch die Durchführung eines Flugbetriebs in diesen Nachtrandstunden im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG einer besonderen Begründung. Starts und Landungen dürfen nicht ohne erkennbare Notwendigkeit gerade in diesem Zeitraum – und damit außerhalb der unter Lärmgesichtspunkten weniger problematischen Tagesstunden – gelegt werden. In diesen Nachtrandstunden besitzt der Lärmschutz allerdings nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit. Daraus folgt, dass sich plausibel nachgewiesene sachliche Gründe, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann, im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen können. Solche Gründe können sich z. B. aus den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen, aus den Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs oder aus dem Umstand ergeben, dass ein Flughafen als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Luftverkehrsgesellschaften deren Bedürfnisse nachvollziehbar nicht ausschließlich in den Tageszeiten abdecken kann; die Zulassung von Passagierflugverkehr in den Nachtrandstunden kann ebenso aus Gründen der Anbindung eines Verkehrsflughafens an in- und ausländische Passagierdrehkreuze gerechtfertigt sein.

Für die Ermittlung und Gewichtung des Nachtflugbedarfs in den Nachtrandstunden bedeutet dies, dass Grundvoraussetzung für die Anerkennung eines Nachtflugbedarfs die Darlegung einer entsprechenden Nachfrage. Dies gilt jedenfalls für planbare Verkehre, insbesondere für den Passagier- und Frachtverkehr (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 38 ff.; BVerwG, Urteil vom 27.07.2008, Az. 4 A 3001.07, juris).



Das Luftamt hat demnach im Rahmen der Abwägung insbesondere zu prüfen, ob ein belastbarer Nachtflugbedarf besteht und dieser den Anforderungen der Rechtsprechung an nächtlichen Flugbetrieb genügt. Dabei sollen die Wirkungen des Flugbetriebs bei Nacht auf Mensch und Natur soweit wie möglich begrenzt werden, die Nachtflüge soweit wie möglich auf die Nachtrandzeiten beschränkt, die Nachtkernzeit grundsätzlich unangetastet bleiben sowie der Nachtflugbetrieb vor allem in der Zeit nach 23.00 Uhr auf ein Minimum beschränkt werden.

Bei der Entscheidung sind des Weiteren die maßgeblichen Lärmauswirkungen (relativ und absolut) auf die Umgebung des Flughafens Memmingen zugrunde zu legen und die lärmmedizinischen Auswirkungen des Nachtflugbetriebs einzubeziehen. Die lärmphysikalischen Auswirkungen des beantragten Nachtflugbetriebs wurden vorstehend umfänglich dargestellt; die lärmmedizinischen Erkenntnisse richten sich nach den normativen Wertungen des FluglärmG.

### **3.3.5.2.2 Ermittlung und Gewichtung des Nachtflugbedarfs**

Das Luftamt hat den Bedarf für Flugbetrieb in der Nacht in den einzelnen Zeitscheiben untersucht, einer Bewertung anhand der Anforderungen der Rechtsprechung unterzogen und im Rahmen der Abwägung gewichtet.

#### **3.3.5.2.2.1 Derzeitige Situation am Verkehrsflughafen Memmingen**

Aufgrund der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 ist Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Memmingen täglich von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr zulässig. Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sind Landungen von Flügen, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, zulässig, sofern unerwartete Umstände mit verzögernder Wirkung eingetreten sind, die zum Zeitpunkt des Abflugs nicht vorhersehbar waren; diese Landungen bedürfen der vorherigen Genehmigung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG (Prior Permission Required, PPR). Zudem sind zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Flugbewegungen nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes zulässig (vgl. A.I.3.1 bis A.I.3.3 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004).

Außerhalb dieser Betriebsstunden finden einzelne Flugbewegungen nur aufgrund einer Außenstart- oder -landeurlaubnis nach § 25 (Abs. 1 Satz 3 Nr. 2) LuftVG – mit Zustimmung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und Erlaubniserteilung des Luftamtes – statt.

### **3.3.5.2.2 Beantragte Nachtflugregelung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat beantragt, den Betriebsumfang zu erweitern, so dass hiernach Flugbetrieb täglich von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr zulässig sein soll. Planmäßige Landungen sind zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr beantragt, planmäßige Starts sollen (weiterhin) von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr zulässig sein. Verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, sollen bis 23.00 Uhr zugelassen werden. In der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr sind Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr, die planmäßig vor 23.00 Uhr (Landungen) bzw. vor 22.00 Uhr (Starts) hätten stattfinden sollen, beantragt. Diese Flugbewegungen sollen der vorherigen Genehmigung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG bedürfen (PPR). Neben den genannten Flugbewegungen sollen nach dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG des Weiteren Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes oder Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind, zulässig sein (vgl. A.II.1.3 des Antrags der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 01.06.2011 in Ordner I von III der Antragsunterlagen).

### **3.3.5.2.2.3 Bedarf nach Nachtflügen**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat zum Nachweis des Nachtflugbedarfs neben der LVP 2011 (vgl. dort insbesondere S. 48 ff.) eine „Ergänzende Stellungnahme zur ‚Luftverkehrsprognose 2020/2025 für den Allgäu Airport Memmingen‘ bezüglich des Nachtflugbedarfs“ der Intraplan Consult GmbH vom Juli 2012 (im Folgenden: LVP 2012) vorgelegt. Danach ist zusammenfassend die Öffnung der Nachtrandstunden für die Abwicklung von Luftverkehr am Verkehrsflughafen Memmingen erforderlich, um der an den Flughafen herangetragenen Nachfrage gerecht zu werden.

Das Luftamt hat bei der Bedarfsprüfung die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegten Gutachten, die Einwendungen und Stellungnahmen, die Erkenntnisse aus dem Anhörungsverfahren sowie sonstige zur Verfügung stehende Erkenntnismittel berücksichtigt.

Im Folgenden wird zwischen planmäßigen und verspäteten Flugbewegungen in der Nacht unterschieden:

### **3.3.5.2.2.3.1 Planmäßige Flugbewegungen in der Nacht**

Das Luftamt hat im Rahmen der Prüfung der Zulassung von planmäßigen Nachtflugbewegungen zunächst den allgemeinen Bedarf nach planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht untersucht (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses), sodann den konkreten Bedarf nach planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht am Flughafen Memmingen in der engpassfreien Prognose 2025 ermittelt (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses).

#### **3.3.5.2.2.3.1.1 Allgemeiner Bedarf nach planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht**

Grundsätzlich besteht auf Flugplätzen, die mit dem Verkehrsflughafen Memmingen funktional vergleichbar sind und diesem in Struktur und Nachfrage ähneln – dies gilt insbesondere für Flugplätze, die überwiegend durch Low-Cost-Verkehr geprägt sind –, ein hoher Bedarf nach Flugbewegungen in der Nachtzeit, mithin von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (vgl. LVP 2011, S. 48 ff.). So verfügen viele Flugplätze/Verkehrsflughäfen in Deutschland über längere Betriebszeiten als der Verkehrsflughafen Memmingen mit der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004, um die an sie herangetragene, steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen, insbesondere in den Nachtrandzeiten, bedarfsgerecht befriedigen zu können. Dies gilt im Hinblick auf planmäßige Flugbewegungen – ggf. mit Einschränkungen bzw. Unterschieden – insbesondere für die Verkehrsflughäfen Berlin Tegel, Berlin Schönefeld, den künftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg sowie die Flughäfen Bremen, Dresden, Düsseldorf und Friedrichshafen (zumindest bezüglich der Betriebszeiten für geplante Landungen), Erfurt, Frankfurt Main, Frankfurt-Hahn, Hamburg, Hannover-Langenhagen, Karlsruhe/Baden-Baden, Köln/Bonn, Leipzig-Halle, Lübeck-Blankensee, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Paderborn/Lippstadt, Saarbrücken, Stuttgart, Weeze und Zweibrücken, die zum Teil die Nachtrandstunden, zum Teil aber auch die Nachtkernzeit für Flugbetrieb in Anspruch nehmen. Lediglich der Verkehrsflughafen Dortmund verfügt über die gleichen Betriebszeiten bei planmäßigen Flugbewegungen wie der Verkehrsflughafen Memmingen. Selbst wenn man im Rahmen der vergleichenden Betrachtung die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragten Betriebszeiten zugrunde legt, bestehen an den meisten Verkehrsflughäfen – ggf. unter Einschränkungen – längere Betriebszeiten als in Memmingen (vgl. LVP 2012, S. 3 ff.). Dies belegt eine beispielhafte Untersuchung des Tages- und Nachtverkehrs im Passagier- und Linienverkehr an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen für die 24. Kalenderwoche des Jahres 2011, die Intraplan plausibel und nachvollziehbar auf S. 6 f. der LVP 2012 darlegt. Danach beträgt der durchschnittliche Anteil des Nachtverkehrs deutscher Ver-

kehrsflyghäfen 6,9 %, d. h. dass im Durchschnitt 6,9 % der Flugbewegungen in der Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) bzw. 93,1 % am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) stattfinden.

<b>Flughafen</b>	<b>Anteil Tag (in %)</b>	<b>Anteil Nacht (in %)</b>
Memmingen (luftrechtl. Gen. 2004)	100,0	0,0
Berlin Schönefeld	97,0	3,0
Berlin Tegel	89,0	11,0
Bremen	91,9	8,1
Dortmund	100,0	0,0
Dresden	91,2	8,8
Düsseldorf	94,0	6,0
Erfurt	84,1	15,9
Frankfurt Main	93,0	7,0
Frankfurt-Hahn	86,4	13,6
Friedrichshafen	96,7	3,3
Hamburg	96,7	3,3
Hannover-Langenhagen	85,0	15,0
Karlsruhe/Baden-Baden	96,4	3,6
Köln-Bonn	84,8	15,2
Leipzig-Halle	87,9	12,1
Lübeck-Blankensee	100,0	0,0
München	95,7	4,3
Münster/Osnabrück	77,8	22,2
Nürnberg	89,7	10,3
Paderborn/Lippstadt	76,4	23,6
Saarbrücken	95,0	5,0
Stuttgart	91,7	8,3
Weeze	86,0	14,0
<b>Summe</b>	<b>93,1</b>	<b>6,9</b>

Tabelle: Tages- und Nachtverkehr im Passagier- und Linienverkehr an den deutschen Verkehrsflughäfen 2011, 24. Kalenderwoche als Beispielswoche im Sommerhalbjahr weitgehend ohne Ferien (vgl. LVP 2012, S. 6).

Daraus lässt sich im Einzelnen u. a. ableiten, dass generell eine Nachfrage von Passagieren nach planmäßigen Flugbewegungen in der Nacht vorhanden ist. Zudem ist aus der Auswertung ein höherer Anteil an Nachtflügen bei Flughäfen, die hinsichtlich der Betriebszeiten tendenziell weniger Beschränkungen unterliegen – dies gilt namentlich für die Flughäfen Paderborn/Lippstadt, Münster/Osnabrück, Köln/Bonn, Weeze, Frankfurt-Hahn –, ablesbar. Überhaupt keinen Nachtanteil (0,00 %) bei geplanten Flugbewegungen im Passagier- und Linienverkehr gibt es – außer am Flughafen Lübeck-Blankensee, an welchem trotz der Betriebszeiten von 0.00 Uhr bis 24.00 Uhr in der betrachteten Beispielswoche aufgrund des stagnierenden Verkehrsaufkommens nach 22.00 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfanden – (aufgrund der Betriebszeiten) lediglich an den Verkehrsflughäfen Memmingen und Dortmund. Verkehrsflughäfen, die, wie Memmingen, von einem hohen Anteil an Low-Cost-Verkehr geprägt sind, weisen eine überproportional hohe Nachfrage nach Nachtflügen auf. Dies zeigt der hohe Nachtfluganteil insbesondere der Verkehrsflughäfen Frankfurt-Hahn mit 13,6 %, Köln/Bonn mit 15,2 % und Weeze mit 14,0 %, die mit 6,7 bis 7,1 Prozentpunkten erheblich über dem Durchschnittswert von 6,9 % liegen. Auch der Verkehrsflughafen Bremen mit einem Nachtfluganteil von 8,1 % belegt, dass trotz der Betriebszeit von 6.00 Uhr bis 22.30 Uhr, wo also – im Vergleich zu anderen Verkehrsflughäfen – lediglich eine halbe Stunde der Nachtrandzeit in Anspruch genommen wird, eine überdurchschnittlich hohe passagiergetriebene Nachfrage nach Nachtflügen besteht (vgl. LVP 2012, S. 3 ff.).

Ebenso ist aus der Tabelle ein überproportionaler Nachtfluganteil an Flughäfen, die Verkehre im Touristik-Segment abwickeln, wie dies z. B. in Nürnberg, Hannover-Langenhagen und Paderborn/Lippstadt mit einem Nachtfluganteil von 10,3 bis 23,6 % der Fall ist, ersichtlich. Weiterhin fällt auf, dass an den meisten Standorten mit überproportionalem Nachtfluganteil Luftfahrzeuge abgestellt bzw. stationiert sind. So sind am Verkehrsflughafen Hannover-Langenhagen (Nachtfluganteil 15,0 %) Flugzeuge der TUifly, an den Verkehrsflughäfen Nürnberg (Nachtfluganteil 10,3 %), Münster/Osnabrück (Nachtfluganteil 22,2 %) und Paderborn/Lippstadt (Nachtfluganteil 23,6 %) Flugzeuge der Air Berlin, an den Standorten Frankfurt-Hahn (Nachtfluganteil 13,6 %) und Weeze (Nachtfluganteil 14,0 %) Flugzeuge der Ryanair sowie am Verkehrsflughafen Köln/Bonn (Nachtfluganteil 15,2 %) u. a. Flugzeuge von Germanwings stationiert (vgl. LVP 2012, S. 3 ff., 7).

Wenn auch diese beispielhafte Untersuchung des Tages- und Nachtverkehrs im Passagierlinienverkehr an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen nicht den Bedarf im Sinne der Nachfrage darstellt, da an vielen Verkehrsflughäfen Nachtflugbeschränkungen

bestehen, belegt sie dennoch, dass generell ein großer Nachtflugbedarf existiert, der sich überproportional auf die Nachtrandstunden, insbesondere auf den Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr, bezieht. Des Weiteren kann aufgrund der Auswertung von Intraplan im Wesentlichen ein Bedarf nach Landungen und weniger nach Starts im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr festgestellt werden (vgl. LVP 2011, S. 48 f.).

#### **3.3.5.2.2.3.1.2 Nachtflugbedarf für planmäßige Flugbewegungen in der engpassfreien Prognose 2025**

Intraplan hat in der LVP 2011 und in der ergänzenden Stellungnahme (LVP 2012) plausibel und nachvollziehbar eine Nachfrage nach Nachtflügen am Verkehrsflughafen Memmingen im Planungsfall 2025 dargelegt. Das Luftamt hat diese Gutachten überprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Prognose sowohl hinsichtlich des eingestellten Datenmaterials, der zugrunde gelegten Methodik als auch hinsichtlich des Ergebnisses nicht zu beanstanden ist. Die Prognose wurde auf Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodengerecht erstellt und beruht weder auf willkürlichen Annahmen noch auf offensichtlichen Unwahrscheinlichkeiten noch ist sie in sich widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht nachvollziehbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, juris RdNr. 243). Ausgehend hiervon sind die vorgelegten Gutachten verwertbar.

Intraplan legt der engpassfreien Prognose des Nachtflugbedarfs 2025 die Annahme einer erweiterten Betriebszeit bis maximal 23.30 Uhr für planmäßige Flugbewegungen und bis maximal 24.00 Uhr für verspätete Flugbewegungen zugrunde, um eine „ungehemmte“ Nachfrage ohne betriebliche Restriktionen darstellen zu können (vgl. LVP 2011, S. 48). Danach ist im Planungsfall 2025 am Flughafen Memmingen eine Nachfrage von 5 % des gesamten Verkehrsaufkommens, (insgesamt) 5,4 Flugbewegungen je Durchschnittsnacht, zu erwarten. Ausgedrückt in Zahlen handelt es sich im Planungsfall 2025 um 1.980 – mithin um rund 2.000 – planmäßige und verspätete Nachtflugbewegungen/Jahr. Am Verkehrsflughafen Memmingen werden (planmäßige und verspätete) Nachtflüge fast ausschließlich für den Passagierlinien- und -charterverkehr und überwiegend für ankommende Flüge zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr prognostiziert. Der Anteil der (planmäßigen und verspäteten) Nachtflugbewegungen im Passagierlinien- und -charterverkehr beträgt im Planungsfall 2025 7,8 %; das entspricht 1.939 Flugbewegungen/Jahr. 41 planmäßige und verspätete Flugbewegungen/Jahr entfallen im Planungsfall 2025 auf den individuellen Geschäftsreiseverkehr (Tramp- und Anforderungsverkehr bis 5,7 t, Taxiflug, Werkverkehr), den sonstigen gewerblichen Verkehr (einschließlich einiger weniger Frachtflüge) und den sonstigen nichtgewerblichen Verkehr (vgl. LVP 2012, S. 2 f.; LVP 2011, S. 46 f., 55 f.); betrachtet man hierbei lediglich den planmäßigen Verkehr, handelt es sich um 36,9

Flugbewegungen/Jahr. Der Nachtflugbedarf beim planmäßigen Verkehr wird insbesondere aufgrund der Notwendigkeit einer effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen, namentlich für am Flughafen Memmingen abgestellte/stationierte Flugzeuge, und der Anbindung an Drehkreuze über (spätabendliche) Abbringerflüge begründet. Daneben leitet Intraplan im Prognosegutachten einen Nachtflugbedarf für verspätete Flugbewegungen her.

Bei der prognostizierten Nachfrage von ca. 2.000 (planmäßigen und verspäteten) Nachtflugbewegungen im Planungsfall 2025 abzüglich eines verspätungsbedingten Anteils von ca. 10 % entfällt die zeitliche Verteilung der rund 1.800 planmäßigen Nachtflugbewegungen wie folgt:

<b>Zeit</b>	<b>Anzahl der planmäßigen Flugbewegungen/Jahr</b>	<b>Anteil der planmäßigen Flugbewegungen in %</b>
22.00 – 22.30 Uhr	700	39
22.30 – 23.00 Uhr	1.100	61
23.00 – 23.30 Uhr	0	0
insgesamt	1.800	100

Tabelle: Verteilung der planmäßigen Nachtflugbewegungen im Planungsfall 2025 auf die Zeitscheiben in gerundeten Werten (vgl. LVP 2012, S. 30; LVP 2011, S. 55).

Der Großteil der planmäßigen Nachtflugbewegungen wird sonach zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr (rund 61 %) stattfinden. 39 % der planmäßigen Nachtflugbewegungen verteilen sich strukturell auf die Zeitscheibe zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr. Nach 23.00 Uhr werden keine planmäßigen Nachtflugbewegungen prognostiziert (vgl. LVP 2012, S. 30 f.).

Da für den Prognosenufall 2025 der status quo der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 unterstellt wird, erfolgen im Prognosenufall 2025 keine planmäßigen Flugbewegungen von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr am Verkehrsflughafen Memmingen (vgl. LVP 2011, S. 71).

In der Nacht finden planmäßige Flugbewegungen aufgrund einer passagiergetriebenen Nachfrage statt, d. h. Flüge werden (nachts) nur angeboten, wenn eine entsprechende Nachfrage von Seiten der Passagiere vorhanden ist. Nachfrage und Angebot bedingen sich wechselseitig. So werden Nachtflüge auch nur dann stattfinden können, wenn hierfür angemessene wirtschaftliche Bedingungen bestehen. Der Grund für die passagiergetrie-

bene Nachfrage liegt darin, dass Reisende einen Reisetag möglichst lange ausnutzen wollen. Dies ist der Fall bei Privatreisen, insbesondere bei Kurzreisen, wenn Passagiere den letzten Urlaubstag ausnutzen und erst spät zurückkehren wollen. Daher bevorzugen nach Memmingen Rückreisende grundsätzlich eine möglichst späte Rückkehr vom Urlaubsort mit einer Ankunft bis ca. 23.00 Uhr in Memmingen. Umgekehrt streben Urlauber im Allgäu eine Rückkunft am Heimatort regelmäßig nicht erst um Mitternacht an. Ein Abflug von Memmingen wird deshalb in den meisten Fällen vor 22.00 Uhr gewünscht (vgl. LVP 2012, S. 8 f.; LVP 2011, S. 52 f.).

Der Nachtflugbedarf wird im Einzelnen im Hinblick auf die oben bereits dargestellten Anforderungen der Rechtsprechung an den nächtlichen Flugbetrieb (vgl. C.III.3.3.5.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses) anhand der Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.2.1), anhand von Flugbewegungen aus Drehkreuzflughäfen (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.2.2) sowie einer Heimatbasis von Luftfahrzeugen am Verkehrsflughafen Memmingen (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.2.3) geprüft.

#### **3.3.5.2.2.3.1.2.1 Erfordernisse der effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen**

Intraplan legt in der ergänzenden Stellungnahme überzeugend dar, dass ein Nachtflugbedarf aufgrund der Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen besteht. Luftverkehrsgesellschaften messen bei der Gestaltung ihres Flugangebotes der Umlaufplanung von Luftfahrzeugen eine erhebliche Bedeutung zu. Luftfahrzeuge werden nur dann wirtschaftlich und effizient betrieben, wenn diese möglichst viel Zeit in der Luft und nicht am Boden verbringen, also die Anzahl der sog. off-Block-Stunden somit möglichst hoch ist. Je länger die Betriebsstunden eines Flughafens sind, desto mehr Strecken können grundsätzlich von einem Flugzeug täglich bewältigt werden, desto mehr Umläufe (Hinflüge, Rückflüge und Wendezeiten) können stattfinden. Luftverkehrsgesellschaften haben daher regelmäßig ein Interesse daran, ein Flugzeug möglichst früh in Betrieb zu nehmen und möglichst spät abzustellen (vgl. LVP 2012, S. 9).

Eine Verlängerung der Betriebszeiten von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr am Verkehrsflughafen Memmingen erhöht für Luftverkehrsgesellschaften die Möglichkeit, mehr Flugzeugumläufe durchzuführen, in nicht unerheblichem Maße. Dazu hat Intraplan fiktive Modellrechnungen erstellt, um beispielhaft für typische Strecken und Verkehrsarten Umlaufmöglichkeiten von Flugzeugen aufzuzeigen. Diese Modellrechnungen belegen, dass die Umlaufplanung von Flugzeugen erheblich vom zeitlichen Umfang der täglichen Betriebszeiten eines Flughafens abhängt und dies gerade auch für typische Flugstrecken von und nach Memmingen zutrifft. Die Beispiele wurden von Intraplan bewusst ohne Bezug zu einzelnen Luftver-



kehrsgesellschaften und tatsächlichen Umläufen gewählt. Vielmehr wurden repräsentative Beispiele mit Zielen gebildet, die das Spektrum des Flugverkehrs in Memmingen grundsätzlich erfassen. Die betrachtete Ausgangssituation mit einem Betriebsbeginn zwischen 6.00 Uhr und 6.30 Uhr (ausgemittelt 6.15 Uhr), einer Wendezeit im Low-Cost-Verkehr von 25 Minuten und im Touristikverkehr von 45 Minuten sowie die sich daraus jeweils ergebenden Zeiten für einen Umlauf sind für den am Verkehrsflughafen Memmingen stattfindenden Verkehr repräsentativ. Die Umläufe erfolgen entweder in der Gestalt, dass das Luftfahrzeug abends an den morgendlichen Ausgangsflughafen zurückkehrt, oder wechselseitig an zwei Flughäfen abgestellt wird. Die Anzahl der Umläufe drückt sich danach entweder in ganzen oder in halben Zahlen aus (vgl. LVP 2012, S. 9 ff.).

Die von Intraplan gebildeten Rotationsbeispiele sind hinreichend aussagekräftig. Das Modell betrachtet typische und repräsentative Beispiele, um den Zusammenhang zwischen der Länge der Betriebszeiten der Flughäfen und den Blockstunden der Flugzeuge für unterschiedliche Umlaufzeiten in typisierter Form darzustellen. Das Modell nimmt nicht für sich in Anspruch, die Wirklichkeit genau abzubilden. Vereinfachungen sind unumgänglich und wurden daher auch bei den Rückschlüssen von dem Modell auf die Wirklichkeit entsprechend berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 98).

Untersucht wurden im Rahmen der insgesamt zehn Modellrechnungen u. a. fünf typische Kurzstreckenrelationen bzw. typische mittlere Strecken im Low-Cost-Verkehr mit einer Flugzeit von rund 1.15 bis 2.15 Stunden (durchschnittliche Wendezeit von 25 Minuten) sowie drei typische Strecken im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von ca. 2.45 bis 4.15 Stunden (durchschnittliche Wendezeit von 45 Minuten). Da Luftverkehrsgesellschaften an regionalen Flughäfen dieselben Strecken mangels Nachfrage häufig nicht mehrmals pro Tag bedienen (sog. Shuttle-Flüge oder Shuttle-Betrieb, wonach sich ein Flugzeug immer zwischen zwei Flughäfen hin und her bewegt), werden auch sog. Mehrsektorenflüge mit wechselnden Strecken/Zielen als fiktive Beispiele in die Prüfung der effektiven Umlaufplanung einbezogen. Intraplan hat daher eine Kombination von Zielen im Low-Cost-Verkehr mit Flugzeiten von ca. 2.00 bzw. 2.30 Stunden (durchschnittliche Wendezeit von 25 Minuten) und eine Kombination von Zielen im Touristikverkehr von ca. 2.45 und 4.15 Stunden (durchschnittliche Wendezeit von 45 Minuten) im Wege von Modellrechnungen analysiert. Diese Annahmen sind geeignet, um typische Betriebsabläufe in Abhängigkeit von der Betriebszeit aufzuzeigen.

Dabei gelangt Intraplan plausibel und nachvollziehbar zum Ergebnis, dass die Verlängerung der Betriebszeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr bei fünf von zehn fiktiven Rotationsbeispielen eine Erhöhung der Umläufe sowie der sog. off-Block-Zeiten und somit erhebliche Verbesserungen bei der Effizienz des Flugzeugeinsatzes ermöglicht.

Zwei von fünf Modellrechnungen für typische Kurzstreckenrelationen bzw. für typische mittlere Strecken im Low-Cost-Verkehr führen dabei zu einer weiteren „halben“ Umlaufmöglichkeit der Flugzeuge. Ein „halber“ Umlauf ist möglich, wenn die Flugzeuge – wie häufig von Luftverkehrsgesellschaften praktiziert – wechselseitig an den Flughäfen abgestellt werden, z. B. am Tag 1 in X und am Tag 2 in Y.

Im Detail können bei typischen Kurzstreckenrelationen mit einer Flugzeit von 1.15 Stunden – das trifft z. B. für Ziele wie Budapest, ggf. künftig Hamburg, Berlin, Düsseldorf oder Pisa zu – fünf anstelle von 4,5 Umläufen stattfinden. Die sog. off-Block-Zeit erhöht sich bei fünf Umläufen von 11.15 auf 12.30 Stunden, der Wirkungsgrad bezogen auf den Gesamttag (Blockzeit dividiert durch 24 Stunden, gerundet) von 47 auf 52 %.

Das gleiche gilt für eine typische mittlere Strecke im Low-Cost-Verkehr mit einer Flugzeit von ca. 2.00 Stunden, z. B. von Memmingen nach Manchester, Barcelona oder Palma, bei welcher 3,5 anstatt drei Umlaufmöglichkeiten erreicht werden können. Die sog. off-Block-Zeit ist bei fünf Umläufen zwei Stunden länger (14 statt zwölf Stunden). Zugleich steigt der Wirkungsgrad bezogen auf den Gesamttag von 50 auf 58 %.

Eine von drei Modellrechnungen für typische Strecken im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von 2.45 Stunden, beispielsweise nach Malaga, belegt zudem, dass mit einer Verlängerung der Betriebszeiten 2,5 anstatt zwei Umläufe ermöglicht werden. Bei 2,5 Umläufen beträgt die sog. off-Block-Zeit 13.45 Stunden und der Wirkungsgrad 57 %, während bei zwei Umläufen lediglich elf Stunden off-Block-Zeit und ein Wirkungsgrad von 46 % erreicht werden kann.

Auch das fiktive Rotationsbeispiel mit einer Kombination von Zielen im Low-Cost-Verkehr mit einer Flugzeit von 2.00 bzw. 2.30 Stunden, z. B. Barcelona mit Alicante, erlaubt drei anstelle von lediglich 2,5 Umläufe bei einer verlängerten Betriebszeit. Dabei ergibt sich ein entscheidender Vorteil für die Umlaufplanung durch eine Erhöhung der sog. off-Block-Zeit von rund 6.30 auf 9.00 Stunden. Zugleich steigt der Wirkungsgrad bezogen auf den Gesamttag von 27 auf 38 % an.

Zwei anstatt nur 1,5 Umläufe können bei der Modellrechnung der Kombination von Zielen im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von 2.45 bzw. 4.15 Stunden, z. B. Südspanien und Kanarische Inseln, mit verlängerten Betriebszeiten durchgeführt werden. Hier beträgt die sog. off-Block-Zeit bei zwei Umläufen 14 Stunden anstatt nur 9.45 Stunden bei 1,5 Umläufen. Der Wirkungsgrad bezogen auf den Gesamttag erhöht sich somit von 41 auf 58 %.

In der Gesamtschau ist erkennbar, dass sich der Nachtflugbedarf bei diesen Beispielen auf die Nachtrandzeiten, insbesondere auf Landungen nach 22.00 Uhr, konzentriert.

Bei den übrigen untersuchten Rotationsbeispielen, insbesondere bei typischen Kurzstreckenrelationen im Low-Cost-Verkehr mit einer Flugzeit von 1.30 Stunden oder einer typischen mittleren Strecke mit einer Flugzeit von 1.45 oder 2.15 Stunden, werden die Umlaufplanungen durch die Verlängerung der Betriebszeiten nicht verbessert. Keine unmittelbaren Vorteile sind ferner bei einer typischen Strecken im Touristikverkehr mit einer Flugzeit von drei oder vier Stunden erkennbar (vgl. LVP 2012, S. 10 ff.).

Wie bereits dargelegt, wird die planerische Gestaltungsfreiheit des Luftamtes im Rahmen der Prüfung der Zulassung von Nachtflug durch das fachplanerische Abwägungsgebot i. V. m. § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG begrenzt. Danach ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 38). Die Anforderungen, die sich aus dem Abwägungsgebot i. V. m. § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG an die Zulassung von Flugbetrieb in der Nacht ergeben, hat das BVerwG u. a. in den Urteilen vom 20.04.2005 (Az. 4 C 18.03, Flughafen München), vom 16.03.2006 (Az. 4 A 1075.04, Flughafen Berlin-Schönefeld), vom 09.11.2006 (Az. 4 A 2001.06, Flughafen Leipzig/Halle), vom 24.07.2008 (Az. 4 A 301.07, Flughafen Leipzig/Halle), vom 16.10.2008 (Az. 4 C 5.07, Flughafen Weeze/Niederrhein) sowie jüngst in den Urteilen vom 13.10.2011 (Az. 4 A 4000.09, Flughafen Berlin-Schönefeld) und vom 04.04.2012 (Az. 4 C 8.09 u. a., Flughafen Frankfurt Main) konkretisiert.

Danach setzt die Zulassung von Flugbetrieb in den Nachtrandstunden, mithin in der Zeit von 22.00 Uhr bis 24.00 Uhr – die Zeit von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr steht hier nicht inmitten –, anders als in der Nachtkernzeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr keinen standortspezifischen Nachtflugbedarf voraus. Der Flugbetrieb in den Nachtrandstunden bedarf jedoch im Rahmen der Abwägung im Lichte des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG einer besonderen Begründung. In den Nachtrandstunden, insbesondere in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr, besitzt der Lärmschutz allerdings nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit. Daraus folgt, dass sich plausibel nachgewiesene sachliche Gründe, weshalb ein be-

stimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann, im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen können. Ein solcher Grund stellt die effektive Umlaufplanung von Flugzeugen grundsätzlich dar (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 40 f.).

Die Darlegung der Nachfrage ist notwendige Voraussetzung für die Zulassung von Nachtflugbetrieb, genügt jedoch für sich alleine nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht. Vielmehr sind die Verkehrsinteressen nur dann geeignet, sich im Wege der Abwägung gegen die Lärmschutzinteressen der Anwohner und die Planungshoheit der Gemeinden durchzusetzen, wenn es ausgehend von den Gegebenheiten des Luftverkehrsmarktes betriebliche oder strukturelle Gründe dafür gibt, den Verkehr gerade in den Nachtrandstunden abzuwickeln. Es muss plausibel dargelegt werden, warum der Nachtflugbedarf gerade in der Nacht besteht. Plausible Gründe für die Inanspruchnahme der Nachtrandzeiten können auch dann gegeben sein, wenn es nur um wenige Flugbewegungen geht; die Zahl der Flugbewegungen ist insoweit ohne Bedeutung (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 43).

Das Luftamt erkennt sonach grundsätzlich einen Nachtflugbedarf aufgrund der Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung, insbesondere im Low-Cost- und Touristikverkehr, an. Mit einer Verlängerung der Betriebszeiten auf typischen Relationen von bzw. nach Memmingen ist ein deutlich effizienterer Flugbetrieb für die Luftverkehrsgesellschaften möglich; die verlängerten Betriebszeiten führen zu einem überproportionalen Produktivitätsgewinn.

Im Rahmen der Abwägung hat das Luftamt jedoch auch den Schutz der Bevölkerung vor Nachtruhe entsprechend zu berücksichtigen und zu gewichten.

Bei der Zulassung von planmäßigen Landungen aufgrund der Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr ist insbesondere die geographische Lage des Verkehrsflughafens Memmingen zu bedenken. Die Entfernung zu den am Flughafen Memmingen angebotenen Zielen, die größtenteils im Süden bzw. (Süd-) Westen liegen, ist – abgesehen von einigen Zielen im Norden wie z. B. Stockholm (so im Sommerflugplan 2012) oder Dublin (im Sommerflugplan 2012 und Winterflugplan 2012/13) – geringer als von den meisten deutschen Flughäfen. Dies führt zu kürzeren Flugstrecken und geringeren Umlaufzeiten, so dass insoweit grundsätzlich kürzere Betriebszeiten am Flughafen Memmingen ausreichen.

Der Nachtflugbedarf entsteht aus dem Umstand, dass einerseits die Luftverkehrsgesellschaften nach einer möglichst effektiven Nutzung der Flugzeuge streben, andererseits aber auch die Passagiere und Reisenden eine optimale Ausnutzung der Urlaubstage oder Geschäftstermine sowie preisgünstige Flüge wünschen. Die operierenden Luftverkehrsgesellschaften können jedoch zum Teil ihre Umlaufplanungen so gestalten, dass der Zeitraum von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr nicht zwangsläufig für planmäßige Landungen in Anspruch genommen werden muss, ohne hierdurch in der Geschäftstätigkeit in unzumutbarer Weise beschränkt und existentiell betroffen zu werden. Auch den Passagieren und Reisenden ist es insoweit zuzumuten, Teile des ersten bzw. letzten Urlaubstages für die Anreise bzw. Abreise vom Heimat- bzw. Urlaubsort aufzuwenden; eine wesentliche Beeinträchtigung ist dadurch nicht zu erwarten.

Des Weiteren genügt bei zwei von fünf gebildeten Rotationsbeispielen, die erheblich verbesserte Umlaufplanungen von Flugzeugen durch Verlängerung der Betriebszeiten erlauben, bereits eine Betriebszeit bis 22.30 Uhr; die Zeitscheibe von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr wird insoweit nicht für Flugbetrieb benötigt (vgl. LVP 2012, S. 10, 12).

Ferner sind bei den Modellrechnungen die dort (unumgänglichen) Vereinfachungen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Luftamt bezieht daher bei seinen Rückschlüssen von dem Modell auf die Wirklichkeit den Umstand mit ein, dass die Inanspruchnahme von Nachtrandzeiten im Einzelfall ggf. durch einen früheren Betriebsbeginn ab 6.00 Uhr – und nicht erst ab 6.15 Uhr – verringert werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt kann ein Flugzeugumlauf, der in den Modellrechnungen um 22.45 Uhr, also in der Zeitscheibe von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr, endet, theoretisch auch – bei früherem Beginn um 6.00 Uhr anstatt um 6.15 Uhr oder ggf. durch eine andere Kombination von Strecken – bereits um 22.30 Uhr beendet werden.

Andererseits ist nicht zu verkennen, dass die Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen bestimmte Zwangspunkte aufweisen. Nächtliche Flugbewegungen sind prognostisch vor allem für am Verkehrsflughafen Memmingen stationierte Luftfahrzeuge erforderlich, da diese den Betrieb am Abstellort aufnehmen und dort auch wieder – entweder am selben oder an einem anderen Tag – beenden. Bereits jetzt stationiert eine in Memmingen operierende Luftverkehrsgesellschaft dort regelmäßig ein Luftfahrzeug. Im Zusammenhang mit einer effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen und den hieraus resultierenden Vorteilen – wie oben ausführlich dargestellt – ist zu erwarten, dass bei verlängerten Betriebszeiten in größerem Maße Flugzeuge nachts stationiert werden (vgl. LVP 2012, S. 13 f.).

Ohne Inanspruchnahme der Nachtrandstunde von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr können – wie in den aufgezeigten Rotationsbeispielen aufgezeigt – weniger Umläufe von Luftfahrzeugen stattfinden. Damit können folglich auch weniger Verbindungen ab bzw. nach Memmingen angeboten werden. Da sich Umlaufplanungen nicht in der Zusammenstellung beliebiger Flugziele beschränken, sondern es sich hierbei um komplexe Entscheidungen handelt, bei denen verschiedene Entscheidungsvariablen und Interdependenzen (u. a. die an den Zielflughäfen verfügbaren Start- und Landezeiten (Slots), die Möglichkeiten des Personaleinsatzes, Wartungsmöglichkeiten etc.) einfließen, würden diese Flüge ohne verlängerte Betriebszeiten, soweit nicht auf den Tagzeitraum verlegbar, teilweise durch andere Angebote ersetzt bzw. teilweise auch ersatzlos entfallen.

Das Luftamt sieht daher die Notwendigkeit von planmäßigen Landungen von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr insbesondere für in Memmingen stationierte Luftfahrzeuge im Zusammenhang mit den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen in den Nachtrandzeiten grundsätzlich als gegeben an.

Der Lärmschutz besitzt in den Nachtrandstunden, insbesondere in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr, nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit. Die Erfordernisse einer effektiven Umlaufplanung können sich daher im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen. Hier steht lediglich die erste Stunde der Nachtrandzeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr für planmäßige Landungen inmitten. Die zweite Nachtrandstunde von 23.00 Uhr bis 24.00 Uhr, die bereits näher an der Nachtkernzeit liegt als die erste Nachtrandstunde, bleibt weiterhin unberührt.

Zugleich ist der relativ geringe Umfang der Nachfrage mit prognostizierten (planmäßigen und verspäteten) 5,4 Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht für die Gewichtung des Nachtflugbedarfs relevant. Gleichwohl ist nicht außer Acht zu lassen, dass jeder zusätzliche Flug eine Belastung, jeder Flug, der unterbleibt, eine Entlastung für die betroffene Bevölkerung bedeutet (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 46).

Für das Luftamt ergeben sich daher zwei unterschiedliche Fallgestaltungen von Luftfahrzeugen, die von verlängerten Nachtflugmöglichkeiten mittels effektiver(er) Umlaufplanung „profitieren“ können.

Zum einen sind dies Flugbewegungen, die sich einzig auf die Begründung einer effektiven Umlaufplanung abstützen können. Das nachfolgende Überwachen bzw. die Kontrolle des

Umstandes, dass die effektive Umlaufplanung der den Nachtflug auslösenden Grund darstellt, ist nach Auffassung des Luftamtes schwierig bis unmöglich. Hier war demnach, um Missbrauch zu verhindern, eine restriktive Herangehensweise an Nachtflugmöglichkeiten geboten.

Das Argument der effektiven Umlaufplanung gilt jedoch auch für Flugbewegungen, die als weitere Rechtfertigung „Flüge im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzflughäfen“ (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses) und/oder „Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens mit Heimatbasis am Verkehrsflughafen Memmingen“ (vgl. C.III.3.3.5.2.2.3.1.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses) auf ihrer Seite haben.

Das Vorhandensein der vom Luftamt in diesem Bescheid legaldefinierten Voraussetzungen für die letztgenannte Gruppe kann von der Behörde einer Vollzugskontrolle unterzogen werden. Deshalb wurden für diese Sonderfälle nachfolgend weiter begründete längere Nachtflugmöglichkeiten gewährt. Anderes gilt für die zunächst beschriebene Nutzergruppe, der nur das Argument der effektiven Umlaufplanung zur Seite steht.

Nach eingehender Prüfung und Abwägung kommt das Luftamt sonach zum Ergebnis, dass der Nachtflugbedarf aufgrund der Erfordernisse der effektiven Umlaufplanung von Flugzeugen in der Zeitscheibe von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr nicht die gleiche Ausprägung und Dringlichkeit wie zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr besitzt und insoweit hinter den Interessen des Schutzes der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm bzw. des Schutzes der Nachtruhe zurückstehen muss. Zugelassen werden nach alledem nur planmäßige Landungen zwischen 6.00 Uhr und 22.30 Uhr.

Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass mit der Zulassung von planmäßigen Landungen zwischen 6.00 Uhr und 22.30 Uhr auch Flugbewegungen im individuellen Geschäftsreiseverkehr (Tramp- und Anforderungsverkehr bis 5,7 t, Taxiflug, Werkverkehr), sonstigen gewerblichen Verkehr (einschließlich einiger weniger Frachtflüge) sowie im sonstigen nichtgewerblichen Verkehr erfasst sind. Im Planungsfall 2025 handelt es sich dabei insgesamt um 41 (planmäßige und verspätete) Flugbewegungen/Jahr (vgl. LVP 2012, S. 2 f.; LVP 2011, S. 46 f., 55 f.); das entspricht durchschnittlich 0,1 Flugbewegungen/Nacht im Planungsfall 2025. Bei den vorgenannten Flügen handelt es sich insbesondere um Geschäftsreiseflüge von Unternehmern aus der Region, die ihr Luftfahrzeug in Memmingen stationiert haben und damit sowohl unter diesem Gesichtspunkt als auch unter Berücksichtigung des Betriebssitzes eine besondere örtliche und wertschöpfende Beziehung zum Unterallgäu haben. Die Sonderregelung für planmäßige Landungen von Flugzeugen mit einer Heimatbasis am Flughafen Memmingen wird für die Flugzeuge des Geschäftsreisesegments durch die Begrenzung auf Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens

weitgehend ausgeschlossen. Im Übrigen handelt es sich bei den vorgenannten Flügen um Einzelfälle, die eine untergeordnete Rolle spielen. Das Lärmschutzinteresse der Betroffenen tritt insoweit hinter den Verkehrsinteressen zurück.

Der Nachtflugbedarf ergibt sich bei vorausschauender Betrachtung der künftigen Entwicklung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 42). Dies zeigt bereits der Vergleich mit anderen, dem Verkehrsflughafen Memmingen strukturell und funktional ähnlichen Flughäfen.

Die Verkehre, die das Luftamt in der Nacht aufgrund effektiver Umlaufplanungen von Flugzeugen zugelassen hat, entsprechen der (Verkehrs-)Funktion des Regionalflughafens Memmingen. Diese resultiert – wie bereits dargelegt – aus der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 sowie aus dem Raumordnungs- und Landesplanungsrecht. Ebenso streitet das Flughafenkonzept der Bundesregierung für das Vorhaben. Der Standort bzw. das gesamte Allgäu ist auch nach der Konversion in geeigneter und langfristig gesicherter Weise – mithin auch den zukünftigen Anforderungen Rechnung tragend – luftverkehrlich anzuschließen. Würden keine planmäßigen Landungen von 6.00 Uhr bis 22.30 Uhr zugelassen, wäre die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung des Allgäus insoweit nicht sichergestellt, da verschiedene Verbindungen ohne verlängerte Betriebszeiten nicht im Rahmen einer effizienten Umlaufplanung angeboten werden könnten und somit zum Teil auf den Tagzeitraum verlegt, teilweise durch andere Angebote ersetzt oder ersatzlos entfallen müssten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Abschnitt zur Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen verwiesen.

#### **3.3.5.2.2.3.1.2.2 Flugbewegungen aus Drehkreuzflughäfen**

Intraplan legt in der ergänzenden Stellungnahme überzeugend dar, dass ein Nachtflugbedarf insbesondere aufgrund sog. Abbringerflüge von Drehkreuzflughäfen (Hub-Flughäfen) nach Memmingen gegeben ist. Drehkreuzflughäfen sind regelmäßig so organisiert, dass innerhalb eines bestimmten Zeitfensters – dieses wird auch als (Umsteige-)Knoten bezeichnet – möglichst viele Umsteigeverbindungen erreicht werden können. Zunächst landen möglichst viele Maschinen aus möglichst vielen Richtungen, um nach einer gewissen Pause, die zum Umsteigen benötigt wird, wieder in möglichst viele Richtungen zu starten. Abbringerflüge dienen u. a. dazu, Anschlüsse von an Drehkreuzflughäfen ankommenden Flügen, z. B. auch von Interkontinentalflügen, herzustellen. Die Funktionsfähigkeit eines Drehkreuzflughafens wird dabei maßgeblich von der Verknüpfung der Zu- und Abbringerflüge (sog. Feeder) mit den Anschlussflügen bestimmt. Die Abwicklung von Flugbewe-



gungen innerhalb enger Zeitfenster in den Knoten ist sichtbarer Ausdruck der hub-spezifischen Verknüpfungs- und Bündelungsfunktion eines solchen Flughafens.

Zu- und Abbringerverkehre dienen primär dazu, Reiseziele zu erschließen, die aufgrund mangelnder Nachfrage oder fehlender Verkehrsrechte nicht durch Direktflüge (Punkt-zu-Punkt-Verkehr) verbunden sind und daher nur mit einem Umsteigevorgang an einem Drehkreuzflughafen erreichbar sind. An den Drehkreuzflughäfen gibt es über den ganzen Tag verteilt mehrere Knoten, an welchen Umsteigeverbindungen vorhanden sind. Der erste Knoten findet dabei regelmäßig am frühen Morgen, der letzte am späten Abend statt. Um den Verkehrsflughafen Memmingen in einen Knoten z. B. am künftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg, Amsterdam, und/oder ggf. auch Düsseldorf, einzubinden, ist neben einem Zubringerflug aus Memmingen ein Abbringerflug aus dem Drehkreuzflughafen nach Memmingen erforderlich.

Wenn auch derzeit in Memmingen nur Punkt-zu-Punkt-Verkehr abgewickelt wird und gegenwärtig keine Abbringerflüge aus Drehkreuzflughäfen nach Memmingen stattfinden, wird die Bedeutung solcher Flüge insbesondere im Lichte steigenden Verkehrsaufkommens zunehmen. Dies gilt namentlich im Hinblick auf den Umstand, dass auch Ferien- und Low-Cost-Luftverkehrsgesellschaften im Begriff sind, Netzstrukturen aufzubauen, wie beispielsweise der Aufbau von Hub-Strukturen der Air Berlin in Berlin Tegel neben Düsseldorf, Palma de Mallorca und Nürnberg sowie der Beitritt zur Allianz OneWorld zeigt. Wenn auch Air Berlin bzw. aktuell im Winterflugplan 2012/2013 flytouropea (durchgeführt von Avanti Air) den Standort Memmingen derzeit nicht (mehr) bedient, existiert für diese Strecke – vor allem auf den Hub-Abbringerverkehr gerichtet – ein Verkehrsbedarf. Nicht allianzgebundene Luftverkehrsgesellschaften könnten ggf. mit der Deutschen Lufthansa, die beispielsweise über ihren Allianzpartner Air Dolomiti (z. B. während des Sommerflugplans 2012) bereits in Memmingen vertreten war, oder mit Air Berlin, deren Partner FlyNiki (z. B. während des Sommerflugplans 2011) Memmingen bedient hat, eine Allianz oder ein Code-Sharing-Abkommen eingehen. Der Flughafen Memmingen wäre damit ggf. mit Air Berlin/OneWorld oder mit der Deutschen Lufthansa/Star Alliance über den künftigen Flughafen Berlin Brandenburg an das internationale und interkontinentale Luftverkehrsnetz angeschlossen. Dadurch können Bündelungseffekte im Verkehr mit Ost- und Nordeuropa sowie mit Asien entstehen, die ein großes Verkehrspotential an Zubringer- und Abbringerverkehr hervorrufen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn diese Flüge mit dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr, z. B. Städtereisen vom Allgäu und Umgebung nach Berlin, Urlaubsreisen von Berlin ins Allgäu oder Geschäftsreisen nach Berlin, kombiniert werden. Da bei den bislang angebotenen innerdeutschen Verbindungen lediglich Passagiere im

Punkt-zu-Punkt-Verkehr transportiert wurden, erscheint die Begründung des Rückzugs der Air Berlin und von flytouropana aufgrund mangelnder Nachtflugmöglichkeiten und fehlender Wirtschaftlichkeit in Memmingen plausibel. Erst durch die Kombination von Punkt-zu-Punkt-Verkehr, insbesondere zu den Tagesrandzeiten, mit Zu- und Abbringerflügen zu/von Drehkreuzflughäfen entsteht ein hinreichend starker Verkehrsstrom, der die Einrichtung derartiger Verbindungen in wirtschaftlicher Weise ermöglicht und geeignet ist, die Angebotsqualität zu stabilisieren und nachhaltig zu verbessern. Im Übrigen zeigt auch der Umstand, dass nach dem Rückzug von Air Berlin innerhalb kurzer Zeit eine andere Luftverkehrsgesellschaft die innerdeutsche Verbindung angeboten hat, dass diesem Verkehr grundsätzlich gute Entwicklungschancen eingeräumt werden. Die Einstellung der innerdeutschen Verbindung durch Air Berlin/flytouropana beruht insbesondere auf derzeit ungünstigen Bedingungen wie die stagnierende wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2012, der Luftverkehrssteuer, die gerade den innerdeutschen Verkehr verteuert, sowie auf der verzögerten Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg, da mangels Flughafenexpress' keine attraktive Anbindung des bestehenden Flughafens Schönefeld an die Innenstadt Berlins existiert oder der innerstädtisch gelegene Flughafen Tegel wegen Slotengpässen nicht angeflogen werden kann. Im Übrigen ist die Luftverkehrsprognose auf einen langfristigen Prognosezeitraum (2025) gerichtet; dies verbietet Schlussfolgerungen von kurzfristigen Einzelereignissen auf längerfristige Entwicklungen (vgl. Aufklärungsschreiben des Luftamtes vom 28.11.2012, beantwortet mit Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 18.12.2012).

Zeitlich wird der Abbringerverkehr vor allem für die Nachtrandstunden relevant sein, da insbesondere die am künftigen Hub-Flughafen Berlin Brandenburg zwischen 19.30 Uhr und 20.30 Uhr gebündelt ankommenden Flugzeuge bei Berücksichtigung einer (minimalen) Umsteigezeit nicht vor 21.00 Uhr in Berlin starten und somit auch nicht vor 22.00 Uhr in Memmingen landen können. Dies hat Intraplan anhand einer Analyse der Verkehrsstruktur des Flughafens Berlin Tegel – nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg ist diesbezüglich sogar eine deutliche Weiterentwicklung, ggf. auch durch konkurrierende Luftverkehrsgesellschaften, zu erwarten – nachvollziehbar dargelegt. Air Berlin hat am Flughafen Berlin Tegel Hub-Strukturen mit vier Knoten ausgebildet. Diese Knoten werden zunächst durch ein hohes Aufkommen an Landungen und danach durch ein hohes Aufkommen an Starts geprägt, so dass dadurch viele Umsteigeverbindungen gewährleistet werden können. Daraus entsteht (bereits jetzt) ein erheblicher Nachtflugbedarf an den durch die Knoten bedienten Flughäfen. Die Abbringerflüge aus Berlin Tegel landen am Zielflughafen größtenteils erst nach 22.00 Uhr. Ebenso müssen Zubringerflüge nach

Berlin vor 7.00 Uhr an den Ausgangsflughäfen starten, um in den morgendlichen Knoten in Berlin eingebunden werden zu können (vgl. LVP 2012, S. 18 ff.; LVP 2011, S. 53 f.).

Auch der Hub-Flughafen Amsterdam könnte für den Verkehrsflughafen Memmingen ein solches Verkehrspotential hervorrufen. Der Flughafen Amsterdam verfügt sowohl über ein hohes Aufkommen an Punkt-zu-Punkt-Verkehr (z. B. Holländer im Urlaubsverkehr Richtung Allgäu/Vorarlberg, in geringem Maße Geschäftsreiseverkehr aus Richtung Schwaben in die Niederlande) als auch über ein hohes Aufkommen an Umsteigern hauptsächlich in Richtung Westeuropa und Nordamerika. Spätabendliche Abbringerflüge von Amsterdam landen größtenteils nach 22.00 Uhr an den mit Amsterdam verbundenen Flughäfen. Umgekehrt müssen die Flugzeuge an den Ausgangsflughäfen um ca. 6.00 Uhr starten, um in den morgendlichen Knoten eingebunden werden zu können (vgl. LVP 2012, S. 22 ff.).

Für eine Anbindung des Verkehrsflughafens Memmingen an Drehkreuze kommt daneben z. B. der Flughafen Düsseldorf als regionale Luftverkehrsdrehscheibe bzw. Secondary Hub in Betracht. Hier herrscht ein großes Aufkommen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, gerade im touristischen Verkehr mit Urlaubern, Privatreisenden aus dem Rhein-Ruhr-Raum ins Allgäu sowie z. T. im Geschäftsreiseverkehr mit westdeutschen Ballungsgebieten. Zusätzlich besteht eine gute Anbindung in Richtung Westeuropa, Nordatlantik und Nordamerika, so dass sich über Düsseldorf mit einem hohen Punkt-zu-Punkt-Verkehr zusätzlich die Möglichkeit ergibt, entsprechende Umsteigeverbindungen zu erreichen (vgl. LVP 2011, S. 54; Stenografisches Protokoll zum Erörterungstermin vom 10.01.2011, S. 34).

Die Analyse der Verkehrsstrukturen (beispielsweise) der Flughäfen Berlin Tegel bzw. künftig Berlin Brandenburg, Amsterdam und Düsseldorf belegen, dass ein Anschluss des Verkehrsflughafens Memmingen an Hub-Flughäfen in den Nachtrandzeiten geschehen muss, um eine optimale Überlagerung der zeitlichen Erfordernisse der Reisenden im Punkt-zu-Punkt-Verkehr und der Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz herzustellen (vgl. LVP 2012, S. 25). Nach Prüfung des Luftamtes ist somit der Nachweis des Nachtflugbedarfs von Abbringerflügen aus Drehkreuzflughäfen erbracht. Die Notwendigkeit von Flügen in den Nachtrandstunden ergibt sich demnach insbesondere aus den Verkehrsströmen und den zu ihrer Abwicklung dienenden Verkehrskonzepten an Drehkreuzflughäfen.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist ein plausibel nachgewiesener und sachlicher Grund, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann und der sich im

Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen kann, u. a. auch die Anbindung eines Verkehrsflughafens an in- und ausländische Passagierdrehkreuze (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, Az. 4 A 3001.07, juris RdNr. 41 ff.).

Das Luftamt ist davon überzeugt, dass ein Bedarf für Flugbewegungen aus Drehkreuzflughäfen aufgrund der dargelegten flugbetrieblichen Anforderungen und Zwänge in den Nachtrandzeiten von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr gegeben ist, der sich gegen die Lärmschutzinteressen der Bevölkerung durchsetzen kann. Für das öffentliche Verkehrsinteresse und die Zulassung von planmäßigen Landungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr aus Drehkreuzflughäfen – über die Zulassung von planmäßigen Landungen von 6.00 Uhr bis 22.30 Uhr hinaus – sprechen daneben insbesondere folgende Belange:

Unterstellt, es ist für das Allgäu grundsätzlich wirtschaftlich von Vorteil, dass möglichst viele europäische und außereuropäische Flüge ab Memmingen bzw. in die Drehkreuze ab Memmingen führen oder von den Drehkreuzen nach Memmingen zurückkehren, sind Entscheidungen von Luftverkehrsgesellschaften Memmingen verstärkt oder neu anzufliegen, grundsätzlich positiv zu beurteilen. Gerade in einer Zeit, in der Flexibilität und Mobilität zu den Grundvoraussetzungen wirtschaftlichen Erfolgs zählen, bedeutet ein leistungsfähiger Flughafen einen wichtigen Standortvorteil. Dies zeigt sich in der vergleichsweise kurzen Zeit seit Betriebsaufnahme an der Passagierentwicklung des Flughafens Memmingen, die so nicht eingetreten wäre, wenn nicht neben dem touristischen Angebot auch sehr viele Geschäftsleute regelmäßig die Verkehrsmöglichkeiten ab/nach Memmingen nutzen würden.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens und seiner Entwicklungsmöglichkeiten für das Allgäu ist hoch. So weist die Handwerkskammer für Schwaben in ihrem Schreiben vom 19.08.2012 darauf hin, dass der Verkehrsflughafen Memmingen seit seinem Bestehen die Wirtschaftsregion Allgäu erkennbar aufgewertet habe und seine wirtschaftliche Bedeutung für das Handwerk in der Region enorm sei. Die IHK hat bereits im Änderungs-genehmigungsverfahren 2004 mitgeteilt, dass die Qualität der Verkehrsinfrastruktur ein wesentlicher Standortvorteil im Wettbewerb der Wirtschaftsregionen sei und auch für europäische und außereuropäische Geschäftsverbindungen eine tragende Rolle spiele. Die ökonomische Bedeutung für die Region und die positiven Auswirkungen steigenden Luftverkehrs auf die Prosperität des Allgäus werden zwar nicht in der Form als Belang in die Abwägung eingestellt, dass mehr Nachtflugbewegungen zugelassen werden, um mehr Arbeitsplätze zu schaffen – eingestellt wird vielmehr die Überlegung, dass bei einer Nicht-

befriedigung des nachgefragten Bedarfs nach Flugbewegungen (auch) Rückwirkungen auf die o. g. positiven wirtschaftlichen Effekte drohen.

Der Zusammenhang zwischen günstiger Verkehrsinfrastruktur und unternehmerischen Entscheidungen zur Standortwahl/zum Standorterhalt lässt sich praktisch in der Umgebung aller Flughäfen einschließlich der Regionalflughäfen nachweisen. Je mehr sich die heimische Wirtschaft im internationalen Wettbewerb bewähren muss, desto mehr Bedeutung wird einer möglichst optimalen Verkehrserschließung zukommen und desto mehr wird auch die Region um den Flughafen davon profitieren.

Die regionale Stärke des Arbeitsmarktes Memmingen im Bundesvergleich zeigt eine Pressemitteilung der Bundesagentur für Arbeit Memmingen Nr. 02/2012 vom 03.01.2012. Nach Angabe der Arbeitsagentur haben die heimischen Betriebe im Jahre 2011 dank hervorragender Auftragslage schnell und flexibel auf Veränderungen am Markt reagiert und viele zusätzlichen Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen. Auch im bundesweiten Vergleich zeigt sich die Stärke dieser Region, da der Memminger Agenturbezirk während des gesamten Jahres 2011 zu den fünf Bezirken mit der günstigsten Beschäftigungslage in Deutschland gehörte (2011 durchschnittliche Arbeitslosenquote bei 2,8 %, in 2010 bei 3,7 %). Die Statistik der Arbeitsagentur verweist beim Stellenmarkt vor allem auf viele offene Stellen im Bereich der industriell-gewerblichen Produktion. Hierbei bilden Metallverarbeitung und Maschinenbau ein Schwergewicht. Schlosser, Dreher und Industriemechaniker werden hiernach intensiv nachgefragt. Betriebe mit derartigen Stellenangeboten im schwäbischen Raum sind häufig mittelständische Betriebe, die wegen hochwertigen und spezialisierten Produkten Marktbereiche bedienen, die auch in Krisenzeiten keinen existenziellen Nachfrageeinbruch erleiden. Zugleich leben solche überörtlich agierenden Betriebe gerade nicht allein von einer örtlichen Nachfragesituation, sondern von europäischen und außereuropäischen Geschäftsbeziehungen. Es ist offensichtlich, dass solche Geschäftsbeziehungen nur aufrechterhalten und intensiviert werden können, wenn angemessene infrastrukturelle Voraussetzungen zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang erfüllt der Verkehrsflughafen Memmingen eine wesentliche Funktion. Aus dieser wirtschaftlichen Situation resultiert auch eine Nachfrage nach möglichst vielseitigen Flugverbindungen, die teilweise nur befriedigt werden können, wenn planmäßige Flüge auch noch nach 22.00 Uhr möglich sind. Wenn auch das Ziel der Förderung und Stärkung der regionalen Wirtschaftskraft für sich genommen nicht geeignet ist, die Zulassung von Nachtflügen zu rechtfertigen, kann es jedoch für die Gewichtung eines Verkehrsbedarfs von Bedeutung sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris).

Weiterhin spricht für die Zulassung von planmäßigen Landungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr, dass mit den Verbindungen zu bzw. von Drehkreuzflughäfen ermöglicht wird, insbesondere geschäftliche Termine an einem Tag wahrzunehmen und dabei den Arbeitstag auch effektiv zu auszunutzen und am Geschäftsort eine ausreichend lange Arbeitszeit zur Verfügung zu haben. Der Mobilität kommt in einer zunehmend (wirtschaftlich) vernetzten Welt wachsende Bedeutung zu. Die Luftverkehrsgesellschaften sind daher bestrebt, die daraus resultierende Nachfrage nach solchen Verbindungen zu bedienen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, Az. 4 A 3001.07, juris RdNr. 41).

Ferner ist eine Anbindung des Verkehrsflughafens Memmingen zu den Nachtrandzeiten erforderlich, da Memmingen aufgrund des relativ geringen Aufkommens nicht an alle Knoten eines Drehkreuzflughafens – dies gilt insbesondere für den künftigen Flughafen Berlin Brandenburg – angebunden werden kann. Eine Anbindung an Knoten am frühen Morgen bzw. späten Abend ist vordringlich, um beispielsweise o. g. Übernachtungen zu vermeiden. Des Weiteren sind Verbindungen nach 22.00 Uhr insbesondere für den Quell-Ziel-Verkehr sehr wichtig. Können diese Flüge zugleich für Umsteigeverbindungen genutzt werden, sind diese Flüge besonders wirtschaftlich. Demzufolge wird die Anbindung des Flughafens Memmingen an das internationale Luftverkehrsnetz zwangsläufig morgens (Zubringer) und abends (Abbringer) erfolgen müssen. Der Abbringerflug erfordert dann die Möglichkeit, nach 22.00 Uhr in Memmingen landen zu können (vgl. LVP 2012, S. 21 ff.). Aus diesem Grund geht auch der Einwand, ggf. potentielle Zu- bzw. Abbringerflüge nach bzw. aus Drehkreuzflughäfen schöpfen bislang die mit Genehmigung vom 09.07.2004 zugelassene Betriebszeit nicht aus, so dass der Verkehr nach bzw. aus Drehkreuzflughäfen auch keinen Flugbetrieb in der Nacht erfordere, fehl (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 87).

Eine Öffnung der Nachtrandstunde für planmäßige Landungen aus Drehkreuzen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr und nicht nur von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr ist nach Ansicht des Luftamtes erforderlich, da der regionale Verkehrsflughafen Memmingen aus Sicht der großen Verkehrsflughäfen mit Drehkreuzfunktion bei der Koordinierung des Flugplans nicht bevorzugt bzw. prioritär behandelt wird. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass Memmingen nur als sekundäres Ziel berücksichtigt wird, die Abflugzeiten am Drehkreuzflughafen nach „hinten“ verlegt werden und somit die Zeitscheibe von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr nicht ausreicht (vgl. LVP 2012, S. 25).

Es bestehen mithin sachliche und plausible Gründe, weshalb Verkehre zu bzw. nach Drehkreuzflughäfen nicht befriedigend innerhalb der Tagstunden abgewickelt werden können.

Zusammenfassend sprechen deshalb öffentliche Verkehrsinteressen, aber auch das betriebliche Interesse der Allgäu Airport GmbH & Co. KG an einer bedarfsorientierten und nachhaltigen Entwicklung des Unternehmens, sowie Aspekte der Raumordnung und Landesplanung für eine Erweiterung der bisher bestehenden Nachtflugmöglichkeiten am Verkehrsflughafen Memmingen.

Die Zulassung von Verkehren aus bzw. von Drehkreuzflughäfen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr ist ebenso nach der (Verkehrs-)Funktion des Regionalflughafens Memmingen erforderlich. Die Verkehrsfunktion erschließt sich – wie bereits dargelegt – aus der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004, dem Raumordnungs- und Landesplanungsrecht und dem Flughafenkonzept der Bundesregierung. Die Bestimmung B V 1.6.7 des LEP Bayern 2006 zielt darauf ab, den Standort bzw. das gesamte Allgäu auch nach der Konversion in geeigneter und langfristig gesicherter Weise – mithin auch den zukünftigen Anforderungen Rechnung tragend – luftverkehrlich anzuschließen. Nach dem Grundsatz 4.5.3 des Entwurfs LEP Bayern 2012 und dessen Begründung soll diese Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und langfristige Sicherstellung der Verkehrsbedeutung des Regionalflughafens Memmingen auch weiterhin perpetuiert und fortgeführt werden, um die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung des Allgäus sicherzustellen. Dazu ist eine Vernetzung und Anbindung des Flughafens Memmingen an in- und/oder ausländischen Drehkreuzflughäfen erforderlich und sinnvoll. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen verwiesen.

Gegen die Anbindung des Verkehrsflughafens Memmingen an Drehkreuzflughäfen spricht auch nicht, dass einige Ziele bereits (anderweitig) mittels Direktverbindungen erreicht werden können. Das BVerwG führt hierzu aus, dass das Luftverkehrsnetz, in das ein Flughafen durch Zu- und Abbringerflüge eingebunden werden soll, nicht zwischen Flughäfen als solchen besteht, sondern erst durch die von einer Luftverkehrsgesellschaft und den mit ihr in einer Allianz assoziierten Partnern unterhaltenen Drehkreuzen und die von ihnen angebotenen Flugverbindungen entsteht. Ob es dabei für eine Luftverkehrsgesellschaft sinnvoll ist, einen Zu- oder Abbringerflug anzubieten, hängt nicht von der Sinn- und Dauerhaftigkeit jeder einzelnen Drehkreuzverbindung an. Ein Zu- und Abbringerflug verbessert die Einbindung eines Flughafens in das Luftverkehrsnetz auch dann, wenn sich die Passagiere auf eine größere Zahl von Anschlussflügen verteilen, jedem einzelnen Anschlussflug

für sich betrachtet also nur eine geringe Bedeutung zukommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 86).

Das Luftamt hat daher verfügt, dass planmäßige Landungen von Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr bei Flügen im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzflughäfen zulässig sind. Da planmäßige Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr bereits zugelassen wurden, ist für Flüge im Fluglinienverkehr aus Drehkreuzflughäfen eine Erweiterung der Betriebszeit von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr auszusprechen.

Drehkreuzflughäfen im Sinne der vorgenannten Regelung sind solche Flughäfen, an denen organisiert und aufeinander abgestimmt ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr Mittel- oder Langstreckenverbindungen dadurch ermöglichen, dass sie die entsprechende Nachfrage von Passagieren aus verschiedenen regionalen Aufkommensbereichen bündeln und Passagiere aus den entsprechenden Regionen an den Drehkreuzflughafen geflogen werden können, um dort in die Mittel- oder Langstreckenverbindungen umzusteigen (Zubringerflüge), und die Passagiere bei der Ankunft auf dem Drehkreuzflughafen entsprechend räumlich weiterverteilt werden können (Abbringerflüge). Diese Voraussetzungen eines Drehkreuzflughafens können beispielsweise bei den Flughäfen Berlin Brandenburg, Amsterdam oder Düsseldorf, theoretisch aber auch von den Flughäfen Paris, London, (künftig) Istanbul oder Palma de Mallorca erfüllt sein. Auch eine Anbindung an die Drehkreuze Frankfurt Main, München, Zürich oder Wien wäre theoretisch möglich, erscheint jedoch aufgrund der räumlichen Nähe unwahrscheinlich.

Die Erfüllung der im Tenor genannten Voraussetzungen für einen Drehkreuzflughafen hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG dem Luftamt rechtzeitig vor Beginn einer jeden Flugplanperiode anzuzeigen, um den diesen Anforderungen entsprechenden Verkehr von allgemeinen Verkehrsströmen unterscheiden zu können. Dem Luftamt ist hierbei auch bewusst, dass jederzeit Veränderungen dahingehend erfolgen können, dass neue Umsteigeverbindungen eingerichtet oder bestehende Umsteigeverbindungen von einem Drehkreuz auf andere verlagert werden können.

#### **3.3.5.2.2.3.1.2.3 Heimatbasis von Luftfahrzeugen am Verkehrsflughafen Memmingen**

Derzeit finden die meisten in Memmingen angebotenen Flüge mit nicht am Standort abgestellten Luftfahrzeugen statt. Diese Luftfahrzeuge treffen regelmäßig von anderen Flughäfen in Memmingen ein und starten wieder ab dort, da die überwiegenden Ziele/Strecken maximal einmal pro Tag angeboten werden. Die Nachfrage reicht für eine häufigere Be-



dienung meist nicht aus. Für solche Flüge sind in der Regel keine nächtlichen Flugbewegungen erforderlich (vgl. LVP 2012, S. 13; LVP 2011, S. 51).

Gänzlich anders verhält es sich mit Flugzeugen, die am Verkehrsflughafen Memmingen stationiert werden, da diese Luftfahrzeuge hier ihren Betrieb aufnehmen und am selben oder ggf. am nächsten Tag dort wieder beenden. Derzeit stellt die Luftverkehrsgesellschaft Germania (bis zum 30.11.2012 war dies auch bei flytouroipa/Avanti Air der Fall) regelmäßig ein Flugzeug am Flughafen Memmingen ab (vgl. Stenografisches Protokoll des Erörterungstermins vom 10.01.2012, S. 168). Im Zusammenhang mit den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen und den hieraus resultierenden Vorteilen – wie oben ausführlich dargestellt – ist zu erwarten, dass bei verlängerten Betriebszeiten die in Memmingen operierenden Luftverkehrsgesellschaften in größerem Maße ihre eingesetzten Flugzeuge dort nachts abstellen werden (vgl. LVP 2012, S. 13 f.).

Eine von Intraplan vergleichende Betrachtung der (Großstadt-)Flughäfen Berlin Tegel, Hamburg, Düsseldorf und Stuttgart, welche bezüglich des Touristikverkehrs/Low-Cost-Verkehrs über ähnliche Verkehrsstrukturen wie in Memmingen und über annähernd identische Betriebszeiten wie die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragte Nachtflugregelung verfügen, zeigt, dass dort in der Praxis Luftfahrzeuge abends/nachts möglichst lange betrieben und anschließend abgestellt werden. Der Großteil (ca. 44 %) der an diesen Verkehrsflughäfen abgestellten Flugzeuge landet nach 22.00 Uhr. Rund 43 % der Flugzeuge, die an diesen Flughäfen morgens den Betrieb beginnen, beenden diesen dort nach 22.00 Uhr (vgl. LVP 2012, S. 14 ff.).

Auch eine Untersuchung der (Regional-)Flughäfen Frankfurt-Hahn und Weeze bestätigt einen Nachtflugbedarf für abgestellte Flugzeuge in den Nachtrandzeiten nach 22.00 Uhr, insbesondere für Landungen. Am Verkehrsflughafen Weeze finden sogar bezogen auf 24 Stunden absolute Verkehrsspitzen bei Landungen nach 22.00 Uhr statt. Umgekehrt liegen die absoluten Verkehrsspitzen bei Starts am frühen Morgen zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr (vgl. LVP 2012, S. 16 ff.).

Das Luftamt erkennt mithin einen Nachtflugbedarf für in Memmingen stationierte Luftfahrzeuge, insbesondere im Zusammenhang mit den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen und der Anbindung des Verkehrsflughafens Memmingen an Drehkreuzflughäfen grundsätzlich an (vgl. LVP 2012, S. 13 ff., 22, 24).

Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist ein plausibel nachgewiesener und sachlicher Grund, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann und der sich im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen kann, u. a. auch der Umstand der Nutzung eines Flughafens als Heimatflughafen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 41).

Das bloße Abstellen eines Luftfahrzeugs über Nacht (Overnight-Stopp) am Verkehrsflughafen Memmingen – soweit die Luftverkehrsprognose von einer „Stationierung“ spricht, ist damit (zumindest) das Abstellen eines Luftfahrzeugs gemeint (vgl. Stenografisches Protokoll des Erörterungstermins vom 11.01.2012, S. 36) – genügt dem Luftamt im Rahmen der Abwägung jedoch nicht für eine Zulassung von planmäßigen Landungen in der Nachtrandstunde von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr, da jedes Luftfahrzeug nach Betriebsende an einem Flugplatz abgestellt werden muss. Darin liegt nach Meinung des Luftamtes keine Besonderheit, die es rechtfertigen würde, den Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung hinter den Verkehrsinteressen anzustellen.

Vielmehr muss der von Intraplan prognostizierte Nachtflugbedarf nach behördlicher Auffassung zusätzlich das Kriterium der Stationierung erfüllen, das über das bloße Abstellen über Nacht hinausgeht und somit geeignet ist, eine Zulassung von Nachtflugbetrieb zu rechtfertigen. Eine rechtlich verbindliche Unterscheidung zwischen einer Stationierung und einem bloßen Abstellen existiert nicht; daher entscheidet das Luftamt im Rahmen seiner Gestaltungsfreiheit mit diesem Planfeststellungsbeschluss über die Anforderungen an die Definition einer Heimatbasis.

Luftfahrzeuge einer Luftverkehrsgesellschaft, die am Verkehrsflughafen Memmingen ihre Heimatbasis haben, erfüllen regelmäßig die vorgenannten Voraussetzungen. Luftverkehrsgesellschaften, die ein Luftfahrzeug stationiert – und nicht bloß abgestellt – haben und deren Umläufe in der Regel an diesem Ort beginnen oder enden, sind in besonderem Maße auf die Nutzung der Nachtrandstunden angewiesen. Eine Luftverkehrsgesellschaft verfügt über eine solche Heimatbasis am Flughafen Memmingen im Sinne der vom Luftamt festgesetzten, einschränkenden Definition, wenn sie an einem Luftfahrzeug ein Wartungsereignis durchführt, das mindestens die Kriterien eines Ramp-Checks oder Daily-Checks (R-Check) erfüllt oder die Besatzung dieses Luftfahrzeugs am Verkehrsflughafen Memmingen ihre Station hat.

### **3.3.5.2.2.3.1.2.3.1 Abgrenzungskriterium der Wartung**

Wartung in diesem Sinne liegt begrifflich vor, wenn bestimmte Instandhaltungsarbeiten nach §§ 5 ff. der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), nebst den hierzu gehörigen Nachprüfungen gemäß §§ 11 ff. der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (Luft- GerPV) durchgeführt werden.

Der Erhalt der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs erfordert einen hohen laufenden Wartungsaufwand und ein effizientes System zur schnellstmöglichen Behebung von im Flugbetrieb aufgetretenen Fehlern. Beides sollte nach Möglichkeit minimale Auswirkungen auf die Einsatz- und Betriebszeiten des Luftfahrzeugs haben. Die technische Betreuung eines Luftfahrzeugs wird daher, soweit es sich nicht um große Wartungsereignisse oder Reparaturen handelt, grundsätzlich in den Zeiten geplant und durchgeführt, in denen das Luftfahrzeug ohnehin am Boden steht, in der Regel also in der Nacht. Art und Umfang der regelmäßigen Wartung ist von den jeweiligen Luftfahrzeugherstellern im Detail vorgegeben; die Durchführung erfolgt entsprechend vordefinierter Arbeitsschritte und wird für jedes Luftfahrzeug im Einzelnen dokumentiert.

Die Wartungsereignisse (maintenance) lassen sich in mehrere Kategorien aufteilen.

Das einfachste Wartungsereignis ist der sog. Transit- oder Pre-Flight-Check (T-Check), der vor jedem Start – ggf. durch die Besatzung des Luftfahrzeugs – durchgeführt werden muss.

Des Weiteren muss annähernd täglich, d. h. alle 24 bis spätestens 48 Stunden, ein sog. Ramp-Check oder Daily-Check (R-Check) stattfinden.

In größerem Abstand, nämlich alle fünf bis neun Tage erfolgt der sog. Service-Check oder Weekly-Check (S-Check). Die nächst höherwertigen Checks werden wegen ihrer nur buchstabenmäßigen Bezeichnung auch Letter-Checks (A-D) genannt.

Der mit den jeweiligen Wartungsereignissen verbundene Zeit- und Arbeitsaufwand steigt sich je nach Buchstaben von ca. fünf Stunden beim A-Check über drei bis sieben Tage beim C-Check zu acht bis zehn Wochen beim D-Check.

R- oder S-Checks, die täglich bzw. wöchentlich durchzuführen sind, beinhalten im Wesentlichen eine Sichtkontrolle und evtl. hierdurch ausgelöste Zusatzarbeiten. Sie können daher jedenfalls während der „Übernachtung“ des Luftfahrzeugs an seiner Heimatbasis stattfinden.

Zu diesem Kontrollsystem kommen noch Sonderkontrollen, die entweder nur auf Anweisung (Lufttüchtigkeitsanweisungen) durchgeführt werden oder nach einer bestimmten Anzahl von Flugstunden. Bei diesen Kontrollen handelt es sich meistens um Systemkon-

trollen oder Wartungsarbeiten an bestimmten Bauteilen. Sonderkontrollen werden außerdem nach besonderen Vorkommnissen durchgeführt (z. B. Blitzschlag, harte Landung etc.). Zuletzt sei noch der sog. Umlaufteil-Wechsel (UTW) erwähnt. Hierbei handelt es sich um den Austausch von Bauteilen, die nach einer festgelegten Laufzeit ausgewechselt werden, auch wenn sie noch funktionstüchtig sind.

Innerhalb der Einsatzplanung eines Luftfahrzeugs muss bei den bestimmten Wartungsereignissen darauf Rücksicht genommen werden, dass das Luftfahrzeug in den vorgegebenen Zeitintervallen einen Flugplatz anfliegt, auf dem die fälligen Wartungsarbeiten durchgeführt werden dürfen. Neben diesen routinemäßigen Tätigkeiten können dort ggf. auch Mängel oder Schäden behoben werden, die im laufenden Flugbetrieb aufgetreten und von der Besatzung im technischen Logbuch festgehalten worden sind. Je besser die technische Ausstattung und insbesondere je breiter die Qualifikation des Personals, desto mehr Reparaturen können an den einzelnen Baugruppen eines Luftfahrzeugs (Zelle, Triebwerke, Avionik usw.) durchgeführt werden. Tritt ein Fehler auf, der zwar behoben werden muss, jedoch nicht dazu zwingt, das Luftfahrzeug aus dem Einsatz zu nehmen, wird kurzfristig ein Wartungsschwerpunkt oder ggf. ein Standort mit der entsprechenden Wartungsmöglichkeit in die Umlaufplanung aufgenommen und dort die Reparatur durchgeführt.

Die jeweilige nationale Luftfahrtbehörde einer Luftverkehrsgesellschaft legt fest, wer an welchen Flugzeugmustern Wartungs- und Reparaturarbeiten durchführen darf. In der Bundesrepublik Deutschland ist hierfür eine Genehmigung als Instandhaltungsbetrieb erforderlich (§ 13 LuftGerPV). Soweit Luftverkehrsgesellschaften über eine derartige Genehmigung verfügen, können sie Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten selbst durchführen. Diese Genehmigungen erstrecken sich nicht nur auf einzelne Luftfahrzeugmuster, sondern definieren auch die Flugplätze, an denen Instandhaltungsarbeiten und Reparaturen durchgeführt werden dürfen. Entscheidendes Kriterium für den Umfang der Genehmigung ist die Verfügbarkeit einer ausreichenden Anzahl an qualifiziertem und lizenziertem technischen Personal sowie die technische Ausstattung, die am jeweiligen Flugplatz vorgehalten wird. Bestimmte Checks dürfen nur an hangarierten Flugzeugen durchgeführt werden. Aus ökonomischen Gründen konzentrieren Flugverkehrsgesellschaften die Instandhaltung, insbesondere die Durchführung höherwertiger Wartungsereignisse, auf sog. Wartungsschwerpunkte; auch größere Unternehmen versuchen, die Zahl dieser Einrichtungen so gering wie möglich zu halten. Je nach Umfang und Homogenität der Flugzeugflotte unterhalten Luftverkehrsgesellschaften ggf. auch verschiedene Wartungsschwerpunkte einzelner Luftfahrzeugmuster.

Von seiner Funktion im Luftverkehrsnetz her eignet sich der Verkehrsflughafen Memmingen nicht für die Einrichtung eines (insbesondere höherwertige Wartungsereignisse abwickelnden) Wartungsschwerpunktes einer Luftverkehrsgesellschaft. Hierfür benutzen gelegentlich des durchgeführten Flugbetriebes zu wenige Luftfahrzeuge den Flughafen Memmingen als dass sich die damit verbundenen infrastrukturellen Investitionen amortisieren könnten.

Entsprechend seiner funktionalen Bedeutung landen in Memmingen an den Tagesrandzeiten Luftfahrzeuge entweder ausschließlich zur Übernachtung (Overnight-Stopp) oder zur Absolvierung von geringfügigen Wartungsereignissen. Aber auch die verlässliche Durchführung von geringfügigen Wartungsereignissen, welche nicht an jedem Flughafen genehmigt wurden bzw. infrastrukturell durchgeführt werden können, stellt für die beteiligte Luftverkehrsgesellschaft für die Flugzeugeinsatzplanung einen gravierenden Zwangspunkt dar.

Für eine Luftverkehrsgesellschaft, die an dem Flughafen Memmingen bestimmte Wartungsereignisse an Luftfahrzeugen durchführt, besitzt dieser Flughafen deshalb einen höheren Stellenwert als eine Destination, die nur passagemäßig angefliegen wird. Nicht nur das reine Passagieraufkommen bestimmt damit den Flugplan, sondern gerade in Bezug auf Flugbewegungen in den Nachtrandzeiten auch das Wartungsgeschehen, d. h. es besteht zusätzlich ein Bedarf, Luftfahrzeuge spät zum jeweiligen Flughafen bringen zu können, um hier die erforderlichen Wartungsarbeiten durchzuführen.

In Übereinstimmung hierzu erfordert die Zulassung planmäßiger Landungen von stationierten Luftfahrzeugen bzw. Luftfahrzeugen mit Heimatbasis von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr am Verkehrsflughafen Memmingen die Durchführung eines Wartungsereignisses – und mithin nicht die Einrichtung eines Wartungsschwerpunktes –, das mindestens die Kriterien eines Ramp-Checks oder Daily-Checks (R-Check) erfüllt. Für andere Flugbewegungen (Landungen) ohne Durchführung einer Wartung gilt weiterhin die Betriebszeit von 6.00 Uhr bis 22.30 Uhr.

Der R-Check bedarf gegenüber des T-Checks einer gesteigerten, eingehenderen Kontrolle und stellt mithin ein intensiveres Wartungsereignis – auch im Hinblick auf den zeitlichen Ansatz – dar. Er ist nicht mehr durch die Besatzung, sondern durch eigens dafür geschultes Wartungspersonal durchzuführen. Der R-Check erfordert zudem einen finanziellen und infrastrukturellen Aufwand am Standort Memmingen. Damit wird zugleich die Stand-

ortbindung einer Luftverkehrsgesellschaft an den Verkehrsflughafen Memmingen gesichert und gestärkt. Da die Wartung durch luftfahrttechnische Betriebe erfolgen wird, ist im Rahmen des Aufbaus einer personal- und investitionsintensiven Wartungsstruktur zugleich mit positiven wirtschaftlichen Effekten (siehe oben), insbesondere mit der Schaffung und/oder Sicherung von Arbeitsplätzen, sowie ggf. mit neu generiertem Gewerbesteueraufkommen, zu rechnen. Die Zuweisung von bestimmten Luftfahrzeugen, die in bestimmten Abständen regelmäßig zu diesem Standort zurückkehren, zeigt, dass der Verkehrsflughafen Memmingen für die jeweilige Luftverkehrsgesellschaft eine Bedeutung innerhalb der operationellen Strukturen darstellt. Daran ändert auch nichts, dass die jeweiligen Luftverkehrsgesellschaften ihren Schwerpunkt oder Heimatstützpunkt an einem anderen Flughafen besitzen.

Ferner spricht für die Zulassung planmäßiger Landungen bei einer Heimatbasis die Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen für den Verkehrsflughafen Memmingen gegenüber anderen Flugplätzen, insbesondere im Hinblick auf den Low-Cost- und Touristikverkehr. Luftverkehrsgesellschaften, die ihre Luftfahrzeuge am Flughafen Memmingen warten und in Stand halten, sind darauf angewiesen, dass die dort stationierten Luftfahrzeuge möglichst geringen betrieblichen Beschränkungen unterliegen, da an diesem Standort die stationierten Luftfahrzeuge ihren Betrieb beginnen und – ggf. nach bestimmten Intervallen bei Mehrsektorenflügen – wieder dort beenden. Zwar bestehen auch an anderen (deutschen) Flugplätzen Einschränkungen im Nachtflugbetrieb (vgl. hierzu ausführlich oben); das Ausmaß der Wettbewerbsnachteile hängt insoweit stark von den jeweiligen Nachtflugregelungen ab. Jedoch sind die Wettbewerbsnachteile des Verkehrsflughafens Memmingen umso größer, je strenger die Nachtflugregelung gegenüber anderen Standorten in Deutschland ist.

#### **3.3.5.2.2.3.1.2.3.2 Abgrenzungskriterium der Stationierung fliegerischen Personals**

Des Weiteren zeugt die Vorhaltung einer Station, bei der die Flugzeugbesatzung am Stationierungsort ihren Einsatzort im Sinne der Aufnahme bzw. Beendigung ihres Flugdienstes hat, von der kontinuierlichen – wenn auch ggf. nur vorübergehend für eine Flugplanperiode – Bindung einer Luftverkehrsgesellschaft an einen Flughafen.

Ebenso wie beim Kriterium der Heimatbasis von Luftfahrzeugen zur Durchführung eines bestimmten Wartungsereignisses werden beim Kriterium der Stationierung fliegerischen Personals lediglich solche planmäßigen Landungen von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr zugelassen, bei welchen der Verkehrsflughafen Memmingen nicht nur Durchgangs- bzw. bloße Übernachtungsstätte darstellt. Es darf sich nicht um eine bloße Übernachtung des fliege-

rischen Personals aufgrund bestimmter Flugdienst- oder Ruhezeiten handeln, sondern eine fliegerische Besatzung mit Heimatbasis im Sinne dieses Planfeststellungsbeschlusses muss darüber hinaus ihren Einsatzort am Verkehrsflughafen Memmingen haben. Dies ist insbesondere bei einer täglichen abendlichen Rückkehr der Besatzungen nach Memmingen der Fall.

Das Privileg der Station ist jedoch auch dann einschlägig, wenn das Personal bei einem Kettenumlauf (Mehrsektorenflüge) in Memmingen seinen Einsatzort mit Betriebsbeginn hat und der Umlauf (häufig nach mehreren Tagen mit Zwischenübernachtungen in verschiedensten Städten und Hotels) in Memmingen endet.

### **3.3.5.2.2.3.1.2.3.3 Zusammenfassung Heimatbasis**

Das Luftamt erkennt mithin über den Zeitraum von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr hinaus einen Nachtflugbedarf für planmäßige Landungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr von Luftfahrzeugen mit Heimatbasis am Flughafen Memmingen an.

Da in Memmingen stationierte Luftfahrzeuge (insbesondere bei Zubringerflügen zu Drehkreuzflughäfen) bereits vor 7.00 Uhr starten müssen, um in einen ersten Knoten eines Drehkreuzflughafens eingebunden werden zu können, ist erforderlich, dass das hierfür benötigte Luftfahrzeug am Ausgangsflughafen, also am Verkehrsflughafen Memmingen, bereitsteht. Dies ist nur dann wirtschaftlich, wenn dieses Luftfahrzeug spät eintreffen kann (vgl. LVP 2012, S. 22, 24). Es bestehen mithin sachliche und plausible Gründe, weshalb Flugbewegungen mit in Memmingen stationierten Luftfahrzeugen – vor allem wenn diese Verkehre zu bzw. nach Drehkreuzflughäfen bedienen – nicht befriedigend innerhalb der Tagstunden abgewickelt werden können.

Die (Verkehrs-)Funktion des Regionalflughafens Memmingen erfordert auch die Stationierung bzw. Schaffung einer Heimatbasis für Luftfahrzeuge. Die luftrechtliche Genehmigung vom 09.07.2004, das Raumordnungs- und Landesplanungsrecht sowie das Flughafenkonzept der Bundesregierung zielen darauf ab, den Standort bzw. das gesamte Allgäu in geeigneter und langfristig gesicherter Weise – mithin auch den zukünftigen Anforderungen Rechnung tragend – luftverkehrlich anzuschließen (vgl. ausführlich im Abschnitt Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen). Mit in Memmingen stationierten Luftfahrzeugen können Flugbewegungen insbesondere zu und nach Drehkreuzflughäfen wirtschaftlich stattfinden. Die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung des Allgäus wird damit sichergestellt.

Der Umstand des bloßen Abstellens begründet jedoch keinen besonderen Nachtflugbedarf, der sich gegen den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm durchsetzen kann. Das Luftamt hat daher qualifizierte Voraussetzungen für solche Landungen verfügt, so dass eine Heimatbasis am Verkehrsflughafen Memmingen nur vorliegt, wenn an einem Luftfahrzeug ein Wartungsereignis durchgeführt wird, das mindestens die Kriterien eines Ramp-Checks oder Daily-Checks (R-Check) erfüllt oder die fliegerische Besatzung dieses Luftfahrzeugs am Verkehrsflughafen Memmingen ihre Station / ihren Einsatzort hat. Damit scheidet nächtliche Flugbewegungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr im Falle des bloßen Abstellens eines Luftfahrzeugs bzw. des bloßen Übernachtens der fliegerischen Besatzung am Flughafen Memmingen ohne dortigen Einsatzort aus. In einem solchen Falle sind planmäßige Landungen von 6.00 Uhr bis längstens 22.30 Uhr möglich.

Die Erfüllung der Voraussetzungen einer Heimatbasis hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG dem Luftamt rechtzeitig vor Beginn einer jeden Flugplanperiode anzuzeigen.

#### **3.3.5.2.2.3.2 Sonstige Flugbewegungen in der Nacht/Sonderverkehre**

Das Luftamt hat auch im Hinblick auf sonstige Flugbewegungen, namentlich Ausbildungs- und Übungsflüge, VFR-Flüge (visual flight rules, Flüge nach Sichtflugregeln), welche keinen Flugplan aufweisen, sowie für Sonderverkehre und Triebwerksprobeläufe im Planfeststellungsbeschluss entschieden.

Zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hat das Luftamt die flugbetriebliche Regelung verfügt, dass Flugbewegungen im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sowie VFR-Flüge zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr untersagt sind (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses bzw. A.I.3.2 der Neufassung der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Das Luftamt bewertet insoweit die Belange des Lärmschutzes der Bevölkerung trotz des öffentlichen Verkehrsinteresses an der Luftverkehrssicherheit höher.

Zugelassen werden vom Luftamt außer den im Beschluss unter A.II.1, Neufassung von A.I.3.1 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004, genannten Flugbewegungen und ggf. in Abweichung zu Neufassung A.I.3.2 der luftrechtlichen Genehmigung zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr nur Flugbewegungen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes, ferner Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind.



Diese Flugbewegungen, sog. Sonderverkehre, werden nur als völlig vereinzelte Fälle auftreten und betreffen Ausnahmesituationen, die wegen der Besonderheit dieser Umstände vorrangig vor Lärmschutzinteressen zu bewerten sind. Diese Ausnahmesituationen stellen meteorologische oder technische Gründe, außerdem Gründe der Sicherheit, des Katastrophenschutzes und medizinische Hilfeleistungseinsätze, beispielsweise Organtransporte, dar. Diese Flugbewegungen wurden bereits mit der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 zugelassen und gerichtlich nicht beanstandet (vgl. BayVGH, Urteil vom 02.12.2005, Az. 20 A 04.40040 u. a., juris; BVerwG, Urteil vom 13.12.2007, Az. 4 C 9.06, juris). Erfasst sind hierbei insbesondere auch VFR-Flüge – in Abweichung zu Neufassung A.I.3.2 der luftrechtlichen Genehmigung – aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes, namentlich Einsätze von Rettungshubschraubern.

Bei Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen in diesem Zeitraum zulassen könnte, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind, handelt es sich beispielsweise um herausragende Singulärereignisse wie Fußballwelt- oder -europameisterschaften, bei denen erhebliche Personenbeförderungen anfallen oder Sicherheitsgründe, z. B. gezieltes Ausfliegen von Fußballfans, bestehen. Das Luftamt sieht insoweit die Voraussetzungen für die Anerkennung eines standortspezifischen Nachtflugbedarfs auch in der Nachtkernzeit für die genannten Sonderverkehre als gegeben an. Insoweit überwiegen die öffentlichen Interessen auch die Lärmschutzinteressen der Bevölkerung.

Abschließend wurde bei den Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Memmingen die Regelung zu den Triebwerksprobeläufen neu gefasst. Zugelassen werden vom Luftamt – wie von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragt – mithin Triebwerksprobeläufe nur in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr auf den im Plan 1.1 der PROJECT: airport GmbH vom 31.03.2011 dargestellten Vorfeldflächen „Apron 3“ und „Apron 5“. Die Triebwerksprobeläufe sind durch die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu dokumentieren. Die Betriebszeiten für Triebwerksprobeläufe der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 werden beibehalten; die Triebwerksprobeläufe werden mithin nur zu Tagzeiten durchgeführt. Aus Lärmschutzgesichtspunkten dürfen Triebwerksprobeläufe lediglich auf den Vorfeldflächen „Apron 3“ und „Apron 5“ erfolgen.

### **3.3.5.2.2.3.3           Verspätete Flugbewegungen in der Nacht**

Das Luftamt hat neben den planmäßigen Flugbewegungen und den sonstigen Flugbewegungen in der Nacht/Sonderverkehre auch untersucht, ob sich ein besonderer Nachtflugbedarf für verspätete Flugbewegungen in der Nacht ergeben kann.

Verspätungen, die vor oder während eines Flugs entstehen, haben nicht nur Folgen für den anstehenden nächsten Start- bzw. Landezeitpunkt, sondern diese summieren sich häufig insbesondere bei Kurz- und Mittelstreckenflügen mit zeitlich knapp bemessenen Umläufen über den Tag und erreichen erst am Ende des Umlaufs ihre Gesamtwirkung. Die Verspätung kann sich über den Tag hinweg ansammeln. Dagegen kann nur bedingt vorgegangen werden, da eine großzügige Vorhaltung von Reserveflugzeugen regelmäßig unwirtschaftlich wäre.

Verspätungen können aus vielfältigen Gründen entstehen, z. B. aus dem Ursachenbereich der Luftverkehrsgesellschaften, der Flughäfen (unzureichende Kapazität der Infrastruktur, z. B. Bodenverkehrsdienste), der Flugsicherung (Airway Slots etc.), aus meteorologischen Gründen (insbesondere Gewitter, Enteisierung) und/oder nicht zuletzt aus Gründen der Luftsicherheit.

Aufgrund europaweiter technischer Angleichung von verschiedenen Flugsicherungssystemen, der Neuordnung von Zuständigkeiten nach operativen Gesichtspunkten (namentlich beim europäischen Flugsicherungsprojekt „Single European Sky ATM Research Programme“) sowie neuer Technologien bei der Navigation (Ersetzung von traditionellen Navigationsverfahren durch satellitengestützte Navigation) besteht künftig die Möglichkeit, insbesondere durch angepasste Luftraumstruktur und moderne Navigation, bestimmte Verspätungsursachen zum Teil zu reduzieren oder kompensieren. Anders verhält sich dies bei Verspätungen, die auf meteorologischen Ursachen beruhen. Das gleiche gilt für Verspätungen, die aus dem Verhalten von Passagieren resultieren, beispielsweise bei der Identifizierung des Fluggepäcks. Ein Luftfahrzeug darf nicht starten, wenn sich das Gepäck eines Fluggastes schon im abflugbereiten Flugzeug befindet, der Passagier jedoch noch nicht zugestiegen ist. Der Luftfahrzeugführer kann dann entweder solange warten, bis der Passagier eintrifft oder er lässt das zugeladene Gepäck aussortieren und ausladen. Beides führt zwangsläufig zu Verspätungen.

### **3.3.5.2.2.3.3.1 Allgemeiner Bedarf durch Verspätungen in der Nacht**

Setzt man den oben begonnenen Vergleich von funktional und strukturell dem Verkehrsflughafen Memmingen ähnlichen Flugplätzen mit Passagier- und Linienverkehr in Deutschland im Hinblick auf die jeweils bestehenden Betriebsregelungen für verspätete Flugbewegungen fort, zeigt sich hier ebenso ein allgemeiner Nachtflugbedarf für Verspätungen.

Die Auswertung von Intraplan bezüglich der an deutschen Verkehrsflughäfen bestehenden Verspätungsregelungen gelangt überzeugend zum Ergebnis, dass der Verkehrsflughafen Memmingen mit seiner luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 insoweit über die ungünstigsten Rahmenbedingungen (auch) hinsichtlich Verspätungen verfügt. Wie bereits dargestellt, sind am Flughafen Memmingen außerhalb der genehmigten Betriebsstunden nur einzelne Flugbewegungen aufgrund einer Außenstart- oder -landeerlaubnis nach § 25 (Abs. 1 Satz 3 Nr. 2) LuftVG möglich. Selbst für den Verkehrsflughafen Dortmund, auf dem planmäßiger Flugbetrieb zu den gleichen Betriebszeiten wie bisher in Memmingen stattfindet (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr), besteht unter bestimmten Voraussetzungen eine Verspätungsregelung auf Grundlage einer vorherigen Zustimmung des Flugplatzbetreibers (PPR) von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr. Die Verkehrsflughäfen Bremen und Saarbrücken, die ebenso wie Memmingen oder Dortmund bei planmäßigem Flugbetrieb relativ starken Einschränkungen unterliegen (6.00 Uhr bis 22.30 Uhr), verfügen dagegen über Verspätungsregelungen von 22.30 Uhr bis 24.00 Uhr mit vorheriger Zustimmung des Flugplatzbetreibers (PPR; vgl. LVP 2012, S. 26 f.). Beim Vergleich der von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragten Verspätungsregelung mit den Betriebszeiten weiterer Flugplätze fällt auf, dass nur wenige Flugplätze geringere Verspätungsregelungen als der am Verkehrsflughafen Memmingen aufweisen. Lediglich Dortmund steht mit geringeren Betriebszeiten für verspätete Landungen von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr mit PPR schlechter da als der Verkehrsflughafen Memmingen mit seiner beantragten Verspätungsregelung für Landungen. Am Flughafen Friedrichshafen wird der Flugplatz für verspätete Landungen von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr mit PPR betrieben. Hinsichtlich verspäteter Starts bietet die beantragte Verspätungsregelung in Memmingen nur im Vergleich zu den Verkehrsflughäfen Dortmund und Düsseldorf (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr mit PPR) einen größeren Betriebsumfang (Friedrichshafen, Karlsruhe/Baden-Baden und Stuttgart verfügen über keine Verspätungsregelungen für Starts, wobei die regulären Startmöglichkeiten in Stuttgart und Karlsruhe/Baden-Baden bereits den Zeitraum bis 23.00 Uhr erfassen und insoweit im Vergleich zu Memmingen weitreichender sind). Die übrigen im Vergleich betrachteten Verkehrsflughäfen haben geringere Beschränkungen und damit insgesamt längere

Betriebszeiten als der Verkehrsflughafen Memmingen mit seiner beantragten Verspätungsregelung.

<b>Flughafen</b>	<b>Planmäßige Landungen</b>	<b>Verspätete Landungen</b>	<b>Planmäßige Starts</b>	<b>Verspätete Starts</b>
Memmingen, Antrag v. 1.6.2011	6.00-23.00	23.00-23.30 mit PPR	6.00-22.00	23.00-23.30 mit PPR
Bremen	6.00-22.30	22.30-24.00	6.00-22.30	22.30-24.00
Dortmund	6.00-22.00	22.00-23.00 mit PPR	6.00-22.00	22.00-23.00 mit PPR
Düsseldorf	6.00-23.00	23.00-23.30	6.00-22.00	22.00-23.00 mit PPR
Friedrichshafen	6.00-23.00	23.00-23.30 mit PPR	6.00-22.00	-
Karlsruhe/Baden- Baden	6.00-23.00	-	6.00-23.00	-
Saarbrücken	6.00-22.30	22.30-24.00 mit PPR	6.00-22.30	22.30-24.00 mit PPR
Stuttgart	6.00-23.30	23.30-24.00	6.00-23.00	-
Berlin Tegel, Hamburg	6.00-23.00	23.00-24.00	6.00-23.00	23.00-24.00
Berlin Schönefeld, Erfurt, Frankfurt- Hahn, Hannover- Langenhagen, Köln/Bonn, Lübeck- Blankensee, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Zweibrücken	0.00-24.00	-	0.00-24.00	-
Paderborn/Lippstadt	5.00-24.00	-	5.00-24.00	-

Tabelle: Betriebszeiten für planmäßige und verspätete Passagierflüge an ausgewählten deutschen Verkehrsflughäfen (Regelverkehr, vgl. LVP 2012, S. 27). Der Flughafen Berlin Brandenburg hat u. a. auch Zulassungen für Verfrühungen.

Die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragte Nachtflugregelung bleibt demnach hinter den meisten Regelungen deutscher Verkehrsflughäfen mit Linienverkehr zurück.

### **3.3.5.2.2.3.3.2 Nachtflugbedarf für verspätete Flugbewegungen in der engpassfreien Prognose 2025**

Wie bereits ausgeführt, finden am Verkehrsflughafen Memmingen außerhalb des mit luftrechtlicher Genehmigung vom 09.07.2004 zugelassenen Betriebs einzelne Flugbewegungen nur aufgrund einer Außenstart- oder -landeerlaubnis nach § 25 (Abs. 1 Satz 3 Nr. 2) LuftVG – mit Zustimmung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und Erlaubniserteilung des Luftamtes – statt. Mehrheitlich handelt es sich hierbei um Außenlandeeralaubnisse; so betrug der Anteil der Außenlandeeralaubnisse im Zeitraum von 2008 bis 2011 88,28 %. Die statistische Auswertung der Flugbewegungen aufgrund von § 25 LuftVG der Jahre 2008 bis 2011 zeigt zudem, dass der überwiegende Teil der Flugbewegungen, nämlich 76,56 %, im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr, 17,19 % zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr und lediglich 6,25 % von 23.00 Uhr bis 24.00 Uhr erfolgte. Vorwiegend – 85,55 % – wurden hierbei Flugbewegungen genehmigt, die planmäßig in der letzten halben Stunde vor Betriebsende, von 21.30 Uhr bis 22.00 Uhr, stattgefunden hätten. Die Verspätungen in den Jahren 2008 bis 2011 lagen dabei hauptsächlich in einem Bereich bis 30 Minuten (rund 70 % der Flugbewegungen waren bis 30 Minuten, ca. 17 % 30 bis 60 Minuten und ca. 13 % über 60 Minuten verspätet). 55 % der nach § 25 LuftVG genehmigten Flugbewegungen fanden in den sechs verkehrsreichsten Monaten statt (vgl. LVP 2012, S. 28 f.). Allein der Umstand, dass bislang in einer nicht völlig unerheblichen Anzahl Außenstart- und -landeeralaubnisse ausgereicht wurden, belegt bereits einen Bedarf für die Zulassung von verspäteten Flugbewegungen.

Angesichts der bereits dargestellten vielfältigen Einflussfaktoren auf die Flugdurchführung und deren mangelnder Kalkulierbarkeit sind Verspätungen nach Ansicht des Luftamtes einer prognostischen Wertung nur erschwert zugänglich. Zweifellos wird es auch künftig im Luftverkehr, in welchem der Regionalflughafen Memmingen eingebunden ist, aufgrund der weitreichenden Verflechtungen und Abhängigkeiten zu Verspätungen kommen bzw. sich diese nicht vollständig vermeiden lassen.

Für den Planungsfall 2025 wird der Anteil verspäteter Flugbewegungen auf rund 10 %, also auf insgesamt ca. 200 Flugbewegungen/Jahr, prognostiziert. Aufgrund von Verspätungen führt dies zu einem höheren Aufkommen in der Zeitscheibe von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr und zu Verschiebungen von 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr nach 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr. Da jedoch auch Verschiebungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr nach 23.00 Uhr bis

23.30 Uhr zu erwarten sind, unterscheidet sich das Verkehrsaufkommen der verspäteten Flugbewegungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr gegenüber dem geplanten Verkehr im Ergebnis nicht wesentlich. Im Zeitraum von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr werden maximal 100 Flugbewegungen prognostiziert (vgl. LVP 2012, S. 30 f.).

<b>Zeitscheiben</b>	<b>Anzahl der planmäßigen Flugbew./Jahr</b>	<b>Anzahl der Flugbew. inkl. Verspätungen</b>
22.00 – 22.30 Uhr	700	800
22.30 – 23.00 Uhr	1.100	1.100
23.00 – 23.30 Uhr	0	100
insgesamt	1.800	2.000

Tabelle: Verteilung der Flugbewegungen im Planungsfall 2025 auf die Zeitscheiben in gerundeten Werten (vgl. LVP 2012, S. 30).

Es ergibt sich sonach auch ein Nachtflugbedarf für Verspätungen am Verkehrsflughafen Memmingen.

Für den Prognosenullfall 2025, der den status quo ohne Ausbaumaßnahmen und Erweiterung der Betriebszeiten und somit nur planmäßigen Flugbetrieb von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr unterstellt, werden lediglich Verspätungen im Wege von einzelnen Außenstart- und -landeerlaubnissen prognostiziert. Bei den sechs verkehrsreichsten Monaten handelt es sich dabei um 69 (verspätete) Flugbewegungen im Prognosenullfall 2025 (vgl. LVP 2011, S. 71, 78).

Zentraler Aspekt für eine Änderung der Nachtflugregelung war die Gewährleistung eines den Bedürfnissen eines regionalen Verkehrsflughafens einschließlich der Bedeutung, die ihm die luftrechtliche Genehmigung vom 09.07.2004, das LEP und seine geplanten Änderungen sowie das Flughafenkonzept der Bundesregierung zuweist, angepassten Flugbetriebs. Dazu gehört grundsätzlich auch die Möglichkeit, Verspätungen, die entweder während der Tagesumläufe oder auf dem Flughafen Memmingen entstanden sind, auch in der Nachtzeit abzuwickeln und so die negativen Auswirkungen auf Passagiere und Luftverkehrsgesellschaften nicht über die eigentliche Verspätung hinaus noch zu verstärken.

Verspätungen betreffen nicht nur das Transportsystem Luftverkehr, sondern auch die schienengebundenen Verkehrsträger, ebenso selbstverständlich sind Staus auf öffentli-

chen Straßen. Betriebliche Regelungen für einen Verkehrsflughafen, die keine Ausnahme für verspätete Flüge vorsehen, benachteiligen den Flugreisenden deutlich gegenüber dem Benutzer anderer Verkehrsmittel. Dies ist auch der Grund, warum an den meisten Flughäfen Regelungen für Verspätungsflüge existieren.

Verspätete Flüge, die in Memmingen nicht mehr stattfinden können, haben für die Fluggäste nicht nur zur Folge, dass sie Termine und ggf. auch Anschlussflüge versäumen, sondern bedeuten auch einen Zwangsaufenthalt am Abflugort bzw. auf dem Flughafen, auf den die Maschine umgeleitet wurde. Bleibt ein verspätetes Flugzeug am Abflugort stehen, weil eine Rückkehr nach Memmingen nicht mehr zulässig ist, und besteht auch keine Möglichkeit für eine spontane Hotelunterbringung, bedeutet dies eine Übernachtung am Flughafen, was gerade im Tourismusverkehr zwangsläufig mit erheblichen Unannehmlichkeiten verbunden ist. Der umgekehrte Fall, nämlich des in Memmingen nicht mehr stattfindende Abflugs, hat für die Passagiere zwar weniger unangenehme Konsequenzen hinsichtlich des Aufenthalts, die Folgen (Termine, Anschlussflüge usw.) sind jedoch die gleichen. Resultieren außerdem viele Verspätungen aus einer Ursache, ergeben sich aus dem nächtlichen Aufenthalt von hunderten Fluggästen am Flughafen nicht nur eine Vielzahl von organisatorischen Problemen für die Flughafenbetreiberin, sondern auch Probleme für die Sicherheits- und Polizeibehörden.

Schließlich haben verspätete Flüge, die nicht mehr durchgeführt werden können, auch in mehrfacher Hinsicht negative Konsequenzen für die betroffenen Luftverkehrsgesellschaften. Dazu gehören die direkten Kosten beispielsweise durch die Unterbringung von Passagieren, aber auch flugbetriebliche Nachteile in Bezug auf Flugzeugumläufe, Disposition und Ruhezeiten des fliegerischen Personals und evtl. erforderliche Leerflüge. Verspätungsbedingt ausfallende oder umgeleitete Flüge stellen deshalb nicht nur ein Ärgernis für Passagiere dar, sondern haben darüber hinaus zum Teil erhebliche negative betriebs- und volkswirtschaftliche Effekte (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, Az. 4 A 3001.07, juris RdNr. 55 f.; Urteil vom 13.10.2011, Az. 4 A 4000.09, juris RdNr. 139 ff.).

Zu bedenken ist ferner, dass Verspätungen auch den straßen- und schienengebundenen Verkehr betreffen. Für Reisende auf der Straße oder auf der Schiene führt jedoch eine abendliche Verspätung nicht zwangsläufig zum Wegfall der Verbindung und damit zu einer Zwischenübernachtung an einem Bahnhof. Betriebliche Regelungen für einen Verkehrsflughafen, die keine Ausnahme für verspätete Flüge vorsehen, benachteiligen insofern den Reisenden im Luftverkehr gegenüber den Benutzern anderer Verkehrsmittel.

Auch aus diesem Umstand besteht an den meisten deutschen Flugplätzen eine Regelung für verspätete Flugbewegungen.

Gemessen am sonstigen Standard und unter Berücksichtigung der Erfahrungen in der Vergangenheit sieht das Luftamt daher die Lösung der Verspätungsproblematik als einen wichtigen Belang an, der für eine Änderung der bisherigen Nachtflugregelung spricht.

Vor diesem Hintergrund hält das Luftamt Regelungen für verspätete Starts und Landungen grundsätzlich bis 23.00 Uhr und mit Einschränkungen auch bis 23.30 Uhr für erforderlich. Nach Überzeugung des Luftamtes ist ein nächtlicher Verkehrsbedarf für Verspätungen überzeugend dargelegt worden, so dass der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm im Rahmen der Abwägung insoweit zurücktreten muss.

Verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, sind daher bis 23.00 Uhr zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt. Damit will das Luftamt verhindern, dass Luftverkehrsgesellschaften ggf. realitätsferne Umläufe planen und damit letztlich Verspätungen bewusst in Kauf genommen werden. Hierbei ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass Verspätungen in der Regel weder für die Luftverkehrsgesellschaften aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen noch für die Passagiere akzeptabel und sinnvoll sind. Vielmehr stellt die Pünktlichkeit ein wichtiges Qualitätsmerkmal bei der Wahl der Luftverkehrsgesellschaft dar.

Verspätete Landungen, die planmäßig zwischen 6.00 Uhr und 22.30 Uhr hätten stattfinden sollen, sind bis 23.00 Uhr zulässig, sofern sich die Verspätung nicht bereits aus der Flugplangestaltung ergibt.

In der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr sind verspätete Landungen bei Flügen von Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr (insbesondere aus Drehkreuzflughäfen oder von Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens mit Heimatbasis am Verkehrsflughafen Memmingen), die planmäßig vor 22.30 Uhr oder planmäßig vor 23.00 Uhr hätten stattfinden sollen, und nach vorheriger Genehmigung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG (PPR) zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt.

Im Fluglinienverkehr ist die abendliche Rückkehr des Luftfahrzeugs für den planmäßigen Einsatz am nächsten Morgen von besonderer Bedeutung. Da die für den Verkehrsflughafen besonders relevanten Drehkreuze Berlin Brandenburg, Amsterdam und ggf. Düsseldorf größtenteils in Reichweite von rund ein bis zwei Stunden Flugzeit entfernt liegen, ist die Verspätungsmöglichkeit für Flugbewegungen aus Drehkreuzen mit mindestens 30 Minuten angemessen, aber auch erforderlich. Luftfahrzeuge, die in Memmingen ihre Hei-



matbasis haben, müssen möglichst dort landen, damit sie – neben den anderen oben genannten Begründungen – die ihnen zugeteilten Verbindungen am nächsten Tag pünktlich bedienen können.

Ein Ausweichen auf andere Flugplätze stört die Abwicklung des Luftverkehrs erheblich und belastet die Passagiere in erheblichem Maße.

Die Verspätungsregelung ist auch im Lichte der Verkehrsfunktion des Flughafens Memmingen erforderlich. Durch diese wird die Verlässlichkeit der Infrastruktureinrichtung im Sinne ihrer Verkehrsfunktion gewährleistet und deutlich erhöht.

### **3.3.5.2.3 Gewichtung des Schutzes der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm**

Der Gesetzgeber verpflichtet in § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG die Flugplatzhalter, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer, bei der Verhinderung vermeidbaren Fluglärms auf die Nachtruhe der Bevölkerung im besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Auch wenn sich diese Vorschrift nicht unmittelbar an Luftfahrtbehörden richtet, enthält sie dennoch eine rechtsgrundsätzliche Differenzierung zwischen Tag- und Nachtfluglärm, die im Rahmen der Abwägung bei Planfeststellungsverfahren gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG Berücksichtigung finden muss.

Unter diesem Aspekt wäre es zu kurz gegriffen, das Interesse der Bürgerinnen und Bürger, im Flughafenumland von nächtlichem Fluglärm soweit als möglich verschont zu bleiben, konzeptionell ausschließlich über die Gewährung von baulichem Schallschutz zu befriedigen. Der BayVGH hat bereits in seiner Entscheidung vom 25.02.1998 Az. 20 A 97.40017 ausgeführt, dass Nachtschutz im Rahmen des Möglichen nicht allein den Schallschutzfenstern überlassen werden könne; in der Nacht als „Zeit der Stille“ könne vielmehr erwartet werden, dass das Umland selbst zur Ruhe komme. Der aktive Lärmschutz durch Betriebsbeschränkungen habe Vorrang vor passivem Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen. Diesen Grundsatz hat das Luftamt berücksichtigt, indem es in seiner Abwägung den Nachtzeitraum nicht als solchen Zeitraum bewertet, in dem jeder nachgefragte Flugbetrieb grundsätzlich zuzulassen ist, sondern bei Abwägung mit den Belangen des Fluglärmschutzes einer besonderen Rechtfertigung bedarf.

Ferner hat das Luftamt berücksichtigt, dass Nachtflugbetrieb am Flughafen Memmingen bisher nur sehr eingeschränkt möglich war, insoweit also keine rechtlich stark vorbelastete Umgebung vorliegt. Zwar hat das Luftamt über die letzten Jahren eine nicht völlig uner-

hebliche Zahl von Außenlande- und -starterlaubnissen auf der Grundlage von § 25 LuftVG im Nachtzeitraum erteilt, die ja auch teilweise als Begründung für den Bedarf nach Nachtflugmöglichkeiten herangezogen werden kann. Allerdings handelte es sich bei diesen Flügen nicht um planmäßigen Flugbetrieb, sondern um Einzelfallerlaubnisse, die insoweit nicht schutzmindernd in die Abwägungsentscheidung eingestellt wurden.

Außerdem hat das Luftamt einbezogen, dass Nachtflüge die grundsätzlich ungestörte Nachtruhe der Bevölkerung betreffen. Passiver Schallschutz bietet den Betroffenen nicht die Lebensqualität, die sie in einem lärmäßig „normalen“ Wohnumfeld vorfinden würden. Der Zwang, beispielsweise die Fenster wegen Fluglärms geschlossen halten zu müssen, und die nur beschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereichs bedeuten zumindest in der warmen Jahreszeit zweifellos eine Einbuße in der Gestaltung der Frei- und Ruhezeit. Insofern verbleiben dem vom Fluglärm betroffenen Anwohner auch nach gewährtem Schallschutz Nachteile zu Gunsten der im Allgemeininteresse liegenden Befriedigung des Verkehrsbedarfs.

Gerade im Hinblick auf den nächtlichen Fluglärm ist auch mit Blick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG der grundrechtliche Aspekt mit einem hohen Stellenwert in die Abwägung berücksichtigt worden. Andererseits sind lärmmedizinische Erkenntnisse auch in die Schwellenwerte des FluglärmG eingeflossen.

Der Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm findet sich auch in einzelnen Bestimmungen von Raumordnungsplänen. So ist gemäß LEP B V 6.4 (G) anzustreben, dass die Bevölkerung durch zivilen Fluglärm so gering wie möglich belastet wird.

Zusammenfassend spricht der erforderliche Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm dafür, zunächst die Entstehung von zusätzlichem Nachtfluglärm soweit wie möglich zu vermeiden und unvermeidbaren Nachtfluglärm durch betriebsbeschränkende Maßnahmen soweit wie möglich zu minimieren.

#### **3.3.5.2.4 Zusammenfassung und Gesamtabwägung**

Das Luftamt hält einen Nachtflugbedarf für geplante Flugbewegungen und für Verspätungen am Verkehrsflughafen Memmingen gegeben. Dieser folgt aus den Erfordernissen einer effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen, namentlich für solche mit Heimatbasis am Verkehrsflughafen Memmingen, der Anbindung an Drehkreuzflughäfen über spät-abendliche Abbringerflüge sowie aufgrund von abendlichen Verspätungen.

Die Nachfrage nach Nachtflügen entfällt ganz überwiegend auf Passagierlinien- und -charterverkehr. Im Planungsfall 2025 entfallen von insgesamt 24.839 Flugbewegungen beim Passagierlinien- und -charterverkehr 1.939 Flugbewegungen (7,8 %) auf die Nacht. Vergleicht man diesen Anteil mit dem Nachtanteil an anderen deutschen Verkehrsflughäfen, insbesondere solche mit Low-Cost-Verkehr (siehe oben), liegt Memmingen etwas über dem Durchschnitt der untersuchten deutschen Verkehrsflughäfen (6,9 %), aber etwas unter dem Durchschnitt im Hinblick auf die Flughäfen unter 5 Mio. Passagiere (10,5 %). Dies deswegen, weil der Flughafen Memmingen Ausgangsflughafen für Reisende der im Einzugsgebiet lebenden Bevölkerung ist und zugleich in nicht unerheblichen Maße als Zielflughafen für Touristen im Allgäu und Umgebung genutzt wird (vgl. LVP 2012, S. 2, 7; LVP 2011, S. 56).

Intraplan hat der engpassfreien Prognose eine Erweiterung des Betriebszeitraums bis höchstens 23.30 Uhr für geplante Flugbewegungen und bis 24.00 Uhr für Verspätungen als Annahmen zugrunde gelegt. Der Gutachter leitet einen Nachtflugbedarf für planmäßige Landungen bis 23.00 Uhr ab. Planmäßige Starts sind weiterhin bis 22.00 Uhr ausreichend. Zudem hält der Gutachter verspätete Starts bis 23.00 Uhr und verspätete Landungen bis 23.30 Uhr für erforderlich (vgl. LVP 2011, S. 48, 56 f.; LVP 2012, S. 2).

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG folgt mit ihrem Antrag grundsätzlich den Empfehlungen von Intraplan (vgl. LVP 2012, S. 32). Soweit die Vorhabenträgerin verspätete Landungen von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr mit einem PPR-Vorbehalt beantragt, schränkt sie insoweit die gutachtliche Empfehlung ein.

Das Luftamt hat den Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG auf Änderung der Betriebszeiten zusammenfassend wie folgt beurteilt:

Im Hinblick auf die Zulassung von planmäßigen Starts zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr wurde keine Änderung gegenüber der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 verfügt (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.1.1 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004).

Dem Antrag, planmäßige Landungen zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr zuzulassen, wurde nur teilweise entsprochen bzw. dieser teilweise einschränkend verbeschieden.

Nach eingehender Prüfung erkennt das Luftamt zwar den gutachtlich nachgewiesenen Nachtflugbedarf zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr aufgrund von Erfordernissen der effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen grundsätzlich an, lässt jedoch die Verkehrsinte-

ressen im Wege der Abwägung hinter dem Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm in der Zeitscheibe von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr zurücktreten. Dringliche Gründe und Zwangspunkte, planmäßige Landungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr aufgrund von Erfordernissen der effektiven Umlaufplanung von Luftfahrzeugen zuzulassen, wurden nach Ansicht des Luftamtes nicht ausreichend dargelegt. Das Luftamt hat daher mit diesem Planfeststellungsbeschluss nur planmäßige Landungen zwischen 6.00 Uhr und 22.30 Uhr zugelassen (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.1.2 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004), im Übrigen den Antrag insoweit abgelehnt. Dem luftverkehrlichen Interesse in der Zeit zwischen 22.00 Uhr bis 22.30 Uhr wird – in Abwägung mit dem Belang des Schutzes der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm – hingegen größere Bedeutung beigemessen, so dass planmäßige Landungen ohne weitere Einschränkung zulässig sein sollen; dabei wurde u. a. auch berücksichtigt, dass der Nachtzeitraum zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr der Zeitraum der begonnenen Nacht ist, der am nächsten zum Tagzeitraum liegt.

Das Luftamt sieht ferner den prognostizierten Nachtflugbedarf zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr für planmäßige Landungen von Abbringerflügen aus Drehkreuzflughäfen oder von Luftfahrzeugen mit Heimatbasis in Memmingen als gegeben an und erweitert in Anerkennung dieses Bedarfs die Betriebszeiten für planmäßige Landungen – über die Zulassung von planmäßigen Landungen von 6.00 bis 22.30 Uhr hinaus – von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.1.3 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG wurde dabei aber nicht unbeschränkt stattgegeben. Vielmehr hat das Luftamt im Wege der Abwägung der Verkehrsinteressen mit den Belangen des Lärmschutzes entschieden, planmäßige Landungen von 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr an besondere Voraussetzungen zu knüpfen. Diese Voraussetzungen – Abbringerflüge aus Drehkreuzflughäfen oder von Luftfahrzeugen mit Heimatbasis in Memmingen – schränken die Nutzbarkeit dieses Zeitraumes nicht unerheblich ein; damit reduziert sich auch der Fluglärm in dieser Zeitscheibe. Bei Flügen zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr sieht es das Luftamt im Hinblick auf den Fluglärmschutz als geboten, dieser Zeitscheibe ein gesondertes Gewicht im Rahmen der ersten Nachtstunde zu geben. Daher sollen Landungen nur möglich sein, wenn mittels der vom Luftamt verfügbaren Beschränkungen ein lokaler Bezug zu Memmingen besteht. Dies geschieht insbesondere dadurch, dass bei Flugreisen aus Drehkreuzen eine Landemöglichkeit in Memmingen besteht und damit die Bürgerinnen und Bürger aus dem Umland noch am selben Tag nach Memmingen zurückfliegen können. Dadurch werden auch Geschäftsflüge und Geschäftsverbindungen für die regionalen Unternehmen attraktiver. Durch das Betreiben einer lokalen Station seitens einer Luftverkehrsgesell-

schaft können – zum Nutzen der Passagiere einschließlich der Geschäftsleute – Flugverbindungen nachhaltiger aufrechterhalten bleiben. Außerdem bedeutet die Stationierung des fliegerischen Personals Vorteile für die Region, beispielsweise durch den Einsatz der Gehälter der Crewmitglieder in der Region. Schließlich wird die Ansiedlung eines Wartungsbetriebs gefördert, was wiederum positive Effekte auf Wirtschaft und Arbeitsmarkt in der Region hat.

Hinsichtlich verspäteter Flugbewegungen hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragt, verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, bis 23.00 Uhr zuzulassen. Des Weiteren sollen nach dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr Starts im gewerblichen Luftverkehr, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, mit PPR zulässig sein.

Das Luftamt hat dem Antrag insoweit stattgegeben, als verspätete Starts, die planmäßig vor 22.00 Uhr hätten stattfinden sollen, bis 23.00 Uhr zugelassen werden (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.1.4 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Zugleich schränkt das Luftamt den Antrag insoweit ein, als die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung resultieren darf. Der Nachtflugbedarf für verspätete Flugbewegungen wurde von Intraplan plausibel und nachvollziehbar aufgezeigt. Verspätungen sind mit besonderen Nachteilen für alle am Luftverkehr Beteiligten verbunden, so dass diesen Flügen im Rahmen der Abwägung Vorrang gegenüber den Lärmschutzinteressen eingeräumt wird.

Der Antrag hinsichtlich verspäteter Starts von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr mit PPR wurde vom Luftamt abgelehnt. Nach Einschätzung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ist es nicht auszuschließen, dass eine verspätete Landung, die bereits vor 22.00 Uhr hätte erfolgen sollen, dazu führt, dass ein Anschlussflug, der ebenfalls vor 22.00 Uhr hätte starten sollen, erst nach 23.00 Uhr beginnt (vgl. LVP 2011, S. 57; LVP 2012, S. 2, 28, Fußnote 1 zu Tabelle 3-2; Schreiben des Luftamtes vom 12.03.2012, beantwortet mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 04.09.2012; Stenografisches Protokoll des Erörterungstermins vom 10.01.2011, S. 190, 193). Das Luftamt sieht jedoch eine Diskrepanz zwischen der beantragten Zulassung von verspäteten Starts im gewerblichen Luftverkehr von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr gegenüber den gutachtlichen Ausführungen in der Luftverkehrsprognose, die hierzu keine Aussagen trifft, und lässt mithin keine verspäteten Starts von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr mit PPR zu.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat weiterhin – dabei ausgehend von der Zulässigkeit planmäßiger Landungen von 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr – die Zulassung verspäteter Landun-

gen im gewerblichen Luftverkehr von 23.00 Uhr bis 23.30 Uhr, welche planmäßig vor 23.00 Uhr hätten stattfinden sollen, mit PPR beantragt.

Da das Luftamt mit diesem Planfeststellungsbeschluss planmäßige Landungen lediglich von 6.00 Uhr bis 22.30 Uhr (und nicht wie beantragt ohne Einschränkungen bis 23.00 Uhr) zulässt, verfügt es die Zulassung von verspäteten Landungen, die planmäßig vor 22.30 Uhr hätten stattfinden sollen, bis 23.00 Uhr, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.1.5 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat den Nachweis des Nachtflugbedarfs für verspätete Flugbewegungen erbracht. Nach Auffassung des Luftamtes setzen sich die Verkehrsinteressen bei verspäteten Flugbewegungen im Rahmen der Abwägung gegenüber den Lärmschutzinteressen der Bevölkerung durch.

Soweit verspätete Landungen auch zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr mit PPR möglich sein sollen, hat das Luftamt – den Antrag insoweit einschränkend/ablehnend – entschieden, dass solche Flugbewegungen, die planmäßig vor 22.30 Uhr (nach Neufassung A.I.3.1.2) oder planmäßig vor 23.00 Uhr (nach Neufassung A.I.3.1.3) hätten stattfinden sollen, nur bei Luftfahrtunternehmen im Fluglinienverkehr und nur mit PPR der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zulässig sind, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.1.6 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Das Luftamt erkennt diesbezüglich den dargelegten Nachtflugbedarf an. Im Wege der Abwägung treten die Lärmschutzinteressen – aus den bereits genannten Gründen – hinter dem Verkehrsinteresse zurück. Bei den verspäteten Flugbewegungen ist insbesondere zu berücksichtigen, dass diese einen geringen Anteil der Nachtflüge am Verkehrsflughafen Memmingen (ca. 10 %) ausmachen.

Das Luftamt hat zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Flugbewegungen im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen sowie VFR-Flüge unabhängig von den bereits getroffenen Regelungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr untersagt (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.2 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004).

Im Übrigen werden vom Luftamt Flugbewegungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr nur aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen sowie aus Gründen des Katastrophen- oder medizinischen Hilfeleistungseinsatzes zugelassen. Außerdem zulässig sind solche Flugbewegungen, die das Luftamt in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sich zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder

aus sonstigen Gründen im besonderen öffentlichen Interesse erforderlich sind (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.3.3 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004). Diese Einzelfälle betreffen besondere Situationen und gehen den Lärmschutzbelangen vor.

Bei den Betriebszeiten des Verkehrsflughafens Memmingen wurde die Regelung zu den Triebwerksprobeläufen neu gefasst. Zugelassen werden vom Luftamt – wie von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beantragt – mithin Triebwerksprobeläufe nur in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr auf den im Plan 1.1 der PROJECT: airport GmbH vom 31.03.2011 dargestellten Vorfeldflächen „Apron 3“ und „Apron 5“ (vgl. A.II.1 des Planfeststellungsbeschlusses, Neufassung von A.I.3.4 der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004).

Sämtliche Verkehre, die das Luftamt während der Nacht(rand)stunden zugelassen hat, sind von der Verkehrsfunktion des regionalen Verkehrsflughafens Memmingen umfasst; diese ist maßgebend für das Gewicht, das dem nacht(rand)spezifischen Verkehrsbedarf am Flughafen Memmingen zukommt. Die Stellung des Regionalflughafens im Luftverkehrsnetz, die Einbindung des Allgäus in das internationale Streckennetz sowie die Erreichbarkeit bei Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bestimmen Erwartungen, die berechtigterweise an das Verkehrsangebot zu stellen sind, insbesondere an die Zahl und Diversität der Destinationen, die Häufigkeit der Verbindungen und Erreichbarkeit des Verkehrsflughafens in den späten Abendstunden. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung und unter Einbeziehung des planerischen Gestaltungsspielraums hat das Luftamt daher der beantragten Erweiterung der Betriebszeiten im Nachtzeitraum teilweise stattgegeben. Im Übrigen war der Antrag abzulehnen.

Das Luftamt verkennt nicht, dass Belange des Lärmschutzes teilweise zurückgestellt wurden. Allerdings ist die Anzahl der prognostizierten Nachtflüge – im Vergleich zum Nachtflugaufkommen großer Verkehrsflughäfen wie z. B. München, Frankfurt Main oder Berlin – überschaubar. Der Lärm tritt in der Nacht nicht als kontinuierlicher Lärmteppich, sondern in Gestalt einzelner Lärmereignisse auf. Unter dem Gesichtspunkt eines erwünschten Abschwellens des Lärms ab Beginn des Nachtzeitraums in den einzelnen Zeitscheiben kann angesichts der Anzahl der prognostizierten Nachtflugereignisse in der Einzelnacht (5,4 nächtliche Flugbewegungen/Durchschnittsnacht im Planungsfall 2025) die Frage dahingestellt bleiben, ob in der Zeitscheibe zwischen 22.00 Uhr und 22.30 Uhr unter Berücksichtigung der vom Luftamt verfügbaren Beschränkungen mehr Flüge zu erwarten sind als zwischen 22.30 Uhr und 23.00 Uhr. Ein signifikant höherer Anteil zwischen 22.30 Uhr

und 23.00 Uhr ist im Übrigen infolge der durch das Luftamt verfügbaren Einschränkungen nicht zu erwarten. Die Flugbewegungen nehmen darüber hinaus bereits ab 23.00 Uhr – und nicht erst ab 23.30 Uhr – deutlich ab. Zudem bleiben die Kernnacht von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr und die Nachtrandstunde von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr unberührt. Auch spielt im Hinblick auf den Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung eine Rolle, dass ausweislich der beantragten und so auch zugelassenen Betriebszeiten im Nachtzeitraum keine (regelmäßigen) Starts stattfinden dürfen, sondern sich die Zulassung von Flügen dieser Betriebsart ausschließlich auf Verspätungsflüge reduziert.

### **3.3.6 Straßenverkehrslärm**

Belange des Straßenverkehrslärms stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen, noch ergeben sich hieraus notwendige Auflagen zum Immissionsschutz. Das Luftamt untersucht diesen Belang unter dem Gesichtspunkt des Baus von öffentlichen Straßen, des Landverkehrs- und des Gesamtlärms.

Im Fall eines Baus oder einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen wäre der Anwendungsbereich der 16. Verordnung zur Ausführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) eröffnet und bei Verkehrsgereuschen, die die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV überschreiten, würden sich Ansprüche auf (aktive und/oder passive) Schallschutzmaßnahmen ergeben.

Die Prüfung des Landverkehrslärms dient der Feststellung, ob durch das Änderungsvorhaben in beachtlicher Weise auf den bereits bestehenden oder zugelassenen Straßen erhöhte Verkehrsgereusche durch Verkehrszunahmen zu erwarten sind. Als Schutzmaßnahmen könnten Maßnahmen des baulichen Schallschutzes erwogen werden. Schließlich sind im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung die einzelnen Lärmquellen zu summieren und festzustellen, ob bei dieser Betrachtungsweise die Belastungen an einzelnen Immissionsorten den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreichen. Würde diese verfassungsrechtlich begründete Schwelle durch erhebliche Beiträge überschritten, so wären Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Als solche kämen auch Entschädigungen in Betracht.

Zu den vorgenannten Teilbereichen liegen jeweils taugliche und damit verwertbare gutachtliche Aussagen vor. Diese wurden in der Abwägung berücksichtigt; im Ergebnis waren jedoch keine Schutzmaßnahmen zu treffen.



### **3.3.6.1                   Kein Straßenverkehrslärm durch Bau von öffentlichen Verkehrsanlagen**

Das planfestgestellte Vorhaben beinhaltet keine Änderung von öffentlichen Straßen außerhalb des Flugplatzgeländes. Bestehende oder künftige Straßen im Verkehrsnetz stellen eigene Anlagen/Vorhaben im fachplanungsrechtlichen Sinne dar, die auf eigenen fachplanungsrechtlichen Zulassungsentscheidungen beruhen (wie z. B. die Planfeststellungsbeschlüsse der Regierung von Schwaben vom 31.05.2010 zum Neubau der Ortsumfahrung Benningen im Zuge der Staatsstraße St 2013 und vom 29.06.2011 zur Verlegung der Kreisstraße MN 17 bei Memmingerberg). Mit dem Planfeststellungsbeschluss sind keine notwendigen Folgemaßnahmen i. S. v. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG an anderen Straßenanlagen verbunden. Bedingt durch den Ausbau des Flughafens Memmingen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss im Bereich der äußeren Erschließung keine Straßenverkehrswege des vorhandenen Verkehrsnetzes unmittelbar baulich angepasst oder verlegt werden. Insoweit liegen keine Folgemaßnahmen vor. Mangels solcher Straßenvorhaben sind bereits kein erheblicher baulicher Eingriff und damit kein Anwendungsfall von § 1 Abs. 2 (16. BImSchV) eröffnet.

Teil des Änderungsvorhabens sind allerdings Verbesserungen der flughafeninternen Erschließung einschließlich der Erweiterung von Parkmöglichkeiten (s. B I. 3.5 und 3.6, S. 16, des Antragsschreibens vom 07.06.2011 und Plan der baulichen Anlagen Nr. 1.1 in Ordner I von III der Antragsunterlagen). Diese vom Änderungsvorhaben umfassten Bau- und Änderungsmaßnahmen an Verkehrsanlagen stehen nicht im Widerspruch zu den Lärmschutzanforderungen. Entgegenstehende Einwendungen werden zurückgewiesen. Schallschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Die sog. Westkopfumfahrung und die (weitere) Erschließung von Süden sind zwar beabsichtigte straßenbauliche Maßnahmen, sind aber keine mit diesem luftrechtlichen Planfeststellungsbeschluss mitentschiedenen (Folge-)Maßnahmen.

In dem von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegten Gutachten „Planfeststellung Flughafen Memmingen – Lärmphysikalisches Gutachten, Landverkehrslärm und Gesamtlärm“ der ACCON GmbH, Bericht Nr. ACB-0111-4727/32, vom 20.05.2011 (nachfolgend Verkehrslärmgutachten genannt), s. Anlage II. 5 in Ordner II\_II von III der Antragsunterlagen, werden die Verkehrsgeräusche ermittelt, dargestellt und bewertet, die infolge der Parkplätze auf dem Flughafengelände auftreten werden. Die Ausführungen des Gutachters hierzu sind fachlich nicht zu beanstanden. Das Ergebnis ist schlüssig. Die Eingangsdaten des Gutachtens für den Prognosenullfall 2025 und den Planungsfall 2025 entspringen der Luftverkehrsprognose und ihren plausiblen Annahmen auch zum landseitigen

Verkehr der Passagiere (s. S. 67 ff. und 78 ff. der Luftverkehrsprognose 2011). Aus den Verkehrsanteilen der Passagiere, die mit ihrem Fahrzeug anreisen und es am Flughafen abstellen, lässt sich die Parkplatznutzung ableiten. Hiernach liegen im Prognosenullfall bei angenommenen täglichen 785 Kfz-Fahrten mit Parkvorgang 143.240 jährliche Parkvorgänge und im Planungsfall bei täglich 1.103 passagierbezogenen Kfz-Fahrten mit Parkvorgang 201.327 jährliche Parkvorgänge (s. S. 13 des Verkehrslärmgutachtens). Die sich bei der Berechnung dieses Lärms gemäß TA Lärm (Anwendungsbereich hierfür s. 1. Satz 3 a) aa) TA Lärm) und DIN ISO 9613 ergebenden Lärmkonturen werden in der Anlage 4 „Schallimmissionspläne Parkplatzlärm“ des Verkehrslärmgutachtens dargestellt. Die einzelnen Anlagen umfassen den Analyse-Nullfall 2009 tags, den Analyse-Nullfall 2009 nachts, den Prognosenullfall 2025 tags, den Prognosenullfall 2025 nachts, den Planungsfall 2025 tags und den Planungsfall 2025 nachts. Die entsprechenden Anlagen 4.1 - 4.6 des Verkehrslärmgutachtens zeigen die Lärmauswirkungen der entsprechenden Parkvorgänge auf die Umgebung im Bereich zwischen 30 dB(A) und oberhalb 65 dB(A) auf, die Bereiche jeweils aufgeschlüsselt in fünf dB(A)-Schritten. Hiernach beschränken sich sowohl im Prognosenullfall 2025 als auch im Planungsfall 2025 die Pegel oberhalb 50 dB(A) tags auf den Nahbereich der Parkplatzanlage. Im Nachtfall liegen in beiden Szenarien die Dauerschallpegel oberhalb 40 dB(A) nur im Bereich des Flugplatzgeländes. Die Bewertung des Gutachters (S. 18 des Verkehrslärmgutachtens), dass nennenswerte Geräusche der Parkplätze lokal nur sehr begrenzt auf die Nachbarschaft einwirken, keine Auswirkungen auf den Großteil des Untersuchungsgebiets haben und damit als nicht relevant anzusehen seien (insbesondere vor dem Hintergrund fehlender Wohnnutzung), ist damit nachgewiesen.

### **3.3.6.2 Landverkehrslärm**

Bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmschutzbelange der Betroffenen ist neben dem Flug- und Bodenschall auch der Landverkehrslärm in den Blick zu nehmen (s. Urteil des HessVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08.T u. a., juris RdNr. 909 f.). Die vorhabensbedingte Zunahme des Landverkehrs ist im Rahmen der Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG zu berücksichtigen, sofern und soweit die untersuchte Verkehrszunahme in beachtlicher Weise auch auf die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen zurückzuführen ist.

Der Landverkehrslärm in der nahen und weiteren Umgebung des Flughafens Memmingen wird sich im Vergleich zwischen Prognosenull- und Planungsfall erhöhen. Dies resultiert aus der Zunahme des Landverkehrs auf dem gesamten Straßennetz in diesem Bereich. Allerdings wird der Landverkehrslärm von verschiedenen Zielen und Quellen induziert, zu welchen mit straßenabhängig unterschiedlichen Anteilen auch der flughafenbezogene

Verkehr gehört. Letzterer hat die höchsten Aufkommensanteile in den unmittelbaren Zubringerstraßen, nimmt jedoch bei den weiteren Straßen erheblich ab (vgl. zu den einzelnen Eingangswerten „Verkehrsuntersuchung Individualverkehr landseitig“ der Modus Consult Ulm GmbH, Anlage II.2. in Ordner II\_I von III der Antragsunterlagen, im Folgenden Verkehrsuntersuchung genannt). Selbst auf den Zufahrtsstraßen zum Flughafen betrifft der Verkehr nicht nur den Flughafenbetrieb selbst, sondern auch die Gewerbetriebe außerhalb des Flughafengeländes, die dort Beschäftigten und ihre Besucher.

Die bestehenden und zugelassenen Straßen stehen im Rahmen ihrer Widmung in der Regel einer unbegrenzten Nutzung offen. Damit ist zunächst auch die Frage der Lärmbewältigung entsprechend der geltenden straßenrechtlichen Regelungen zu bewerten. Das beantragte Vorhaben führt weder zu baulichen Eingriffen in öffentliche Straßen außerhalb des Flugplatzgeländes noch zu einer Funktionsänderung dieser Straßen. Damit ist, wie bereits festgestellt, die 16. BImSchV nicht unmittelbar einschlägig. Der Fall, dass sich – wie hier – auf einer bestehenden Straße auf Grund von Verkehrszunahmen zusätzliche Lärmbelastungen einstellen, ist nicht Gegenstand der 16. BImSchV. Verkehrslärmbedingte Immissionen an Bestandsstraßen sind nicht in der 16. BImSchV geregelt. Damit verbleibt es bei der Prüfung, ob die Verkehrszunahmen auf den Bestandsstraßen zu Sanierungsmaßnahmen führen.

Die Zunahme des Straßenverkehrslärms erzeugt jedoch für sich genommen keine Konflikte, die in diesem Verfahren zu lösen sind. Einerseits liegen Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere solche des aktiven Schallschutzes, im Verantwortungsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers, andererseits ist der immissionsseitige zusätzliche Verursachungsbeitrag des flughafenbezogenen Verkehrs auf evtl. sensible Nutzungen so gering (d. h. unterhalb der Hörbarkeitsschwelle), dass sich hieraus keine rechtlichen Verpflichtungen zu Lasten der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ableiten lassen. Soweit einzelne Nachteile entstehen, sind diese nicht wesentlich, im Übrigen angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens nachrangig. Entgegenstehende Einwendungen werden zurückgewiesen.

#### **3.3.6.2.1 Gutachten**

Das Verkehrslärmgutachten enthält Berechnungen und Berechnungsergebnisse einschließlich qualitativer Beurteilungen zum Straßenverkehrslärm (insbesondere Abschn. 5.2, S. 12 ff., und Abschnitt 6.1, S. 14 ff., des Verkehrslärmgutachtens). Auch dieser Teil der Untersuchung geht vom zutreffenden Sachverhalt aus, ist methodisch einwandfrei und kommt zu plausiblen Ergebnissen.

Das Gutachten behandelt für alle drei Szenarien (Nullfall 2009, Prognosenullfall 2025 und Planungsfall 2025) den Landverkehr in den Varianten ohne Autobahnanschluss (Planungsfall A) und mit Autobahnanschluss (Planungsfall C), s. Tabelle 2, S. 10, des Verkehrslärmgutachtens. Die grundlegenden örtlichen Gegebenheiten und die nächstgelegenen Siedlungsgebiete sind aus der Abbildung 1 und der Tabelle 1, S. 9 ff. des Verkehrslärmgutachtens, ersichtlich. Das untersuchte Straßennetz erfasst die Hauptzufahrtsstraßen zum Flughafen, insbesondere die Kreisstraße MN 17 (auch MN 17 neu), die Augsburger Straße der Gemeinde Memmingerberg und die BAB A 96 (s. auch Anlage 1.1 „Untersuchtes Straßennetz“ des Verkehrslärmgutachtens). Die wesentlichen Siedlungsgebiete der nächstgelegenen Gemeinde einschließlich relevanter schutzbedürftiger Einrichtungen ergeben sich aus der Anlage 1.2 „Übersicht Immissionsorte“ des Verkehrslärmgutachtens.

Dem untersuchten Landverkehrslärm liegen als Eingangsdaten die Prognoseergebnisse der Verkehrsuntersuchung zu Grunde. Aus diesem Gutachten sind für die einzelnen Straßenabschnitte die Gesamtbelastung (DTV) sowie die Belastungen mit Schwerverkehr ersichtlich. Die Aufteilung der auf 24 Stunden bezogenen Angaben in stündliche Verkehrsstärken und Lkw-Anteile tags und nachts erfolgt gemäß RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen des Bundesministeriums für Verkehr, VklBl 1992, S. 208) und damit nach fachlich und methodisch einwandfreien Vorgaben, z. B. im Kapitel 4.4.1.2. Hiernach berechnet sich auch der Straßenverkehrslärm. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den einzelnen Straßenabschnitten wurden vor Ort erhoben (vgl. im Übrigen S. 12 ff. des Verkehrslärmgutachtens).

Die Lärmberechnung zum Straßenverkehr erfolgte gem. RLS-90, die nach der 16. BImSchV beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen herangezogen wird. Zwar ist die 16. BImSchV nicht unmittelbar einschlägig, da dieses Regelwerk nicht die Fälle erfasst, in denen sich auf einer bestehenden Straße auf Grund von Verkehrszunahmen zusätzliche Lärmbelastungen einstellen. Der Rückgriff auf dieses Verfahren zur Berechnung des Landverkehrslärms ist für den vorliegenden Fall, in welchem kein Neubau und keine wesentliche Änderung dieser Straßen erfolgen, jedoch entsprechend zulässig und sachgerecht.

### **3.3.6.2.2 Auswertung der Ergebnisse**

Die durch den Landverkehrslärm verursachten Dauerschallpegel am Tag und in der Nacht, die für das relevante Streckennetz ermittelt wurden, gehen in die Gesamtlärmbe-

trachtung ein. Die ausbaubedingte Zunahme des Landverkehrs kann somit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden.

#### **3.3.6.2.2.1 Emissions-Bandkarten**

Die Anlage 2 des Verkehrsgutachtens enthält Emissions-Bandkarten Straßenverkehr für den Tag- und den Nachtzeitraum sowie die unterschiedlichen Varianten (Planungsfall A und C). In diesen Karten werden Emissionspegel der jeweiligen Straßenabschnitte in 5 dB-Schritten dargestellt (vgl. Anlagen 2.1 – 2.10 des Verkehrsgutachtens). Die höchsten Emissionswerte liegen entlang der BAB A 96. Dort liegen die Emissionspegel in den Prognosefällen über 75 dB(A) tags bzw. über 70 dB(A) nachts. Weitere belastete Straßen mit Emissionspegeln oberhalb 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts befinden sich insbesondere teilweise entlang der MN 17 neu, der Kreisstraße MN 17 zwischen Memmingerberg und Ungerhausen, der Staatsstraße St 2013 und einigen Hauptstraßen in der Stadt Memmingen.

#### **3.3.6.2.2.2 Emissionsdifferenzen**

Die Anlage 3 des Verkehrslärmgutachtens und dessen Abschnitte 6.1.2 sowie 6.1.3 im Textteil des Gutachtens (s. S. 14 ff.) zeigen die Emissionsdifferenzen bei den Geräuschemissionen zwischen dem Planungsfall 2025 Variante A und dem Prognosenullfall 2025 Variante A – jeweils tags und nachts (Anlagen 3.1 und 3.2) – sowie einen Vergleich zwischen dem Planungsfall C 2025 Variante C und dem Prognosenullfall 2025 Variante C – jeweils tags und nachts (Anlagen 3.3 und 3.4). Die Betrachtung der Differenzen geht über einen Abstand von 25 m zur Straßenachse hinaus (im Gegensatz zur Betrachtung der Emissionspegel), s. S. 14 des Verkehrslärmgutachtens.

Zwischen Planungsfall und Prognosenullfall (Variante A, also ohne Autobahnanschluss) bestehen hinsichtlich der Lärmbelastung durch Landverkehrslärm nur geringe Unterschiede. Lediglich im Bereich des Schleifwegs sind mit 4 dB(A) die größten Steigerungen im Untersuchungsgebiet zu verzeichnen; Wohnnutzung liegt an den anliegenden Grundstücken dort jedoch nicht vor. Ansonsten steigen an einigen anderen Straßenabschnitten des untersuchten Straßennetzes die Geräuschemissionen tags nur geringfügig, d. h. weniger als 1 dB(A), an, im Übrigen ergeben sich keine Veränderungen. Diese Aussagen gelten im Wesentlichen auch für den Nachtfall.

Im Planungsfall C, also mit Autobahnanschluss, bestehen ebenfalls nur geringe Unterschiede beim Vergleich zwischen dem Planungsfall mit dem Prognosenullfall. Im Bereich

des Schleifwegs liegen die Steigerungen unter 3 dB(A); ansonsten sind geringfügige Steigerungen, also unterhalb 1 dB(A), nur im Bereich weniger Straßenabschnitte, insbesondere in Flughafennähe, gegeben, im Übrigen bleiben die Emissionspegel unverändert. Der Lärmschutz an der MN 17 (neu) wurde im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren geprüft und bewältigt.

### **3.3.6.2.2.3 Gebäudebetrachtung**

Im Verkehrslärmgutachten wurde auch ermittelt, welche Gebäude im Untersuchungsgebiet bei den für den Straßenbau verwendeten – allerdings nicht gesetzlich normierten – Lärmsanierungswerten gem. den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 –, diese aktualisiert um die angestrebte Senkung um 3 dB(A) gem. II. 1. Abs. 2 des Nationalen Verkehrslärmschutzpakets II des BMVBS vom 27.08.2009 (Wohngebiet 67 dB(A) tags, 57 dB(A) nachts; Mischgebiet 69 dB(A) tags, 59 dB(A) nachts; Gewerbegebiet 72 dB(A) tags, 62 dB(A) nachts, vgl. Tabelle 4, S. 16, des Verkehrsgutachtens) – jeweils für die Varianten A und C sowie im Prognosenull- und Planungsfall – betroffen sind.

Die Anlage 7 (Anlagen 7.1 - 7.8) des Verkehrslärmgutachtens enthält die entsprechenden Gebäudelärmkarten. Hiernach werden im Planungsfall A (also ohne Autobahnanschluss) die o. g. Sanierungswerte bereits im Prognosenullfall an 92 Gebäuden überschritten, im Planungsfall an 91 Gebäuden, im Planungsfall C sind die entsprechenden Werte 92 Gebäude für den Prognosenull- und 95 Gebäude für den Planungsfall.

Die Anlage 8 des Verkehrslärmgutachtens (s. o.) umfasst eine Darstellung aller Gebäude - differenziert nach Nutzungsart -, an denen der Beurteilungspegel des Straßenverkehrslärms im Planungsfall gegenüber dem Prognosenullfall tags oder nachts ansteigt und gleichzeitig ein Sanierungswert überschritten wird. Hierbei handelt es sich um 35 Gebäude im Planungsfall A und 64 Gebäude im Planungsfall C, allerdings liegt der höchste Anstieg der Beurteilungspegel bei 0,4 dB(A).

Eine erstmalige Überschreitung eines Lärmsanierungswertes im Planungsfall A ist nicht gegeben. Auch für den Planungsfall C liegen entsprechende Untersuchungen vor. Die erstmalige Überschreitung eines Lärmsanierungswertes ist in dieser Variante an neun Gebäuden zu verzeichnen, die in Tabelle 5, S. 18, des Verkehrslärmgutachtens im Einzelnen dargestellt und näher erläutert werden. Einige dieser Gebäude liegen im Einwirkungsbereich der BAB A 96 und der Kreisstraße MN 17. Der überwiegende Teil dieser Gebäude mit Lärmsteigerungen und Überschreitungen des Sanierungswerts liegt allerdings im Pe-

gelbereich zwischen 67 – 70 dB(A) tags bzw. 57 – 60 dB(A) nachts und damit unterhalb der 70/60 dB(A)-Schwellen der 16. BImSchV.

### **3.3.6.2.2.3 Bewertung**

Die Auswertung des umfangreichen gutachtlichen Materials zum Landverkehrslärm und die rechtliche Bewertung führen zum Ergebnis, dass der immissionsseitige zusätzliche Verursachungsbeitrag des flughafenbezogenen Verkehrs auf evtl. sensible Nutzungen so gering (d. h. unterhalb der Hörbarkeitsschwelle) ist, dass sich hieraus keine rechtlichen Verpflichtungen zu Lasten der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ableiten lassen. Die Zunahme des Landverkehrslärms im Vergleich zwischen Planungsfall und Prognosenullfall zeigt, dass erhebliche Lärmerhöhungen, also solche oberhalb 2,1 dB(A), sowohl in der Variante A als auch in der Variante C allein den das Flughafengelände und keine Wohnnutzung erschließenden Schleifweg betreffen. Andere Ortslagen sind nur geringfügig, also unterhalb 1 dB(A), von Verkehrslärmerhöhungen betroffen. Der höchste Anstieg in diesem Bereich liegt mit 0,4 dB(A) unterhalb der Hörbarkeitsschwelle. Im Übrigen führt der geplante Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen allgemein nicht zu einem wesentlichen Anstieg der Lärmbelastung im Bereich des Landverkehrs. Die wesentlichen Zunahmen in diesem Bereich ergeben sich aus dem allgemeinen Verkehrswachstum. Insoweit stehen dem Änderungsvorhaben diese Belange nicht entgegen.

Angesichts dieser Lärmbeiträge des flughafenbezogenen Straßenverkehrs auf Gebäude an relativ stark befahrenen Straßen, beispielsweise der Künastbergerstraße oder der Augsburger Straße in der Gemeinde Memmingerberg, deren Verkehrsaufkommen aus multiplen Ziel- und Quellverkehren herrühren, stellt sich die Frage, ob jedem Vorhabenträger, der einen beliebigen Beitrag zum Verkehrsaufkommen und damit zur Lärmentwicklung an diesen Straßen leistet, die (vollständige) Sanierungslast aufgebürdet werden kann, weil dieser als letzter Verursacher identifiziert werden kann und – bildlich gesprochen – entweder das Fass zum Überlaufen bringt oder einem bereits überlaufenden Fass weiteres Wasser zuführt. Mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wäre es nicht vereinbar, diese Verpflichtung bei jeglicher Kausalität zu eröffnen, ohne vorher zu prüfen, ob bestimmte verkehrliche Folgen einem Vorhabenträger wertend zugerechnet werden können. Unstreitig dürfte sein, dass jedenfalls wesentliche Steigerungsbeiträge die Zurechnung rechtfertigen würden. Unter Verweis auf § 1 Abs. 2 16.BImSchV wäre eine solche wesentliche Steigerung jedenfalls dann gegeben, wenn das Änderungsvorhaben den Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht. Andererseits knüpft § 1 Abs. 2 16.BImSchV jedoch – allerdings in Verbindung mit einem erheblichen baulichen Eingriff – auch an das Überschreiten der 70 dB(A)/60 dB(A)-Schwelle an. Für die Beurteilung dieser Frage kann

auch Rechtsprechung zur Gesamtverkehrslärm-Betrachtung herangezogen werden. Zwar handelt es sich bei der typischen Gesamtlärmbetrachtung um die energetische Addition unterschiedlicher Lärmquellen, z.B. Luft- und Straßenverkehr, während es vorliegend um die kumulierte Betrachtung einer Verkehrsart geht. Allerdings stellt sich in beiden Fällen die Frage nach dem Bewerten des jeweiligen Beitrags. Bereits in seiner Entscheidung vom 23.12.2003 (Az. 2 A 2815/01 u.a., juris RdNr. 102) legt der HessVGH den Gedanken an, dass nur ein kausaler Beitrag zu der Gesamtverkehrslärmbelastung berücksichtigungsfähig ist. Bei zahlreichen der untersuchten Gebäude führt die flughafenbedingte Verkehrszunahme beim Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall tags oder nachts zu Erhöhungen zwischen 0,1 und 0,2 dB(A). Bei derartigen Erhöhungsbeträgen, die noch berechenbar, aber nur schwer messbar, schon gar nicht mehr im Ansatz hörbar sind, ist ein kausaler Beitrag im Sinne des vorgenannten Urteils bereits zu verneinen. In seinem Urteil vom 21.08.2009 (Az. 11 C 227.08.T u a, UA S. 265) führt der HessVGH aus, dass es im Rahmen der Gesamtverkehrslärm-Betrachtung nicht zu beanstanden sei, dass Ansprüche nur in den Fällen gewährt werden, in denen der Fluglärm einen beachtlichen Beitrag zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung liefert, es sich insbesondere evtl. um einen diesbezüglich irrelevanten Beitrag handeln würde. Beachtliche oder relevante Beiträge liegen jedoch nur bei Pegelerhöhungen ab mindestens 1 dB(A) vor. Selbst wenn diese Beachtlichkeit auch angenommen würde, wenn Werte vorlägen, die bei der gebotenen Aufrundung 1 dB(A) ergeben würden, könnte im vorliegenden Fall eine solche Beachtlichkeit oder Relevanz verneinet werden. Nachdem im vorliegenden Fall nämlich maximal nur Erhöhungsbeträge von max. 0,4 dB(A) vorliegen, ist in diesen Fällen nicht mehr von einem beachtlichen Beitrag zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung auszugehen, der der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zugerechnet werden könnte. Da es sich auf der Grundlage der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung auch um eine Erhöhung handelt, die ein durchschnittlicher Mensch nicht mehr wahrzunehmen in der Lage ist, gilt diese Unbeachtlichkeits-/Irrelevanzbetrachtung sowohl für die Objekte, die bereits oberhalb der 70/60 dB(A)-Schwelle (unabhängig von den flughafenbezogenen Beiträgen) liegen, als auch für die einzelnen Objekte, die durch den flughafenbezogenen Verkehr mit diesen marginalen Erhöhungen beaufschlagt werden. Denn es wäre mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht zu vereinbaren, die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu Aufwendungsersatz und Entschädigungsleistungen oder gar zur Übernahme des Grundstücks zu verpflichten, wenn in Relation zu dem Gesamtlärm ein irrelevanter Beitrag geleistet würde (vgl. Urteil des HessVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08 T u. a., UA S. 265).



### 3.3.6.3 Gesamtlärm

Die Betrachtung des flugbetriebsbedingten Lärms in Verbindung mit dem Landverkehrslärm anhand der Dauerschallpegel  $L_{Aeq\ Tag} = 70\text{ dB(A)}$  und  $L_{Aeq\ Nacht} = 60\text{ dB(A)}$  (s. auch Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand August 2010, § 6 RdNr. 383) führt zu keinem Sanierungs- oder Übernahmeanspruch eines Grundstückes. Das Luftamt hat ermittelt, ob durch die vom Verkehrsflughafen Memmingen in seiner durch den Planfeststellungsbeschluss geänderten Gestalt ausgehenden Lärmbelastung (Fluglärm, Bodenlärm) i. V. m. dem Landverkehrslärm (Straße) eine dem Verkehrsflughafen München zuzuordnende Gesamtlärmbelastung in der Flughafenumgebung entsteht, der auf der Grundlage von § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG durch Schutzauflagen Rechnung zu tragen wäre. Die für die unterschiedlichen Lärmquellen einschlägigen Regelungen (insbesondere §§ 41 – 43, § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG bzgl. Straßenverkehrslärm, § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, § 1 FluglärmG) können nicht in jedem Fall verhindern, dass trotz Einhaltung der Grenz- oder Richtwerte der tatsächliche Lärmpegel höher liegt als sich allein aus der Betrachtung des jeweiligen Regelwerks ergibt. Die Gesamtlärmbelastung erlangt Bedeutung, wenn ein Anwohner im Umfeld des Verkehrsflughafens neben den durch Fluglärm und sonstigem Flugplatzlärm verursachten Immissionen noch relevantem Lärm aus anderen Quellen ausgesetzt ist (vgl. auch Fellenberg in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand August 2010, § 6 RdNr. 381). Bei einer Summierung verschiedener Lärmquellen über die geltenden Grenzen hinweg kann die Belastung den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung durchaus erreichen. Ist diese Schwelle überschritten, so sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Droht – und sei es erst auf Grund der Summationswirkung verschiedener Lärmquellen – ein Verfassungsverstöß (betroffen ist Art. 2 Abs. 2 Satz 2 und 3 GG), so darf es mit einer bloß sektoralen Lärmbeurteilung nicht sein Bewenden haben (vgl. BVerwGE 125, 116, 255). Das Luftamt hat daher – orientiert an den Schwellenwerten der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeit – die Gesamtlärmbelastung aus dem flugbetriebsbedingten Lärm und den Landverkehrslärm daraufhin untersucht, inwieweit die Summation der einzelnen Lärmquellen zu einer Gesamtlärmbelastung oberhalb dieser Schwelle führt.

Das dem Planfeststellungsantrag beigegefügte Verkehrslärmgutachten der ACCON GmbH enthält im Textteil in Abschnitt 6.4 Ausführungen, in der Anlage 5 (Schallimmissionspläne Gesamtlärm) Kartendarstellungen, die als Grundlage zur Ermittlung des Gesamtlärms geeignet sind und damit zur Beurteilung der Gesamtlärmbelastung herangezogen werden können. Die gutachtlich ermittelte Gesamtlärmbelastung erfolgte durch energetische Addition der getrennt für die Beurteilungszeiträume tags und nachts nach den jeweiligen Berechnungs- und Beurteilungsmethoden ermittelten Beurteilungspegel aus Flug- und Bo-

denlärm sowie Straßenverkehrs- und Parkplatzlärm, jeweils bezogen auf den Ist-Zustand, den Prognosenullfall 2025 und den Planungsfall 2025 (letzterer differenziert in Variante A, also ohne Autobahnanschluss, und Variante C (mit Autobahnanschluss)). Wesentliches Ziel dieser Ermittlung ist die Ortslagen festzustellen, in denen sich aus der Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm in Verbindung mit dem durch den Verkehrsflughafen Memmingen in seiner beantragten geänderten Gestalt bewirkten Fluglärm eine Gesamtbelastung ergibt, die Werte von  $L_{Aeq} = 70$  dB(A) tags/60 dB(A) nachts übersteigen. Der Ansatz der ACCON GmbH, den Summenpegel als energetische Addition der Beurteilungspegel zur Beschreibung von Flug-, Boden- und Landverkehrslärm zu bestimmen, ist plausibel und wird auch vom Luftamt als rechtlich überzeugend angesehen. Die Untersuchung war nicht auf Schienenverkehrslärm zu erstrecken, da im relevanten Einwirkungsbereich des Flug- und Bodenlärms kein Schienenverkehr stattfindet, der in diesem Bereich zu einer berücksichtigungswürdigen Erhöhung des Gesamtlärms führen könnte.

Die Verkehrslärmuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Lärmbelastungen mit Pegeln oberhalb 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts im Wesentlichen nur auf dem Flughafengelände sowie im Nahbereich der BAB A 96 auftreten und Wohngebiete mit Lärmbezug zum Flughafen Memmingen von derartigen Pegeln nicht betroffen sind. Auch ist aus Tabelle 6, S. 20, des Verkehrslärmgutachtens ersichtlich, dass an keinem der 30 repräsentativen Immissionsorte solche die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle betreffende Pegelwerte erreicht werden. Hohe Gesamtlärm-Pegelwerte, also solche zwischen 65 dB(A) bis 70 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) bis 60 dB(A) nachts, also noch Lärmbelastungen unterhalb der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, finden sich im Bereich des Flughafens und im Nahbereich der Hauptstraßen, wovon bewohnte Gebiete an einigen Abschnitten der Münchner Straße und des Bayernrings in Memmingen sowie der Augsburger Straße in Memmingerberg betroffen sind. Dies betrifft beide Varianten (A und C). Mit Ausnahme des Immissionsorts Hof Zeller, der tags im Planungsfall 0,1 dB(A) oberhalb 65 dB(A) liegt, sind auch im Gesamtlärmpegelbereich zwischen 65 dB(A) und 70 dB(A) keine weiteren von diesen Immissionsorten betroffen. Am Immissionsort Hof Zeller zeigt sich auch, dass der Gesamtlärmpegel beispielsweise nur 0,2 dB(A) höher liegt als der bestimmende Fluglärmpegel, wenn die andere Lärmquelle Verkehrslärm 12 dB(A) unterhalb dieses Fluglärms liegt. Daher liegen die Gesamtlärmpegel am Hof Zeller bei den einzelnen Szenarien/Varianten in der Regel nur 0,2 dB(A) bis 0,3 dB(A) über dem Pegel des Fluglärms. Insoweit konnte die Untersuchung des Landverkehrslärms in Ortslagen unterbleiben, in welchen die Mittelungspegel des Fluglärms sehr niedrige Werte aufweisen, beispielsweise in den Immissionsorten in Dickenreishausen und in Erkheim. Die Immissionsorte in Westerheim haben zwar höhere Fluglärmwerte, allerdings sind die

Immissionsorte teilweise weit von der nächsten Hauptstraße entfernt, beispielsweise Immissionsort Wohngebiet an der Reutenbergstraße, so dass der Verkehrslärm deutlich und somit der Gesamtlärm ausreichend weit unterhalb des im Straßenverkehr angewandten Lärmsanierungswerts liegen wird. Die Immissionsorte Volksschule Westerheim und Kindergarten Westerheim im mittigen Bereich der Gemeinde Westerheim haben wiederum so verhältnismäßig niedrigere Fluglärmpegel, dass dort der Straßenverkehrslärm bis zu 66 dB(A) betragen kann, ohne dass der Gesamtlärm den Lärmsanierungswert nach Straßenbau übersteigt; für den Absiedlungswert nach Luftrecht (70 dB(A)) könnten die Verkehrslärmpegel sogar noch höher sein. Ähnliches gilt für den Immissionsort Seniorenpflegeheim Westerheim. Diese Überlegungen gelten im Übrigen auch für den Schienenverkehrslärm (vgl. S. 22 des Verkehrslärmgutachens).

Als Ergebnis zum Gesamtlärm ist damit festzustellen, dass an den 30 repräsentativen Immissionsorten Gesamtlärmpegel deutlich unterhalb des Wertes der verfassungsrechtlichen Unzumutbarkeitsschwelle auftreten werden und an Immissionsorten außerhalb des Untersuchungsgebiets für den Landverkehrslärm die Beiträge des Fluglärms zum Gesamtlärm so gering sind, dass jedenfalls fluglärmbedingt diese luftrechtliche und verfassungsrechtliche Unzumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird. Die Auswirkungen der Gesamtlärbetrachtung fließen zwar in die Abwägung mit ein, stehen dem Änderungsvorhaben jedoch nicht entgegen; Auswirkungen unterhalb der verfassungsrechtlichen Unzumutbarkeitsschwelle sind angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens hinzunehmen.

#### **3.3.6.4 Baulärm**

Die vorgesehenen Baumaßnahmen entsprechen unter Berücksichtigung der hierzu festgesetzten Auflagen zum Lärmschutz während der Bauphase den rechtlichen Anforderungen im Hinblick auf den Schutz vor Lärmauswirkungen. Der Baulärm einschließlich des Anlieferverkehrs für die Baustelle ist, insbesondere im Hinblick auf Anlieger, abwägungsrelevant; eine belastungsreduzierende Konfliktbewältigung ist insoweit geboten (Reidt in: Grabherr/Reidt/Wysk, Luftverkehrsgesetz, Stand September 2009, § 6 RdNr. 428). Die Baustellenaktivitäten beschränken sich in aller Regel auf das Flughafengelände. Mit diesen Bauarbeiten ist kein erhebliches Konfliktpotenzial mit der Nachbarschaft verbunden, so dass eine gesonderte Begutachtung nicht geboten war. Die Störungsproblematik wird ausreichend dadurch bewältigt, dass die Allgäu Airport GmbH & Co. KG sowie die von ihr oder von anderen beauftragten Unternehmen die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (BAnz.

Beilage 1970, Nr. 160) zu beachten haben; dies wird als Nebenbestimmung verbindlich festgesetzt.

Bei Baustellen handelt es sich im Allgemeinen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i. S. d. § 22 BImSchG (vgl. Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. I, BImSchG, vor § 22 RdNr. 8). Gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Diese Anforderungen werden im Hinblick auf Baulärm durch AVV Baulärm konkretisiert und sind gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblich. Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (§ 9 Abs. 2 LuftVG) vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG nach der AVV-Baulärm (s. auch BayVGH, Urteil vom 24.01.2011, Az. 22 A 09.40059, juris RdNr. 121, und Beschluss vom 04.05.2011, Az. 22 AS 10.40045, juris RdNr. 27).

Die AVV Baulärm setzt je nach Nutzung des Gebiets, das von Immissionen durch Baulärm betroffen ist, getrennt für den Tag und die Nacht Immissionsrichtwerte fest (Nr. 3.1 der AVV Baulärm), die beispielweise in Gebieten, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind (Nr. 3.1.1.c der AVV Baulärm) tagsüber bei 65 dB(A) und nachts bei 50 dB(A), bei Gebieten, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, tagsüber bei 55 dB(A) und nachts bei 40 dB(A) – Nr. 3.1.1.d der AVV Baulärm –, und bei Gebieten, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind, bei 70 dB(A) – Nr. 3.1.1.a der AVV Baulärm – liegen. Maßgeblich für die Einstufung der Gebiete sind die Bebauungspläne und bei tatsächlicher Nutzung, die erheblich von der im Bebauungsplan festgelegten Nutzung abweicht, die tatsächliche Nutzung des Gebiets (Nr. 3.2 der AVV Baulärm). Überschreitet der ermittelte Beurteilungspegel der von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusche die o. g. Immissionsrichtwerte (Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm) um mehr als 5 dB(A), sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden; hierzu gehören insbesondere Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren und die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen (Nr. 4.1.1 Satz 1 und 2 der AVV Baulärm). Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat auch in ihrem Schreiben vom 02.01.2012 der Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm zugestimmt.

### **3.3.6.5 Maßgaben der landesplanerischen Stellungnahme**

Die Änderungsplanfeststellung ist auch mit der Maßgabe Nr. 1 der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben vom 14.11.2011 vereinbar.

#### **3.3.6.5.1 Einschlägige Maßgabe**

Die Maßgabe der landesplanerischen Stellungnahme vom 14.11.2007 zum technischen Umweltschutz (Maßgabe Nr. 1) lautet wie folgt:

Es sind alle technisch möglichen und ökonomisch vertretbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die betroffene Bevölkerung vor Lärm zu schützen. Auf die Nutzung möglichst lärmärmer Flugzeuge und Hubschrauber ist durch geeignete Maßnahmen hinzuwirken.

#### **3.3.6.5.2 Bewertung**

Durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss einschließlich der mit ihm getroffenen Festsetzungen wird diese Maßgabe zum Lärmschutz aus der landesplanerischen Stellungnahme ausreichend berücksichtigt.

Die Ausführungen zu den Belangen des Lärmschutzes haben gezeigt, dass insbesondere die betriebliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen zu einer Zunahme des Fluglärms in der Umgebung des Flughafens führen wird. Allerdings betrifft dies nicht großflächig die Stadt Memmingen und den Landkreis Unterallgäu, sondern einzelne Ortslagen.

Nach 4.5.3 (G) LEP-E soll der Verkehrsflughafen Memmingen die nationale und internationale Luftverkehrsbindung des Allgäus sicherstellen. Die Begründung hierzu weist darauf hin, dass das Allgäu eine bedeutende Wirtschafts- und Touristikregion mit einer hohen Nachfrage an Flugreisen ist. Mit dem Flugverkehr am Verkehrsflughafen Memmingen sind Immissionsbelastungen für Mensch und Umwelt verbunden, die im Rahmen dieses Verfahrens geprüft, bewertet und abgewogen werden.

Die Entgeltordnung der Landegebühren am Verkehrsflughafen Memmingen sieht bereits eine Lärmkomponente vor und fördert den zunehmenden Einsatz leiserer Flugzeuge.

Des Weiteren tragen die Beschränkungen des Nachtflugverkehrs als aktive Schallschutzmaßnahmen dazu bei, dass die betroffene Bevölkerung – auch und besonders in der Nacht – soweit wie möglich vor Lärm geschützt wird.

Allerdings führt der Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Memmingen dennoch in einigen Ortslagen zu nicht unerheblichen Lärmbelastungen. Diese Lärmbelastungen können – ohne die Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen in Frage zu stellen – nur im beschränkten Maße minimiert werden. Im Rahmen dieser Möglichkeiten bewegt sich dieser Beschluss.

### **3.3.6.6 Gesamtergebnis zu den Erfordernissen des Lärmschutzes**

Insgesamt stehen die durch das Änderungsvorhaben im Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall – jeweils bezogen auf 2025 –, aber auch die gesamten vom Verkehrsflughafen Memmingen ausgehenden Lärmimmissionen dem Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen nicht entgegen.

Die Erweiterung der Betriebszeiten führt im Nachtzeitraum an einigen Ortslagen zu wesentlichen Lärmzunahmen. Allerdings betreffen diese erheblichen Lärmzunahmen nicht das gesamte Gebiet der Stadt Memmingen und des Landkreises Unterallgäu, sondern im Schwerpunkt die Ortslagen in der gedachten Verlängerung der Start- und Landebahn, also insbesondere südliche Teile der Gemeinde Ungerhausen und Teile der Gemeinde Westerheim im Osten sowie Einzellagen im Gemeindegebiet Benningen und Stadtgebiet Memmingen im Westen.

Die erweiterten Betriebszeiten betreffen jedoch im Wesentlichen nur die Nachtrandstunde zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr und nur ausnahmsweise und in wenigen Fällen die Zeit zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr. Die Nutzung des Nachtzeitraumes wird in bestimmten Betriebssituationen (Start) und Nutzungssituationen (keine Heimatbasis oder kein Drehkreuzflug) in der Zeitscheibe 22.30 Uhr bis 23.00 Uhr erheblich eingeschränkt.

Auch im Tagzeitraum ist mit Lärmzunahmen zu rechnen. Die Zunahmen zwischen dem Ist-Fall 2009 und dem Prognosenullfall 2025 sind höher als im Unterschied zwischen Planungsfall 2025 und Prognosenullfall 2025. Die Lärmzunahmen resultierten daher mehr durch die Ausnutzung der bestehenden Genehmigung als durch die Zunahmen in Folge der Erweiterung der Terminalkapazität. Die Lärmzunahmen im Tagzeitraum liegen darüber hinaus in aller Regel unterhalb von 3 dB(A), in vielen Ortslagen deutlich weniger.

Das Luftamt verkennt nicht, dass, insbesondere in den betroffenen Ortslagen, unzumutbare Fluglärmimmissionen auftreten, die die Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. Schallschutzmaßnahmen können die damit insgesamt verbundenen Nachteile nach den gesetzlichen Vorschriften nicht vollumfänglich ausgleichen, im Übrigen müssen die Nachteile

angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens hingenommen werden. Insoweit kann auch im Rahmen der Abwägung mit den Lärmschutzbelangen in ihrer Gesamtheit der Planfeststellungsbeschluss erlassen werden, im Übrigen wird auf die vorstehende umfangreiche Abwägung zu den einzelnen Fragen aus dem Bereich des Lärmschutzes hingewiesen.

Im Rahmen der Abwägung werden neben dem Fluglärm unter Einbeziehung des Hubschrauberverkehrs auch der Bodenschall und der Gesamtlärm überprüft. Zugleich wird das Schallschutzprogramm der luftrechtlichen Genehmigung geprüft und in diesem Beschluss modifiziert. Diese weiteren Gesichtspunkte im Rahmen der Prüfung der Belange des Lärmschutzes stehen ebenfalls dem Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen nicht entgegen.

### **3.4 Lufthygiene einschließlich Klimaschutz**

Die Belange der Lufthygiene einschließlich des Klimaschutzes und sonstiger Immissionen stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **3.4.1 Lufthygiene**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Lufthygiene vereinbar.

Die durch die Änderung des Verkehrsflughafens Memmingen bedingte Zusatzbelastung durch Luftschadstoffe steht der Planfeststellung nicht entgegen. Mit der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens sind keine Gefahren für die menschliche Gesundheit durch Schadstoffbelastungen verbunden.

Entsprechende Einwendungen mit dem Ziel, das Änderungsvorhaben aus Gründen von Luftverunreinigungen und sonstigen lufthygienisch relevanten Veränderungen zu versagen, werden zurückgewiesen.

Neben den Beiträgen des Luftverkehrs konnte auch auf der Grundlage der aktuellen Berechnungsverfahren, insbesondere unter Berücksichtigung des Handbuchs Emissionsfaktoren im Straßenverkehr (HBEFA) in der neuesten Version 3.1 (2010) (vgl. Lufthygienische Untersuchung der ACCON GmbH vom 31.05.2011, S. 51, Quelle 24), nachgewiesen werden, dass keine maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte der menschlichen Gesundheit an bewohnten Immissionsorten außerhalb des Flughafengeländes überschritten werden. Die vorhabensbedingte Zusatzbelastung liegt unterhalb der Irrelevanzschwelle und ist im Übrigen hinzunehmen.

Diese Beurteilung stützt sich neben eigenen Erkenntnissen insbesondere auf die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte lufthygienische Untersuchung der ACCON GmbH vom 31.05.2011 (Anlage II.6 in Order II\_II der Antragsunterlagen) sowie die Stellungnahmen der ACCON GmbH vom 03.11.2011 (Anlagen 11-13 zum Schreiben der Allgäu Airport & Co. KG vom 02.01.2012) bzw. 21.03.2012 (Vertiefende Stellungnahme zu den Einwendungen des Wasserwirtschaftsamtes).

Die Untersuchung vom 31.05.2011 beleuchtet die Betriebsphase des Vorhabens, während die vom Luftamt mit Schreiben vom 19.09.2011 nachgeforderte Stellungnahme (Anlage 12 zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KA vom 02.01.2012: „Stellungnahme zum Fragenkatalog der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, vom



19.09.2011 zur lufthygienischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen“; Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47, 03.11.2011), auch auf die Luftschadstoffe in der Bauphase Bezug nimmt.

Bei den Erörterungsterminen wurden aus lufthygienischer Sicht keine weiteren Fragen aufgeworfen.

Das Luftamt kommt nach Überprüfung des Gutachtens zum Ergebnis, dass insbesondere das dort eingestellte Datenmaterial und die angewandte Methodik nicht zu beanstanden sind. Im Gutachten werden die lufthygienischen Auswirkungen des Änderungsvorhabens – auch im Kontext zur Gesamtbelastung – fehlerfrei abgebildet und bewertet. Insoweit schließt sich das Luftamt den Ergebnissen der Untersuchung an.

Zur Ermittlung der vorhabensbedingten Zusatzbelastung vergleichen die Gutachter der ACCON GmbH bei den wesentlichen Luftschadstoffen die Szenarien Prognosenullfall A bzw. C 2025 mit dem Prognoseplanfall A bzw. C 2025 (vgl. Untersuchung vom 31.05.2011, S. 76 ff., Anlagen 48 – 57). Die Planungsvariante C unterscheidet sich von der Variante A durch den Bau eines zusätzlichen Autobahnanschlusses an die BAB A 96 über die Kreisstraßen MN 17 und MN 15 (ausführliche Darstellung vgl. „Verkehrsuntersuchung Individualverkehr landseitig“, Modus Consult Ulm GmbH vom 15.05.2011, Anlage II.2 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen). Dieser Vergleich zeigt, wie sich die lufthygienische Belastung auf der Grundlage der bereits zugelassenen baulichen und betrieblichen Situation im Vergleich zur geplanten Ausbau- und Betriebssituation verändert.

#### **3.4.1.1 Betriebsphase**

Für die Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen der Betriebsphase des erweiterten Verkehrsflughafens Memmingen auf die Lufthygiene in der Umgebung können die lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011 sowie die Stellungnahmen der ACCON GmbH vom 03.11.2011 (Bericht-Nrn. ACB-111-4727/45 bis 47) verwertet werden. Die entsprechenden Untersuchungen zur Betriebsphase gehen vom zutreffenden Sachverhalt aus, sind methodisch einwandfrei und gelangen zu plausiblen Ergebnissen.

##### **3.4.1.1.1 Emissionsquellen und Modellierung der Emissionen**

Hierzu werden in der Untersuchung die einzelnen Emissionsbeiträge entsprechend dem chronologischen Ablauf vom Anflug über Landung bis hin zur Bodenabfertigung aufgliedert (vgl. Abschnitt 7 der Untersuchung vom 31.05.2011, insb. S. 43 ff.) und schließ-

lich gemeinsam mit den stationären Quellen zur Beurteilung mithilfe der ICAO-Emissionsdatenbanken und des ICAO Dokuments 9889 (Airport Air Quality Manual, First Edition 2011) weiter gebündelt zu den Emissionsquellen „Flugzeuge“ und „Weitere Quellen“ (vgl. S. 46 der Untersuchung). Die Vorgehensweise für die Berücksichtigung der Emissionen vor bzw. beim Start erfolgt im gleichen Muster.

Aus dem Gutachten ist die Berücksichtigung folgender Emissionsquellen erkennbar:

- Flugzeuge (Triebwerke und Hilfsturbinen) und Helikopter,
- landseitiger Straßenverkehr (Kfz-Verkehr auf dem Straßennetz im Untersuchungsgebiet),
- luftseitiger Straßenverkehr (Passagier- und Crewbusse und sonstiger Vorfeldverkehr),
- Bodenabfertigung (Bodenabfertigungsgerätschaften),
- stationäre Quellen (z. B. Triebwerksleerläufe (Idle-runs)).

Die geometrische Modellierung der verschiedenen Emissionsquellen und die mit dem Programmsystem LASPORT (LASAT (Lagrange Simulation von Aerosol Transport) for Airports) durchgeführte Berechnung der Emissionen am Verkehrsflughafen Memmingen sind aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden.

Für den Flugverkehr findet eine Modellierung der Bewegungen der Flugzeuge in der Luft und am Boden statt. Zu einer Flugbewegung zählen der Landeanflug, das Ausrollen, das Rollen zur entsprechenden Position, das Rollen zum Start sowie der Start und der Steigflug. Diese operativen Phasen charakterisieren den sogenannten Landing and Take-Off Cycle gem. ICAO. Starts werden im Sinne einer konservativen Modellrechnung immer vom Kopf der Bahn betrachtet, Intersection Take-Offs werden somit nicht als solche modelliert. (vgl. S. 27 Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011).

### **Luftfahrzeugbewegungen luftseitig**

Die für die Umweltauswirkungen zugrunde gelegten Flugrouten entspringen dem Datenerfassungssystem zur Schutzbereichsermittlung nach FluglärmG und wurden auf Basis der Daten der DFS, OTSD und TTC festgelegt (vgl. ACCON Bericht-Nr. ACB-1010-4727/20, „Lärmphysikalisches Gutachten zum Flug- und Bodenlärm“ vom 20.05.2011, Anlage II.3 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen, S. 16 - 19). Gemäß LASPORT werden die Flugrouten mit spezifischen Steigprofilen für die verschiedenen Flugzeuggruppen modelliert. Bei den Anflügen wird für alle LASPORT-Flugzeugtypen ein Anflugwinkel von 3° angenommen (lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 42).

Die Emissionen wurden bis zum Rand des Untersuchungsgebiets bzw. bis zu einer Höhe von 900 m über Grund einbezogen (Untersuchung vom 31.05.2011, S. 27). Der Schnitt in der Ausbreitungsrechnung bei dieser Höhe ist sachgerecht und wird den aktuellen fachlichen Erkenntnissen gerecht. Der HessVGH führt in seinem Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u.a., zum Ausbau des Flughafens Frankfurt-Main zur Frage der vom Flugbetrieb ausgehenden Schadstoffe aus (UA S. 284), dass Emissionen oberhalb 600 m über Grund wegen Verdünnung für die Berechnung bodennaher Konzentrationen vernachlässigt werden könnten, was sowohl für den Lande- als auch den Startvorgang gelte. Der HessVGH hielt die Bewertung dieser Frage im diesbezüglichen Gutachten der Beigeladenen für nachvollziehbar und verweist auf eine entsprechende Testrechnung sowie eine Bestätigung des Hessischen Landesamts für Umwelt und Gesundheit (HLUG). Des Weiteren wurde von den Gutachtern die Aufteilung auf die Landebahnen (Gras und Asphalt) und die jeweilige Betriebsrichtung vorgenommen. Hier erfolgt eine Unterscheidung anhand der Flugzeugklassen unter Berücksichtigung der Daten des Deutschen Wetterdienstes (vgl. Tabelle 11 der lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011).

### **Flugzeugbewegung am Boden**

Die Bewegungen der Luftfahrzeugzeuge am Boden nach der Landung bzw. vor dem Start wurden mit einer Geschwindigkeit von 36 km pro Stunde in die Betrachtung mit einbezogen (vgl. Lufthygienische Untersuchung S. 44).

Des Weiteren ist eine Unterscheidung der Anfahrtswege von der Landebahn zu den Vorfeldern und umgekehrt je nach Zweck der Vorfeldanfahrt und Ziel erfolgt (vgl. Lufthygienische Untersuchung S. 44 f.). Die Vorfelder werden dabei nach ihrer Funktion – Abfertigung, Triebwerksprobelauf, Wartung – unterteilt. Die Zuordnung der einzelnen Parkpositionen zu den beschriebenen Vorfeldbereichen erfolgte anhand der zu Grunde gelegten Verkehrsdaten der betrachteten Szenarien.

### **Hubschrauber**

Das Gutachten berücksichtigt auch die Hubschrauberbewegungen bei den Immissionen bei den Flugbewegungen sowie ihre Triebwerksprobeläufe (s. Lufthygienische Untersuchung von 31.05.2011, S. 44 f.). Bei der Vorfeldabfertigung entstehende Immissionen werden plausibel als irrelevant für die lufthygienische Situation angesehen.

### **Parkvorgänge**

Auch die Parkvorgänge auf den Parkflächen und im geplanten Parkhaus sind aufgrund der sehr geringen Emissionen lufthygienisch vernachlässigbar und wurden aus diesem Grund nicht in die Untersuchung miteinbezogen. Gemäß der Stellungnahme der ACCON

GmbH vom 03.11.2011 (Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47) werden diesbezügliche Emissionen zudem im Vergleich zu den Kfz-Bewegungen auf dem Schleifweg keinen relevanten Beitrag zur Immissionskonzentration leisten. Der Ausschluss der Parkvorgänge ist somit nicht zu beanstanden, die Unterscheidung zwischen Prognosenufall und Prognoseplanfall ist aus den genannten Gründen ebenfalls nicht erforderlich.

### **Sonstige Quellen**

Sonstige Quellen, z. B. der Triebwerksprobelaufstand und Idle-runs auf den Vorfeldflächen (Vorfeld 3 und 5 im Prognoseplanfall), werden ebenfalls modelliert und im Programm LASPORT geometrisch umgesetzt. Die Tanklager, welche sich auf dem westlichen Flughafengelände nördlich der Landebahn befinden, werden nach VDI 3479 mit in die Berechnung einbezogen, die betriebseigene Tankstelle wird jedoch im Bezug auf Tankatmung und Befüllverluste wegen des geringen Beitrags außer Betracht gelassen.

### **Landseitiger Straßenverkehr**

In die lufthygienische Betrachtung wird auch der landseitige Straßenverkehr innerhalb des Untersuchungsgebiets einbezogen. Dabei ermöglichen die Programme LASPORT und HBEFA eine Unterscheidung zwischen Personenkraftwagen sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen. Zum immissionsrelevanten Straßenverkehr gehören der luftseitige Straßenverkehr auf dem nichtöffentlichen Flughafengelände (dieser wurde von den Gutachtern bereits bei der Vorfeldabfertigung mit berücksichtigt) und der landseitige Straßenverkehr im gesamten Untersuchungsgebiet.

Die Eingangsdaten für die Modellrechnungen in der Untersuchung vom 31.05.2011 einschließlich des landseitigen Verkehrsaufkommens für die Teilstücke im Untersuchungsgebiet erfolgten nach Maßgabe der Untersuchung zum landseitigen Individualverkehr der Modus Consult Ulm GmbH (s. Anlage II.2 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen).

Die Berücksichtigung des luftseitigen Straßenverkehrs erfolgt im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung.

Details zur Betrachtung des land- und luftseitigen Straßenverkehrs, der Bodenabfertigung und der stationären Quellen werden – sachlich zutreffend – auf den Seiten 44 – 52 der Untersuchung vom 31.05.2011 dargestellt.

In der Untersuchung vom 31.05.2011 werden – fachlich einwandfrei – die Emissionen aus dem Kfz-Verkehr unter Anwendung des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) in der neuesten Version 3.1 abgeschätzt und die aktuellen Verkehrszahlen für 2025 zu Grunde gelegt (vgl. S. 50 f. der Lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011). Um neben den Partikelemissionen aus der Verbrennung des Kraftstoffes

auch Aussagen zu den nicht motorbedingten PM<sub>10</sub>-Emissionen, wie z.B. Reifenabrieb und Straßenbelag treffen zu können, greifen die Gutachter zudem auf einen Fachbeitrag von Düring/ Lohmeyer („Modellierung nicht motorbedingter PM<sub>10</sub>-Emissionen von Straßen“ aus dem Jahr 2004, Düsseldorf, KRdL-Expertenforum Staub und Staubinhaltsstoffe 10./11.11.2004) zurück.

#### **3.4.1.1.2 Auswahl des Schadstoffspektrums**

Das von den Gutachtern berücksichtigte Schadstoffspektrum (siehe Lufthygienische Untersuchung S. 26 und Stellungnahmen der ACCON GmbH vom 03.11.2011) ist ausreichend.

##### **3.4.1.1.2.1 Relevante Schadstoffe**

Mit einer Immissionsprognose der Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) mit dem lufthygienisch relevanten Anteil an Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Kohlenwasserstoffen, insbesondere der Komponente Benzol, Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Kohlenmonoxid (CO), Ruß, Benzo(a)pyren, Feinstaub (PM<sub>10</sub>) sowie einer gesonderten Betrachtung des Schadstoffs PM<sub>2,5</sub> (Feinstaub mit einer Partikelgröße < 2,5 µm) und Blei werden sämtliche relevante Schadstoffe in die Untersuchungen eingestellt, die beim Betrieb eines Flughafens erfahrungsgemäß emittiert werden und sich somit vorhabensbedingt auf die Luftqualität in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen auswirken können. Soweit in der lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011 auf die Überprüfung von Schadstoffen wie z. B. SO<sub>2</sub> und Benzo(a)pyren verzichtet wurde, hat die ACCON GmbH in den Stellungnahmen vom 03.11.2011 den Ausschluss bzw. die Vernachlässigung solcher Luftschadstoffe nachvollziehbar begründet und soweit erforderlich dessen Behandlung nachgeholt.

##### **3.4.1.1.2.2 CO<sub>2</sub>**

Eine Berechnung der durch das Änderungsvorhaben verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen ist nicht notwendig.

Bei CO<sub>2</sub> handelt es sich um ein Treibhausgas, das im globalen, aber nicht im regionalen Maßstab wirkt, sodass insoweit kein Bezug zum planfestgestellten Vorhaben besteht. Im Übrigen erstreckt sich CO<sub>2</sub> nicht auf die Schutzgüter der 39. BImSchV und ist insoweit keine mögliche Ursache von Gesundheitsgefährdungen der Anlieger. Auch der HessVGH geht in seinem Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u.a., davon aus, dass beim Ausbau eines Flughafens CO<sub>2</sub> nicht in die Immissionsbetrachtungen einzubeziehen ist (UA S. 316). Dies gilt auch deshalb, da die in diesem Zusammenhang befürchtete Zu-

nahme der Erderwärmung lediglich ein allgemeiner öffentlicher Belang ohne rechtlich erheblichen Bezug zu einem konkreten Vorhaben darstellt.

Dies betrifft letztlich auch das Kyoto-Protokoll oder die Verpflichtungen aus der Konferenz von Kopenhagen als völkerrechtliche Abkommen zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung, die – um normativ erhebliche Verbindlichkeit zur Ablehnung eines Antrags zu erlangen – erst – mit ggf. belastender (Außen-)Wirkung gegenüber der Bevölkerung – in entsprechendes nationales Recht umgesetzt werden müssen.

#### **3.4.1.1.2.3 PM<sub>2,5</sub>**

Gemäß der Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa, die „im Interesse der Klarheit, der Vereinfachung und der effizienten Verwaltung“ (Abs. 3 der Präambel dieser Richtlinie) die Richtlinien 96/62/EG vom 27.09.1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität, 1999/30/EG vom 22.04.1999 über die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft, 2000/69/EG vom 12.02.2002 über den Ozongehalt der Luft und die Entscheidung 97/101/EG vom 27.01.1997 zur Schaffung eines Austauschs von Informationen und Daten aus den Netzen der Einzelstaaten zur Messung der Luftverschmutzung in den Mitgliedstaaten unter Einbeziehung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich der Gesundheit und den Erfahrungen der Mitgliedstaaten ersetzt, tritt gem. Art. 16 Abs. 2 i. V. m. Anhang XIV Abschnitt E der Richtlinie 2008/50/EG in der Stufe 1 ab dem 01.01.2015 ein Grenzwert für PM<sub>2,5</sub> von 25 µg/m<sup>3</sup> in Kraft, der ab dem 01.01.2010 als Zielwert dient (Art. 16 Abs. 1 i. V. m. Anhang XIV Abschnitt D dieser Richtlinie). Nach der Stufe 2 tritt ein Richtgrenzwert, der in 2013 überprüft wird, von 20 µg/m<sup>3</sup> ab 01.01.2020 in Kraft. Diese Richtlinie wurde in §§ 5, 15 der 39. BImSchV zwischenzeitlich in nationales Recht umgesetzt (§ 5 Abs. 1 der 39. BImSchV: Zielwert 25 µg/m<sup>3</sup>; § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV: Grenzwert ab 01.01.2015: 25 µg/m<sup>3</sup>; § 5 Abs. 4 und 5, § 15 der 39. BImSchV: weitere Reduzierung des Zielwerts abhängig vom Wert des Indikators für die durchschnittliche PM<sub>2,5</sub> Konzentration).

In der lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011 beschränken sich die Gutachter auf die Untersuchung von PM<sub>10</sub>. Eine qualitative Aussage zu PM<sub>2,5</sub> wird in den am 03.11.2011 (Bericht-Nrn. ACB-1111-4727/45 und /47) von Seiten der ACCON GmbH eingereichten Stellungnahmen zu den Einwendungen getroffen. Die genannten Stellungnahmen stellen somit eine Vertiefung und Verdeutlichung der Untersuchung vom 31.05.2011 dar.

Dabei ist festzustellen, dass gemessene Feinstäube der Größenordnung PM<sub>10</sub> solche der Größenklasse PM<sub>2,5</sub> mit enthalten.

Unabhängig davon ist jedoch an dieser Stelle zur Relevanz des Schadstoffspektrums auf Folgendes hinzuweisen:

Auch wenn die gesamten als  $PM_{10}$  ausgewiesenen Immissionswerte als  $PM_{2,5}$  interpretiert würden, lägen diese nach plausibler Betrachtung der ACCON GmbH im Wesentlichen im Bereich der oben genannten Grenz- und Zielwerte gem. §§ 5 Abs. 1, 2 der 39. BImSchV. Für den Prognoseplanfall wurden von den Gutachtern für den Schadstoff  $PM_{10}$  eine Vorbelastung von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung von max.  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  errechnet. Die ACCON GmbH zieht in ihrer Stellungnahme vom 03.11.2011 (Bericht Nr. ACB-1111-4727/47, dort S. 4, wortgleich im Bericht Nr. ACB-1111-4727/45, dort S. 6) zudem zum Vergleich die Untersuchungen der Firma Müller-BBM GmbH für das Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn aus 2010 heran. Dort wurde bei Messungen auf dem Flughafengelände in den Jahren 2008 und 2009 ein Anteil von 80 % für  $PM_{2,5}$  an  $PM_{10}$  ermittelt. Geht man davon aus, dass der Anteil von  $PM_{2,5}$  an  $PM_{10}$  im Bereich zwischen 60 % bis 90 % liegt, so würden sich  $PM_{2,5}$  Werte unterhalb des (ab 2015 gültigen) Grenzwerts von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ergeben.

Angesichts der hierzu bereits aktuell geführten fachlich kontroversen Diskussionen und der Regelung in der 39. BImSchV sowie in o.g. EG-Richtlinien zum Richtgrenzwert 2020 (und seiner Überprüfungspflicht) ist eine (z. B. vorgezogene) Festsetzung eines reduzierten Grenzwertes von  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Im Übrigen führt der HessVGH in seinem Urteil vom 21.08.2009 (Az. 11 C 227/08.T u.a.) – allerdings noch zur Rechtslage vor Inkrafttreten der o.g. EG-Richtlinie und der 39. BImSchV – aus, dass gemäß fachgutachtlicher Stellungnahmen  $PM_{2,5}$  Bestandteil von  $PM_{10}$  ist und damit im o.g. Sinn die Betrachtung von  $PM_{10}$  grundsätzlich auch die Wirkung von  $PM_{2,5}$  mit abdeckt.

Unabhängig hiervon wird jedoch in diesem Verwaltungsverfahren  $PM_{2,5}$  gutachtlich vertiefend betrachtet. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Änderung der nationalen Rechtslage durch die seit 06.08.2010 gültige 39. BImSchV auch geboten.

Die Prüfung des Luftschadstoffs  $PM_{2,5}$  wurde von den Gutachtern der ACCON GmbH in ihren Stellungnahmen vom 03.11.2011 (Bericht Nr. ACB-1111-4727/47 und /45) vorgenommen. Das betrachtete Schadstoffspektrum ist damit nicht zu beanstanden.

#### **3.4.1.1.3 Umgriff des Untersuchungsraums**

Der Untersuchungsraum wird ausreichend bemessen.

Die lufthygienische Situation wird im Gutachten vom 31.05.2011 in einem Gebiet von 20 km x 20 km (=  $400 \text{ km}^2$ ) untersucht (siehe lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 27). Dieses Untersuchungsgebiet umfasst das Stadtgebiet von Memmingen als auch umliegende flughafennahe Gemeinden, wie z.B. Ungerhausen, Hawangen und Bennin-

gen, und schließt die Straßen, auf denen der flughafeninduzierte Verkehr und die damit verbundenen Schadstoffemissionen relevante Beiträge liefern könnten, mit ein (vgl. Übersichtskarte auf S. 21 der lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011). Die laterale Erfassung der Emissionen erfolgt auch – wie bereits dargestellt – bis zu einer ausreichenden Höhe.

Damit ist der Untersuchungsraum so abgegrenzt, dass sämtliche Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens davon erfasst sind.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets werden die zu erwartenden Immissionen berechnet. Insoweit ist das Untersuchungsgebiet räumlich identisch mit dem Rechengebiet. Um sicherzustellen, dass innerhalb des Rechengebiets das Raster zur Berechnung der Konzentrationen und Depositionen die Emissionen ausreichend erfasst, wurde bei den durchgeführten Modellrechnungen das Rechengebiet in Parzellen von 100 m x 100 m unterteilt (vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 27). Innerhalb dieser räumlichen Gitterstruktur werden die Immissionskonzentrationen im Bereich der bodennahen Schicht im Intervall zwischen 0 und 3 m berechnet.

Diese Festlegungen des Gutachters sind fachlich in Ordnung, da höhere Auflösungen keinen zusätzlichen Informationsgewinn für die Schadstoffbelastung durch das planfestgestellte Vorhaben brächten und zudem die 39. BImSchV in Anlage 3 unter B 1 b) festlegt, dass für Messungen der Luftbelastung durch den Straßenverkehr möglichst nicht weniger als 100 m Abstand zwischen den Messorten liegen sollte.

#### **3.4.1.1.4 Geeignetheit des Ausbreitungsmodells LASPORT**

Das von den Gutachtern gewählte Ausbreitungsmodell LASPORT ist für die gewählte Aufgabenstellung geeignet.

Mit LASPORT können die Gesamtemissionen flughafeninduzierter Quellen bestimmt und die atmosphärische Ausbreitung der freigesetzten Spurenstoffe mit Hilfe des Lagrange-schen Ausbreitungsmodells LASAT berechnet werden.

Dieses Modell ist ein Partikelmodell nach der VDI-Richtlinie 3945 Blatt 3 und berechnet die Ausbreitung von Spurenstoffen in der Atmosphäre, indem es die Bewegungen der Partikel mithilfe eines stochastischen Prozesses simuliert. Das Modell entspricht auch den Vorgaben des Anhangs 3 zur TA Luft zu Ausbreitungsberechnungen.

Für die Ermittlung der (zukunftsgerichteten) Auswirkungen ist naturgemäß auf ein Rechenmodell abzustellen; Einwendungen, die darauf gerichtet sind, hierfür entsprechende Messungen durchzuführen, werden insoweit zurückgewiesen.

Die systembedingte statistische Unsicherheit, die die Ausbreitungsrechnungen aufgrund der Zufallsbewegungen der Partikel aufweisen, ist vertretbar. Modelle bilden regelmäßig die Wirklichkeit nicht vollständig ab. Mit dem Ausbreitungsmodell LASPORT wurde jedoch



vom Gutachter ein Modell gewählt, das im Hinblick auf eine möglichst nahe Abbildung der Wirklichkeit dem Stand von Wissenschaft und Technik entspricht.

Der HessVGH bestätigt in seinem Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T. u.a. (UA S. 281 f.) unter Verweis auf weitere obergerichtliche Rechtsprechung, dass das Ausbreitungsmodell LASAT diesen Vorgaben entspricht, damit zur Betrachtung der Luftschadstoffbelastung geeignet ist und – unter Hinweis auf eine fachbehördliche Stellungnahme – den Anforderungen der EU-Richtlinie an die Darstellung von Immissionsmess- bzw. rechenenergebnisse entspricht.

#### **3.4.1.1.5 Meteorologie**

Für die durchgeführten Immissionsprognosen haben die Gutachter in Anlehnung an die Vorgehensweise nach Anhang 3 der TA Luft eine meteorologische Zeitreihe (AKTERM) des Deutschen Wetterdienstes herangezogen. Bei solchen Jahreszeitreihen werden für jede fortlaufende Stunde eines Kalenderjahres die meteorologischen Kenngrößen und Quellstärken in Form von Stundenmitteln vorgegeben, um zeitliche Korrelationen und Emissionen unmittelbar berücksichtigen zu können. Eine AKTERM enthält den für den Standort stündlichen Verlauf von Windgeschwindigkeit und Windrichtung sowie der Ausbreitungsklassen für ein Jahr. Für die durchgeführten Ausbreitungsberechnungen werden Angaben des Deutschen Wetterdienstes der Station Flughafen Memmingen für das repräsentative Jahr 1992 sowohl für den Ist-Zustand als auch den Prognosefall verwendet (vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 23 ff.).

Die Berücksichtigung der Meteorologie hat einen entscheidenden Einfluss auf die Ausbreitungsverhältnisse der Emissionen und damit auf das Simulationsergebnis. Durch die lokal herrschenden Winde und Turbulenzen wird die Verfrachtung der Emissionen wesentlich beeinflusst. Winde und Wetterlagen (z.B. Inversionswetterlagen) haben unterschiedliche Einflüsse auf die Verteilung der Emissionen im Untersuchungsgebiet und durch ihre Berücksichtigung wird die Qualität der Simulationsergebnisse entscheidend verbessert.

#### **3.4.1.1.6 Geländetopographie**

Das Gelände im Untersuchungsgebiet ist weitgehend eben.

Die nächstgelegenen Siedlungsgebiete zum Flughafen sind im Norden und Westen die Stadt Memmingen und die Gemeinde Memmingerberg, sowie im Süden und Osten die Gemeinden Ungerhausen, Westerheim, Hawangen und Benningen.

Um das Flughafengelände grenzen in allen Richtungen landwirtschaftliche Nutzflächen an.

Im Abstand von mindestens 1,5 km vom Flughafengelände liegen im Osten und Westen auch naturschutzrechtliche Schutzgebiete. Während das Flora-Fauna-Habitat (FFH) „Benninger Ried“ und das Naturschutzgebiet (NSG) und Natura 2000-Gebiet „Benninger Ried“ westlich in ca. 1,5 km Entfernung liegen, befinden sich das FFH-Gebiet „Westliche Günz“ sowie das NSG „Hundsmoor“ 2,5 bis 5 km östlich des Flughafens.

Aufgrund dieser unter lufthygienischen Gesichtspunkten relativ homogenen Geländestruktur ist es ausreichend, bei der Ausbreitungsberechnung die Geländesituation nicht weiter zu verfeinern. Einer solchen Betrachtung stünde kein relevanter Erkenntnisgewinn gegenüber.

Insofern ist die Untersuchung auch unter geländetopografischen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden.

#### **3.4.1.1.7 Luftqualitätskriterien und Umfang der Abwägungsentscheidung**

Zu den Folgen, die im Rahmen der nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG gebotenen Abwägungsentscheidung zu bewältigen sind, gehören die mit der Änderungsplanung verbundenen Luftverunreinigungen.

##### **3.4.1.1.7.1 Maßgebliche rechtliche und technische Grundlagen**

Das LuftVG selbst enthält keine konkreten Regelungen zur Bewertung der vorhabensbedingten Belastung durch Luftschadstoffe, insbesondere keine Grenzwertvorgaben für die einzelnen Luftschadstoffe. Das Luftamt bewertet die Belastung daher nach Maßgabe des BImSchG und der auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen, insbesondere der 39. BImSchV (BGBl I 2010, S. 1065), und sonstiger lufthygienischer Regelwerke.

Zwar gelten nach § 2 Abs. 2 Satz 1 BImSchG die Vorschriften des BImSchG nicht für Flugplätze. Hiervon werden jedoch nicht die Verordnungen erfasst, die – wie die 39. BImSchV – auf der Grundlage des § 48a BImSchG zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Union allgemeine, nicht auf die Errichtung und den Betrieb von Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG beschränkte Vorschriften über die Festsetzung von Immissions- und Emissionswerten enthalten (vgl. Urteil des BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, RdNr. 425 – juris –). Die 39. BImSchV erfasst – ohne Unterscheidung nach der Art der Emissionsquellen – Luftverunreinigungen durch den Verkehr ebenso wie durch Punktquellen (vgl. Anlage 3 zur 39. BImSchV, dort insbesondere Abschnitte B 1 b, C B 2).

Insofern kann das Luftamt bei der Bewertung der lufthygienischen Belange auf die in der 39. BImSchV normierten Grenz- bzw. Zielwerte für SO<sub>2</sub> (§ 2 der 39. BImSchV (Kurzzeitgrenzwert)), NO<sub>2</sub> (§ 3 der 39. BImSchV), PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> (§§ 4, 5 der 39. BImSchV), Blei

(§ 6 der 39. BImSchV), Benzol (§ 7 der 39. BImSchV), CO (§ 8 der 39. BImSchV) und Benzo(a)pyren (§ 10 der 39. BImSchV) zurückgreifen.

In Ermangelung eines Jahresgrenzwerts zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei SO<sub>2</sub> wurde zur Beurteilung die TA-Luft herangezogen.

Diese Vorgehensweise ist sachgerecht. Anhaltspunkte, dass die zu Grunde gelegten Werte nicht (mehr) dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, sind – insbesondere im Hinblick auf die Neuregelung in der 39. BImSchV vom 06.08.2010 – nicht gegeben (so auch HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u.a. – juris – ).

Entsprechend der Bewertung zu anderen Umweltauswirkungen, insbesondere des Fluglärms (s. § 3 Abs. 1 FluglärmG), ist nicht auf die Maximalkapazität des planfestgestellten Vorhabens, sondern auf die Art und den Umfang des voraussehbaren Betriebs abzustellen.

#### **3.4.1.1.7.2 Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit**

Das Luftamt stellt im Rahmen der Prüfung der vorhabensbedingten Luftschadstoffbelastung auf die Immissionswerte ab, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit bestehen. Auch das Gutachten berücksichtigt diese Werte.

Soweit in den Regelwerken Grenzwerte zum Schutz der Umwelt angegeben sind (z.B. § 2 Abs. 4, § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV), betreffen diese emittentenferne Reinluftgebiete, die hinsichtlich ihrer Entfernung zu Siedlungsgebieten bestimmte Anforderungen zu erfüllen haben und waren damit nicht Maßstab dieser lufthygienischen Untersuchung (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, Az. 11 C 227/08.T u.a. – juris – ). Dies folgt schon aus den großräumigen Standortkriterien für die Probenahmestellen aus Anlage 3 Abschnitt B 2) der 39. BImSchV. Hiernach sollen Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz von Ökosystemen oder zum Schutz der Vegetation vorgenommen werden, so angelegt werden, dass sie mehr als 20 km von Ballungsräumen oder 5 km von anderen bebauten Flächen, Industrieanlagen oder Hauptverkehrsstraßen entfernt sind. Die Umgebung des planfestgestellten Vorhabens erfüllt daher nicht die in der 39. BImSchV definierten Standortkriterien.

Die Auswirkungen der vorhabensbedingt geänderten Luftschadstoffbelastung auf die Erhaltungsziele der Natura 2000 – Gebiete werden im Rahmen der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege abgehandelt.

**3.4.1.1.7.3 Tabellarische Darstellung der maßgeblichen Immissionswerte**

Schadstoff	Immissionswert (zulässige Überschreitungen / Kalender- jahr)	Mittelungs- zeitraum	Geltungszeitraum (einzuhalten ab)	Rechtsgrundlage
Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	aktuell gültig	§ 3 Abs. 2 39. BImSchV
<i>Kurzzeit</i>	200 µg/m <sup>3</sup> (max. 18 Ü/J.)	1 Stunde	aktuell gültig	§ 3 Abs. 1 39. BImSchV
Staubpartikel mit Durchmesser <10 µm (PM <sub>10</sub> )	40 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	aktuell gültig	§ 4 Abs. 2 39. BImSchV
<i>Kurzzeit</i>	50 µg/m <sup>3</sup> (max. 35 Ü/J.)	24 Stunden	aktuell gültig	§ 4 Abs. 1 39. BImSchV
Staubpartikel mit Durchmesser <2,5 µm (PM <sub>2,5</sub> )	25 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	Zielwert; ab 01.01.2015: Grenzwert	§ 5 Abs. 1 bzw. 2 39. BImSchV
Benzol (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	5 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	aktuell gültig	§ 7 39. BImSchV
Benzo(a)pyren (B(a)P)	1 ng/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	01.01.2013	§ 10 39. BImSchV
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	50 mg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	aktuell gültig	Nr. 4.2.1 TA Luft
<i>Kurzzeit</i>	350 µg/m <sup>3</sup> (max. 24 Ü/J.)	1 Stunde	aktuell gültig	§ 2 Abs. 1 39. BImSchV
<i>Kurzzeit</i>	125 ng/m <sup>3</sup> (max. 3 Ü/J.)	1 Tag	aktuell gültig	§ 2 Abs. 2 39. BImSchV
Kohlenmono- oxid (CO)	10 mg/m <sup>3</sup>	8 Stunden	aktuell gültig	§ 8 39. BImSchV
Blei	0,5 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderwert	aktuell gültig	§ 6 39. BImSchV

Maßgebliche Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit

Ü = Überschreitungen

### **3.4.1.1.8 Vor- und Zusatzbelastung**

Die Methodik der lufthygienischen Untersuchung, die vorhabensbedingten Auswirkungen als Differenz zwischen den Gesamtbelastungen im Prognoseplanfall und dem Prognose-nullfall zu bestimmen, ist nicht zu beanstanden. Beide Szenarien beziehen sich auf die Prognosewerte für das Jahr 2025. Zugleich wird der lufthygienische Beitrag des Änderungsvorhabens in den Kontext der zu erwartenden Gesamtbelastung einbezogen.

Außerdem betrachtet das Gutachten die aus den einzelnen Belastungsbeiträgen resultierende Gesamtbelastung. In diesem Zusammenhang verwenden die Gutachter folgende Begriffe:

- Vorbelastung

Die Vorbelastung bzw. Hintergrundbelastung beschreibt den Anteil an der Gesamtbelastung ohne die vom Gutachter konkret betrachteten Immissionsquellen. Einbezogen werden dabei auch außerhalb des Untersuchungsgebiets gelegene Quellen, die dennoch Immissionsbeiträge im Untersuchungsgebiet liefern (einschließlich der in der Ausbreitungsberechnung nicht betrachteten Nebenstraßen, vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 15 unten). Zur Vorbelastung gehören ebenfalls Schadstoffbeimengungen zur natürlichen Zusammensetzung der Atmosphäre, die einerseits großräumig als Basiskonzentrationen vorliegen, andererseits durch Ferntransport, insbesondere bei bestimmten meteorologischen Bedingungen, von außen in das Untersuchungsgebiet verfrachtet werden sowie durch weitere Emittenten (z. B. Gewerbebetriebe, Hausbrand, Kfz-Verkehr auf Nebenstraßen) innerhalb des Untersuchungsgebiets entstehen (vgl. Lufthygienische Untersuchung, S. 33).

- Zusatzbelastung

Hierunter rechnen die Gutachter die Immissionsbeiträge, die innerhalb des Untersuchungsgebiets durch den Flughafenbetrieb (flugbetriebsinduzierte Immissionen) und den gesamten landseitigen Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen zusätzlich zur Vorbelastung verursacht werden.

Die Vorbelastung für den Ist-Zustand wurde von den Gutachtern in Absprache mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt festgelegt. Die verwendeten Werte für den Ist-Zustand 2009 entsprechen einer Luftschadstoffvorbelastung im ländlichen Raum ohne Einwirkung des Flughafens. Dabei wurden die Messstationen des Lufthygienischen Überwachungssystems Bayern (LÜB) zur Abschätzung herangezogen; als Orientierungshilfe dienten der ACCON GmbH die Stationen Augsburg/LfU, Kempten und Andechs mit den Daten aus dem Jahr 2009 (vgl. S. 33 der Lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011). Für das Prognosejahr 2025 wurden zudem gebietstypische Reduktionsfaktoren

ren herangezogen, welche die Gutachter dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02, geänderte Fassung 2005 (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2005 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Wohnwesen vom 12. April 2005, Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 12. Oktober 2005, Az.: IID9-4384-002/90) entnommen haben. Angesichts der Rückläufigkeit der Luftschadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr und zudem der unter Berücksichtigung dieser Entwicklung derzeit stattfindenden Aktualisierung des MLuS 02, ist diese Vorgehensweise dennoch als konservativ zu betrachten und nicht zu beanstanden. Im Übrigen wären die maßgeblichen Grenzwerte auch bei Abstellen auf die Vorbelastung des Basisjahres 2009 eingehalten.

Die vom Gutachter gewählte Methodik ermöglicht es – als wesentliche Erkenntnisse für die Abwägung – einerseits, die Gesamtbelastung als Addition der Vorbelastung und der Zusatzbelastung festzustellen, andererseits die (rein) vorhabensbezogenen Auswirkungen als Differenz zwischen den jeweiligen Zusatz- oder Gesamtbelastungen im Prognoseplanfall (A engpassfrei bzw. C engpassfrei) und dem Prognosenullfall (A bzw. C) zu ermitteln. Dies gilt insbesondere für die Schadstoffe NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, Kohlenwasserstoffe, Benzol, CO und Stickstoffdepositionen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Zusatzbelastung gering ist und mit zunehmender Entfernung vom Flughafen deutlich abnimmt. Die höchsten NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen ergeben sich in unmittelbarer Nähe der AS 14 der BAB A 96 und der Vorfelder 1 und 2 (vgl. Anlage 36, Anlage 41 der Lufthygienischen Untersuchung).

Gemäß Nr. 4.2.2 der TA Luft sind Zusatzbelastungen von bis zu 3 % des Immissionsjahresgrenzwerts als irrelevant für den Schutz der menschlichen Gesundheit anzusehen. Ebenso ist für Stickstoffoxide eine Zusatzbelastung von 3 µg pro m<sup>3</sup> zum Schutz vor erheblichen Nachteilen gem. Nr. 4.4.3 Tabelle 5 der TA Luft als unerheblich zu betrachten, sodass sich insgesamt Zusatzbelastungen weit unter der Vorbelastung ergeben. Lediglich auf dem Flughafengelände werden die Irrelevanzgrenzen erreicht bzw. im Einzelfall überschritten.

#### **3.4.1.1.9 Konkrete Ergebnisse der Untersuchungen für die einzelnen Schadstoffe**

Den Ausführungen der Gutachter auf S. 65 ff. und im Anhang der lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011 sowie der Stellungnahme vom 03.11.2011 kann entnommen werden, dass auch bei Realisierung des planfestgestellten (Änderungs-)Vorhabens im Untersuchungsgebiet die einschlägigen über das Kalenderjahr gemittelten Immissionswerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden. Die mit der Stellungnahme vom 03.11.2011 (Bericht – Nr: ACB-1111-4727/47) vorgelegte Konkretisierung

mit Bezug auf vier ausgewählte Immissionsorte in Wohngebieten weist zudem nach, dass alle Grenzwerte der 39. BImSchV an bewohnten Immissionsorten außerhalb des Flughafengeländes weit unterschritten werden.

Bei den betrachteten Schadstoffen unterscheidet sich die Immissionssituation im Prognoseplanfall im Wesentlichen nicht nennenswert von der Belastung im Prognosenullfall. Zwar ergeben sich in der Nähe stark befahrener Straßen und auf dem Flughafengelände zusätzliche Belastungen, an den nächstgelegenen Wohnbebauungen liegen die zusätzlichen NO<sub>2</sub>-Belastungen aber unter 1 µg pro m<sup>3</sup>, vorhabensbedingt nur bei 0,1 µg pro m<sup>3</sup>.

#### **3.4.1.1.9.1 Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>)**

Der einschlägige Immissions-Jahreswert für NO<sub>2</sub> liegt gem. § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV bei 40 µg/m<sup>3</sup>, die 3%ige Irrelevanzschwelle somit bei 1,2 µg pro m<sup>3</sup>.

Die Vorbelastung beträgt im Planfall 21 µg pro m<sup>3</sup> (vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 53, Tabelle 14).

Der Jahresmittelwert von 40 µg pro m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> ist nach Maßgabe der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor schädlichen Auswirkungen durch Luftschadstoffe festgesetzt worden. Dieser Grenzwert kann als verlässlicher Bewertungsmaßstab herangezogen werden, wenn sich Menschen über einen im Verhältnis zum jeweiligen Mittelungszeitraum des betreffenden Grenzwerts signifikanten Zeitraum in dem Gebiet aufhalten, also namentlich in Siedlungsgebieten mit Wohnbebauung.

Die Zusatzbelastungen durch den Flugbetrieb, worunter die Gutachter der ACCON GmbH nur die luftseitigen Immissionen ziehen, betragen im Prognosenullfall und auch Prognoseplanfall 2025 zwischen 5 % bis 200 % der Irrelevanzgrenze von 1,2 µg pro m<sup>3</sup> (vgl. Lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011, S. 57 f.). Es ergeben sich somit Werte zwischen 0,06 und 2,4 µg pro m<sup>3</sup>, wobei sich Immissionsbelastungen ab 50 % der Irrelevanzgrenze auf das Flughafengelände beschränken.

Die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen liegen an den ausgewählten Immissionsorten, welche an den nächstgelegenen Wohngebieten angesiedelt sind, im Prognoseplanfall 2025 zwischen 0,1 (IO\_2, 3, und 4) und 0,2 µg/m<sup>3</sup> (IO\_1 Wohngebiet am Kiesgrubenweg) im Jahresmittel und zwischen 1 und 4 µg/m<sup>3</sup> in der Stunde (vgl. Stellungnahme vom 03.11.2011, Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47, Anlage 3 Tabelle 1).

Im Prognosenullfall ist eine Gesamtbelastung von max. 22 µg/m<sup>3</sup> zu verzeichnen. Höhere Werte bis 24 µg/m<sup>3</sup> (Planungsvariante A) bzw. 26 µg/m<sup>3</sup> (Planungsvariante C) sind auf den Karten der Anlagen 26 und 31 lediglich im Vorfeldbereich und an der Autobahn BAB A 96 erkennbar.

Die Gesamtbelastung beträgt in den Prognose-Planfällen A und C an allen eigens aufgeführten Immissionsorten (IO\_1-IO\_4) 22 µg/m<sup>3</sup> (vgl. Tabelle 1). Höhere Werte von bis zu

23 µg pro m<sup>3</sup> ergeben sich lediglich an den Vorfeldern sowie direkt an der Autobahn, insbesondere an der Autobahnanschlussstelle Memmingen (vgl. Karten Anlage 36 und 41). Der Immissions-Jahresgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> wird somit im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten.

#### **3.9.1.1.9.1.1           Flughafengelände**

Auf dem Flughafengelände selbst ist im Prognose-Planfall mit Gesamtbelastungen von 23 µg pro m<sup>3</sup> zu rechnen, sodass auch dort der Grenzwert von 40 µg pro m<sup>3</sup> weit unterschritten wird. Dies ist auch bereits im Bereich der Vorfelder sowie an den stark befahrenen Straßen der Fall (vgl. Karten Anlage 36 und 41, Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011). Hier ergeben sich Gesamtbelastungen von bis zu 35 µg pro m<sup>3</sup>. Die sich auf dem Flughafengelände aufhaltenden Personen, wie z. B. Besucher des Flughafens und Fluggäste sind lediglich kurzzeitig diesbezüglichen Luftbelastungen ausgesetzt, sodass eine hier im Übrigen nicht vorliegende Überschreitung des Grenzwertes nicht erheblich wäre, da der in der 39. BImSchV festgeschriebene Grenzwert nur auf Grundstücke anzuwenden sind, welche zu einem langfristigeren Aufenthalt von Personen bestimmt sind (BVerwGE 121, 57, 59). Auch auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf dem Flughafengelände finden die Luftqualitätsrichtlinien (Art. 2 Nr. 1 RL 2008/50/EG) und die 39. BImSchV keine Anwendung; insoweit hat das Arbeitsschutzrecht Vorrang.

#### **3.4.1.1.9.1.2           Wohnbereiche**

In den dem Verkehrsflughafen Memmingen nächstgelegenen Gemeinden und Ortslagen wird der Grenzwert für NO<sub>2</sub> von 40 µg pro m<sup>3</sup> im Jahresmittel auch nach Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens eingehalten. Dies veranschaulicht Tabelle 1 der Stellungnahme vom 03.11.2011 auf den Fragenkatalog des Luftamts (S. 12). An allen eigens aufgeführten Immissionsorten (Wohngebiet an der Kiesgrube, Gartenstraße, Riedmühle, sowie Hammerschmiede) sind im Prognose-Planfall 2025 lediglich Werte von 22 µg pro m<sup>3</sup> zu erwarten sind. Durch die von den Gutachtern vorgenommene Auswahl der Immissionsorte anhand der o. g. Ausbreitungskriterien ist sichergestellt, dass auch in weiter entfernten Wohngebieten der hier maßgebliche Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit erst recht nicht überschritten wird.



#### **3.4.1.1.9.1.3 Kurzzeitbelastung**

Auch die prognostizierte Kurzzeitbelastung für NO<sub>2</sub> kann die Planfeststellung nicht hindern (vgl. Stellungnahme vom 03.11.2011 Bericht-Nr.: ACB 1111-4727/47, S. 12).

Gemäß § 3 Abs. 1 der 39. BImSchV darf ein Stundenmittelwert von 200 µg pro m<sup>3</sup> an maximal 18 Stunden innerhalb eines Kalenderjahrs überschritten werden.

Im Prognose-Planfall liegt die Gesamtbelastung zwischen 16 (IO\_2) und 23 µg pro m<sup>3</sup> (IO\_2) an den von den Gutachtern ausgewählten Immissionsorten (vgl. Stellungnahme, S. 12), sodass der Grenzwert weit unterschritten wird. Die Gutachter griffen zur Ermittlung der Stundenimmissionswerte auf Abschätzungen des BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) zurück, welche Berechnungen auf Basis der Korrelation mit der Jahresmittelkonzentration durchführen. Auf dieser Grundlage ist eine Überschreitung des Stundenmittelwerts erst bei einem Jahresmittelwert von 62 µg pro m<sup>3</sup> zu erwarten, sodass der Jahresgrenzwert einen strengeren Maßstab darstellt.

#### **3.4.1.1.9.2 Staubpartikel**

##### **3.4.1.1.9.2.1 PM<sub>10</sub>**

###### **3.4.1.1.9.2.1.1 Jahresmittelwert PM<sub>10</sub>**

Der Gutachter weist bezüglich der Gesamtbelastung nach (vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 69), dass sich hinsichtlich dieses Schadstoffs die Konzentrationen im Jahresmittel deutlich unterhalb 25 µg pro m<sup>3</sup> im Prognose-Planfall und damit in unkritischen Bereichen bewegen werden (Grenzwert beträgt 40 µg/m<sup>3</sup> gem. § 4 Abs. 2 der 39. BImSchV).

Die vorhabensbezogene Zusatzbelastung ist sehr gering (s. Stellungnahme vom 03.11.2011, Anlage 3, Tabelle 3). Vorbelastung (im Prognosefall 20 µg pro m<sup>3</sup>) und Gesamtbelastung unterscheiden sich deshalb kaum. Auch zwischen den Gesamtbelastungen bei den Szenarien A „engpassfrei“ und C „engpassfrei“ sind keine signifikanten Unterschiede erkennbar. Wie auch aus den entsprechenden Karten in Anlage 51 und 56 der Lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011 ersichtlich, sind selbst auf dem Flughafengelände nur vereinzelt Auswirkungen von 1 µg pro m<sup>3</sup> zu erwarten, außerhalb des Flughafenbereichs in Entfernungen von einem Kilometer sind keinerlei relevante Zusatzbelastungen mehr feststellbar. Befürchtungen von Einwendern, welche eine Erhöhung der Feinstaubbelastung durch den Ausbau des Flughafens zum Gegenstand haben, sind somit nicht begründet.

Hinsichtlich des maßgebenden Grenzwertes war im Jahresmittel auf 40 µg und nicht auf 20 µg pro m<sup>3</sup> abzustellen, da der geringere Grenzwert in Anhang III der Richtlinie 1999/30/EG gem. Art. 10 Abs. 2 Satz 2 RL durch die noch ausstehende Überprüfung derzeit noch nicht verbindlich vorgeschrieben ist (BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 RdNr. 429 – juris –) und auch angesichts der Diskussionen in den europäischen Gremien nicht als zukünftig geltender Wert zu erwarten ist (vgl. Vorschlag der Kommission vom 21.09.2005 (KOM 447)).

#### **3.4.1.1.9.2.1.2 Kurzzeitwerte PM<sub>10</sub>**

Auch bezüglich der Kurzzeitpegel zu PM<sub>10</sub> ergeben sich keine kritischen Werte.

Im Rahmen der Stellungnahme vom 03.11.2011 erbringen die Gutachter den für diese Aussage entsprechenden Nachweis (vgl. Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47, S. 12; zudem Bericht-Nr. ACB-1111-4727/45, S. 5).

Hinsichtlich des Kurzzeitwerts wenden die Gutachter, wie auch bei NO<sub>2</sub>, langjährige Korrelationsbetrachtungen zwischen dem Jahresmittelwert und der Überschreitungshäufigkeit an und weisen damit nach, dass bei Jahresmittelwerten unterhalb von 30 µg pro m<sup>3</sup> der Kurzzeit-Immissionswert mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eingehalten wird.

#### **3.4.1.1.9.2.2 Ruß**

Isolierte normativ verbindliche Grenzwerte für diesen Luftschadstoff bestehen seit der Aufhebung der 23. BImSchV nicht mehr, sodass eine gesonderte Betrachtung von Ruß nicht mehr vorgeschrieben ist. Vor dem Hintergrund, dass Ruß eine Teilmenge der Partikel PM<sub>10</sub> darstellt und somit von dem diesbezüglichen Grenzwert der 39. BImSchV mit erfasst wird, ist der Verzicht der Gutachter auf die zusätzliche Überprüfung der Luftbelastung durch Ruß nicht zu beanstanden.

#### **3.4.1.1.9.2.3 PM<sub>2,5</sub>**

Zu diesem Luftschadstoff weisen die Gutachter in der Stellungnahme vom 03.11.2011 Anlage 3 Tabelle 1 nach, dass der ab 2015 geltende Grenzwert von 25 µg pro m<sup>3</sup> (§ 5 Abs. 2 der 39. BImSchV) im Jahresmittel sowohl in Planungsszenario A als auch C an den gewählten Immissionsorten eingehalten wird. Hierbei handelt es sich um einen Jahresmittelwert im Kalenderjahr und nicht um einen Monatsmittelwert.

Wie bereits dargestellt, gehen die Gutachter aufgrund der bei dem Planfeststellungsverfahren für die Dritte Start- und Landebahn verwendeten Daten von einem Anteil von PM<sub>2,5</sub> an PM<sub>10</sub>-Feinstaubteilen von 80 % aus. Auch die Hintergrundbelastung wurde von den

Gutachtern durch eine dementsprechende Berechnung ermittelt (vgl. Stellungnahme Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47 vom 03.11.2011, Anhang 3 Tabelle 1, Fußnote 1).

Bei einer Vorbelastung für PM<sub>10</sub> von 20 µg pro m<sup>3</sup> ergibt sich somit eine solche von 16 µg pro m<sup>3</sup> für PM<sub>2,5</sub>. An den Immissionsorten ist damit auch die vorhabensbedingte Zusatzbelastung im Planfall verschwindend gering, sodass der ab 2015 geltende Grenzwert von 25 µg pro m<sup>3</sup> eingehalten wird.

#### **3.4.1.1.9.2.4 SO<sub>2</sub>**

Angesichts der prognostizierten Gesamtbelastungen wird hinsichtlich des Stundenmittelwerts von 350 µg pro m<sup>3</sup> bei 24 zulässigen jährlichen Überschreitungen (§ 2 Abs. 1 der 39. BImSchV) und des Tagesmittelwerts von 125 µg pro m<sup>3</sup> bei drei zulässigen jährlichen Überschreitungen (§ 2 Abs. 2 BImSchV) der Grenzwert bei Weitem nicht erreicht (vgl. Stellungnahme Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47 vom 03.11.2011, Anlage 3, Tabelle 1). Die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen liegen sowohl für die Stunde als auch für den Tag im Irrelevanzbereich.

#### **3.4.1.1.9.2.5 Kohlenmonoxid (CO)**

Bezüglich dieses Luftschadstoffs ist eine Überschreitung des zulässigen Achtstundenmittelwerts von 10 mg pro m<sup>3</sup> (§ 8 der 39. BImSchV) nicht zu erwarten. Die Daten aus dem Lufthygienischen Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) liegen für den Achtstundenwert bei maximal 1 bis 2 mg (vgl. Stellungnahme Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47 vom 03.11.2011, S. 7). Vorhabensbedingt ergeben sich an den Immissionsorten Zusatzbelastungen von bis zu 0,03 mg bei einer Vorbelastung von 1,3 mg pro m<sup>3</sup>.

#### **3.4.1.1.9.2.6 Schwermetalle**

Relevante lufthygienische Nachteile durch Schwermetalle sind durch das Änderungsvorhaben nicht zu befürchten.

Durch die fast ausschließliche Verwendung von bleifreien Kraftstoffen (Kerosin (Jet A 1) und auch Kfz-Benzin) spielt Blei, wie auch andere Schwermetalle (z. B. Kadmium, Arsen, Nickel) nur eine untergeordnete Rolle. Lediglich AVGas kann Blei enthalten und wird in Flugzeugen mit Kolbenmotor verwendet. Diese bilden jedoch keinen lufthygienisch erheblichen Anteil am Flugverkehr in Memmingen.

Die Schwermetalle sind jeweils Bestandteil von PM<sub>10</sub>. Stellvertretend für weitere Schwermetalle erfolgt in der Stellungnahme vom 03.11.2011 eine genauere Betrachtung für Blei. Hierfür haben die Gutachter die Daten des LfU herangezogen, welche zwischen 0,003 und 0,009 µg pro m<sup>3</sup> liegen, und zudem mit den Werten des Flughafens München (0,008

$\mu\text{g pro m}^3$ ) verglichen. Der Immissionsgrenzwert von  $0,5 \mu\text{g pro m}^3$  ist somit selbst bei der sehr unwahrscheinlichen Annahme eingehalten, dass der Flugbetrieb Quelle sämtlicher gemessener Bleiimmission ist (vgl. Stellungnahme vom 03.11.2011, Bericht-Nr. ACB-1111-4727/45, S. 8).

#### **3.4.1.1.9.2.7 Aromatische Kohlenwasserstoffe**

Hinsichtlich der aromatischen Kohlenwasserstoffe (Benzol als deren Leitsubstanz) sind durch das Vorhaben keine signifikanten Einflüsse auf die Immissionssituation zu erwarten; auch im Prognose-Planfall werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten (vgl. Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, S. 69).

Dieser Luftschadstoff kommt in Erdöl und in bestimmtem Leichtöl in kleineren Mengen vor und wird bei der unvollständigen Verbrennung von organischen Stoffen emittiert. Hauptemittent ist jedoch nicht der Luft-, sondern der Kfz-Verkehr (insbesondere LKW). Auch bei der Holzverfeuerung in den Wintermonaten entstehen die entsprechenden Stoffe.

Die maximale Benzol-Zusatzbelastung liegt im Prognose-Planfall in Flughafennähe bei Berücksichtigung der Vorbelastung von  $0,9 \mu\text{g/m}^3$  bei ca.  $0,1 \mu\text{g/m}^3$  (Lufthygienische Untersuchung vom 31.05.2011, Anlagen 38 bzw. 43.). An den ausgewählten Immissionsorten kommt es vorhabensbedingt zu einer Steigerung von max.  $0,002 \mu\text{g pro m}^3$  (vgl. Stellungnahme Bericht-Nr. ACB-1111-4727/47 vom 03.11.2011, Anlage 3, Tabelle 1). Im Prognoseplanfall ist lediglich direkt am Flughafen und an der BAB A 96 mit einer Gesamtbelastung von  $1,1 \mu\text{g pro m}^3$  zu rechnen (lufthygienische Untersuchung, dort S. 69). Der maßgebliche Grenzwert von  $5 \mu\text{g pro m}^3$  (§ 7 der 39. BImSchV) wird weit unterschritten.

#### **3.4.1.1.9.2.8 Benzo(a)pyren**

Benzo(a)pyren als Leitkomponente der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) unterliegt ab 01.01.2013 einem Zielwert von  $1 \text{ ng pro m}^3$  (§ 10 39. BImSchV). Die Gutachter setzen die Vorbelastung konservativ bei dem für den ländlichen Raum typischen Wert von  $0,5 \text{ ng pro m}^3$  an (vgl. Stellungnahme vom 03.11.2011, Anlage 3, Tabelle 1). Im Prognoseplanfall wird - unter Berücksichtigung des für den Flughafen München für den Ausbauzustand 2025 prognostizierten Werts mit den mehr als zehnfachen Flugbewegungen - von einer Zusatzbelastung von weniger als  $0,05 \text{ ng pro m}^3$  ausgegangen. Zudem ist bei den einzelnen Immissionsorten die vorhabensbedingte Zusatzbelastung im vierstelligen Kommabereich und somit nicht relevant. Der Zielwert wird sowohl im Szenario A als auch C weit unterschritten und somit eingehalten.

### **3.4.1.1.9.3 Ozon**

Eine detaillierte Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Ozonbelastung war nicht erforderlich. Ein Hinweis, dass der Flughafen Memmingen einen hohen Beitrag zur lokalen Ozonbildung liefert, liegt nicht vor.

Ozon stellt keinen Primärschadstoff dar, der unmittelbar durch den Flugbetrieb entsteht. Vielmehr handelt es sich beim (bodennahen) Ozon um einen aus Vorläuferschadstoffen gebildeten sog. sekundären Luftschadstoff. Dabei spielen für die Bildung von Ozon die Konzentrationen von NO<sub>x</sub> und Kohlenwasserstoffen sowie Dauer und Intensität der Sonneneinstrahlung eine Rolle. NO führt teilweise sogar zu einem vorübergehenden Ozonabbau. Im Einzelnen sind die Vorgänge im Zusammenhang mit Ozonkonzentrationen sehr komplex und nur teilweise von lokalen Faktoren beeinflusst. Einerseits ist Ozon ein langlebiger sekundär gebildeter Luftschadstoff, der über weite Strecken transportiert wird, andererseits schwankt wetterabhängig die Belastung mit Ozon jährlich. Nach dem aktuellen Stand der Technik ist eine prognostisch zuverlässige Ausbreitungsrechnung nicht möglich.

Der Flugverkehr leistet zudem zwar generell einen Beitrag zu den Vorläufersubstanzen von Ozon. Wegen der gebotenen großräumigen Betrachtung und der Berücksichtigung überregional freigesetzter Emissionen und Verfrachtungen kann dieser Beitrag jedoch an einem Immissionsort nicht auf konkrete Emissionsquellen zurückgeführt werden. Soweit durch den Flugbetrieb NO freigesetzt wird, könnte die Ozonbildung lokal sogar reduziert werden.

Eine detaillierte Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Ozonbelastung ist aufgrund der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Dritte Start- und Landebahn“ des Flughafens München gewonnenen Erkenntnisse (vgl. dort Planfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011, S. 1218 ff.) auch im hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren für Memmingen nicht erforderlich. Im genannten Planfeststellungsverfahren des Flughafens München ergab ein Vergleich von Messungen auf dem Flughafengelände mit solchen von anderen umliegenden Messstationen keine Auffälligkeiten im Hinblick auf die Ozonbelastung. Gegenüber den beim Flughafen München zu erwartenden Flugbewegungen von 590.000 jährlich, weist Memmingen mit den prognostizierten 39.990 Flugbewegungen weit weniger als ein Zehntel des Flugverkehrs von München auf. Auch besitzt die Umgebung in Memmingen einen stärkeren ländlicheren Charakter als das Flughafenumfeld in München, sodass insgesamt keine für eine zusätzliche Untersuchung besteht.

Dies entspricht auch der obergerichtlichen Rechtsprechung (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u. a. – juris –). Hiernach ist insbesondere zu erwarten, dass es bis 2020 auf Grund von Immissions-Minderungsmaßnahmen zu einer Ab-

nahme der Ozon-Hintergrundbelastung und damit trotz Zunahme der flughafeninduzierten Emissionen langfristig zu einer Verminderung der Ozonbelastung kommen wird.

Im Übrigen ist es gemäß § 8 der 39. BImSchV Aufgabe der Bundesregierung und damit nicht dieses Planfeststellungsverfahrens, ein Programm mit dauerhaften Maßnahmen zur Verminderung der Ozonkonzentration und Einhaltung der Emissionshöchstmengen zu erstellen.

#### **3.4.1.1.9.4 Treibstoff-Schnellablass (Fuel-Dumping)**

In Einwendungen wird teilweise thematisiert, dass aufgrund von Treibstoffablässen von Luftfahrzeugen erhebliche Mengen an Luftschadstoffen freigesetzt würden, die durch den zunehmenden Flugverkehr weiter ansteigen würden. Dieser Belang steht der Planfeststellung nicht entgegen.

Eine Gefahr für die Gesundheit von Menschen und eine Beeinträchtigung von Natur und Landschaft sowie von Flora und Fauna durch Immissionen eines notfallbedingten Ablassens von Kerosin besteht für die Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen nicht. Auch eine Kontamination des Bodens und des Trinkwassers durch abgelassenes Kerosin ist nicht zu besorgen.

Fuel-Dumping ist ein Notverfahren bei technischen und medizinischen Notfällen. Es muss nur dann durchgeführt werden, wenn in einer solchen unabweisbaren Lage ein Flugzeug nach dem Start wieder landen und zur Herstellung des maximal zulässigen Landegewichts das Treibstoffgewicht verringern muss. Flugzeugtypen für Kurz- und Mittelstrecken (z. B. Airbus A 300, A 310, A 320 sowie Boeing B 737 und B 757), sind bereits technisch nicht für den Treibstoffschnellablass ausgelegt, da ein voller Tank bei diesen kein Landehindernis ist. Über eine derartige Vorrichtung zum Ablassen von Kerosin verfügen nur Langstreckenflugzeuge wie beispielsweise Flugzeuge der Baureihen Airbus A 330 und A 340, Boeing B 747, B 767 und B 777.

Fuel-Dumping findet in kontrollierter Art und Weise nach den Vorgaben der ICAO (Doc 4444 – Air Traffic Management, Amendment 4 November 2005, 15.5.3.1.2) statt, welche eine Mindesthöhe von 6.000 ft (ca. 1.830 m über Grund) sowie eine Mindestfluggeschwindigkeit von 500 km/h vorschreibt. Meist erfolgt das Fuel-Dumping jedoch in Flughöhe von 4 km – 8 km und bei einer Geschwindigkeit von 600 – 700 km pro Stunde. Die DFS weist dem betroffenen Flugzeug nach Möglichkeit einen Luftraum mit geringem Flugverkehr über einem Gebiet mit möglichst dünner Besiedlung zu. Im gesamtdeutschen Luftraum fanden beispielsweise in den Jahren 2007 und 2008 jeweils nur 4 Ablassvorgänge statt.

Beim Fuel-Dumping wird das Kerosin über entsprechende Vorrichtungen an den Rückseiten der Tragflächen der Flügel in Form von kleinen Tröpfchen an die Atmosphäre abge-

geben, wo es durch die Wirbelbildung hinter dem Flugzeug fein zerstäubt wird. Nur ein Bruchteil des im Notfall abgelassenen Kerosins erreicht – und dies weitgestreut und in äußerst geringen, kaum nachweisbaren Konzentrationen – überhaupt den Erdboden. Der weitaus größte Teil des freigesetzten Treibstoffs verdunstet bereits in den höheren Luftschichten und wird durch die Strahlungsenergie der Sonne zu Wasser und Kohlendioxid abgebaut.

Abschätzungen zufolge treffen bei einer Freisetzung in einer Höhe von 1.500 m (Windstille; Bodentemperatur 15° C) rechnerisch ca. 8 % der insgesamt abgelassenen Treibstoffmenge/Vorgang auf dem Boden auf. Mit der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit (500 km /h) ergibt sich damit eine Bodenbelastung von 0,02 g pro m<sup>2</sup>. Da jedoch die Annahme der Windstille häufig nicht der Realität entspricht, ist vielmehr davon auszugehen, dass der komplette Treibstoff verdunstet, noch bevor die Erdoberfläche erreicht wird. Nachweise von Rückständen in Boden- und Pflanzenproben sind damit nicht möglich. Auch die verbleibende Konzentration in der Atemluft ist derart gering, dass eine gesundheitlich relevante Exposition der Bevölkerung nicht anzunehmen ist.

#### **3.4.1.1.10 Landesplanerische Beurteilung der Lufthygiene**

Die Planfeststellung ist aus lufthygienischer Sicht mit dem Landesentwicklungsplan (LEP) vereinbar.

Zur Luftreinhaltung wurden von der Regierung von Schwaben in der landesplanerischen Beurteilung vom 04.11.2011 keine das LEP weiter konkretisierenden bzw. ergänzenden Maßgaben für das Vorhaben aufgestellt. Die geringen vorhabensbedingten Zusatzbelastungen, welche die lufthygienische Untersuchung für den Prognoseplanfall ermittelt hat, sind hiernach aus landesplanerischer Sicht nicht relevant.

Das allgemeine Ziel, die Luft so zu erhalten und zu verbessern, dass keine Beeinträchtigungen von Menschen und anderen Schutzgütern entstehen (vgl. LEP B V 5.1 (G)), wird durch die vorliegende Planfeststellung somit ebenfalls nicht gefährdet.

#### **3.4.1.2 Immissionen während der Bauphase**

Nach Prüfung des Luftamts sind unzumutbare Immissionsbelastungen in der Bauphase durch Luftschadstoffe nicht zu erwarten. Ergänzend gewährleisten die Auflagen zum Immissionsschutz während der Bauausführung, dass die Grenz- und Richtwerte der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht überschritten werden und somit keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde den Erlass von weiteren Auflagen vorbehalten.

Dem Luftamt lagen zur Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase die notwendigen Erkenntnisse vor.

Zwar enthält die lufthygienische Untersuchung keine ausdrücklichen Aussagen zur diesbezüglichen Situation in der Bauphase. Die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ergänzend als Erwiderung auf Einwendungen vorgelegte Unterlage (Anlage 12 zum Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012: „Stellungnahme zum Fragenkatalog der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, vom 19.09.2011 zur lufthygienischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen“, ACCON GmbH, Bericht Nr. ACB-0211-4727/47 vom 03.11.2011, dort S. 7) stellt jedoch plausibel die Auswirkungen dar und ist nach Prüfung durch das Luftamt Südbayern zur Beurteilung ausreichend. Eine weiter vertiefte Überprüfung der einzelnen Schadstoffe in der Bauphase ist daher nicht erforderlich und gegenwärtig auch nicht möglich, da die Ausführungsdetails erst in der dem Planfeststellungsverfahren nachfolgenden Ausführungsplanung festgelegt werden.

Immissionsquellen in der Bauphase stellen neben Baufahrzeugen und –maschinen der Umschlag sowie der Transport von Baumaterial und Erdaushub dar. Als relevant sind jedoch lediglich erhöhte Feinstaubkonzentrationen zu beurteilen, andere Luftschadstoffe sind nach Einschätzung der Gutachter der lufthygienischen Untersuchung (o. g. Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012, dort S. 7) vernachlässigbar. Erhöhten Feinstaubkonzentrationen aufgrund des Baustellenverkehrs auf unbefestigten Wegen wird durch die Nebenbestimmungen im Zuge des Baustellenmanagements, beispielsweise der Auflage, möglichst nur befestigte Wege zu benutzen, begegnet. Staubaufwirbelungen und -abwehungen durch Umschlag bzw. Transport von Baumaterial und Erdaushub auf den Baustellenfeldern sind mit der aktuellen Emissionsminderungstechnik weitgehend vermeidbar. Mit der Auflage den Oberboden möglichst nicht abzufahren, sondern an Ort und Stelle wiederzuverwenden reduzieren sich die Immissionen zusätzlich.

Im Übrigen gehen die relevanten Luftschadstoffe in der Bauphase von temporär und lokal begrenzten Bauarbeiten aus, die angesichts der nur sukzessiven und nicht kumulativen Umsetzung des Änderungsvorhabens und einer Umsetzungszeit von 10 bis 15 Jahren eine geringe Belastung pro Jahresstunde erwarten lassen, welche prognostisch nicht zu einer Überschreitung der einschlägigen Feinstaubgrenzwerte führen wird. Die Entfernung des Großteils der Wohnbebauung zu den Baustellenfeldern sowie die Vorbelastung bei Staubemissionen ( $PM_{10}$  in 2009  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (in 2025  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ )) lassen daher den Schluss zu, dass sich außerhalb des Flughafengeländes in Wohnlagen keine Grenzwertüberschreitung durch die Bauarbeiten ergeben werden (vgl. auch o.g. Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012, dort S. 7).



### **3.4.2 Klimatologie und Klimaschutz**

Die Belange des Klimaschutzes sind, soweit diese in diesem Verfahren zu prüfen waren, auch nach Realisierung des Vorhabens gewahrt und stehen der Zulassung des Vorhabens daher nicht entgegen.

#### **3.4.2.1 Allgemeines**

Die Gesamtheit aller meteorologischen Einflüsse, die den durchschnittlichen Zustand der Erdatmosphäre an einem Ort charakterisieren, wird als Klima bezeichnet. Im Gegensatz zum Wetter, welches meteorologische Erscheinungen innerhalb einiger Stunden bis hin zu wenigen Wochen darstellt, ist das Klima als Ergebnis statistisch ermittelter Werte über einen langjährigen Zeitraum zu verstehen. Die Weltorganisation für Meteorologie („World Meteorological Organization“) hat dabei sog. Klimareferenz bzw. -normalperioden von 30 Jahren definiert. Globale Klimatrends und –mittelwerte werden dabei oft mit „dem Klima“ gleichgesetzt, obwohl diese jedoch häufig für ganze Regionen weder repräsentativ noch belastbar sind.

#### **3.4.2.2 Lokalklima**

Trotz Neuversiegelung und Überbauung sowie Rodung von Waldflächen ist eine (relevante) Änderung der lokalklimatischen Verhältnisse durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Im Übrigen werden Auswirkungen auf das Geländeklima aufgrund von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen minimiert. Befürchtungen, welche die Schädigung des Mikroklimas oder Unwetterfolgen wie Stürme, Hagel und Starkregen zum Gegenstand haben, sind nicht begründet.

Zur Darstellung möglicher Auswirkung des geplanten Vorhabens auf die klimatischen Verhältnisse im Umland des Flughafens wurde von den Gutachtern von PLANUNG+UMWELT im Rahmen der Untersuchung der Schutzgüter in der Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitsprüfung, PLANUNG+UMWELT, 20.05.2011, Anlage III.4 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, dort S. 34, 85 ff., 119 f.) sowie der Konfliktermittlung im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Landschaftspflegerischer Begleitplan, PLANUNG+UMWELT, 20.05.2011, Anlage III.5 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, dort S. 19, 30) auch auf Gelände- oder Lokalklima eingegangen. Die vorgelegten Unterlagen sind nach Auffassung des Luftamtes zur lokalklimatischen Beurteilung des Vorhabens ausreichend, weitergehende Untersuchungen sind nicht erforderlich.

Als maßgeblicher klimatischer Wirkfaktor ist die anlagenbedingte Flächenversiegelung anzusehen. Beeinträchtigungen durch den Verlust von klimawirksamen Gehölzen oder

anderweitiger dauerhafter Vegetation werden möglichst durch den Erhalt vermieden und sind daher vorliegend nachrangig.

Durch das Vorhaben gehen durch Versiegelung und Überbauung klimawirksame Freiflächen von teils hoher Bedeutung im Umfang von 21 ha verloren. Soweit hiervon südliche Teilbereiche des Gartenstadtklimatops mit bisher geringem Versiegelungsgrad oder Bereiche mit altem Baumbestand und Bedeutung für Luftfilterung und –abkühlung betroffen sind, ist dies als erheblich hinsichtlich der Frisch- und Kaltluftproduktion zu beurteilen. Durch planfestgestellte naturschutzfachliche Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung der Gebäude, Gehölzpflanzungen sowie Entsiegelung von ca. 6,5 ha bisheriger Flugbetriebsfläche können jedoch negative Auswirkungen direkt auf dem Flughafengelände vermieden bzw. ausgeglichen werden. Entgegen vorgebrachter Kritik an fehlenden oder mangelhaften Kompensationsmaßnahmen im Hinblick auf klimatische Auswirkungen hält das Luftamt die in den Antragsunterlagen diesbezüglich vorgeschlagenen Maßnahmen für geeignet und ausreichend. Mit der Neuversiegelung von insgesamt ca. 14,5 ha sowie den großen Freiflächen vor allem im Osten des Flughafens sind durch das Vorhaben keine (relevanten) Änderungen der lokalklimatischen Verhältnisse, wie etwa in Form von Temperatursteigerungen, zu erwarten, die sich überdies nur auf das Flughafengelände beschränken würden.

Bezüglich der Beseitigung von Bäumen im Ungerhauser Wald wird auf die Ausführung zum Naturschutz und Landschaftspflege verwiesen.

### **3.4.2.3 Überlokaler Klimaschutz**

Etwaige regionale, nationale und internationale Klimaveränderungen in Folge der Emissionen des globalen Luftverkehrs sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, da sie nicht dem konkreten Verfahren zuzuordnen sind.

Klimaschutz stellt einen die Welt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, der nicht im Rahmen eines Einzelbauvorhabens oder anderer Maßnahmen der Exekutive bewältigt werden kann. Vielmehr handelt es sich um ein globales Problem, das entsprechend seiner Dimension gelöst werden muss. Entsprechende Restriktionen für den Luft- oder anderweitigen Verkehr, wie der seit Anfang 2012 auch für den Flugverkehr geltende Emissionshandel, müssen auf der Ebene der Legislative vorgegeben werden. Die Einwendung, das Vorhaben gehe unzulässigerweise nicht auf die Auswirkungen des Vorhabens auf das Weltklima ein, greift somit nicht durch.

Auch der Antrag auf Überprüfung der Klimawirksamkeit des Vorhabens – bezogen auf den überlokalen Klimaschutz - und Gegenüberstellung mit den Klimaschutzzielen völkerrechtlicher Verträge, der Europäischen Union sowie der Bundesregierung wird abgelehnt. Die verbindliche Umsetzung allgemeiner überlokaler klimapolitischer Erwägungen ist Sa-

che des Gesetzgebers, nicht aber Gegenstand des exekutiven Abwägungsprogramms im vorhabensbezogenen Zulassungsverfahren nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Im Übrigen könnte nach Aussage der Gutachter von ACCON eine Darstellung der Klimawirksamkeit des Vorhabens bereits mangels geeigneter Daten- und Bewertungsgrundlagen nicht durchgeführt werden.

### **3.4.3 Einwendungen**

#### **3.4.3.1 Worst-Case-Betrachtung**

Für die Betrachtung der vom Flugverkehr emittierten Luftschadstoffe sind die prognostizierten Flugbewegungen maßgeblich und nicht die durch das Vorhaben maximal möglichen Bewegungen. Es kommt nämlich auf die Prognose von potenziellen Gesundheitsgefährdungen an. Entscheidend sind daher die faktisch zu erwartenden Immissionen und nicht die theoretisch möglichen.

Diese Ansicht vertritt auch der Hess. Verwaltungsgerichtshof (vgl. Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227/08.T u. a. – juris –).

Entsprechende Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

#### **3.4.3.2 Berücksichtigung von lokalklimatischen Einflüssen durch Messungen zur Ermittlung der Belastung im Ist-Zustand**

Soweit eingewandt wurde, dass zur Ermittlung der Luftschadstoffbelastung und des Einflusses des Lokalklimas Messungen im Ist-Zustand erforderlich seien, wird dies zurückgewiesen.

Die Gutachter der ACCON GmbH sind dem mit Stellungnahme vom 03.11.2011 (Bericht-Nr. ACB-1111-4727/45, S. 4) entgegen getreten. In der lufthygienischen Untersuchung vom 31.05.2011 werde zur Einschätzung der Schadstoffbelastung auf Daten des LÜB zurückgegriffen. Eine zusätzliche Messung hätte keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn zur Folge, da Messungen über einen kurzen Zeitraum nicht die nötige Validität aufweisen und somit auch kurzzeitige Schwankungen zu stark gewichtet würden. Im Übrigen sind auch bei den Ausbreitungsberechnungen die meteorologischen Einflüsse mithilfe der Daten des Deutschen Wetterdienstes berücksichtigt worden und durch das insgesamt geringe Niveau der Zusatzbelastungen im Irrelevanzbereich eine Überschreitung der Grenzwerte durch Nebelbildung auszuschließen.

Dieser Auffassung schließt sich das Luftamt an.

### **3.4.3.3 Schäden an Obstbäumen**

In Einwendungen wurden zudem flugverkehrsbedingte Schäden an Obstbäumen beklagt. Soweit dabei auf einen schwarzen schmierigen Überzug bei den Früchten abgezielt wird, ist darauf hinzuweisen, dass es sich dabei höchstwahrscheinlich nicht um eine von den Emissionen des Flugverkehrs herrührende Reaktion handelt, sondern um die sog. Rußflecken- und Fliegenschmutzfleckenkrankheit.

Im Rahmen des 2011 abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens für die 3. Start- und Landebahn des Flughafens München wurden diesbezüglich Untersuchungen von Univ.-Prof. Dr. habil W. Huber (TU München) im entsprechenden Untersuchungsgebiet durchgeführt. Durch die auf Verbrennungsrückstände von Kerosin und anderen Treibstoffen untersuchten Proben gelangte der Gutachter zum Ergebnis, dass dunkle, flächige Beläge und schwarze Punkte auf Äpfeln und Birnen auf die sog. Rußflecken- und Fliegenschmutzfleckenkrankheit zurückzuführen sind. Diese treten nur bei manchen Obstsorten auf und dies vor allem im Spätsommer.

Die Ergebnisse der besagten Untersuchung können für den Flughafen Memmingen entsprechend angewandt werden. Die Entwicklung des Pilzbefalls, welche seit den 90er Jahren allgemein zugenommen hat, beschränkt sich nicht nur auf München, sondern ist in ganz Deutschland und auch darüber hinaus zu beobachten. Die Gründe für das gestiegene Auftreten liegen v. a. in der zunehmenden Verwendung schorfresistenter Sorten, welche eine geringere Behandlung mit Fungiziden zur Folge hat. Ein kausaler Zusammenhang mit ohnehin sehr niedrigen Emissionen aus dem Flugverkehr kann somit nicht hergestellt werden.

### **3.4.3.4 Ablagerungen auf bestimmten Objekten**

Auch beim Einwand, dass der Betrieb des Flughafens zu Ölfilmen auf Gartenteichen in der Umgebung führt, kann kein kausaler Zusammenhang erkannt werden. Der Einwand wird insoweit zurückgewiesen.

Die Ursachen für lichtbrechende bzw. irisierende Schwimmbeläge können nicht auf den Luftschadstoffausstoß des Flughafens zurückgeführt werden. Vielmehr sind an dieser Stelle natürliche, biologische und chemische Prozesse ursächlich. Zum Einen können wie bei Mooregebieten oder sauren Waldgewässern dort enthaltene Humin- und Ligninstoffe zu scheinbar ölartigen Filmen und Schaumbildung führen. Auch sind im Wasser enthaltene Eisen- und Manganverbindungen ursächlich für braunschwarze Überzüge auf dem Gewässergrund und dünne lichtbrechende Filme auf der Oberfläche. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, dass es sich um dieselben Ablagerungen, wie auf Regentonnen handelt.

Diese beruhen auf Bakterien und ihren Stoffwechselprodukten, welche auf den Abbau von im Dachwasser enthaltenem organischem Material zurückzuführen sind. Diese Abbauprozesse können unter Licht- und Sonneneinwirkung auf Grund von chemischen Prozessen zu Filmen auf der Wasseroberfläche führen, die durch ihre lichtbrechenden Eigenschaften einem Ölfilm ähneln.

Es kann somit ausgeschlossen werden, dass es sich bei dem scheinbaren Ölfilm um eine Folge des Flugbetriebs handelt.

#### **3.4.3.5 Gefährdung des Trinkwassers durch Luftschadstoffe**

Auch eine von Einwendern befürchtete Gefährdung des Trinkwassers durch den Eintrag von Luftschadstoffen insbesondere im Trinkwasserschutzgebiet wird zurückgewiesen.

Sofern durch den Flughafenausbau überhaupt relevante Schadstoffzusatzbelastungen hervorgerufen werden, treten diese im Wesentlichen auf dem Flughafengelände auf. Das Trinkwasserschutzgebiet Ungerhausen liegt gänzlich außerhalb des Flughafengeländes. Die weitere Schutzzone des Trinkwasserschutzgebiets reicht aber bis an den Umgriff der neuen luftrechtlichen Genehmigung heran.

In der Stellungnahme der ACCON GmbH (Bericht-Nr. ACB-1111-4727/51 vom 31.03.2012) wurde vertieft auf mögliche Schadstoffdepositionen in den Boden durch den Flugverkehr eingegangen. Eine Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte zum Eintrag von Schadstoffen in den Boden ist nicht zu erwarten, sodass für das Trinkwasser eine solche ebenfalls nicht gegeben ist. Das im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Dritten Start- und Landebahn des Flughafens München durchgeführte Biomonitoring, auf welches die Gutachter der ACCON GmbH Bezug nehmen, belegt den - bereits am Flughafen München mit weit mehr Flugbewegungen - nur geringen Beitrag des Flughafens zur Schadstoff-Situation. Substanzielle Erkenntnisse, dass nachteilige Auswirkungen auf das Trinkwasser hervorgerufen werden, liegen zudem nicht vor. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Kempten hat die diesbezüglich vorgelegte vertiefte Stellungnahme der ACCON GmbH als plausibel bewertet sowie sich mit der Methodik der Ermittlung und Bewertung einverstanden erklärt (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 09.05.2012). Eine weiterreichende Untersuchung in Bezug auf eine Gefährdung des Trinkwassers ist insoweit nicht erforderlich.

#### **3.4.3.6 Sonstige Einwendungen**

Entgegen einzelnen Einwendungen hat das Vorhaben zudem keinen belegbaren kausalen Einfluss auf die Gesundheit der Bevölkerung in Flughafennähe, insbesondere besteht kein Zusammenhang mit den in Vorträgen angesprochenen Krebserkrankungen, Atem-

wegserkrankungen sowie einer Schädigung des menschlichen Erbguts. Auch sind solche nicht auf chemische Beimischungen im Kerosin zurückzuführen.

Für die Erkrankungen der Atemwege in der Nähe des Flughafens Memmingen sind keine spezifischen Daten vorhanden, welche eine Betrachtung der einzelnen Regionen erlauben würden.

Für Krebserkrankungen in der Nähe des Flughafens liegen auf dem Internetnetaufttritt des Tumorzentrums Augsburg ([www.tumorzentrum-augsburg.de](http://www.tumorzentrum-augsburg.de)) nur Daten aus dem Jahr 2004 vor, aus denen ersichtlich ist, dass im Bereich des Flughafens je nach Art der Krebserkrankung in den Kommunen im Flughafengebiet eher eine geringe Erkrankungsrate zu verzeichnen ist. Neuere Daten sind dort nicht veröffentlicht. Der Jahresbericht des Krebsregisters Bayern ([www.krebsregister-bayern.de](http://www.krebsregister-bayern.de)) aus dem Jahr 2010 zeigt zudem keine Auffälligkeiten bei der krebsbedingten Mortalität in den umliegenden Landkreisen sowie der kreisfreien Stadt Memmingen.

Für eine Schädigung des Erbgutes aufgrund von Flugverkehr gibt es keine substantziellen Erkenntnisse.

Soweit eingewandt wurde, die dem Kerosin beigefügten Additive (z. B. Halogene, Chrom- und Calciumsalze, Phenole und Phosphorsäure) ließen die Lebenserwartung der Menschen im Umfeld des Verkehrsflughafens Memmingen verringern oder hätten sonst schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, ist zu entgegnen, dass die Mengen für Kerosin-Additive gesetzlich limitiert sind. Kerosin ist zudem frei von Schwermetallen und Halogenverbindungen.

Hiernach sind durch das Vorhaben keine kausalen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung im Flughafenumgriff in Form von Atemwegserkrankungen, Krebserkrankungen sowie Schädigung des Erbgutes gegeben.

#### **3.4.4 Gesamtergebnis**

Aus den obigen Ausführungen ist ersichtlich, dass die Belange der Lufthygiene und des Klimaschutzes dem beantragten Vorhaben nicht entgegen stehen. Die maßgeblichen Grenzwerte für relevante Luftschadstoffe werden eingehalten und teilweise sogar weit unterschritten. Die festgesetzten Nebenbestimmungen sichern die Einhaltung der Grenzwerte in der Bauphase. Auswirkungen des Vorhabens auf die lokalklimatischen Verhältnisse sind nicht zu erwarten.

### **3.5 Wald**

Mit diesem Beschluss sind unmittelbar keine nachteiligen Auswirkungen auf Waldflächen verbunden. Die Entscheidung über die beantragte Rodung von Waldflächen wurde einem ergänzenden Verfahren vorbehalten, in dem die Belange der Waldwirtschaft gewahrt werden. Insofern stehen Belange der Waldwirtschaft dem Änderungsvorhaben nicht entgegen.

#### **3.5.1 Betroffene Waldflächen**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat mit dem Planfeststellungsantrag vom 07.06.2011 die Rodung von 3,26 ha Waldflächen im südlichen Flughafengelände im Bereich der Shelter beantragt. Die notwendigen Eingriffe in den Wald ergeben sich aus der Abbildung 3 „Waldverlust im Shelterbereich“ (Textteil zum LBP, PLANUNG+UMWELT, Anlage II.6 in Ordner III von III der Antragsunterlagen, dort S. 33). Während die Gebäude einen Flächenanteil von 1,54 ha einnehmen, werden für die Anlage der Flugbetriebsflächen und Parkplätze 1,28 ha und für Geländeangleichungen 0,44 ha Wald auf den Flurstücken 415/1 und 415/2 der Gemarkung Memmingerberg beseitigt. Die betroffenen Flächen, welche 20- bis 40jährige geschlossene Fichtenbestände mit Laubholz und Lärchen als Beimischung aufweisen, stellen Wald i. S. d. Art. 2 Abs. 1 des Bayerischen Waldgesetzes (BayWaldG) dar (vgl. Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Fürstenfeldbruck in Abstimmung mit AELF Mindelheim, 31.08.2011, S. 1).

Nicht durch diesen Beschluss betroffen sind hingegen Flächen im Ungerhauser Wald, der sich östlich bzw. südöstlich von Ungerhausen befindet. Soweit in Einwendungen und auch bei den Erörterungsterminen mehrmals die vorhabensbedingte Rodung von Teilen des Ungerhauser Walds kritisiert wurde, ist dem entgegenzuhalten, dass es sich hierbei lediglich um regelmäßige Bereinigungsmaßnahmen zur Freihaltung der bestehenden Hindernisfreiflächen für den Verkehrsflughafen Memmingen handelt, die bereits die bestehende Situation betrifft und auch im Planfall unverändert bleibt, da die Lage der maßgeblichen Landeswellen weder verlagert noch auf andere Weise verändert wird. Im Zuge der Freihaltung der Hindernisfreiflächen einzukürzende oder zu fällende einzelne Bäume sind damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

### **3.5.2 Zulässigkeit des Entscheidungsvorbehalts**

Gemäß Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) der Erlaubnis. Nach Art. 9 Abs. 8 BayWaldG ist eine solche nicht gesondert erforderlich, wenn im Planfeststellungsbeschluss die Nutzungsänderung festgelegt wird. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Durch den verfügten Entscheidungsvorbehalt wird die beantragte Rodung gerade nicht festgelegt, so dass eine gesonderte Erlaubnis in einem Ergänzungsverfahren notwendig ist.

Der verfügte Vorbehalt über die Entscheidung der beantragten Rodung und die hierfür erforderliche Ersatzaufforstung war vorliegend möglich, da die Allgäu Airport GmbH & Co. KG mit Schreiben vom 29.11.2012 die Verlagerung der waldrechtlichen Entscheidung auf ein Ergänzungsverfahren beantragt hat und zudem die materiellen Voraussetzungen eines Entscheidungsvorbehalts vorliegen.

Ein Entscheidungsvorbehalt nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG ist grundsätzlich zulässig, wenn

- es sich um eine abtrennbare, die Gesamtkonzeption nicht berührende Teilfrage handelt,
- deren abschließende Entscheidung zum Zeitpunkt der Planfeststellung zwar noch nicht möglich ist, zu der jedoch ein Problemlösungskonzept vorliegt und
- zudem die Vorbehaltsentscheidung und das Problemlösungskonzept mit dem Abwägungsgebot vereinbar sind.

Bei den zur Rodung beantragten Flächen handelt es sich um solche, die künftig für die Vorfelder 5 und 6 sowie Hallen und Betriebsparkplätze verwendet werden sollen. Von der Realisierung der genannten Flugbetriebsflächen ist die Gesamtkonzeption insbesondere mit Änderung der Betriebszeiten, Herrichtung der Start- und Landebahn sowie Aufwertung der Flugbetriebsflächen nicht berührt, da bereits keine zeitliche Abhängigkeit zu den übrigen Teilen des Planfeststellungsantrages besteht. Wie sich auch aus dem vorgenannten Schreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 29.11.2012 ergibt, ist ein zeitlich gestuftes Vorgehen bei der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses in Form von mehreren Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen, bei dem die Herrichtung der Start- und Landebahn und der Flugbetriebsflächen im Norden des Flughafens vorrangig ist. Die Durchführung der im Süden vorgesehenen Maßnahmen erfolgt erst später hiervon. Ihnen liegt ein längerfristiges Konzept zu Grunde und hängt auch davon ab, wann konkret, insbesondere durch Ansiedlung eines Nutzers oder Investors, der grundsätzlich gegebene Bedarf



sich aktualisieren wird. Andererseits bedingen sich die unterschiedlichen Maßnahmen am Flughafen nicht alle untereinander. Damit besitzt die Rodung insgesamt kein solches Gewicht, dass sie die vorliegende Planungsentscheidung als unabgewogener Planungstorso erscheinen lassen würde (BVerwG, Beschluss vom 30.08.1994, Az. 4 B 105/94, juris).

Eine Entscheidung über die Rodungsgenehmigung war zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses nicht möglich, da die Verhandlungen über die Verfügbarkeit der als Kompensation notwendigen und zur Aufforstung geeigneten Flächen noch nicht abschlossen werden konnten. Trotz entsprechenden Bemühungen und Abstimmung mit den Bayerischen Staatsforsten als auch der unteren Forstbehörde konnten hierzu noch keine endgültigen Lösungen vorgelegt werden. Allerdings bestehen begründete Aussichten, dass der derzeitige Abstimmungsprozess mit Forstbehörden und Eigentümern in absehbarer Zeit erfolgreich zu Ende gebracht werden kann. Andererseits ist der Planfeststellungsantrag im Übrigen zur Entscheidungsreife gelangt, sodass im Rahmen pflichtgemäßer Ermessensausübung (Art. 40 BayVwVfG) daher der Belang der Waldwirtschaft auf ein Ergänzungsverfahren verlagert werden konnte.

Durch die bereits nachgewiesene Fläche zur Ersatzaufforstung von 0,4 ha, welche jedoch noch nicht planfestgestellt wird, und die erfolgten Verhandlungen der Allgäu Airport GmbH & Co. KG über die noch notwendigen Aufforstungsfläche von 2,86 ha liegt jedoch ein (zeitnahes und absehbares) Konzept zur Lösung des Konflikts vor. Auch wurde die verhandlungsgegenständliche Fläche von den Forstbehörden für geeignet gehalten und die Aufforstungsverpflichtung von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG grundsätzlich anerkannt. Es ist daher damit zu rechnen, dass - vorbehaltlich der konkreten Prüfung im Ergänzungsverfahren - die Rodungserlaubnis bei Vorlage der erforderlichen Unterlagen und Nachweise erteilt werden wird.

Schließlich ist die Vorbehaltsentscheidung auch mit dem Abwägungsgebot vereinbar. Die vorgesehene Problemlösung führt zu keiner relevanten Beeinträchtigung anderer öffentlicher und privater Belange. Vielmehr wird durch den Entscheidungsvorbehalt den öffentlichen Belangen hinsichtlich des zur Rodung beantragten Waldstücks Rechnung getragen. Private Belange werden durch die zu erwartende Problemlösung der gleichwertig kompensierten Rodung ebenfalls nicht berührt. Durch die festgesetzte Auflage, dass bis zur abschließenden Vorlage eines von der zuständigen Forstbehörde als geeignet erachteten Aufforstungs- bzw. Kompensationskonzepts und somit bis zum Abschluss des ergänzenden Verfahrens keine Rodung durchgeführt werden darf, werden zudem auch keine voll-

endeten und unabänderbaren Tatsachen geschaffen. Auch wird durch den Entscheidungsvorbehalt aus den genannten Gründen die Planrechtfertigung nicht in Frage gestellt.

Das Luftamt übt damit sein pflichtgemäßes Ermessen dahingehend aus, dass sie für die Rodungsgenehmigung einen Entscheidungsvorbehalt verfügt. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat in ihrem Schreiben vom 29.11.2012 nachvollziehbar dargestellt, dass die Herichtung der Start- und Landebahn sowie der Flugbetriebsflächen im Norden dringlich sind und daher baldmöglichst realisiert werden müssen. Im Übrigen ist damit zu rechnen, dass bei Vorlage von geeigneten und ausreichenden Kompensationsflächen für die beantragte Rodung die hierfür erforderliche Erlaubnis erteilt werden wird.

### **3.5.3 Auflage zur Sicherung der waldrechtlichen Belange**

Durch die Auflage, dass eine Rodung erst und nur dann erfolgen darf, wenn ausreichende und geeignete Flächen für die erforderliche Ersatzaufforstung zur Verfügung stehen und von der zuständigen Forstbehörde dem Kompensationskonzept zugestimmt wurde, werden die waldrechtlichen Belange zusätzlich zum verfügten Entscheidungsvorbehalt gesichert. Es wird insoweit zumindest deklaratorisch klargelegt, dass ein Baubeginn hinsichtlich der Hochbauzonen und Flugbetriebsflächen auf Waldflächen ohne vorherige Rodungserlaubnis definitiv nicht stattfinden wird. Einwendungen, die Belange der Waldwirtschaft würden nicht gewahrt werden, können auch mit dieser Verfahrensweise vollumfänglich zurückgewiesen werden.

### **3.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

Das planfestgestellte Änderungsvorhaben berücksichtigt die Belange von Natur und Landschaft in angemessenem Umfang und ist mit diesen kompatibel. Eine Beeinträchtigung von gesetzlichen Biotopen sowie von anderen Flächen, die aufgrund gesetzlicher Normen unter Schutz gestellt worden sind, liegt nicht vor. Ebenso sind unter Berücksichtigung der planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahmen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch planfestgestellte Maßnahmen vollständig kompensiert. Anforderungen des nationalen und gemeinschaftlichen Naturschutzrechts werden beachtet.

Das Luftamt hat das Vorhaben diesbezüglich auf Vereinbarkeit mit den Vorschriften über den Natura 2000-Gebietsschutz (§ 34 BNatSchG), den Vorschriften über den besonderen Artenschutz (§§ 44, 45, 67 BNatSchG, Art. 12, 13, 16 FFH-RL, Art. 5, 9 Vogelschutz-RL), den Bestimmungen über gesetzlich und aufgrund gesetzlicher Bestimmungen geschützter Biotope und Lebensstätten (§§ 30, 39 BNatSchG, Art. 23, 16 BayNatSchG), Ausnahmen und Befreiungen von Verbotstatbeständen sowie der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14, 15 BNatSchG) überprüft.

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege lagen dem Luftamt

- die „Umweltverträglichkeitsstudie“ (PLANUNG+UMWELT, Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch, 20.05.2011, Anlage III.4 in Ordner III von III der Antragsunterlagen; im Weiteren UVS),
- der „Fachbeitrag Fauna zur Umweltverträglichkeitsstudie“ (GÖG, Gruppe für Ökologische Gutachten, 20.05.2011, Anlage III.1 in Ordner III von III der Antragsunterlagen; im Weiteren Fachbeitrag Fauna),
- die „Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH Gebiet DE 8027-301 Benninger Ried“ (GÖG, Gruppe für ökologische Gutachten, 20.05.2011, Anlage III.3 in Ordner III von III der Antragsunterlagen; im Weiteren FFH-Verträglichkeitsprüfung „Benninger Ried“),
- die „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (GÖG, Gruppe für ökologische Gutachten, 20.05.2011, Anlage III.2 in Ordner III von III der Antragsunterlagen; im Weiteren saP),

- die Ergänzung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (GÖG, Gruppe für ökologische Gutachten, 30.11.2012, Anlage zur E-Mail von Herrn Franke vom 03.12.2012, im Weiteren Ergänzung saP)
- der „Landschaftspflegerische Begleitplan“ (PLANUNG+UMWELT, Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch, 20.05.2011, Anlage III.5 in Ordner III von III der Antragsunterlagen; im Weiteren LBP bzw. Textteil LBP) sowie
- die „Ergänzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans zur Planfeststellung Flughafen Memmingen“ (PLANUNG+UMWELT, Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch, 27.11.2012, Anlage zum 1. Änderungsantrag, im Weiteren Ergänzung LBP) und
- die „Lufthygienische Untersuchung“ (ACCON GmbH, 31.05.2011, Anlage II.6 in Ordner II\_II von III der Antragsunterlagen) vor.

Des Weiteren wurden insbesondere

- die Landesplanerische Beurteilung der Regierung von Schwaben mit der Stellungnahme der einzelnen Fachbereiche vom 14.11.2011, sowie die Stellungnahme der Regierung von Schwaben – höhere Naturschutzbehörde – vom 10.01.2013,
- die Stellungnahmen des Landratsamtes Unterallgäu vom 08.08.2011 und 11.12.2012,
- die Erwiderung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu den abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen vom 02.01.2012 sowie
- die diesbezüglichen Erwiderungen der GÖG (Gruppe für ökologische Gutachten; „Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen TÖB (Träger öffentlicher Belange)“, Anlage 15 zur Einwendungserwiderung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG, 02.01.2012, im Folgenden Erwiderung GÖG) und von PLANUNG+UMWELT („Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen“, Anlage 16 zur Einwendungserwiderung Allgäu Airport GmbH & Co. KG, 02.01.2012, im Folgenden Erwiderung PLANUNG+UMWELT) und
- die vertiefende Stellungnahme zu Einwendungen des Wasserwirtschaftsamts Kempten vom 10.08.2011 zur lufthygienischen Untersuchung im Planfeststellungsverfahren Flughafen Memmingen (ACCON GmbH, 21.03.2012, Bericht-Nr. ACB-1111-4727/51) ebenso berücksichtigt wie
- das Protokoll zum Aufklärungsgespräch zu den Stellungnahmen der Naturschutzbehörde LRA Unterallgäu und des Wasserwirtschaftsamts Kempten vom August 2011 (PLANUNG+UMWELT, Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch, 07.03.2012; im Weiteren Gesprächsprotokoll WWA/LRA UA) und

- die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten zur 1.Antragsänderung vom 09.01.2013 in die Prüfung einbezogen.

Die aufgeführten Gutachten und Stellungnahmen stellen eine ausreichende und geeignete Grundlage für die Beurteilung der naturschutzfachlichen und landschaftlichen Belange dar. Sämtliche möglichen Auswirkungen des Änderungsvorhabens werden erfasst und ausführlich dargestellt. Die mit den Antragsunterlagen bzw. der 1. Antragsänderung eingereichten Gutachten entsprechen nach der Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde in den naturschutzfachlichen Belangen den aktuell gültigen Standards und kommen zu plausiblen Ergebnissen (vgl. Stellungnahme des Landratsamtes Unterallgäu vom 08.08.2011 und 11.12.2012). Dieser Beurteilung schließt sich das Luftamt nach den von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ergänzend eingereichten Unterlagen und Stellungnahmen an. Soweit fachliche Bedenken von anderen Stellen erhoben wurden, ist diesen durch Anpassung der planfestgestellten Unterlagen in der 1. Antragsänderung ausreichend Rechnung getragen worden bzw. entsprechend durch Roteintrag in den planfestgestellten Unterlagen verfügt; im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

### **3.6.1 Verbote**

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **3.6.1.1 Schutzgebiete/ geschützte Flächen/ allgemeiner Artenschutz**

##### **3.6.1.1.1 Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG / FFH- und Vogelschutzrichtlinie**

Das planfestgestellte Vorhaben ist vereinbar mit den Anforderungen des Natura 2000-Gebietsschutzes gemäß § 34 BNatSchG. Das Vorhaben führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele beziehungsweise den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets „Benninger Ried“. Andere FFH-Gebiete sowie Vogelschutzgebiete sind nicht betroffen.

##### **3.6.1.1.1.1 Rechtsgrundlagen und Beurteilungsgrundlagen**

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 – 8 BNatSchG) zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ergibt

die Prüfung, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets oder Vogelschutzgebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Abweichend hiervon darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 - 5 BNatSchG vorliegen.

Mit § 34 BNatSchG wurden die Vorgaben von Art. 6 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) in nationales Recht umgesetzt.

Prüfungsmaßstab der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung ist die Feststellung, ob gemessen an den Erhaltungszielen bzw. den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen des Gebiets erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten eintreten können.

Zur Beurteilung von Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete wurde von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG die „Natura 2000-Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet DE 8027-301 Benninger Ried“ (im Folgenden FFH-VS) der Gruppe für ökologische Gutachten (GÖG) vom 20.05.2011 (Anlage III.3 in Ordner III von III der Antragsunterlagen) vorgelegt. Berücksichtigung bei der Bewertung der Auswirkungen von Seiten des Luftamtes fanden neben weiteren Fachgutachten in den Antragsunterlagen zudem im Anhörungsverfahren abgegebene Stellungnahmen und Einwände, insbesondere von Behörden und anerkannten Naturschutzvereinigungen.

#### **3.6.1.1.1.2 Methodik der FFH-VS**

Die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG ist nachvollziehbar und kommt zu plausiblen Ergebnissen. Das Luftamt macht sich die vorgelegte Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung zu Eigen.

Die Verträglichkeitsstudie für das FFH-Gebiet „Benninger Ried“ orientiert sich sowohl strukturell als auch inhaltlich am „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung von Bundesfernstraßen (Leitfaden FFH-VP)“ des BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) sowie dem „Gutachten zum Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ im Auftrag des BMVBW (beide aus dem Jahr 2004) und folgt damit anerkannten Methoden.

Neben den Ergebnissen der von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG beigebrachten Unterlagen und Gutachten finden auch andere Datengrundlagen, wie etwa die gebietsbezoge-

ne Konkretisierung des Landesamts für Umwelt in Bayern (LfU Bayern) oder der Bericht „LIFE-Projekt Benninger Ried“ (ANWANDER 2003) Eingang in die FFH-VS. Die Einwendung, das vorgelegte Gutachten stütze sich auf veraltete Datengrundlagen und sei deshalb mangelhaft, wird zurückgewiesen. Bei den verwendeten Unterlagen handelt es sich zum einen fast ausschließlich um solche, die in den letzten 5 Jahren vor Antragsstellung veröffentlicht wurden (vgl. Darstellung aller verwendeten Quellen auf S. 2 der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung). Zum anderen wurde von den Gutachtern der FFH-VS die Aktualität der Daten durch Abfragen bei örtlichen Biologen überprüft (vgl. auch Erwidern der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012, Anlage 15 der GÖG, dort S. 5).

Inhaltlich erfolgt in Anwendung des vorgenannten Leitfadens in der FFH-VS nach der Darstellung des gesamten Gebiets die Definition des Wirkraums und des detailliert untersuchten Bereichs. An die Dokumentation der gemeldeten Lebensraumtypen (LRT) nach Anhang I der FFH-RL sowie der Arten des Anhangs II der FFH-RL schließt sich die Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch das Vorhaben selbst und kumulativ mit anderen Projekten an. Abschließend wird die Beurteilung der Erheblichkeit vorgenommen. Die Bewertung der Beeinträchtigungen erfolgt anhand der im o. g. Gutachten des BMVBW angewandten Methodik für jedes Erhaltungsziel getrennt und zudem einzeln für die Arten und Lebensräume. Zur Einordnung des Beeinträchtigungsgrades wird eine sechsstufige Bewertungsskala verwendet, welche in einem zweistufigen Erheblichkeitsmodell mündet (vgl. FFH-VS, S. 22 ff.). ]

#### **3.6.1.1.1.3 Untersuchungsgebiet**

Das Untersuchungsgebiet der FFH-VS umfasst alle relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Benninger Ried“ sowie auf die für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile. Im Untersuchungsraum liegen das FFH-Gebiet „Benninger Ried“ (DE 8027-301) sowie das darin eingeschlossene und in funktionaler Beziehung zum FFH-Gebiet stehende Naturschutzgebiet „Benninger Ried“ (Schutzgebietsverordnung vom 6. September 1966 (GVBl 1966 S. 318), geändert durch Verordnungen der Regierung von Schwaben vom 28. Mai 1985 (RABl Schw 1985 S. 54) sowie vom 12. Mai 1990 (RABl Schw 1990 S. 38)).

Vom Untersuchungsgebiet abzugrenzen ist der Wirkraum, welcher den Raum darstellt, in dem vorhabensbedingte, für die Erhaltungsziele der Schutzgebiete relevante Wirkprozesse Beeinträchtigungen auslösen können. Detailliert untersuchter Bereich der FFH-VS ist das FFH-Gebiet „Benninger Ried“ als vollständig im Wirkraum gelegenes Schutzgebiet.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes, des Wirkraums und des detailliert untersuchten Bereichen entspricht zudem den Kriterien der o. g. plausiblen Erkenntnisquellen des BMVBW.

#### **3.6.1.1.1.4 Vorhabensbeschreibung**

Die Beschreibung des Vorhabens mit seinem wesentlichen Inhalt erfolgt im Sachverhalt dieses Bescheides. Im Übrigen wird auf die Vorhabensbeschreibung in der FFH-VS (dort S. 12 – 14) verwiesen.

Maßgebliche Wirkfaktoren, welche vom Vorhaben ausgehen können, sind aufgrund der Entfernung der Natura 2000-Gebiete zum Plangebiet nicht im Bereich der bau- und anlagebedingten Auswirkungen zu verorten. Mögliche Beeinträchtigungen beschränken sich somit auf betriebsbedingte Wirkfaktoren durch Sekundärwirkungen. Auch hier reduziert sich die Betrachtung auf Stickstoffimmissionen durch den Flugbetrieb, da andere vorhabensbedingte Luftschadstoffe zum einen von untergeordneter Bedeutung und/oder zum anderen emissionsseitig vernachlässigbar sind. Auf die Ergebnisse der lufthygienischen Untersuchung und die entsprechende Darstellung im Beschluss wird verwiesen.

#### **3.6.1.1.1.5 Ausschluss von Gebieten im Rahmen der Verträglichkeitsabschätzung**

Im vorliegenden Verfahren waren keine weiteren als die konkret geprüften Natura 2000-Gebiete betroffen.

Europäische Vogelschutzgebiete sind im weiteren Umkreis des Vorhabens nicht festgesetzt. Auch weitere FFH-Gebiete, wie die FFH-Gebiete „Westliche Günz“ (DE 8027-371) und „Riedellandschaft-Talmoore“ (DE 7628-301) in ca. 4,5 km Entfernung östlich der Start- und Landebahn, waren entgegen vorgebrachten Einwänden nicht auf die Vereinbarkeit mit dem Vorhaben nach § 34 BNatSchG zu überprüfen. Eine unmittelbare Inanspruchnahme der Gebiete durch das Vorhaben erfolgt nicht. Auch Sekundärwirkungen insbesondere in Form von Stickstoffeinträgen sind unter Bezugnahme auf die für das FFH-Gebiet „Benninger Ried“ gewonnenen Erkenntnisse sowie mit der mehr als vierfachen Entfernung vom Flughafen auszuschließen. Insbesondere liegen die FFH-Gebiete „Westliche Günz“ und „Riedellandschaft-Talmoore“ außerhalb der Bereiche, welche mit der am Flughafen auftretenden Windrichtungs- und Windhäufigkeitsverteilung (lufthygienische Untersuchung, ACCON, dort S. 23) am häufigsten durch sich ausbreitende Schadstoffe beeinträchtigt werden.

Soweit im Rahmen der 1. Antragsänderung Teile der Ersatzmaßnahme E 5 im Bereich des FFH-Gebiets „Kalktuffquellen des Allgäuer Vorlands“ (DE 8028-372) liegen, handelt



es sich auch hier nicht um eine negative Beeinträchtigung der gebietsbezogenen Erhaltungsziele bzw. der für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile des Gebiets, da die Ersatzmaßnahme eine Aufwertung bedeutet und damit den Erhaltungszielen dient.

Im Übrigen wurde die Beschränkung der Prüfung der Natura 2000-Verträglichkeit bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Unterallgäu besprochen (vgl. Abstimmungsprotokoll zur EAB und den Ausgleichsmaßnahmen, Franke InFraConsult, 03.12.2010). Auch wurden in Bezug auf den Untersuchungsraum der Natura 2000-Verträglichkeitsstudie sowie auf die Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten im Rahmen der 1. Antragsänderung weder von der unteren Naturschutzbehörde, noch von Seiten der Regierung von Schwaben - höheren Naturschutzbehörde –Einwände erhoben.

### **3.6.1.1.1.6 Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung „Benninger Ried“**

#### **3.6.1.1.1.6.1 Allgemeine Gebietsbeschreibung**

Das FFH-Gebiet „Benninger Ried“ (DE 8027-301) befindet sich im Naturraum Unteres Illertal auf einer Höhe zwischen 597 und 606 m über NN und erstreckt sich auf eine Gesamtfläche von 101 ha über die kreisfreie Stadt Memmingen (60 %) und den Landkreis Unterallgäu (40 %). Das durch Quellen gespeiste Kalkflachmoor mit Alm- und Kalktuffausscheidungen sowie Kopfried- und Schneidriedgesellschaften beherbergt den letzten gut und flächig erhaltenen Kalkquellensumpf des Alpenvorlandes mit Quellaustritten, Alm- und Tuffbildung sowie seltenen Pflanzenarten und Artvorkommen.

Während 45 % des Gebiets auf feuchtes und mesophiles Grünland entfallen, sind 32 % Mooren, Sümpfen und Uferbewuchs und 20 % der Lebensraumklasse Laubwald zuzuordnen. Verbleibende Flächen (3 %) stellen Binnengewässer und anthropogene Nutzungen dar.

Das FFH-Gebiet umschließt zudem das nach § 23 BNatSchG festgesetzte Naturschutzgebiet „Benninger Ried“ (Verordnung über das Naturschutzgebiet „Benninger Ried“ vom 6. September 1966 (GVBl. 1966, S. 318), geändert durch Verordnungen der Regierung von Schwaben vom 28. Mai 1985 (RGI. I S. 821) und 12. Mai 1990 (RABI. Schw 1990 S. 38), Stand September 2010). Das FFH-Gebiet selbst wurde jedoch nicht als nationales Schutzgebiet gem. § 32 Abs. 2 BNatSchG erklärt.

#### **3.6.1.1.1.6.2 Erhaltungsziele und Schutzzweck**

Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet sind die Erhaltung und Sicherung eines günstigen Erhaltungszustands der in dem Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten der An-

hänge I und II der FFH-RL (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, juris RdNr. 74 f.; BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 72). Die maßgeblichen Kriterien für einen günstigen Erhaltungszustand sind dabei Art. 1 Buchstabe e) und i) der FFH-RL zu entnehmen. Mangels Erklärung zu geschützten Teilen der Landschaft im Sinne von § 20 Abs. 2 BNatSchG ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit nicht aus dem Schutzzweck einer diesbezüglichen Schutzgebietsverordnung.

Die allgemeinen Erhaltungsziele sind daher der Gebietsmeldung (Standarddatenbogen) zu entnehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, a.a.O., juris RdNr. 75).

Im Standarddatenbogen (SDB) des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) für das FFH-Gebiet DE 8027-301 „Benninger Ried“ (Stand 09/2003) sind folgende Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II der FFH-RL genannt:

#### Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL

EU-Code	LRT-Name
3140	Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armelechteralgen
3260	Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculon fluitantis</i> und des <i>Callitricho-Batrachion</i>
6410	Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden ( <i>Molinion caeruleae</i> )
6430	Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe
6510	Magere Flachland-Mähwiesen ( <i>Alopecurus pratensis</i> , <i>Sanuisorba officinalis</i> )
7210	Kalkreiche Sümpfe mit <i>Cladium mariscus</i> und Arten des <i>Caricion davallianae</i>
7220*	Kalktuffquellen ( <i>Cratoneurion</i> )
7230	Kalkreiche Niedermoore

\* = prioritär

#### Arten nach Anhang II FFH-RL

Code	Name
1014	<i>Vertigo angustior</i> (Schmale Windelschnecke)
1044	<i>Coenagrion mercuriale</i> (Helm-Azurjungfer)
1163	<i>Cottus gobio</i> (Koppe)

1193	Bombina variegata (Gelbbauchunke)
1614	Apium repens (Kriechender Scheiberich)

\* = prioritär

Lebensraumtypen und Arten, die im SDB nicht genannt werden, können kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, juris RdNr. 77).

Die vorgelegte FFH-VS steht hierzu im Einklang. Die Einwendung, die vorgelegte FFH-VS sei widersprüchlich und inkonsequent bei der Feststellung der maßgeblichen Erhaltungsziele und Arten wird daher zurückgewiesen. Zwar liegt zutreffend eine unterschiedliche Behandlung der gemeldeten Art der Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) und nicht gemeldeten Art der Purpurgrasnelke (*Armeria purpurea*) vor. Diese rechtfertigt sich jedoch darin, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gerade nur dem Schutz der dort vorkommenden Arten und Lebensraumtypen dienen soll, nicht jedoch irrtümlich gemeldeten aber nicht vorkommenden Arten. Die Art der Gelbbauchunke wird somit als nicht vorkommende Art und somit nicht als Erhaltungsziel berücksichtigt. Die Art der Purpurgrasnelke hingegen wird über ihre Habitate und deren charakteristische LRT 7220 und 7230 in die Prüfung miteinbezogen. Ein Widerspruch besteht somit nicht.

Von der Regierung von Schwaben – höhere Naturschutzbehörde – wurden für das FFH-Gebiet Benninger Ried für die zugleich im Standarddatenbogen genannten und tatsächlich vorkommenden LRT und Arten zudem gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele (Stand 30.04.2008) formuliert, welche Aussagen zur genaueren naturschutzfachlichen Interpretation der durch den SDB vorgegebenen Erhaltungsziele enthalten. Auf die ausführliche Erläuterung der Konkretisierungen in der FFH-VS (dort S. 8 f.) bzw. die von der Regierung von Schwaben herausgegebene gebietsbezogene Konkretisierung wird verwiesen.

Ein Managementplan für das FFH-Gebiet wurde bisher nicht erstellt.

#### **3.6.1.1.1.6.3 Vorkommen von LRT gemäß Anhang I der FFH-RL im Untersuchungsraum**

Von den gemeldeten LRT gemäß Anhang I der FFH-RL kommen im Untersuchungsraum alle acht vor. Zur Ermittlung wurden von den Gutachtern der FFH-VS die Unterlagen des LIFE-Projekts von ANWANDER (2003) sowie die Broschüre „Das Benninger Ried“ aus dem Jahr 2006 ausgewertet. Eine ausführliche Darstellung der den jeweiligen Lebensraumtypen zuordenbaren Bereichen erfolgt in der FFH-VS (dort S. 17), hierauf wird Bezug

genommen. Insbesondere wird zur Purpurgras- bzw. Riednelke im Hinblick auf den prioritären LRT 7220 (Kalktuffquellen) und den LRT 7230 (Kalkreiche Niedermoore) Stellung genommen.

#### **3.6.1.1.1.6.4 Vorkommen von Arten gemäß Anhang II der FFH-RL im Untersuchungsraum**

Von den gemeldeten Arten gemäß Anhang II der FFH-RL kommen vier Arten im Untersuchungsraum vor. Nicht berücksichtigt wird die bisher nicht im SDB genannte Art Firnisglänzendes Sichelmoos (*Drepanocladus vernicosus*), für die noch keine Erhaltungsziele formuliert sind sowie die Gelbbauchunke (*Bombina variegata*) als irrtümlich gemeldete Art, da sie kein Vorkommen im FFH-Gebiet Benninger Ried hat. Die Art der Riednelke (*Armeria pupurea*) stellt keine Art gem. Anhang II der FFH-RL dar. In der FFH-VS werden für die jeweilige Art deren Biologie, Bestandsentwicklung, sowie Bestand im Schutzgebiet und Erhaltungszustand der Habitate ausführlich und zutreffend beschrieben (dort S. 18 f.), wobei dieselben Quellen verwendet wurden, wie bei den LRT gem. Anhang I der FFH-RL.

#### **3.6.1.1.1.6.5 Funktionale Beziehungen zu anderen Schutzgebieten**

Funktionale Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten sind nicht gegeben. Aufgrund der Entfernung zu anderen Schutzgebieten (vgl. Karte 1 zur FFH-VS) sowie der für das Benninger Ried charakteristischen Tiergruppen und Meldearten können diesbezüglich Zusammenhänge ausgeschlossen werden.

Zum Naturschutzgebiet „Benninger Ried“, welches vom FFH-Gebiet umschlossen wird und sich auch vollständig überlagert, bestehen nach den Angaben des SDB funktionale Beziehungen. Über die Prüfung der Auswirkungen im detailliert untersuchten Bereich und damit des FFH-Gebietes wurde dies auch berücksichtigt.

#### **3.6.1.1.1.6.6 Vorhabensbedingte Auswirkungen auf das FFH-Gebiet**

In der Verträglichkeitsprüfung sind die Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes zu ermitteln und zu bewerten.

##### **3.6.1.1.1.6.6.1 Beurteilungsmaßstab**

Wie bereits dargestellt, sind als maßgebliche Wirkfaktoren des Vorhabens im FFH-Gebiet Benninger Ried ausschließlich Stickstoffimmissionen zu sehen, wobei auch hier nur eutrophierende Stickstoffeinträge relevant sind, Ammoniak-Immissionen sind vorhabensbezogen nicht entscheidend.

## Berner Liste

Die Auswirkungen von eutrophierenden Stickstoffeinträgen beurteilen sich nach der Empfindlichkeit der Lebensräume. Hierfür kann neben in den gebietsbezogenen Erhaltungszielen formulierten Aussagen zur Stickstofftoleranz die „Berner Liste“ (Bobbink et al., 2003) herangezogen werden, welche empirisch bestimmte Critical Loads (CL) für eine Reihe von Ökosystemen und Vegetationsformen enthält. Die Bewertung von Stickstoffdepositionen anhand von CL ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt (z.B. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris RdNr. 108).

CL beschreiben naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen für Vegetationstypen oder andere Schutzgüter, bei deren Einhaltung signifikant schädliche Effekte von Luftschadstoffeinträgen auch langfristig ausgeschlossen werden können (BVerwG, Beschluss vom 10.11.2009, Az. 9 B 28.09, juris RdNr. 6). Die charakteristischen Arten der einzelnen LRT sind daher in den Critical Loads der LRT über die *anderen Schutzgüter* bereits berücksichtigt, wodurch - gegenüber der Einzelfalluntersuchung für die jeweilige Art - eine transparente und nachvollziehbare Prüfung der Erheblichkeit gewährleistet wird. Die Einwendung, charakteristische Arten des LRT würden unzulässigerweise nicht behandelt und nicht gesondert überprüft, wird daher zurückgewiesen.

Für die Lebensraumtypen des Benninger Riedes ergeben sich somit folgende CL-Wertspannen:

<b>LRT Anh. I FFH-RL</b>	<b>Ökosystem</b>	<b>CL nach Berner Liste (kg N/ha*a)</b>
<b>3140</b>	Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer	<b>5 – 10</b>
<b>3260</b>	Flüsse der planaren bis montanen Stufe	<b>10 – 20</b>
<b>6410</b>	Pfeifengraswiesen ( <i>Molinion caeruleae</i> )	<b>15 – 25</b>
<b>6430</b>	Feuchte Hochstaudenfluren	<b>keine relevante Stickstoffempfindlichkeit</b>
<b>6510</b>	Magere Flachland-Mähwiesen	<b>20 – 30</b>
<b>7210</b>	Kalkreiche Sümpfe	<b>10 – 20</b>
<b>7220</b>	Kalktuffquellen	<b>5 – 10</b>
<b>7230</b>	Kalkreiche Niedermoore	<b>10 - 20</b>

Critical Loads für Stickstoffdepositionen in FFH-LRT nach Berner Liste Quellen: LUA Brandenburg 2008, Zimmermann et al. 2007, LAI 2010)

Von den angegeben Spannen wurde in der FFH-VS – entgegen der in einer Einwendung vorgebrachten Kritik – nicht pauschal der Mittelwert, sondern gemäß der Vollzugshilfe des LUA Brandenburg (2008) jeweils unter Berücksichtigung von abiotischen Faktoren ein

standortspezifischer Wert für die CL gewählt (vgl. FFH-VS, dort S. 31). Für das Benninger Ried ergab die überwiegende Anzahl der Standortkriterien eine Wahl der CL-Werte im unteren Bereich, die in der FFH-VS angesetzt wurden.

### **Irrelevanzschwellen und Erheblichkeitsschwellen**

Die Überschreitung eines Werts - wie den CL -, der die Grenze der nach naturschutzfachlicher Einschätzung für das Erhaltungsziel unbedenklichen Auswirkungen bestimmter Arten kennzeichnet, ist grundsätzlich als erheblich im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG anzusehen.

Werden die CL-Werte bereits durch die Vorbelastung ausgeschöpft oder überschritten, so ist nicht auszuschließen, dass grundsätzlich jede Zusatzbelastung eines LRT mit dem Erhaltungsziel unvereinbar und deshalb erheblich sein kann, weil sie die kritische Grenze überschreitet oder schon mit der Vorbelastung verbundene Schadefekte verstärkt (z.B. BVerwG, Beschluss vom 10.11.2009, Az. 9 B 28.09, juris RdNr. 6).

Daher sind Irrelevanzschwellen, die generalisierend Zusatzbelastungen bis zu einem bestimmten Prozentsatz der CL für unbedenklich erklären, mit den habitatrechtlichen Vorhaben nicht ohne Weiteres zu vereinbaren und erfordern eine besondere, naturschutzfachlich fundierte Rechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 92). Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist eine Irrelevanzschwelle von 3 % des maßgeblichen CL-Wertes, der einen Beurteilungswert in diesem Sinn darstellt, jedoch in den Fällen für die Beurteilung der Stickstoffzusatzbelastungen anzuerkennen, in denen die Vorbelastung die CL-Werte bereits um mehr als das Doppelte übersteigt (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08, juris RdNr. 93). Begründet wird diese Irrelevanzschwelle mit dem im gemeinschaftsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wurzelnden Bagatellvorbehalt, unter dem jede Unverträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines FFH-Gebietes steht.

Entgegen vorgebrachter Einwendungen entspricht auch die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte FFH-VS diesen Vorgaben.

Zwar übersteigt die ermittelte Vorbelastung nur bei 2 der 7 LRT das Doppelte der CL-Spanne (LRT 3140, 7220), sodass dort die Anwendung der 3 % Schwelle in der FFH-VS auch gerichtlich aufgrund der naturschutzfachlich fundierten Rechtfertigung anerkannt ist. Die Irrelevanz der Stickstoffzusatzbelastung für die Erhaltungsziele des Benninger Rieds beruht aber nicht für alle LRT auf dieser Schwelle. Ein Erreichen der 3%igen Irrelevanzschwelle wurde für die in Rede stehenden LRT 3260, 6410, 6510, 7210 und 7230 in der FFH-VS nur vergleichend herangezogen. Die Gutachter der FFH-VS stützen Ihre Einstufung vielmehr auf die sehr geringen Zusatzbelastungen, welche im Bereich der Bestim-

mungsgrenze des angewendeten Verfahrens liegen und damit nach fachwissenschaftlicher Einschätzung - auch unter der Berücksichtigung der bereits bei allen LRT durch die Hintergrundbelastung bzw. Vorbelastung überschrittenen maßgeblichen CL-Werte - keinen signifikanten Ursachenbeitrag zur Schädigung der Lebensräume leisten können. Diese Zusatzbelastungen fallen deshalb ebenfalls unter den Bagatellvorbehalt.

Mit der einwandfreien Anwendung und auch Anwendbarkeit des Kriteriums der Critical Loads sowie der dazugehörigen Irrelevanzschwellen und der einzelfallbezogenen Wahl der maßgeblichen Critical Loads, ist die geforderte parzellenweise Abschätzung und Bewertung der Auswirkungen der zusätzlichen Stickstoffeinträge unter Berücksichtigung des jeweiligen Erhaltungszustands abzulehnen.

#### **3.6.1.1.1.6.2 Methodik zur Ermittlung der Stickstoffdeposition**

Die Ermittlung der Stickstoffdeposition durch den Gutachter, dargestellt sowohl in der FFH-VS (dort S. 31 ff.) als auch in der lufthygienischen Untersuchung (dort u. a. S. 30 ff., 34 ff.), folgt wie nachfolgend erläutert anerkannten Methoden und kommt zu plausiblen Ergebnissen. Im Übrigen wurden von der Regierung von Schwaben keine Einwände hinsichtlich der FFH-VS erhoben. Hinsichtlich der allgemeinen Ermittlung und Berechnung der vorhabensbedingten Belastungen durch Stickstoff wird auf die Darstellung der Methodik unter dem Gesichtspunkt Lufthygiene im Bescheid verwiesen.

#### **Vorbelastung**

Zur Bestimmung der Vorbelastung für das Prognosejahr 2025, welche sich aus den Immissionen durch den Flughafenbetrieb im Prognosenufall und der prognostizierten Hintergrundbelastung aus der Überlagerung von Immissionsanteilen aus anderen vorhandenen Quellen wie Landwirtschaft, Industrie und Verkehr zusammensetzt, wurde von der GÖG bzw. ACCON die 2011 veröffentlichte Online-Datenbank (MAPESI) des Umweltbundesamtes (UBA) verwendet, deren Daten auf 2007 basieren und nach Einschätzung des Gutachters die aktuell besten verfügbaren wissenschaftlichen Kenntnisse berücksichtigen. Aufgrund der hohen Landnutzungsabhängigkeit sind die aus der Datenbank abrufbaren Stickstoffdepositionswerte, die sich aus räumlich interpolierten Messwerten für nasse Depositionen sowie rasterbasierten Modellwerten für trockene Depositionen zusammensetzen, für 9 Nutzungsklassen verfügbar, wovon im Bereich des Benninger Rieds Gewässer, Grünland bzw. Wiesen und semi-natürliche Vegetation vorkommen. Das Flächenraster von 1 x 1 km, auf welches die ermittelten Depositionsflüsse verteilt werden, stellt bezogen auf das Gebiet der Bundesrepublik bereits eine hohe Auflösung dar. In Bezug auf die Einträge in den unterschiedlichen LRT im Benninger Ried ist jedoch von kleinräumig variierenden Werten auszugehen, sodass die tatsächlichen Eintragsraten daher

von den modellierten UBA Werten abweichen können. Messdaten stehen jedoch nicht zur Verfügung, sodass diesbezüglich auf die modellierten Werte zurückgegriffen werden muss.

Die Messunsicherheit des Vorbelastungswertes aus der MAPESI-Datenbank liegt bei +/- 30 %, was jedoch den rechtlichen Anforderungen an die Genauigkeit von Jahresdurchschnittswerten aus Modellwerten entspricht und zudem den gegenwärtigen Stand der Technik darstellt.

Zur Ermittlung der Vorbelastungswerte für das Prognosejahr 2025 werden die sich aus der MAPESI-Datenbank als Hintergrundbelastung für die LRT im Benninger Ried ergebenden nutzungsabhängigen Werte für das Basisjahr 2007 (vgl. E-Mail der GÖG vom 16.01.2013) verwendet und um 10 % reduziert, da angenommen wird, dass sich die Stickstoffdeposition bis 2025 aufgrund der abnehmenden oxidierten Stickstoffbestandteile entsprechend reduziert. Diese Annahme ist konservativ und wurde von den Gutachtern der ACCON mit dem UBA und dem bayerischen LfU abgestimmt. Zusätzlich zur reduzierten Hintergrundbelastung muss die Entwicklung des Straßenverkehrs (Planungsvarianten A bzw. C) miteinbezogen werden. Diese in der lufthygienischen Untersuchung an sich im Rahmen der Gesamtbelastung errechnete Entwicklung wird mit 0,2 bis 0,3 kg N/(ha\*a) im Jahr 2025 angesetzt (vgl. lufthygienische Untersuchung, dort S. 69).

### **Zusatzbelastung**

Die in der FFH-VS angenommene Zusatzbelastung an Stickstoffdepositionen im Prognoseplanfall basiert auf den in der lufthygienischen Untersuchung (ACCON) berechneten vorhabenbezogenen Zusatzbelastungen durch die höhere Anzahl an Flugbewegungen gegenüber dem Prognose-Nullfall sowie den hierdurch induzierten zusätzlichen Beitrag des Straßenverkehrs (vgl. lufthygienische Untersuchung, dort S. 76). Eine kleinteiligere, parzellenscharfe Ermittlung der Zusatzbelastung als in der lufthygienischen Untersuchung erfolgt, war entgegen vorgebrachten Einwendungen nicht erforderlich. Wie die Gutachter der FFH-VS in der Einwendungserwiderung (GÖG, „Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen TÖB (Träger öffentlicher Belange)“ als Anlage 15 zur Einwendungserwiderung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG, 02.01.2012) dargestellt haben, würde eine kleinteiligere Ermittlung aufgrund der verhältnismäßig geringen Fläche des FFH-Gebiets Benninger Ried sowie der flächendeckenden Betroffenheit durch flughafeninduzierte Stickstoffimmissionen durch die Lage im Flugkorridor und angesichts der geringen Zusatzbelastungen fast identische Werte liefern und zu keinen weiteren Erkenntnissen führen. Dieser Auffassung schließt sich das Luftamt an.



## **Gesamtbelastung**

Die Gesamtbelastung ergibt sich aus der Vorbelastung im Prognosejahr und der in der lufthygienischen Untersuchung ermittelten vorhabensbedingten Zusatzbelastung (dort S. 69).

Auf die ausführliche Darstellung der Methodik in der lufthygienischen Untersuchung (vgl. dort S. 30 ff., 34 ff.) wird Bezug genommen.

### **3.6.1.1.1.6.6.3 Erfassung und Bewertung der Beeinträchtigung von Erhaltungszielen**

Die Prüfung der Projektauswirkungen führt zum Ergebnis, dass für kein Vorkommen der als Erhaltungsziele bestimmten LRT nach Anhang I der FFH-RL sowie Arten nach Anhang II der FFH-RL durch das planfestgestellte Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen eintreten werden.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das FFH-Gebiet erfolgt anhand der Erhaltungsziele und des Schutzgebiets vor dem Hintergrund der Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands der Arten und Lebensräume (§ 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG), wobei sich dieser aus Art. 1 Buchst. e) und i) FFH-RL ergibt. Der Nachweis der Wahrung dieses günstigen Erhaltungszustands der gemeldeten Arten und Lebensräume anhand der CL-Werte ist daher ausreichend. Eine parzellenscharfe Berücksichtigung des jeweiligen Erhaltungszustands war deshalb entgegen der Forderung in einer Einwendung nicht erforderlich, hätte wegen der geringen Dimension der Zusatzbelastungen im Übrigen aber zu keinem anderen Ergebnis geführt.

Zur Beurteilung der Beeinträchtigungen wird zunächst anhand einer sechsstufigen Bewertungsskala der Beeinträchtigungsgrad (von „keine“ bis „extrem hoch“) ermittelt. Auf die ausführliche Darstellung und Erläuterung der einzelnen Stufen in der FFH-VS (dort S. 25 ff.) wird verwiesen.

Die sechsstufige Bewertungsskala wird anschließend in ein zweistufiges Bewertungsschema übersetzt. Mit Erreichen eines hohen Beeinträchtigungsgrades sind nach den Bewertungsgrundlagen des BMVBW Veränderungen verbunden, die, nach wissenschaftlichen Kriterien beurteilt, den langfristig günstigen Erhaltungszustand der untersuchten Art oder des untersuchten Lebensraums gefährden. Als erheblich werden daher Beeinträchtigungen betrachtet, welche entsprechend der sechsstufigen Skala einen hohen bis extrem hohen Beeinträchtigungsgrad aufweisen, da diese zu Verschlechterungen des Lebensraumes oder der Art oder der Möglichkeit der Wiederherstellung ihres günstigen Erhaltungszustandes führen, welche mit den Zielen der FFH-RL nicht vereinbar sind.

### 3.6.1.1.1.6.6.3.1 Beeinträchtigungen von LRT gem. Anhang I der FFH-RL

Für sämtliche LRT im detailliert untersuchten Bereich, zu dem das gesamte FFH-Gebiet „Benninger Ried“ zählt, sind im Planfall geringe Beeinträchtigungen durch vorhabensbedingte Stickstoffzusatzbelastungen zu erwarten. Für den LRT 6430 ist eine Prüfung hinsichtlich Beeinträchtigungen durch Stickstoff entbehrlich, da dieser nicht gegenüber Stickstoff empfindlich ist. Anderweitige Wirkfaktoren wurden bereits im Rahmen der Vorhabensbeschreibung und der vorhabensbedingten Auswirkungen ausgeschlossen.

Die nachfolgend dargestellte Übersicht ist der FFH-VS (dort S. 33) entnommen.

LRT	3140	3260	6410	6510	7210	7220	7230
<b>Critical Load (Berner Liste)</b> [kg N/ha*a]	5-10	10-20	15-25	20-30	10-20	5-10	10-20
<b>Hintergrundbelastung</b> Status Quo 2009 [kg N/ha*a]	23	23	25	25	28	23	28
<b>Vorbelastung</b> Prognose-Nullfall 2025 [kg N/ha*a]	21	21	23	23	25	21	25
<b>Zusatzbelastung</b> Prognose-Planfall 2025 [kg N/ha*a]	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05	<0,05
<b>Anteil am Critical Load-Wert</b>	<1%	<0,5%	<0,3%	<0,25%	<0,5%	<1%	<0,5%
<b>Gesamtbelastung</b> Prognose-Planfall 2025 [kg N/ha*a]	21	21	23	23	25	21	25

#### LRT 3140 und LRT 7220

Sowohl bei LRT 3140 (Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armeleuchteralgen) als auch LRT 7220 (Kalktuffquellen (Cratueurion)) überschreitet die jeweilige Vorbelastung im Prognose-Nullfall 2025 den Critical Load Wert um mehr als das Doppelte. Unter Anwendung der hier geltenden und anerkannten 3%igen Irrelevanzschwelle sind die Zusatzbelastungen von weniger als 0,05 kg N/ha\*a und somit weniger als 1% des maßgeblichen Critical Loads-Wertes als nicht bedeutsam im Hinblick auf die Bagatellschwelle zu beurteilen. Beide LRT weisen im Übrigen einen guten Erhaltungszustand (B) auf, sodass sich die Gesamtbelastung im Planfall von jeweils ca. 21 kg N/ha\*a nicht signifikant auf den LRT und die dort vorkommenden Arten (bei 3140 und 7220 insbesondere ziehende und rastende Vogelarten, bei 7220 zudem *Armeria purpurea*) auswirkt.

### **LRT 3260, 6410, 6510, 7210 und 7230**

Bei den LRT 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*), 6410 (Pfeifengraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (*Molinion caeruleae*), 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Saguisorba officinalis*)), 7210 (Kalkreiche Sümpfe mit *Cladium mariscus* und Arten des *Caricion davallianae*) und 7230 (Kalkreiche Niedermoore) wird der aus o. g. Gründen im unteren Bereich der Spanne liegenden CL-Wert ebenfalls bereits durch die Vorbelastung im Prognose-Nullfall zum Teil deutlich überschritten. Die von der Rechtsprechung bisher angesetzten Voraussetzungen der Anwendung der 3%igen Irrelevanzschwelle werden jedoch noch nicht erreicht.

Die Zusatzbelastungen von jeweils unter 0,5 % des CL-Wertes sind jedoch im Verhältnis zur Irrelevanzschwelle von 3 % ganz erheblich geringer und zudem von den Ungenauigkeiten durch das bereits dargestellte grobe Raster hinsichtlich der maßgeblichen CL-Werte und der Vorbelastungen beeinflusst, sodass sie ebenfalls ganz deutlich unter die Bagatellgrenze fallen. Wie bereits dargestellt, ist diese Beurteilung durch den Gutachter nicht zu beanstanden.

Die Berücksichtigung des meist guten (B) bzw. bei LRT 6410 sogar sehr guten (A) Erhaltungszustandes ergibt, dass die sehr geringe Zusatzbelastung an Stickstoffdepositionen nicht zu signifikanten Effekten auf die jeweiligen LRT und die darin vorkommenden Arten (bei LRT 3260 insbesondere ziehende und rastende Vogelarten, bei LRT 7230 insbesondere *Ameria purpurea*) führt.

#### **3.6.1.1.1.6.6.3.2 Beeinträchtigungen von Arten gem. Anhang II der FFH-RL**

Auch die Prüfung der gemeldeten und zudem tatsächlich vorkommenden Arten nach Anhang II der FFH-RL ergibt nur geringe Beeinträchtigungen durch das Vorhaben. Die vorhabensbezogenen Stickstoffdepositionen betragen nach den Ergebnissen der lufthygienischen Untersuchung bei allen Arten jeweils erkennbar unter 1 % der gesamten Stickstoffdepositionen im Prognose-Planfall (vgl. lufthygienische Untersuchung, dort S. 76), sodass die vorhabensbedingte Zusatzbelastung im Bereich der Bestimmungsgrenze des angewendeten Verfahrens liegt (0,1 kg N/ha\*a) und sich nach der Auffassung des Gutachters der FFH-VS bereits aus diesem Grund unter Anwendung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes als nicht relevant darstellt. Dieser Auffassung schließt sich das Luftamt an.

#### **Vertigus angustior (Schmale Windelschnecke)**

Das Vorhaben steht mit dem für die Art der Schmalen Windelschnecke formulierten bzw. konkretisierten Erhaltungsziel Nr. 12 (vgl. Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele für das Benninger Ried, Regierung von Schwaben, Stand 30.04.2008) grund-

sätzlich nicht im Einklang, sofern es zur Zunahme der Vegetationsdichte und fortschreitenden Verbuschung beiträgt. Durch den erhöhten Stickstoffeintrag werden empfindliche Lebensräume der Art im FFH-Gebiet qualitativ beeinträchtigt. Mit den o. g., als nicht relevant zu beurteilenden zusätzlichen Stickstoffeinträgen, wird eine Verschlechterung des guten Erhaltungszustands der Art oder eine Auswirkung auf die Wiederherstellungsmöglichkeit der für die Art wichtigen Habitatelemente aber nicht erwartet.

#### **Coenagrion mercuriale (Helm-Azurjungfer)**

Die zusätzlichen vorhabensbedingten Stickstoffimmissionen im Prognoseplanfall widersprechen grundsätzlich auch dem Erhaltungsziel Nr. 9 der Helm-Azurjungfer, indem sie die zunehmende Vegetationsdichte sowie die Beschattung und Eutrophierung von Fließgewässerlebensräumen fördern. Unter Berücksichtigung der positiven Bestandsentwicklung der Helm-Azurjungfer im Zusammenhang mit den durchgeführten Extensivierungsmaßnahmen werden die in der lufthygienischen Untersuchung ermittelten vorhabensbedingten zusätzlichen Stickstoffeinträge nicht zu einer Verschlechterung des bisher guten Erhaltungszustandes führen bzw. sich nachteilig auf die Wiederherstellungsmöglichkeit der für die Art wichtigen Habitatelemente auswirken.

#### **Coppus gobio (Koppe)**

Auch für die Koppe bedeutet die Zunahme von Stickstoffeinträgen im Allgemeinen eine zunehmende Eutrophierung von Fließgewässerlebensräumen der Art und daher einen Widerspruch zum Erhaltungsziel (Nr. 10). Aktuell stehen jedoch optimale Lebensraumbedingungen im Benninger Ried zur Verfügung, sodass die wie oben bereits dargestellt hier nicht relevanten vorhabensbedingten Stickstoffzusatzbeiträge nicht negativ auf den Erhaltungszustand auswirken und auch keine Verschlechterung der Wiederherstellungsmöglichkeit der für die Art wichtigen Habitatelemente zur Folge haben.

#### **Apium repens (Kriechender Scheiberich)**

Dem für die Art des Kriechenden Scheiberichs formulierten bzw. konkretisierten Erhaltungsziel Nr. 11 laufen erhöhte Stickstoffeinträge ebenfalls grundsätzlich zuwider, da hierdurch Wuchsstandorte der konkurrenzschwachen und lichtliebenden Pflanzenart infolge der fortschreitenden Gehölzsukzession und Dichte der Vegetationsdecke beeinträchtigt werden. Im Hinblick auf die bereits erfolgten Extensivierungsmaßnahmen und die sehr geringe, irrelevante Zusatzbelastung an Stickstoffeinträgen im Prognose-Planfall, sind Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der Art und der Möglichkeit, für die Art wichtige Habitatelemente wiederherzustellen, nicht zu erwarten.

### **3.6.1.1.1.6.6.3.3 Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten**

Ein im Hinblick auf die erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen relevantes Zusammenwirken des Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten ist nicht gegeben.

Nah Art. 6 Abs. 3 FFH-RL sind auch andere Projekte und Pläne in die Betrachtung mit einzubeziehen. Nach den vom BMVBW in den o. g. Materialien entwickelten Kriterien sind nur solche Projekte zu berücksichtigen, welche bereits abgeschlossen, genehmigt oder vorgeschlagen wurden.

Durch die Abfrage bei der Regierung von Schwaben, dem Landratsamt Unterallgäu und der Stadt Memmingen wurden vier Projekte berücksichtigt, die geeignet sind, Beeinträchtigungen auf betroffenen Erhaltungsziele auszuüben. Eine Relevanz für die Betrachtung kumulierender Wirkungen ergab sich hieraus nicht. Auf die entsprechende ausführliche Darstellung der Prüfungsergebnisse in der FFH-VS (dort S. 46 f.) wird verwiesen.

### **3.6.1.1.1.6.6.3.4 Zusammenfassende Beurteilung der Erheblichkeit**

Das Vorhaben wirkt sich allein und im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten nicht erheblich auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Benninger Ried aus.

Kumulative Beeinträchtigungen sind wie erläutert ausgeschlossen. Eine relevante Beeinträchtigung der Erhaltungsziele allein durch das Vorhaben kann ebenfalls ausgeschlossen werden. Der sowohl bei den betroffenen LRT als auch den betroffenen Arten nach Anhang II der FFH-RL geringe Beeinträchtigungsgrad ist in der zweistufigen Skala der Erheblichkeit in eine nicht erhebliche Auswirkung auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu übersetzen.

### **3.6.1.1.2 Naturschutzgebiete**

Naturschutzgebiete nach § 23 BNatSchG sind im engeren Untersuchungsgebiet nicht festgesetzt. Die sich im weiteren Untersuchungsgebiet befindlichen **Naturschutzgebiete „Benninger Ried“** (Verordnung über das Naturschutzgebiet „Benninger Ried“ vom 6. September 1966 (GVBl. 1966, S. 318), geändert durch Verordnungen der Regierung von Schwaben vom 28. Mai 1985 (RGBl. I S. 821) und 12. Mai 1990 (RABl. Schw 1990, S. 38, Stand September 2010) in 1 km Entfernung und **„Hundsmoor“** (Verordnung über das Naturschutzgebiet Hundsmoor vom 11. November 1986 (RABl. Schw 1986, S. 125, Stand September 2010) mit 4,5 km Entfernung werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Eine unmittelbare Inanspruchnahme von Flächen erfolgt nicht, sodass ein Verstoß gegen die Verbote der geltenden Schutzgebietsverordnungen nicht vorliegt. Im Übrigen wird eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets „Benninger Ried“ bereits im Zusammenhang mit

dem gleichnamigen FFH-Gebiet verneint. Eine Betroffenheit des Naturschutzgebietes „Hundsmoor“ kann zudem unter den gleichen Aspekten wie die des FFH-Gebiets „Riedellandschaft-Talmoore“ ausgeschlossen werden.

#### **3.6.1.1.3 Naturdenkmäler und Geschützte Landschaftsbestandteile**

Naturdenkmäler (§ 28 BNatSchG) und geschützte Landschaftsbestandteile werden durch das Vorhaben nicht berührt. Lediglich im weiteren Untersuchungsgebiet befindet sich ein Naturdenkmal, welches eine **Linde bei Klosterwald** (Gde. Ottobeuren Gemarkung Guggenberg, Fl.Nr.1407, Linde bei Klosterwald, Verordnung vom 13.09.1988, veröffentlicht KABI 1988 S. 493) im Südosten des Untersuchungsgebiets darstellt (vgl. Karte 1 „Schutzausweisungen für Natur- und Landschaftsschutz“ im Anhang zur UVS, UVS, S.17), sowie als geschützte Landschaftsbestandteile das **„Feuchtbiotop mit Erlenwald im Günzwinkel bei Klosterwald“** und das **„Niedermoor mit Auwaldrest östlich der Riedmühle“** (vgl. Karte 1 „Schutzausweisungen für Natur- und Landschaftsschutz“ im Anhang zur UVS; UVS, S. 19). Diese werden weder unmittelbar durch das Vorhaben geschädigt, noch mittelbar hiervon beeinträchtigt.

#### **3.6.1.1.4 Gesetzlich geschützte Biotope**

Gesetzlich geschützte Biotope werden durch das Vorhaben weder zerstört noch beeinträchtigt. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 30 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG und § 30 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG liegt somit nicht vor, sodass Ausnahmen nicht notwendig sind.

Biotopkartierungen (nach § 30 Abs. 7 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG) stellen keine verbindlichen Bestandsaufnahmen dar, sondern dienen lediglich der Vereinfachung der Feststellung des Schutzes von bestimmten Flächen. Letztlich ist zur Identifizierung als gesetzlich geschütztes Biotop allein die dort vorhandene Natur ausschlaggebend.

Im engeren Untersuchungsgebiet liegen keine gesetzlich geschützten Biotope (vgl. Textteil zum LBP, S. 13 f.). Im weiteren Untersuchungsraum sind Kartierungen vorhanden, die in der Umweltverträglichkeitsstudie aufgelistet sind (vgl. UVS, S. 19). Diese werden jedoch anlagebedingt nicht beeinträchtigt (vgl. UVS, S. 112). Auch in der Bau- und Betriebsphase ist aufgrund der Entfernung zum Plangebiet (vgl. Karte 1 „Schutzausweisungen für Natur- und Landschaftsschutz“ im Anhang zur UVS) keine Inanspruchnahme gegeben. Mit der Auflage, dass für den Baustellenverkehr und –einrichtungen möglichst befestigte Wege bzw. Flächen von geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit zu benutzen sind, wird das Restrisiko, bisher nicht kartierte gesetzlich geschützte Biotope zu beeinträchtigen oder gar zu zerstören, vermindert. Im Übrigen liegt auch eine Beeinträchtigung

nicht vor. Als Sekundärwirkungen kommen lediglich Schadstoffeinträge in Betracht. In der Bauphase sind diesbezüglich Auflagen zur Reduzierung von Staubemissionen einzuhalten. Für die Betriebsphase wurde die vorhabensbezogene Zusatzbelastung an Stickstoffdepositionen außerhalb des Flughafengeländes im Rahmen der lufthygienischen Untersuchung als im Unschärfbereich des Rechenprogramms ermittelt (vgl. Lufthygienische Untersuchung, ACCON, 31.05.2011, S. 73, 75, 76, 79).

#### **3.6.1.1.5                    Gesetzlich geschützte Lebensstätten**

Einzelne gesetzlich geschützte Lebensstätten i. S. d. § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG und Art. 16 BayNatSchG werden durch die Planfeststellung beseitigt. Soweit allein nach § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG geschützte Lebensstätten beeinträchtigt werden, liegt aufgrund des zulässigen Eingriffs gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG kein Verbot vor. Für den Verstoß gegen das Verbot aus Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme erteilt werden, da von Seiten der unteren Naturschutzbehörde keine Einwände hinsichtlich der Beeinträchtigung erhoben wurden und zudem das Einverständnis bezüglich der Ausnahmeerteilung von der unteren Naturschutzbehörde mündlich bestätigt wurde.

§ 39 Abs. 5 BNatSchG regelt den Schutz bestimmter Lebensstätten im unbesiedelten und besiedelten Bereich. Mit Inkrafttreten des neuen BayNatSchG wurde der Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile in Art. 16 BayNatSchG geregelt. Die Vorschrift geht über § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG hinaus, die kein Beseitigungsverbot enthält. Nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen, oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Soweit durch die Realisierung des Vorhabens baubedingt Feldgehölzstrukturen neben der Hallenbebauung im Süden und Feldhecken am nordöstlichen Rand des engeren Untersuchungsgebiets beeinträchtigt werden können, wird dem durch entsprechenden wirkungsvollen Schutz durch die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen entgegen gewirkt. Bei den genannten Lebensstätten handelt es sich im Übrigen nicht um Wald im waldrechtlichen Sinne.

Die bei Versiegelung und Überbauung sowie der Anlage von Böschungen stattfindende Rodung von naturnahem Feldgehölz (0,2 ha) und mesophilem, naturnahem Gebüsch (0,3 ha) und damit stattfindende Beseitigung von Lebensstätten im Sinne des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG stellt jedoch mangels Vorliegen einer Maßnahme nach Art. 16 Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG einen Verstoß gegen das Verbot des Art. 16 Abs. 1 Satz 1

BayNatSchG dar, sofern dies mit den planfestgestellten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nicht vermieden werden kann (vgl. UVS, S. 110).

Eine Ausnahme hierfür kann nach Art. 16 Abs. 2 i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG erteilt werden. Zwar kann die Beeinträchtigung nicht vollständig ausgeglichen werden (vgl. PLANUNG+UMWELT, S. 10, Erwiderungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen), die Maßnahme ist jedoch aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig. Die Gründe der Planrechtfertigung sind allerdings höher zu bewerten. Im Übrigen werden angesichts der Ersatzmaßnahmen ausreichende gleichwertige Flächen geschaffen.

#### **3.6.1.1.6 Allgemeiner Artenschutz nach § 39 Abs. 1 BNatSchG**

Die Verbotstatbestände des allgemeinen Artenschutzes nach § 39 Abs. 1 BNatSchG werden durch das Vorhaben nicht erfüllt.

Nach § 39 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten, während § 39 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG die Entnahme oder Nutzung wild lebender Pflanzen sowie das Niederschlagen oder die Verwüstung von Pflanzenbeständen ohne vernünftigen Grund untersagt. Den Schutz von Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen hat § 39 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zum Inhalt, der die Beeinträchtigung oder Zerstörung derselben ohne vernünftigen Grund untersagt.

Das planfestgestellte Vorhaben sieht keine mutwillige Beunruhigung von wild lebenden Tieren vor. Im Übrigen stellt die Erweiterung eines Flughafens einen vernünftigen Grund im Sinne des § 39 Abs. 1 BNatSchG dar. Verbotstatbestände des allgemeinen Artenschutzes werden somit nicht erfüllt.

#### **3.6.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz**

Die europäischen und nationalen Vorschriften zum Artenschutz stellen mit den planfestgestellten Maßnahmen, insbesondere den Maßnahmen zum vorgezogenen Funktionsausgleich (CEF-Maßnahmen), kein rechtliches Hindernis für die Zulassung des Vorhabens dar.



### **3.6.1.2.1 Zugriffsverbote**

Die hier allein relevanten artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote sind in § 44 Abs. 1 Nr. 1 – 4 BNatSchG geregelt. Ein Verstoß gegen Besitz- und Vermarktungsverbote des § 44 Abs. 2 BNatSchG im Zusammenhang mit dem Projekt kommt nicht in Betracht.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthält damit ein Schädigungsverbot, Tötungsverbot und Fangverbot für besonders geschützte Tierarten. Diese sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG, neben allen europäischen Vogelarten, solche, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV a) der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG genannt sind.

Das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist dahingehend auszulegen, dass lediglich ein signifikant erhöhtes und damit durch das Vorhaben deutlich gesteigertes Tötungsrisiko den Tatbestand erfüllt (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris RdNr. 91; BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az. 4 C 12.07, juris RdNr. 42). Unter das Fangverbot fallen solche Maßnahmen nicht, welche lediglich die Verbringung in Ersatzhabitate zum Ziel haben und somit keine Entnahme aus der Natur bezwecken (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, Az. 9 A 5.08 – juris RdNr. 124).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauer-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützte Arten stellen nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG solche Tierarten dar, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV a) der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Europäische Vogelarten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG die in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Richtlinie 2009/147/EG.

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Hierbei sind nicht nur die Inanspruchnahme durch das Vorhaben, sondern vorsorglich auch mittelbare Einwirkungen etwa in Form von Lärm und

Luftschadstoffen zu verstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az. 9 A 39.07, juris RdNr. 77).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten nach der V-RL oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV b) gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die das Luftamt der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legt. Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

#### **3.6.1.2.2 Prüfmethodik**

Als Grundlage der artenschutzrechtlichen Prüfung dient die von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 20.05.2011 (saP) sowie die Ergänzung zur saP. Die Gutachten untersuchen die verschiedenen Wirkfaktoren und –

prozesse, welche sich auf die europarechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten und damit auch auf die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG auswirken können (vgl. saP S. 5 f.). Zudem werden die zur Auflösung von Konflikten notwendigen Maßnahmen dargestellt.

Die Datengrundlage ist geeignet und ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung stützen zu können. Neben Erhebungen zur Bestandsaufnahme der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten aus dem Jahr 2009 wurden Fremddaten nachgefragt sowie Fachliteratur zur Ermittlung des relevanten Artenspektrums verwendet (vgl. saP, S. 3). Einwände, welche Defizite in der Erfassung zum Gegenstand haben, werden zurückgewiesen (Schreiben des Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. vom 12.08.2011, S. 2 f., TÖB\_24; Schreiben für Bund Naturschutz in Bayern e.V. vom 17.08.2011, S. 59 ff., TÖB\_26).

Das Gutachten entspricht nach Aussage der unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich der naturschutzfachlichen Belange den aktuell gültigen Standards (vgl. Stellungnahme des Landratsamts Unterallgäu, 08.08.2011, S. 3). Die von der GÖG angewandte Methodik sowie die in der saP vorgenommenen Begriffsbestimmungen orientieren sich an den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (Az. IIZ7-4022.2-001/05) vorgelegten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Das gewählte Untersuchungsgebiet erfasst alle möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf spezifisch geschützte Arten. Es gliedert sich in ein engeres und ein weiteres Untersuchungsgebiet. Die Grenzen des engeren Untersuchungsgebiets sind identisch mit dem Umgriff der beantragten Änderung der luftrechtlichen Grenze (direkter Eingriffsraum), während das weitere Untersuchungsgebiet den Wirkraum des Vorhabens umfasst, in dem die Wirkprozesse europarechtlich geschützte Arten indirekt beeinträchtigen können.

Bei der Beurteilung, ob Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind, finden nur solche Arten Berücksichtigung, welche sich bei der Abschichtung als prüfrelevant erwiesen haben (vgl. Anhang zur saP, S. 65 ff.) und zudem nachweislich oder mit hinreichender Wahrscheinlichkeit aufgrund anderweitiger Kartierungen oder Erhebungen vorkommen. Potentielle Vorkommen werden nur bei der Annahme des Vorkommens, aber methodisch schwerer Nachweisbarkeit in die Betrachtung miteinbezogen.

Eine Prüfung der Möglichkeit einer Ausnahmeerteilung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG war angesichts der hier nicht eintreffenden Erfüllung von Verbotstatbeständen wie nachfolgend dargestellt nicht erforderlich.

### **3.6.1.2.3 Konfliktanalyse (Verstoß gegen Verbote)**

Durch das Vorhaben ergeben sich keine nicht behebbaren Konflikte mit prüfrelevanten Arten und den Verboten in § 44 BNatSchG.

#### **3.6.1.2.3.1 Konkrete Konfliktanalyse der Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL**

Prüfrelevante Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Die ehemals auftretende Art des Sumpf-Glanzkraut (*Liparis loeselii*) gilt seit ANWANDER 2003 als verschollen und ist damit nicht in die Prüfung mit einzubeziehen.

Als einzige besonders geschützte Art mit nachgewiesenem Vorkommen im Benninger Ried ist damit im Beurteilungsgebiet die des Kriechenden Sellerie (*Apium repens*; vgl. saP, S. 9) zu nennen. Diese ist jedoch ebenfalls nicht prüfungsrelevant, da die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach Einschätzung der Gutachter der saP mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Die Standorte des kriechenden Selleries im Naturschutzgebiet Benninger Ried werden zum einen nicht unmittelbar in Anspruch genommen und zum anderen liegen auch Sekundärwirkungen im Form von vorhabensbedingten zusätzlichen Stickstoffdepositionen im Unschärfbereich des Rechenprogramms (vgl. FFH-Verträglichkeitsstudie; Lufthygienische Untersuchung, S. 73).

#### **3.6.1.2.3.2 Konkrete Konfliktanalyse der Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL**

Bei den prüfrelevanten Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL sind keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt. Andere, als die nachfolgend dargestellten Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL wurden zulässigerweise abgeschichtet. Dies ist einerseits damit zu begründen, dass ein Vorkommen dieser Arten im Untersuchungsgebiet fehlt und das Vorkommen möglicherweise trotz schwerer Nachweisbarkeit unwahrscheinlich ist. Andererseits erfolgt weder eine direkte Inanspruchnahme von Habitaten der abgeschichteten Arten, noch sind beeinträchtigende Sekundärwirkungen in Form von Zusatzbelastungen an Stickstoffdepositionen zu erwarten, da diese nach den Ergebnissen der lufthygienischen Untersuchung im Unschärfbereich des Rechenprogramms liegen.

### 3.6.1.2.3.2.1 Braunes Langohr und Graues Langohr

Das Braune Langohr (*Plecotus auritus*) besitzt im Untersuchungsgebiet einen guten Erhaltungszustand und wurde vereinzelt fliegend im bebauten nordwestlichen Teil außerhalb des Flughafengebietes nachgewiesen. Auch sind aus einer Erhebung von 2004 mehrere Fortpflanzungs-, Sommer- und Winterquartiernachweise im Raum Memmingen zu verzeichnen. Südlich von Hawangen liegt zudem mit der ASK ein Nachweis aus 1997 vor (vgl. saP, S. 12).

Bei der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Art handelt es sich um die des Braunen Langohres. Die Unterscheidung zwischen Grauem und Braunem Langohr ist anhand der Rufanalyse zwar nicht möglich, jedoch war das Graue Langohr als nicht prüfrelevant abzuschichten.

Das **Schädigungsverbot** für Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 BNatSchG ist vorliegend **nicht erfüllt**. Durch den Gebäudeabriss im Nordwesten des Plangebietes entfallen zwar Quartierpotenziale des Braunen Langohrs, die ökologische Funktion des Gebietes für das Braune Langohr bleibt jedoch im räumlichen Zusammenhang erhalten (§ 44 Abs. 5 BNatSchG), da erhebliche Auswirkungen auf die Jagdhabitats aufgrund der strukturell geringfügigen Änderungen und der an sich geringen Eignung der zu beseitigenden Gebäude für Fledermausquartiere nicht zu erwarten sind. Im Übrigen verbleiben u. a. in den Wohngebieten in Memmingerberg ausreichend qualitativ hochwertige Ausweichmöglichkeiten (vgl. Ergänzung saP, S. 2).

Bei der Baufeldfreimachung (Gebäudeabriss) besteht zudem die Gefahr der Verletzung oder Tötung von Individuen des Braunen Langohrs, die in Spalten der betroffenen Gebäudeteile ruhen. Diesbezüglich wird jedoch mit der planfestgestellten Maßnahme ART-V1 eine Beschränkung des Gebäudeabrisses auf den Winter vorgenommen, sodass die Gefahr von Direktverlusten auf ein unvermeidbares Maß minimiert wird. Zudem sind weitere Vorsichtsmaßnahmen beim Abbruch von Gebäuden beauftragt.

Das **Störungsverbot** nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenfalls **nicht erfüllt**, da die Auswirkungen keine Populationsrelevanz besitzen. Die Nachweisflächen des Braunen Langohrs befinden sich außerhalb der Eingriffsflächen und damit zudem in hinreichender Entfernung von zusätzlichen Lärm-, Licht- und Staubimmissionen. Außerdem wirkt sich auch die hohe Vorbelastung im Untersuchungsgebiet auf die (Un-)Empfindlichkeit der Tierarten aus. Eine erhebliche und damit für den Erhaltungszustand der lokalen Population relevante Störung liegt folglich nicht vor.

Das **Tötungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist ebenfalls **nicht erfüllt**.

Betriebsbedingt spielt hier neben der bestehenden Vorbelastung bei den Flugbewegungen im Prognose-Nullfall und dem mit 25 % vergleichsweise geringen Anstieg im Prognose-Planfall (gegenüber dem Prognose-Nullfall) auch das Fehlen bedeutender Flugstrecken des Braunen Langohrs im Bereich der Start- und Landebahn eine Rolle, sodass sich das Kollisionsrisiko des Braunen Langohrs mit Flugzeugen durch das Vorhaben nicht signifikant erhöht.

#### **3.6.1.2.3.2.2 Großer Abendsegler**

Die Art des Großen Abendseglers (*Nyctalus noctula*) wurde im Untersuchungsgebiet im Siedlungsbereich nördlich sowie im Shelterbereich südlich der Start- und Landebahn fliegend nachgewiesen. Potentielle Quartiere befinden sich im Hinblick auf Altbäume im nordwestlichen Siedlungsbereich. Das Vorhabengebiet selbst bietet nur mit den Gebäudespalten einen vorübergehenden Aufenthaltsort. Im Allgemeinen besitzt die lokale Population des Großen Abendseglers einen guten Erhaltungszustand.

Das **Schädigungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Durch den im Zuge der Baumaßnahmen vorgesehenen Abriss von bestehenden Gebäuden und die Fällung von Bäumen werden Quartierpotenziale zerstört. Soweit hiervon Gebäude betroffen sind, wird der Entfall von meist gering als Habitat geeigneten Bauwerken – sofern überhaupt relevant – durch die Vielzahl an Ausweichmöglichkeiten aufgefangen (vgl. Ergänzung saP, dort S. 2). Durch eine möglicherweise später erfolgende Rodung im Bereich der Shelter wird mit den an sich baumhöhlenarmen jungen Fichten kein Quartierpotenzial beseitigt. Der Verlust von kleineren Laubbäumen hat wegen der geringen funktionalen Bedeutung ebenfalls keine Auswirkungen. Im Übrigen stellen die Waldflächen zum einen keine essenziellen Jagdhabitats dar, zum anderen sind ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden, sodass insgesamt die ökologische Funktion, welche mit den beseitigten potentiellen Lebensstätten entfällt, im Gesamtgefüge weiterhin erhalten bleibt (Ergänzung saP, dort S. 2f.). Nach der hier anwendbaren Ausnahmebestimmung des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG liegt daher kein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vor. Des Weiteren wird die durch Baumfällungen oder Gebäudeabrissmaßnahmen entstehende Gefahr der Schädigung oder Tötung von Individuen soweit möglich durch die planfestgestellte Maßnahme ART-V1 sowie die Auflagen zur Fällung größerer Bäume und zum Abbruch von Gebäuden vermieden. Aufgrund der fehlenden Habitateignung im Eingriffsbereich ist ein Vorkommen von Winterquartieren unwahrscheinlich, sodass die trotz der Vermeidungsmaßnahme auftretenden Direktverluste als unvermeidbar einzustufen sind. Als mit der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Zusammenhang ste-

hende Verletzungen bzw. Tötungen von Individuen ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Das **Störungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird durch bau- und betriebsbedingte Staub-, Lärm- und Lichtimmissionen **nicht erfüllt**. Mit der erheblichen Vorbelastung im Prognose-Nullfall durch Siedlungs- und Flughafennutzung sowie den durch den langjährigen Flugbetrieb eingetretenen Gewöhnungseffekt bei der an sich lärmunempfindlichen Art ist die Störung durch die größere Anzahl der Flugbewegungen nicht als erheblich einzustufen. Im Übrigen sind mit dem Änderungsvorhaben relevante Veränderungen des Flugverfahrens nicht verbunden.

Auch das **Tötungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**, da eine signifikante Erhöhung der Mortalität der Art durch das Vorhaben nicht gegeben ist. Hier spielt, neben den nicht bestehenden bedeutenden Flugstraßen im Bereich der Start- und Landebahn, der mit unter 25 % verhältnismäßig geringe Anstieg der Flugbewegungen gegenüber dem Prognose-Nullfall ebenfalls eine Rolle.

#### **3.6.1.2.3.2.3 Kleine und Große Bartfledermaus**

Die Art der Kleinen Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*) ist im Untersuchungsgebiet häufig, jedoch nur fliegend, im Bereich der Shelter sowie der Siedlungsbereiche im Norden nachgewiesen. Zudem sind neben Jagdhabitaten auch Sommerquartiere im Gebäudebestand im Nordwesten zu vermuten. Des Weiteren weist die Kleine Bartfledermaus einen guten Erhaltungszustand der lokalen Population auf.

Auch bei der Bartfledermaus ist eine Unterscheidung von Kleiner und Großer Bartfledermaus nicht anhand der Rufanalyse möglich. Ein Vorkommen der Kleinen Bartfledermaus ist jedoch nach Einschätzung der Gutachter aufgrund der Habitatansprüche wahrscheinlicher.

Das **Schädigungsverbot** gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Durch Baumfällungen und Gebäudeabrissmaßnahmen entfallen zwar auch für die Kleine Bartfledermaus Quartierpotenziale. Die ökologische Funktion bleibt jedoch im räumlichen Zusammenhang aufgrund des gebäude- und baumreichen Umfelds erhalten (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Auch hinsichtlich der Eignung als Jagdflächen liegen keine relevanten Beeinträchtigungen vor. Die für den Großen Abendsegler dargelegte Begründung der Erhaltung der ökologischen Funktion und der Jagdhabitats gilt hier entsprechend.

Baubedingte Schädigungen und Tötungen von Individuen, welche in Baumhöhlen oder Gebäudespalten ruhen, werden mit der planfestgestellten Maßnahme ART-V1 und den Auflagen zur Fällung größerer Bäume und zum Abbruch von Gebäuden vermieden. Winterquartiere können im Eingriffsbereich ausgeschlossen werden, sodass die Beschränkung auf den Winter den Konflikt beseitigt.

Das **Störungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Auch bei der Kleinen Bartfledermaus sind die verhältnismäßig geringen Steigerungen bei den Flugbewegungen im Vergleich zum Prognosenullfall sowie die Vorbelastung in Form von Licht-, Lärm- und Staubimmissionen (durch Flughafen und Siedlung) und dem damit verbundenen Gewöhnungseffekt dafür ausschlaggebend.

Das **Tötungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird ebenfalls **nicht erfüllt**. Durch die im Prognose-Nullfall bestehende Vorbelastung und fehlende Flugstraßen im Bereich der Start- und Landebahn ist auch bei der kleinen Bartfledermaus keine signifikant erhöhte Mortalität zu erwarten.

#### **3.6.1.2.3.2.4 Zwergfledermaus**

Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) stellt die im Untersuchungsgebiet am häufigsten nachgewiesene Fledermausart dar und hält sich in den strukturreicheren Flächen nördlich und südlich der Landebahn auf. Neben Jagdhabitaten befinden sich wahrscheinlich auch Sommerquartiere im Gehölzbestand im Nordwesten. Winterquartiere wurden nicht nachgewiesen und sind auch nicht zu erwarten. Insgesamt besitzt die Art ebenfalls einen guten Erhaltungszustand der lokalen Population.

Das **Schädigungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Durch den Abriss von Gebäuden entfallen auch für die Zwergfledermaus Quartierpotenziale. Die ökologische Funktion des Gebiets bleibt jedoch aufgrund des Neubaus von Gebäuden und des bereits bestehenden Gebäudereichtums auch weiterhin für die Zwergfledermaus erhalten bzw. entsteht mittelfristig wieder (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Negative Auswirkungen auf die Eignung als Jagdhabitat ergeben sich nicht. Die für den Großen Abendsegler dargelegten Gründe für die Erhaltung der ökologischen Funktion und der Jagdhabitats gelten hier entsprechend.

Eine baubedingte Tötung oder Schädigung von in Gebäudespalten ruhenden Individuen wird soweit möglich vermieden (planfestgestellte Maßnahme ART-V1, Auflagen zum Schutz der Fledermäuse bei Fällung großer Bäume und Abbruch von Gebäuden). Auch bei der Vornahme im Winter kann eine Schädigung aufgrund einer störungs- bzw. witter-



rungsbedingten Umquartierung jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Dies ist jedoch unvermeidbar und erfüllt somit gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG als mit der Zerstörung von Ruhestätten verbundenen Direktverlust nicht den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

Das **Störungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird hingegen **nicht erfüllt**. Zwar ergeben sich durch die vergleichsweise geringe Erhöhung der Flugbewegungen zusätzliche Licht-, Lärm- und Staubimmissionen, welche Individuen der Zwergfledermaus grundsätzlich stören können. Jedoch sind die zusätzlichen Belastungen aufgrund der bestehenden Vorbelastung des Gebiets und des damit einhergehenden Gewöhnungseffekts sowie der relativen Unempfindlichkeit der Art an sich nicht als erheblich zu klassifizieren.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist ebenfalls **nicht erfüllt**.

Zum einen fehlen im Bereich der Start- und Landebahn bedeutende Flugstrecken der Zwergfledermaus. Zum anderen ist der Anstieg der Flugbewegungen gegenüber dem Prognose-Nullfall vergleichsweise gering, sodass insgesamt keine signifikant erhöhte Mortalität durch Kollisionen von Individuen mit Flugzeugen zu erwarten ist.

#### **3.6.1.2.3.2.5 Breitflügelfledermaus**

Die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) besitzt im engeren Untersuchungsgebiet selbst keine nachgewiesenen Quartiere. Der lokalen Population im weiteren Untersuchungsgebiet kommt jedoch ein guter Erhaltungszustand zu.

Das **Schädigungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Durch den Abriss der Gebäude werden potentielle Quartiere der Breitflügelfledermaus beseitigt. Jedoch bleiben, wie bereits dargelegt, ausreichend Ausweichmöglichkeiten bestehen. Aufgrund der nur schwachen Strukturänderungen bleibt auch die Jagdfunktion des Gebiets erhalten.

Die Gefahr der Schädigung bzw. Tötung von Individuen beim Abriss von Gebäuden wird durch die Beschränkung auf den Winter (Maßnahme ART-V1) und den weiteren Auflagen zum Schutz der Fledermäuse weitgehend vermieden.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird vorliegend **nicht erfüllt**. Wegen fehlender Nachweise im Eingriffsbereich sind erhöhte Lärm-, Licht- und Staubimmissionen unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung von ver-

nachlässigbarer Bedeutung für die Art der Breitflügelfledermaus. Populationsrelevante Auswirkungen sind auszuschließen.

Auch das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Aufgrund der fehlenden Nachweise in den nördlichen Siedlungsbereichen und im Bereich der Start- und Landebahn sind höchstens unregelmäßige Aufenthalte im Kollisionsbereich zu erwarten, sodass sich das Risiko minimiert. Eine signifikant erhöhte Mortalität durch das Vorhaben ergibt sich vor allem betriebsbedingt nicht.

#### **3.6.1.2.3.2.6      Rauhautfledermaus**

Bei der Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*) fehlen im engeren Untersuchungsgebiet ebenfalls Quartiernachweise.

Das **Schädigungsverbot** in § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist vorliegend **nicht erfüllt**. Die Funktion der potentiell entfallenden Lebensstätten im Bereich der Gehölzrodungsmaßnahmen kann im Eingriffsgebiet auch weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Dabei wurde die geringe Bedeutung des Untersuchungsgebiets für die Art sowie die enge räumliche Begrenzung des Eingriffs berücksichtigt. Die Nutzung des Wirkraums als Jagdhabitat wird im Vergleich zum Prognose-Nullfall nicht relevant beeinträchtigt. Auf die bereits erläuterten Ausweichmöglichkeiten wird verwiesen.

Die Gehölzrodungsmaßnahmen können zudem ruhende Tiere schädigen. Zur Vermeidung der Schädigung von Individuen werden die Gehölzrodungsmaßnahmen auf den Winter beschränkt (planfestgestellte Maßnahme ART-V1, Auflagen zum Schutz der Fledermäuse). Winterquartiere sind aufgrund der mangelnden Habitataignung bei der Rauhautfledermaus nicht zu erwarten. Sofern dennoch eine Schädigung im Winter auftritt, ist diese als unvermeidbar und damit unerheblich für den Verbotstatbestand zu betrachten (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Auch hier ist aufgrund der fehlenden Nachweise im Eingriffsbereich sowie der Vorbelastung (Flughafen und Siedlung) eine negative populationsrelevante Auswirkung auszuschließen.

Auch das **Tötungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Regelmäßige Aufenthalte im Bereich der Start- und Landebahn sind durch die dort fehlenden Nachweise nicht zu erwarten, sodass sich ein geringes Kollisionsrisiko ergibt. Eine signifikant erhöhte Mortalität entsteht dadurch nicht.

#### 3.6.1.2.3.2.7 Wasserfledermaus

Die Art der Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*) besitzt ebenfalls keine nachgewiesenen Quartiere im engeren Untersuchungsgebiet.

Das **Schädigungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Die ökologische Funktion des Untersuchungsgebiets kann trotz der Gehölzrodungsmaßnahmen im räumlichen Zusammenhang wegen der geringen Bedeutung für die Art und dem flächenmäßig geringen Eingriff weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 BNatSchG). Auch die Funktion als Jagdhabitat bleibt im Vergleich zum Prognose-Nullfall erhalten. Auf die Erläuterungen in der Ergänzung zur saP wird verwiesen.

Falls sich doch bisher nicht nachgewiesene Habitate im Eingriffsgebiet befinden, können durch die Gehölzrodungsmaßnahmen und den Abriss von Gebäuden Individuen geschädigt werden. Durch die Auflagen zum Schutz der Fledermäuse sowie die planfestgestellte Vermeidungsmaßnahme ART-V1 und der damit festgesetzten Verlagerung der Rodungsmaßnahmen und Abrissmaßnahmen in den Winter, kann vorhabensbedingte eine Schädigung von Individuen der Wasserfledermaus ausgeschlossen werden.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Das mangelnde Vorkommen im Eingriffsbereich sowie die im Ist-Zustand und Prognose-Nullfall bestehende Vorbelastung lassen den Ausschluss von populationsrelevanten Auswirkungen zu.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist ebenfalls **nicht erfüllt**. Auch hier sind die fehlenden Nachweise im Eingriffsgebiet und dabei vor allem in den Bereichen der Start- und Landebahn und den nördlichen angrenzenden Siedlungsbereichen der Grund für die vorhabensbedingt nicht signifikant erhöhte Mortalität.

#### 3.6.1.2.3.2.8 Reptilien – Zauneidechse

Bei den Reptilien stellt das Eingriffsgebiet potenzielles Habitat für Zauneidechsen (*Lacerta agilis*) dar. Die Art wurde zuletzt im Jahr 2008 im Bereich der Shelter nachgewiesen. Wegen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld der Shelter ist u. a. die Besiedlung neuer Lebensräume erschwert. Insgesamt ist die lokale Population vom Erhaltungszustand jedoch als gut einzustufen.

Das **Schädigungsverbot** hinsichtlich der Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist **nicht erfüllt**.

Zwar werden im Bereich der Shelter Habitatflächen der Zauneidechse mit Hallen oder Flugbetriebsflächen überbaut und damit zerstört. Jedoch findet mit der Herrichtung einer Ersatzfläche ein vorgezogener Funktionsausgleich (planfestgestellte Maßnahme CEF; ART-C1; vgl. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) statt, der eine Kompensation des entstehenden Lebensraumverlusts vorsieht. Im Zusammenhang mit der Gestaltungsauflage, auf die Trockenheit der Ersatzhabitats zu achten sowie dem Roteintrag im LBP-Plan Nr. 3 zur verteilten Anlage der Ersatzhabitats, ist die Maßnahme des vorgezogenen Funktionsausgleichs geeignet, die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten insgesamt herzustellen. Die genannten Nebenbestimmungen und verfügbaren Roteinträge tragen den Einwendungen der höheren Naturschutzbehörde Rechnung.

Die vorgesehene Fläche von 0,5 ha ist zudem ausreichend dimensioniert. Bei der betroffenen Population handelt es sich zum einen nur um „mehrere“ Exemplare, nicht jedoch eine auffällig große Population. Zudem ist der Erhaltungszustand der lokalen Population trotz der auch derzeit schon bestehen Einschränkungen in den Revierreservaten, die auf der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzung und dem Mangel an Verbundstrukturen beruhen, als gut einzustufen. Im Übrigen wurden von den Naturschutzbehörden zur Größe des Ersatzhabitats auch keine Einwendungen vorgebracht.

Eine funktionale Schädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch Lärm und visuelle Störreize ist hingegen wegen der geringen Effektdistanzen der Zauneidechse nicht zu erwarten.

Die mögliche Schädigung und Tötung von Individuen und Entwicklungsformen während des Baus der Hallen wird durch die planfestgestellte Vermeidungsmaßnahme ART-V3 aufgefangen, indem notwendige Eingriffe in den Boden in der Aktivitätszeit der Tiere und außerhalb der Gelegephase stattfinden und zudem eine ökologische Baubegleitung mit Kontrollbegehungen (planfestgestellte Maßnahme ART-V4; vgl. LBP) erfolgt.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Aufgrund des Vorkommens in generell lärmreicheren Gebieten ist die Zauneidechse an anthropogene Störungen gewöhnt, sodass sich bau- und betriebsbedingte akustische sowie visuelle Störreize nicht populationsbedingt auf den Fortpflanzungserfolg auswirken. Zudem tragen sowohl die Vorbelastung des Gebietes als auch die geringe Effektdistanz der Zauneidechse dazu bei, dass keine Störungen in erheblichem Maße stattfinden.

Das **Tötungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird ebenfalls **nicht erfüllt**.

Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko ist weder aufgrund von Kollisionen mit Flugzeugen noch durch den im Bereich des geplanten Gewerbegebiets „Fliegerhorstgelände Mem-

mingerberg, Teil Benningen“ zunehmenden flughafeninduzierten landseitigen Verkehr zu befürchten.

### **3.6.1.2.3.2.9 Amphibien**

#### **3.6.1.2.3.2.9.1 Abgrenzung der prüfrelevanten Arten**

Von den Amphibien stellt sich nur die Art des Laubfrosches als prüfrelevant dar. Bei Gelbbauchunke, Kammolch und Kreuzkröte liegen aus den letzten Jahren keine Nachweise im Vorhabengebiet vor und auch eine Habitateignung des Eingriffsgebiets ist für die Arten Gelbbauchunke und Kammolch nicht gegeben (vgl. saP, S. 29f.); eine unmittelbare Beanspruchung von Habitatflächen findet zudem nicht statt. Sekundärwirkungen in Form von zusätzlichen Schadstoffdepositionen halten sich im Bereich der Unschärfe des Rechenprogramms (vgl. lufthygienische Untersuchung), sodass insgesamt eine Erfüllung von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG für die Arten Gelbbauchunke, Kammolch und Kreuzkröte mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen ist (vgl. saP, S. 30).

#### **3.6.1.2.3.2.9.2 Laubfrosch**

Die Art des Laubfroschs (*Hyla arborea*) wurde neben Laichhabitaten im Benninger Ried im Jahr 2003, als Einzeltier 2008 im Bebauungsplangebiet „Fliederhorstgelände Memmingerberg, Teil Benningen“ nachgewiesen, sodass eine unmittelbare Betroffenheit durch das Vorhaben nicht ausgeschlossen werden kann. Zwar liegt aus den Eingriffsflächen selbst kein Nachweis vor, die Eignung als Winterhabitat ist aber gegeben. Die lokale Population der Art besitzt jedoch einen mittleren bis schlechten Erhaltungszustand.

Das **Schädigungsverbot** hinsichtlich der Fortpflanzungs- und Ruhestätten aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Zwar ist eine Beeinträchtigung der Landlebensräume in den Wald- und Waldrandbereichen im Süden möglich. Die ökologische Funktion der betroffenen Bereiche wird jedoch wegen des räumlich eng begrenzten Eingriffs weiterhin erfüllt, sodass gegen das Verbot gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht verstoßen wird.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ebenfalls **nicht erfüllt**. Akustische und visuelle Störreize sowie Erschütterungen, die während der Bauzeit und des Betriebs entstehen können, besitzen keine populationsrelevanten Auswirkungen. Grund hierfür sind neben der Vorbelastung auch die eher als gering zu bezeichnende Eignung

als Landlebensraum und das Fehlen von für den Laubfrosch geeigneten Reproduktionsgewässern.

Ebenso **nicht erfüllt** sind das **Tötungs- und das Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

Wegen fehlender bedeutsamer Wanderwege des Laubfrosches im Eingriffsgebiet, sowie u.a. mit der Vorbelastung im Prognose-Nullfall ist eine signifikante Erhöhung der vorhabsbedingten Mortalität nicht zu befürchten.

Auch ist die Schädigung und Tötung von Individuen im Zuge der Bauarbeiten nicht vermeidbar, da eine Bauzeitenbeschränkung wegen des ganzjährigen Auftretens der Art keine Wirkung hat. Mit § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG und der Erhaltung der ökologischen Funktion ist der Verbotstatbestand jedoch nicht erfüllt.

### **3.6.1.2.3.3 Konkrete Konfliktanalyse der Vogelarten nach Vogelschutzrichtlinie**

#### **3.6.1.2.3.3.1 Ökologische Gilde der Wiesenbrüter**

##### **3.6.1.2.3.3.1.1 Feldlerche und Schafstelze**

Die Feldlerche (*Alauda arvensis*) stellt eine im Untersuchungsgebiet nachgewiesene Brutvogelart mit hervorragendem Erhaltungszustand der lokalen Population dar. Die Brutpaare sind im Offenlandbereich zu finden. Die Schafstelze (*Motacilla flava*) hingegen mit nachgewiesenem Brutvorkommen im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets besitzt einen guten Erhaltungszustand der lokalen Population.

Bei der Beurteilung des Erhaltungszustands wurden auch die zu erwartende Abnahme der Brutpaardichten und das künftige Biotopmanagement zur Vogelschlagverhütung berücksichtigt.

Das **Schädigungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Die Anlage der Wendehammer und der Betriebsstraße sowie die Verlegung der Segelflughahn hat eine Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Nahrungshabitaten von Feldlerche und Schafstelze zur Folge. Jedoch wird unter der Berücksichtigung der eher geringen Neuversiegelung sowie der geplanten Entsiegelung bzw. des Rückbaus die ökologische Funktion der in Anspruch genommenen Lebensräume auch weiterhin erfüllt, sodass das Schädigungsverbot aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG im Zusammenhang mit dem hier anwendbaren § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht verletzt wird.

Zudem ist auch eine funktionale Schädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch Lärm und visuelle Störreize in der Betriebsphase nicht zu befürchten. Dies ist zum einen durch die bestehende erhebliche Vorbelastung bedingt und lässt sich zum anderen aus den Erkenntnissen am Flughafen München folgern, an dem eine hohe Feldlerchen- und Schafstelzendichte trotz einer wesentlich höheren Anzahl an Flugbewegungen und damit größeren Störreizhäufigkeit besteht.

Auch im Zuge der Baumaßnahmen ergibt sich keine Erfüllung des Schädigungsverbots. Mit den festgesetzten Nebenbestimmungen, welche Baumaßnahmen zur Verbreiterung der Start- und Landebahn einschließlich der Verlegung der Befehrerung sowie notwendigen Geländeangleichungen auf den Zeitraum zwischen dem 15. August und dem 1. März beschränken und Erdarbeiten in den Wiesenbrüterhabitaten zwischen März und Mitte August verbieten (Schutz der Wiesenbrüter in der Bauphase), werden zum einen Direktverluste von Feldlerche und Schafstelze vermieden. Durch die Abstimmung auf die Brutphase sind auch keine Tötungen oder Schädigungen von Entwicklungsstadien zu erwarten. Zum anderen wird durch die Nebenbestimmung auch eine vorübergehende bauzeitliche Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten soweit wie möglich vermieden. Der Einwendung des Landratsamts Unterallgäu (Stellungnahme vom 08.08.2011, dort S. 3) wird somit Rechnung getragen.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ebenfalls **nicht erfüllt**. Mit der im Ist-Zustand und im Prognose-Nullfall bestehenden Vorbelastung durch Flughafen und Siedlung sind populationsrelevante Meidereaktionen und Stressfolgen nicht zu erwarten. Infolge des eingetretenen Gewöhnungseffekts durch den langjährigen Flugbetrieb sind weder die verhältnismäßig geringe Steigerung der Flugbewegungen im Planfall wie auch die Zunahme der Landverkehrszahlen nicht von Populationsrelevanz.

Ein **Verstoß gegen das Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt auch **nicht vor**. Aufgrund der Vorbelastung (im Prognose-Nullfall) hinsichtlich des Flugverkehrs und des verhältnismäßig geringen Anstiegs der Flugbewegungen (gegenüber dem Prognose-Nullfall) ist keine signifikant erhöhte Mortalität der Art zu befürchten, sodass betriebsbedingt das Tötungsverbot nicht erfüllt wird. Tötungen im Zuge der Baumaßnahmen sind durch die Nebenbestimmungen zum Schutz der Wiesenbrüter in der Bauphase ebenfalls nicht zu erwarten.

#### **3.6.1.2.3.3.1.2 Kiebitz**

Die Art des Kiebitz (*Vanellus vanellus*) stellt eine im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesene Art dar, ihr Vorkommen ist aber potenziell möglich. Im südlich angrenzenden

Bebauungsplangebiet „Fliegerhorst Memmingerberg, Südteil“ wurde bei Erhebung der Kling Consult 2010 der Kiebitz zudem als Nahrungsgast festgestellt. Wegen der ständigen Bestandsrückgänge besitzt die lokale Population nur einen mittleren bis schlechten Erhaltungszustand.

Das **Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG hinsichtlich der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist **nicht erfüllt**. Nistplätze des Kiebitzes sind von den Bauarbeiten und den vorgesehenen Biotopmanagementmaßnahmen, welche nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, nicht betroffen, sodass keine unmittelbare Inanspruchnahme erfolgt. Ein dennoch vorhandenes Vorkommen wird durch die Auflagen zum Schutz der Wiesenbrüter in der Bauphase wirkungsvoll geschützt. Lärm und visuelle Reize in Bau- und Betriebsphase wirken sich auf die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach dem derzeitigen Kenntnisstand (Bezug zum Flughafen München, s.o.) und unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung im Prognose-Nullfall nicht im relevantem Maße aus.

Die Schädigung von Individuen oder Entwicklungsstadien des Kiebitz bei Bau- und Biotopmanagementmaßnahmen ist aufgrund der fehlenden Inanspruchnahme von Nistplätzen des Kiebitz' ebenfalls nicht zu erwarten. Im Übrigen wird durch die Auflage zum Schutz der Wiesenbrüter in der Bauphase und die damit verfügte Bauzeitenbeschränkung die Gefahr der Schädigung minimiert.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird bei der Art des Kiebitz ebenfalls **nicht erfüllt**. Die in der Bau- und Betriebsphase entstehenden visuellen und akustischen Reize sind aufgrund des Gewöhnungseffekts, der durch die Dauer des bestehenden Flugbetriebs eingetreten ist, und zudem wegen der im Verhältnis zum Prognose-Nullfall geringen Zunahme der Flugbewegungen nicht als relevant für die Population zu betrachten. Nachzeitigem Kenntnisstand sind die hervorgerufenen Meidereaktionen und Stressfolgen nicht als erheblich und somit nicht als verbotserfüllend zu betrachten.

Auch das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird vorhabensbedingt **nicht erfüllt**. Eine zur Erfüllung des Verbotstatbestands erforderliche projektbedingt signifikant erhöhte Mortalität ist nicht gegeben. Zum Einen wirken sich die Vorbelastungen im Ist-Zustand und im Prognose-Nullfall mindernd auf die Erheblichkeit einer vorhabensbedingten Kollisionsgefahr aus; zum anderen fehlen auch beim Kiebitz Nachweise im Bereich der Start- und Landebahn und in der Vogelschlagstatistik des Flughafens, sodass der vergleichsweise geringe Anstieg der Flugbewegungen keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos darstellt.



### 3.6.1.2.3.3.1.3 Wachtel

Auch ein Vorkommen der Wachtel (*Coturnix coturnix*) ist im Untersuchungsgebiet potentiell möglich, wurde jedoch nicht nachgewiesen. Stark schwankende Brutbestände im gesamten Landkreis Unterallgäu führen zur Bewertung des Erhaltungszustands als mittel bzw. schlecht.

Das **Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Nistplätze als Ruhestätten und Lebensräume der Wachtel sind von Baumaßnahmen nicht unmittelbar betroffen. Im Übrigen werden Beeinträchtigungen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Wachtel mit der Auflage zum Schutz der Wiesenbrüter während der Bauzeit vermieden. Auch durch Lärm und visuelle Störreize wird die Funktion der Lebensräume unter Berücksichtigung der Vorbelastung nach aktuellem Kenntnisstand nicht beeinträchtigt.

Direktverluste von Individuen und Entwicklungsstadien durch Bauarbeiten sind wegen der fehlenden Betroffenheit von Nistplätzen ebenfalls ausgeschlossen. Individuen und Entwicklungsstadien an bisher nicht registrierte Nistplätzen sowie solchen in angrenzenden Bereichen werden im Übrigen durch die Bauzeitenbeschränkung zum Schutz der Wiesenbrüter geschützt.

Auch der Tatbestand des **Störungsverbots** aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird durch das Vorhaben **nicht erfüllt**. Vorhabensbedingte Meidereaktionen und Stressfolgen mit populationsbedingten Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die bau- und betriebsbedingt entstehenden Störreize vor allem akustischer Art erschweren grundsätzlich die Partnerfindung und Gefahrenwahrnehmung der lärmempfindlichen Brutvogelart, die jedoch bereits durch erhebliche Vorbelastungen beeinträchtigt wird. Da jedoch in Gebieten mit Habitat eignung für die Wachtel keine kontinuierliche Schallkulisse durch Flug- und Straßenlärm entsteht, sind ausreichend Lärmpausen zur Kommunikation vorhanden. Die Phase der Partnerfindung liegt zudem hauptsächlich in der Dämmerung und Nacht, sodass der in dieser Zeit stattfindende Flug- und Straßenverkehr (stark) reduziert ist und die Lärmpegel geringer sind.

Weiterhin ist das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für Individuen und Entwicklungsformen vorliegend **nicht erfüllt**. Betriebsbedingt ist eine signifikant erhöhte Mortalität aufgrund von Kollisionen wegen fehlender Nachweise im Start- und Landebahnbereich und dem mit 25 % vergleichsweise geringen Anstieg der Flugbewegungen im Vergleich zum Prognose Nullfall nicht zu erwarten.

### 3.6.1.2.3.3.2 Ökologische Gilde der Gebäudebrüter

Unter die ökologische Gilde der Gebäudebrüter fallen die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Arten Mauersegler (*Apus apus*) und Haussperling (*Passer domesticus*). Im Siedlungsbereich im Nordwesten des Untersuchungsgebiets liegt das Hauptbrutvorkommen mit einer kleinen Mauersegler-Kolonie und dem Schwerpunkt der Haussperlingsreviere. Auch im Bereich der Shelter liegt ein kleineres Brutvorkommen des Haussperlings.

Das **Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird vorliegend **nicht erfüllt**. Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Mauerseglers sind nicht unmittelbar betroffen. Beim Haussperling hingegen fallen durch den Gebäudeabriss Fortpflanzungs- und Ruhestätten weg. Die Niststätten sind aber vergleichsweise gering betroffen. Zudem besteht ein reichhaltiges Angebot an Nistplätzen aufgrund weiterhin vorhandener Bebauung und geringen Nistansprüchen des Haussperlings. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt somit im räumlich funktionalen Zusammenhang weiterhin erhalten, sodass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht erfüllt wird. Schädigungen der Funktion durch akustische oder visuelle Störreize sind aufgrund der geringen Empfindlichkeit der Arten und der bestehenden erheblichen Vorbelastung nicht zu erwarten.

In der Bauphase besteht zudem die Gefahr der Schädigung bzw. Tötung von Entwicklungsstadien (Eier, Nestlinge) durch den Abriss von Gebäuden. Die planfestgestellte Maßnahme ART-V1 vermeidet solche Direktverluste, indem die Bauzeit außerhalb der Brutzeit der genannten Gebäudebrüter stattfindet.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ebenfalls **nicht erfüllt**. Zur generellen Siedlungsadaption der Arten und der erheblichen Vorbelastung tritt der durch langjährigen und regelmäßigen Flugbetrieb eingesetzte Gewöhnungseffekt hinzu. Insgesamt ergibt sich somit keine erhebliche Störung mit populationsrelevanten Auswirkungen.

Der Tatbestand des **Tötungsverbots** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist durch das Vorhaben **nicht erfüllt**.

Die Flugbewegungen nehmen gegenüber dem Prognose-Nullfall nur verhältnismäßig geringfügig zu, sodass aufgrund der Vorbelastung betriebsbedingt keine signifikant erhöhte Mortalität zu erwarten ist.

### 3.6.1.2.3.3.3 Ökologische Gilde der Höhlenbrüter

Die Höhlenbrütergilde ist mit Star (*Sturnus vulgaris*) und Feldsperling (*Passer montanus*) im Untersuchungsgebiet nachgewiesenermaßen vertreten. Die Brutstätten konzentrieren

sich hauptsächlich auf den Siedlungsbereich im Nordwesten des Plangebietes mit Reichtum an Altbäumen. Zudem ist Einzelverkommen im Shelterbereich im Südwesten registriert. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist als gut zu bewerten.

Das **Schädigungsverbot** für Fortpflanzungs- und Ruhestätten des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Durch die Errichtung der geplanten Parkplatzflächen im Nordwesten werden mit den hierfür erforderlichen Gehölzrodungen nach Nr. 3 geschützte Stätten beseitigt. Hiervon sind aber Niststätten der Gebäudebrüter nur wenig tangiert. Zudem besteht im Untersuchungsgebiet ein großes Angebot an Nistplätzen, sodass auch nach dem Eingriff die ökologische Funktion der beseitigten Stätten weiterhin im räumlichen Zusammenhang erfüllt werden kann und gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG somit hier kein relevanter Konflikt mit dem Schädigungsverbot vorliegt. Eine funktionale Schädigung durch akustische und visuelle Störreize ist mit der Vorbelastung und der geringen Empfindlichkeit der Arten ebenfalls nicht gegeben.

Die Schädigung bzw. Tötung von Entwicklungsstadien in der Bauphase durch die Gehölzentnahme für neue Parkplatzflächen wird durch die planfestgestellte Maßnahme ART-V1 mit der Durchführung der Entnahme außerhalb der Brutzeiten vermieden.

Ebenso ist der Tatbestand des **Störungsverbots** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG **nicht gegeben**. Infolge der Vorbelastung (im Ist-Zustand und auch im Prognose-Nullfall) sowie des langjährigen und auch regelmäßigen Flugbetriebs ist ein Gewöhnungseffekt eingetreten. Zudem ist die Zunahme der Flugbewegungs- und Verkehrszahlen gegenüber dem Prognosenullfall nicht hoch, sodass insgesamt die Störungen durch Lärm und visuelle Effekte keine populationsrelevanten Meidereaktionen und Stressfolgen auslösen.

Das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von Individuen und deren Entwicklungsformen wird durch das Vorhaben **nicht erfüllt**. Bestehende Vorbelastung und die nur geringe Zunahme des Flugverkehrs gegenüber dem Prognosenullfall sind Ursache für die fehlende Signifikanz von ggf. erhöhter Mortalität.

#### 3.6.1.2.3.3.4 Ökologische Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter

Bluthänfling (*Carduelis cannabina*), Goldammer (*Emberiza citrinella*), Klappergrasmücke (*Sylvia curruca*), Dorngrasmücke (*Sylvia communis*) vertreten im Untersuchungsgebiet die ökologische Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter. Die nachgewiesenen Arten brüten vorwiegend im Bereich der Shelter im Südwesten und kommen zudem im Nordwesten des Gebiets in den parkähnlichen Siedlungsstrukturen vor. Brutplätze der Goldammer sind zudem auf kleinen Gehölzinseln in der Agrarlandschaft zu verzeichnen (vgl. Karte Bestand Fauna im Anhang zur saP).

Das **Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird projektbedingt **nicht erfüllt**.

Der Neubau von Hallen und Parkplätzen sowie die Erweiterung von Flugbetriebsflächen haben den Wegfall von Nahrungsflächen und auch von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die ökologische Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter zur Folge. Aufgrund der hohen Anzahl der hiervon betroffenen Brutvögel und dem Mangel an bereits vorhandenen geeigneten und zudem unbesetzten Ersatzlebensräumen, ist zur Vermeidung der Erfüllung des Verbotstatbestands eine Maßnahme zum vorgezogenen Funktionsausgleich erforderlich. Mit der planfestgestellten Maßnahme ART-C2 wird das vorhabensbedingt eingeschränkte Nistangebot durch die Entwicklung von Halboffenland mit Gebüsch und Hecken in ausreichendem Umfang wirkungsvoll kompensiert.

Eine Schädigung der Funktion der Flächen durch akustische und visuelle Störreize ist aufgrund der starken Vorbelastung nach aktuellem Kenntnisstand nicht zu erwarten.

Baubedingt kann zudem eine mögliche Schädigung bzw. Tötung von Entwicklungsstadien durch die Beschränkung der Eingriffszeiten auf Zeiten außerhalb der Brutzeit (ART-V1) vermieden werden.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird durch das Vorhaben ebenfalls **nicht erfüllt**. Neben dem gegenüber dem Prognosenullfall vergleichsweise nur geringfügigen Anstieg der Flugbewegungen (25 % in den verkehrsreichsten 6 Monaten) spielt auch der durch gleichmäßigen und langjährigen Flugbetrieb eingetretene Gewöhnungseffekt eine Rolle. Populationsrelevante Auswirkungen möglicher Störungseffekte sind daher nicht zu erwarten.

Auch das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Eine durch das Vorhaben signifikant erhöhte Mortalität ist nicht zu befürchten. Dies liegt an der Vor-

belastung durch die Anzahl Flugbewegungen im Prognose-Nullfall und an der nur geringfügigen Zunahme im Planfall.

### 3.6.1.2.3.3.5 Ökologische Gilde der Greifvögel

Unter die ökologische Gilde der Greifvögel fallen die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten Mäusebussard (*Buteo buteo*) als Brutvogel, Rotmilan (*Milvus milvus*), Schwarzmilan (*Milvus migrans*) und Turmfalke (*Falco tinnunculus*) als Nahrungsgäste. Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist mit hervorragend bis gut zu bewerten. Durch das Biotopmanagement zur Vogelschlagverhütung kann sich eine mittelfristige Minderung der Eignung der Nahrungshabitate ergeben. Nachweise des Brutvorkommens finden sich im Großraum des Flughafengeländes (vgl. Karten Nr. 1 und 2 zum Bestand Fauna, Anhang zur saP).

Der Tatbestand des **Schadigungsverbots** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Eine unmittelbare Betroffenheit der Brut- oder Ruhestätten der Arten ist nicht gegeben, jedoch ist eine Beeinträchtigung der Funktion der Brut- und Ruhestätten zu erwarten.

Funktionale Schädigungen der Flächen sind zwar nicht durch die Zunahme der Flugbewegungen zu erwarten. Diesbezüglich erhöhte akustische und visuelle Reize werden aufgrund der Vorbelastung des Gebiets und der größeren Entfernung von Fortpflanzungsstätten der störungsempfindlichen Milanarten als nicht relevant betrachtet.

Eine funktionale Schädigung ergibt sich jedoch während des Baus des Regenüberlaufbeckens im Bezug auf in diesem Bereich nachgewiesene Brutplätze des Mäusebussards. Mit der planfestgestelltem Maßnahme ART-V2 (zeitliche Beschränkung des Baus des Regenrückhaltebeckens auf Zeiten außerhalb der Brutzeit) wird ein diesbezüglicher Konflikt jedoch vermieden.

Das **Störungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist **nicht erfüllt**. Weder betriebs- noch baubedingt sind populationsrelevante Auswirkungen zu erwarten. Zu der erheblichen Vorbelastung durch die gegenwärtige Flughafennutzung treten hier die Vielfalt an Ausweichquartieren im räumlichen Umfeld sowie die allgemein relative Störungsempfindlichkeit der Arten im Nahrungsrevier. Der eingetretene Gewöhnungseffekt gegenüber betrieblichen Lärmauswirkungen und visuellen Störungen und die verhältnismäßig geringe Steigerung des Flug- und flughafeninduzierten Landverkehrs wirken sich ebenfalls auf die Erheblichkeit der vorhabensbedingten Störungen aus. In der Bauphase ist mit der großen Population im Untersuchungsgebiet nur eine geringe Betroffenheit des Mäusebussardvorkommens in der Nähe des Regenrückhaltebeckens zu erwarten.

Der Tatbestand des **Tötungsverbots** aus § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird durch das Vorhaben ebenfalls **nicht erfüllt**, da keine vorhabensbedingt signifikant erhöhte Mortalität zu erwarten ist. Nach der Vogelschlagstatistik sind im Bereich der Start- und Landebahn Kollisionen mit Turmfalken und Mäusebussarden bereits erfolgt und auch weiterhin möglich. Mit der Vorbelastung (im Ist-Fall und Prognose-Nullfall) und dem geringen Anstieg der Flugbewegungen gegenüber dem Prognose-Nullfall wirkt sich dies jedoch auch im Planfall nicht relevant aus.

#### 3.6.1.2.3.3.6 Ökologische Gilde der Krähenvögel

Von der ökologischen Gilde der Krähenvögel sind Saatkrähe (*Corvus frugilegus*) und Dohle (*Corvus monedula*) im Untersuchungsgebiet als Brutvögel nachgewiesene Arten. Von beiden liegen Brutvorkommen im Umfeld des Flughafengeländes. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird als gut bezeichnet.

Das **Schädigungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird durch das Vorhaben **nicht erfüllt**. Brut- oder Ruhestätten der Gilde werden nicht in Anspruch genommen. Auch eine funktionale Schädigung durch Lärm und visuelle Störreize ist aufgrund der Entfernung der festgestellten Stätten nicht zu befürchten.

Ein Verstoß gegen das **Störungsverbot** aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, der einer Ausnahme bedürfte, ist ebenfalls **nicht gegeben**. Die relative Störunempfindlichkeit der Arten im Nahrungsrevier sowie die erhebliche Vorbelastung, durch welche ein Gewöhnungseffekt eingetreten ist, wirken sich mindernd auf die außerdem verhältnismäßig geringe Zunahme des Straßen- und Flugverkehrs aus. Populationsrelevante Auswirkungen in Form von erheblichen Meidereaktionen und Stressfolgen sind daher in Bau- und Betriebsphase nicht zu erwarten.

Auch das **Tötungsverbot** des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird **nicht erfüllt**. Zwar zeigt die Vogelschlagstatistik, dass betriebsbedingt aufgrund der Nahrungssuche der Krähen ein erhöhtes Tötungsrisiko im Bereich der Start- und Landebahn besteht. Auch hier wirkt sich jedoch die Vorbelastung im Prognose-Nullfall aus. Zudem ist die Zunahme der Flugbewegungen im Prognose-Planfall gegenüber dem Nullfall verhältnismäßig gering, sodass insgesamt keine signifikant erhöhte Mortalität durch das Projekt entsteht.

### **3.6.1.2.4 Schutz-, Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen/CEF- Maßnahmen**

#### **3.6.1.2.4.1 Planfestgestellte Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen**

Zusammenfassend sind folgende Vorkehrungen zur Vermeidung der Gefährdung von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von europäischen Vogelarten planfestgestellt:

Mit der Maßnahme **ART-V 1** wird eine Bauzeitenbeschränkung für die Baufeldbereinigung verfügt, welche den Abriss von Gebäuden sowie die Entnahme von Gehölzen auf den Zeitraum zwischen November und Februar beschränkt. Die Baufeldbereinigung findet somit außerhalb der Brutzeit der **Vögel** und der aktiven Phase der **Fledermäuse** statt, sodass eine baubedingte Tötung von Individuen mobiler Artengruppen soweit möglich vermieden wird.

Die Vermeidungsmaßnahme **ART-V 2** sieht ebenfalls eine Bauzeitenbeschränkung vor, welche jedoch für die Errichtung des Regenrückhaltebeckens gilt. Die Arbeiten im Bereich des Einlaufes zum Schnittenbach müssen im Zeitraum zwischen August und Februar und damit außerhalb der sensiblen Brutzeit des **Mäusebussards** stattfinden, um vermeidbare Direktverluste durch anthropogene Störungen zu umgehen.

Die Bauzeit für die Baufeldbereinigung durch Erdbewegungen im Bereich der Shelter wird entsprechend der Vermeidungsmaßnahme **ART-V 3** auf Mitte April bis Mitte Mai bzw. Anfang August bis Mitte September festgesetzt. Zudem dürfen diesbezügliche Arbeiten nicht bei nasser und kalter Witterung stattfinden. Die Beschränkung auf die Aktivitätszeit und Zeiten außerhalb der Gelegeperiode der **Zauneidechse** vermeidet Direktverluste.

Zum Schutz der **Zauneidechse** findet neben der Vermeidungsmaßnahme ART-V 3 zudem eine ökologische Baubegleitung statt (**ART-V 4**). Dabei sind vor Beginn und während der Bodenarbeiten zur Baufeldfreimachung in Flächen mit Zauneidechsenvorkommen Kontrollbegehungen durchzuführen. Individuen, die dabei gefunden werden, sind in angrenzende Habitatflächen außerhalb des Eingriffsbereichs zu verbringen.

Zur Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der **Zauneidechse** sind außerdem Zauneidechsenhabitate als CEF-Maßnahme zu entwickeln (**ART-C1**). Die genaue Gestaltung und Unterhaltung ist der saP zu entnehmen. Die For-

derung der Regierung von Schwaben, höhere Naturschutzbehörde, die Ersatzhabitate zur besseren Annahme durch die Zauneidechse nicht konzentriert, sondern verteilt in nächster Nähe zum bisherigen Lebensraum anzulegen, wurde durch einen Roteintrag im LBP-Plan Nr. 3 berücksichtigt. Die nun vorgesehen Flächen sind ebenfalls ausreichend und angesichts der Nähe zu den Shelterflächen und der gleichen Belastung durch akustische und visuelle Störungen, wie die ursprünglich konzentrierte Fläche, auch geeignet, um den Verlust zu kompensieren. Bei der Verlagerung bzw. Verteilung der Ersatzhabitate handelt es sich nicht um eine Änderung des Antrags, sondern vielmehr um eine Konkretisierung der im Maßnahmenblatt ART-C1 verbal dargestellten Ersatzflächen.

Die Entwicklung von Halboffenland mit Gebüsch und Hecken im Rahmen der Maßnahme **ART-C 2** sichert schließlich die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die **Gebüsch- und Heckenbrüter**. Dabei soll auf den Flurstücken 5177 und 887 (Teil der Ersatzmaßnahme E 1), 1166/2 und 1166/3 (Teilbereich der Ersatzmaßnahme E 2) sowie 51, 52 und 554 (Teil der Ersatzmaßnahme E 5) eine magere Ausgleichsfläche mit Halboffenlandcharakter sowie lockerer Anpflanzung von Gebüschgruppen und kleinen Hecken entstehen. Die ausführliche Darstellung ist den entsprechenden Maßnahmenblättern zu entnehmen. Soweit sich durch die 1. Antragsänderung Veränderungen für die Maßnahme ART-C2 ergeben haben, wurden diese durch Roteintrag verfügt.

#### **3.6.1.2.4.2 Weitere Nebenbestimmungen zum besonderen Artenschutz**

Aus den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden haben sich zudem weitere Nebenbestimmungen ergeben, welche zur Vermeidung der Erfüllung des Tatbestands von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen erforderlich sind und festgesetzt werden.

##### **Schutz von Fledermäusen**

Zum Schutz der Fledermäuse wurden mehrere Nebenbestimmungen verfügt.

Die Fällung größerer Bäume (Brusthöhendurchmesser von über 30 cm) wurde daher nur unter Beachtung der nachfolgend dargestellten Auflagen 1) bis 4) zugelassen.

1) Zum Schutz von Fledermäusen ist das Fällen von größeren Bäumen (Brusthöhendurchmesser von über 30 cm) durch eine fachkundige Person (deren Einsatz mit der unteren Naturschutzbehörde vorab abzustimmen ist) fachlich zu begleiten. Die fachkundige Person hat vor der Fällung Nachschau zu halten, ob geeignete Höhlen oder Rindenspalten vorhanden und ob diese von Fledermäusen besetzt sind. Um sicher zu gehen, dass sich in einer Baumhöhle nach der Kontrolle keine geschützten Wirbeltierarten mehr auf-



halten, ist diese mit einem Tuch locker zu bedecken, sodass Fledermäuse heraus, aber nicht mehr hinein können.

2) Des Weiteren ist zum Schutz von Fledermäusen bei der Betroffenheit von Fledermäusen (Fortpflanzungs- oder Ruhestätten), die Fällung (unter Zurückstellung der avifaunistisch erforderlichen Zeiträume) im Zeitraum September/Okttober bei einigermaßen warmer Witterung vorzunehmen, da die Tiere dann aufgrund der Störung bei der Kontrolle (oder notfalls noch beim Fällen) wegfliegen können.

3) Bei einer unumgänglichen Fällung zwischen Oktober und März ist aus Gründen des Fledermaus-Schutzes wie folgt vorzugehen: Wenn sich die Tiere bereits im Winterschlaf (im Unterschied zu einem reinen Zwischenquartier; dies ist indirekt erkennbar z.B. an länger anhaltender kalter Witterung) befinden, gilt Folgendes: Bei aktuellem Nachweis von Fledermäusen ist zu deren Schutz eine sofortige Fällung untersagt. Es ist dann mit dem Fällen zu warten, bis die Tiere im Frühjahr aufwachen und ausgeflogen sind (je nach Witterung bis ca. Ende April). Hinweis: Bei Fällungen ab 1. März ist hierfür gesondert eine naturschutzrechtliche Ausnahme zu beantragen (Beginn der Vogelbrutzeit; vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).

4) Da nicht alle Fledermäuse in den Baumhöhlen mit den üblichen Methoden (Endoskop) entdeckt werden können, sind alle Stammabschnitte mit Höhlungen stets vorsichtig und langsam abzuschneiden. Keinesfalls darf im Nahbereich (1 m beidseits) von Öffnungen geschnitten werden. Oft wird es genügen, die Stammabschnitte sogleich an geeigneten Stellen (z. B. Parkanlagen) zu lagern/aufzustellen, so dass evtl. doch vorhandene Fledermäuse im Winterschlaf daraus entkommen können. Die liegenden Stämme sind daraufhin nochmals von der fachkundigen Person zu prüfen. Sollten hierbei für Fledermäuse nutzbare Höhlen oder Fledermäuse selbst festgestellt werden, ist das weitere Vorgehen dann mit der fachkundigen Person sowie der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen

Für Abbrucharbeiten von Gebäuden ist zudem verfügt, dass auch im Winter die Gebäude unmittelbar vor Abbruch von einer Fachkraft für Fledermausschutz auf etwaige Fledermausvorkommen untersucht werden müssen. Außerdem sind die durchführenden Firmen ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen, Fledermausexperten und die Naturschutzbehörden zu verständigen sind, falls ausfliegende Fledermäuse beobachtet werden. Die Abbrucharbeiten müssen von einer Fachkraft für Fledermausschutz begleitet werden.

Für sämtliche neuen Beleuchtungsanlagen im Freien sind außerdem insektenfreundliche Leuchtkörper zur Vermeidung einer Anlockwirkung für Fledermäuse zu verwenden.

### **Schutz von Zauneidechsen**

Des Weiteren sind Bestimmungen hinsichtlich der Gestaltung der Ersatzhabitate für Zauneidechsen verfügt. Sowohl die Auflage, dass darauf zu achten ist, dass in Stein- und Reishaufen oder Totholzreste keinerlei Wasser – auch kein Regen – eindringen kann und diese im Inneren absolut trocken sind, als auch die der verteilten Anlage der Ersatzhabitate auf der gesamten Fläche der Ausgleichsfläche A 2, sichern die Annahme der Habitate durch die Zauneidechse.

### **Schutz von Wiesenbrütern**

Zum Schutz der ökologischen Gilde der Wiesenbrüter ist zudem verfügt, dass die Baumaßnahmen zur Verbreiterung der Start- und Landebahn einschließlich der Verlegung der Befahrung sowie die notwendigen Geländeangleichungen nur zwischen dem 15. August und dem 01. März eines jeden Jahres ausgeführt werden. Außerdem sind zwischen März und Mitte August keine Erdarbeiten in den Wiesenbrüterhabitaten zulässig.

#### **3.6.1.2.5 Ergebnis**

Die Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes werden aufgrund der festgesetzten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen durch das Vorhaben nicht erfüllt, sodass Ausnahmen von den Verbotstatbeständen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht erforderlich sind.

#### **3.6.1.2.6 Einwendungen zum speziellen Artenschutz**

##### **3.6.1.2.6.1 Fachliche Defizite bei Fledermäusen**

Mängel des vom Antragsteller vorgelegten Gutachten zu den artenschutzrechtlichen Auswirkungen des Vorhabens (spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung – saP, GÖG) hinsichtlich der Ermittlung des Konfliktpotentials bei Fledermäusen sind entgegen der Zweifel des Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. und des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) nicht gegeben. Soweit von der Regierung von Schwaben die Erhaltung der ökologischen Funktion trotz der Fällung von Bäumen und des Abbruchs von Gebäuden bezweifelt wurde, ist dieser Einwand nach Vorlage der Ergänzung der saP wieder zurückgezogen worden.

#### **3.6.1.2.6.1.1 Fehlerhafte Ermittlung des Kollisionsrisikos**

Die Einwendung von Seiten des Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. (LBV, TÖB\_24) und des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN, TÖB\_26), dass jagende Fledermäuse im Bereich der Start- und Landebahn nicht berücksichtigt worden seien, obwohl eine derartige Nutzung des Gebiets zum Durchflug in großen Höhen aufgrund der Nachweise in Memmingerberg und Bereichen südlich des Plangebiets sehr wahrscheinlich sei, ist nicht begründet. Dies wird auch nicht durch die Aussage, dass diese Fledermausarten solche darstellten, die auf diffuses Licht nicht empfindlich reagierten und damit die gegenwärtige Gefährdung der Fledermäuse durch die Zunahme der Flugbewegungen und die Ausweitung des Nachtflugbetriebs noch erhöht würde, in Frage gestellt. Im Übrigen reicht die generelle Erhöhung der Gefährdung nicht aus, verbotserfüllend ist nur eine signifikant erhöhte Mortalität.

Das Kollisionsrisiko bei Querungsflügen im Bereich der Start- und Landebahn wurde in der saP berücksichtigt (vgl. Erwiderung auf die Einwendungen und Stellungnahmen, GÖG, dort S. 1). Eine fehlerhafte Ermittlung ist hier nicht gegeben. Zwar stellen die Karten Nr. 1 und Nr. 2 zur saP zutreffend nur ermittelte Jagdhabitats dar, dies steht jedoch nach den plausiblen Angaben der Gutachter der GÖG (vgl. ebenda) nicht im Zusammenhang mit der Überprüfung der Konfliktpotentiale, bei der auch der Aufenthalt der Fledermäuse im Bereich der Start- und Landebahn miteinbezogen worden ist. Auch die Formulierung "Fehlen bedeutender Flugstraßen" (vgl. saP, z.B. S. 13) als einer von mehreren Gründen für die hier nicht vorliegende signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos zeigt die Berücksichtigung der Überflüge von Fledermäusen im Bereich der Start- und Landebahn. Einwände vom Landratsamt Unterallgäu als untere Naturschutzbehörde bzw. der Regierung von Schwaben als höhere Naturschutzbehörde wurden hierzu im Übrigen nicht vorgebracht.

#### **3.6.1.2.6.1.2 Ungeeignetheit der Vermeidungsmaßnahme ART-V1**

Auch das Vorbringen von LBV (TÖB\_24) und BN (TÖB\_26), dass die Vermeidungsmaßnahme ART-V1 nicht geeignet sei, um die durch die Baufeldfreimachung entstehenden Konflikte bei Fledermäusen zu vermeiden, geht fehl. Der Einwand, dass die Maßnahme zu weiteren Konflikten führe, da bei einer Störung von in Baumhöhlen überwinternden Arten wie etwa Abendsegler, Zwerg- und Rauhaufledermaus, aufgrund der niedrigen Körpertemperaturen eine längere Reaktions- und Fluchtzeit zu berücksichtigen sei und zudem kurzfristig keine geeigneten Winterquartiere zur Verfügung stünden, kann die Geeignetheit nicht mit Erfolg in Frage stellen.

Wie auch in der Erwiderung (Erwiderung GÖG, S. 1) dargelegt, erfüllen mit der normativen Einschränkung des § 44 Abs. 5 BNatSchG im Zusammenhang mit der Zerstörung von

Fortpflanzungs- und Ruhestätten nur vermeidbare Tötungen den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Durch die Maßnahme ART-V1 sowie die Nebenbestimmungen zum Schutz von Fledermäusen werden aufgrund der fehlenden Habitataignung nicht wahrscheinliche Direktverluste soweit möglich minimiert. Ein verbleibendes Tötungsrisiko, etwa durch eine verlangsamte Flucht, ist damit als unvermeidbar einzustufen und erfüllt nicht den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Die Maßnahme ART-V1 stellt damit ein zur Vermeidung von Verboten geeignetes Mittel dar.

#### **3.6.1.2.6.2 Verschwinden von Teillebensräumen und Nahrungsflächen für Vögel**

Auch die Kritik an der einheitlichen Bewertung der Ökologischen Gilde der Greifvögel (vgl. TÖB\_24 und TÖB\_26) trotz unterschiedlicher Gefährdung und Häufigkeit der Arten sowie unterschiedlichem Schutzbedürfnis ist nicht berechtigt. Die Zusammenfassung in der Gilde und die gleiche Bewertung der Arten ergeben sich zum einen durch gleiche Wirkfaktoren und zum anderen durch die ähnliche Betroffenheit in ihrem Jagdverhalten.

Mit dem Einwand, dass in der saP zu Unrecht Vogelschlag- und Biotopschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt worden seien, diese jedoch erhebliche Auswirkungen auf die Wertigkeit von noch verbleibenden Nahrungsflächen und Lebensräumen vor allem im Hinblick auf Schwarz- und Rotmilan sowie Saatkrähe habe, können keine Defizite der saP vorgebracht werden.

Die Auswirkungen von Maßnahmen zur Verhütung von Vogelschlag und Biotopschutzmaßnahmen sind entgegen der Einwände (TÖB\_24 und TÖB\_26) nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsantrags und waren somit auch nicht in die Beurteilung der Gefährdung der Arten und der Erfüllung des Tötungsverbots mit einzubeziehen.

#### **3.6.1.2.6.3 Vogelschlagrisiko**

Hinsichtlich der Einwendungen zum Vogelschlag wird auf die entsprechenden Darstellungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter dem Gesichtspunkt Luftsicherheit und öffentliche Sicherheit verwiesen.

#### **3.6.1.2.6.4 Fehlende Untersuchungen zu nachtaktiven Vogelarten**

Der Einwand, dass nachaktive Vogelarten nicht untersucht worden, diese jedoch durch die Öffnung der Betriebszeiten zunehmend betroffen seien (TÖB\_24 und TÖB\_26), greift nicht durch. Von den Gutachtern der GÖG wurden bei der Ermittlung des relevanten Artenspektrums im Untersuchungsgebiet Nachtbegehungen zur Erfassung durchgeführt und

zudem als Quellen für frühere Nachweise auch Fremddaten herangezogen (vgl. saP, S. 3). Auch die Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums im Anhang zur saP zeigen, dass auch Vogelarten mit nächtlicher Aktivitätszeit, wie z.B. Schleiereule, in der saP Berücksichtigung fanden.

#### **3.6.1.2.6.5 Fehlende Berücksichtigung der Purpur-Grasnelke im Benninger Ried**

Die Purpur-Grasnelke als streng bzw. besonders geschützte Art nach Anhang 1 zur BArtSchV war nicht in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu berücksichtigen. Zwar handelt es sich um eine national besonders und zudem auch streng geschützte Art, derzeit stellt die Purpur-Grasnelke jedoch noch keine europäisch geschützte Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG dar, sodass gem. § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegt. Der Schutz im Hinblick auf das FFH-Gebiet „Benninger Ried“ wurde bereits in der Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung thematisiert. Eine Schädigung der Purpur-Grasnelke ist durch das Vorhaben somit nicht zu erwarten.

#### **3.6.1.2.6.6 Lebensbedrohliche Auswirkungen des Fluglärms auf Tiere wegen der Fluchtreaktionen v.a. im Winter**

Schließlich sind auch die von privaten Einwendern dargelegten lebensbedrohlichen Auswirkungen des Fluglärms auf Tiere in Form von Fluchtreaktionen nicht geeignet, die artenschutzrechtliche Prüfung in Frage zu stellen. Fluchtreaktionen als Folge des Betriebs des Flughafens wurden bei der Prüfung des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG berücksichtigt. Bei dem Großteil der vorkommenden Arten ist aufgrund der Vorbelastung und des dadurch eingetretenen Gewöhnungseffekts keine relevante Störung zu erwarten. Zudem ist die verhältnismäßig geringe Zunahme der Flugbewegungen gegenüber dem Prognosenullfall zu berücksichtigen sowie die bei vielen Arten fehlenden Winterquartiere im engeren Untersuchungsgebiet, sodass im Planfall insgesamt keine lebensbedrohlichen Auswirkungen des Fluglärms auf artenschutzrechtlich geschützte Tierarten im Untersuchungsgebiet gegeben sind. Ein durch Fluchtreaktionen bedingter Verstoß gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt im Übrigen erst dann vor, wenn sich die Mortalität im Planfall signifikant erhöht. Dies ist, wie oben bei den einzelnen Arten dargelegt, nicht der Fall.

### **3.6.1.2.6.7 Kollision von Bauzeitenbeschränkungen**

Des Weiteren ist auch die Einwendung des Bund Naturschutz zurückzuweisen, vorgesehene Bauzeitenbeschränkungen würden in der Form kollidieren, sodass ganzjährig keine Boden- und Abrissmaßnahmen durchgeführt werden könnten. Zwar sehen die Vermeidungsmaßnahmen unterschiedliche Zeiträume je nach zu schützender Artengruppe vor, die dergestalt verteilt sind, dass beispielsweise in der Zeit, wenn zum Schutz der Brutvögel und Fledermäuse kein Abriss von Gebäuden und keine Entnahme von Gehölzen stattfinden darf, dennoch die in Bezug auf Zauneidechsen einzig zulässige Baufeldbereinigung im Shelterbereich erfolgen muss. Durch das gestufte Vorgehen in den Zauneidechsenhabitaten, im Herbst bzw. Winter die oberflächigen Abriss- und Rodungsmaßnahmen durchzuführen, und erst im Frühjahr/ Sommer die Bodenarbeiten vorzunehmen, wird der Schutz beider Artengruppen erreicht (vgl. Erwiderung GÖG, S. 6). Die übrigen Bauzeitenbeschränkungen beziehen sich ebenfalls auf die Habitate der jeweiligen Art, sodass bereits mit der örtlichen Verteilung keine Kollision entstehen kann.

### **3.6.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange (als öffentlicher Belang)**

Bei der Planfeststellung sind gem. § 8 Abs. 1 LuftVG alle vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gem. § 8 Abs. 1 LuftVG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Als abwägungserheblich stellen sich die Belange jedoch nur dar, wenn sie geeignet sind, die Gesamtkonzeption der Planung zu berühren (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565).

Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in §§ 1, 2 BNatSchG und Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Beeinträchtigungen des Bodens im Hinblick auf seine Funktionen sollen soweit als möglich vermieden werden; insbesondere sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen (§§ 1 und 3 BBodSchG).

Den Belangen kommt erhebliche Bedeutung im Rahmen des Interessenausgleichs zu (BVerwG, NVwZ 1991, 364); ein Vorrang gegenüber anderen Belangen und damit ein zwingendes Genehmigungshindernis bei entgegenstehenden Belangen besteht jedoch nicht (BVerwG, NuR 1996, 522).

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Naturschutzbelange sind in den von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegten Unterlagen, insbesondere dem landschaftspflegerischer Begleitplan, dargestellt. Zusammen mit den Stellungnahmen und Einwendungen sowie eigenen Ermittlungen des Luftamtes lagen die erforderlichen Informationen zur Beurteilung der Auswirkungen des Änderungsvorhabens vor. Auf die diesbezüglichen Antragsunterlagen wird verwiesen.

Das Vorhaben ruft auch Konflikte hervor, welche durch Varianten oder zumutbare Maßnahmen nicht vermieden oder auf ein unerhebliches Maß reduziert werden können. Mit der Kompensation der Eingriffe durch die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist jedoch insgesamt den Belangen der Natur und Landschaft geringeres Gewicht beizumessen, sodass das Vorhaben vorrangig ist.

### **3.6.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)**

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig. Vermeidbare Eingriffe werden unterlassen, unvermeidbare Eingriffe werden vollständig und in angemessener Zeit kompensiert. Der entstehende Kompensationsüberschuss von ca. 3,4 ha wird nicht auf das Planfeststellungsverfahren angerechnet und kann daher für weitere, im Planfeststellungsbeschluss nicht enthaltene Eingriffe verwendet werden.

#### **3.6.3.1 Eingriffsregelung**

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft beurteilt sich vorliegend nach §§ 14, 15, 16 und 17 BNatSchG und Art. 8, 9, 11 Abs. 1 und Art. 43 Abs. 2 Nr. 2 Bay-NatSchG.

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG stellen Eingriffe solche Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grünflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels dar, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Erhebliche Beeinträchtigungen sind nach § 13 BNatSchG vorrangig zu vermeiden, nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder in Geld zu kompensieren. Damit ergibt sich ein abgestuftes Prüfungsprogramm.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 vornimmt, zum einen vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unter-

lassen. Vermeidbar sind Beeinträchtigungen dann, wenn durch zumutbare Alternativen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist. Zum anderen besteht die Verursacherpflicht, verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ist der Eingriff nicht zu vermeiden oder nicht innerhalb einer angemessenen Frist zu kompensieren, so ist bei in der Abwägung vorrangigen Belangen des Naturschutzes die Zulassung des Eingriffs nicht möglich (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Ist dies dennoch der Fall, muss der Verursacher Ersatz in Geld nach den Maßgaben des § 15 Abs. 6 BNatSchG leisten.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

### **3.6.3.2 Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung**

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht zusammen mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung den Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Schwaben vom 14.11.2011.

Ein Verstoß gegen den Grundsatz LEP B I 2.2.1 ist nicht gegeben. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft werden nachhaltig gesichert.

Das Vorhaben greift – wie nachfolgend dargestellt – nur insoweit in Natur und Landschaft ein, als es zu dessen Umsetzung erforderlich ist. Sämtliche Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase sowie durch die Anlage selbst sind durch die planfestgestellten oder sonstigen beauftragten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen soweit wie möglich reduziert worden. Dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wurde Rechnung getragen.

Auch die schonende Durchführung von sämtlichen Bau-, Rodungs- und Abbaumaßnahmen ist gewährleistet. Durch die Nebenbestimmungen zur Erarbeitung und Durchführung des ökologischen Baustellenmanagements, welches u. a. für Pflanzen, Boden und Wasser Schutzmaßnahmen vorsieht, wird bereits die Rücksichtnahme auf Natur und Landschaft gesichert. Des Weiteren wirken auch die Vermeidungsmaßnahmen zum Artenschutz – in Form von Bauzeitenbeschränkungen aber auch ökologischer Baubegleitung –



möglichen Beeinträchtigungen entgegen. Im Übrigen wurden sowohl die in der landesplanerischen Beurteilung geforderte schonende Durchführung als auch die Gehölzsicherungsmaßnahmen als Auflage festgesetzt.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zudem ausreichend zur Kompensation des Eingriffs. Der in der 1. Antragsänderung korrekt ermittelte Kompensationsbedarf wird durch die planfestgestellten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen vollständig gedeckt. Für die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen wurden hierbei konkrete Maßnahmen festgesetzt, indem die zugehörigen Maßnahmenblätter und parzellenscharfen Maßnahmenpläne planfestgestellt wurden.

Im Übrigen ist durch die Auflage, dass sämtliche Maßnahmen wie angegeben umgesetzt werden müssen und zumindest für die Dauer des Eingriffs, bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer zu erhalten sind, die Sicherung der Belange von Natur und Landschaft gewährleistet. Die dingliche Sicherung zugunsten des Freistaats Bayern von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, welche nicht im Eigentum der Allgäu Airport GmbH & Co. KG oder im öffentlichen Eigentum stehen, stellt die tatsächliche Durchführung der Maßnahmen zusätzlich sicher.

Der Maßgabe, dass nur autochthones Material bzw. Saatgut für die Herstellung und Förderung von Magerrasen oder Extensivwiesen sowie für Gehölzpflanzungen verwendet werden darf, wurde durch Festsetzung einer entsprechenden Nebenbestimmung Rechnung getragen.

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen den Artenschutzgrundsatz (LEP B I 1.3.1). Die Belange des besonderen Artenschutzes gem. §§ 44 ff. BNatSchG werden umfassend durch die festgesetzten Maßnahmen ART-V1 – V 4 sowie ART-C1 und -C 2 sowie weitere Nebenbestimmungen berücksichtigt. Wie bereits dargestellt werden keine artenschutzrechtlichen Verbote erfüllt.

Insbesondere wurde der erforderliche Schutz von Fledermäusen gesichert. Verfügt wurde sowohl die Verwendung von insektenfreundlichen Leuchtkörpern in Form von Natriumdampflampen als auch die Durchführung von Abbrucharbeiten von Gebäuden im Winter durch die bereits vorgesehene Maßnahme ART-V1. Soweit Bäume mit einem Brusthöhendurchmesser von mehr als 30 cm gefällt werden, ist zudem durch die festgesetzten Auflagen den Belangen des Fledermausschutzes ausreichend Rechnung getragen. Des Weiteren ist auch der Fortbestand der ökologischen Funktion gesichert. Die Zweifel von Seiten der Regierung von Schwaben konnten im Laufe des Verfahrens durch die Vorlage einer Ergänzung zur saP (GÖG, 30.11.2012) ausgeräumt werden (vgl. Stellungnahme der Regierung von Schwaben vom 10.01.2013).

Auch der Forderung, die Ersatzhabitate für die Zauneidechse (ART-C2) nicht konzentriert, sondern versetzt anzulegen, wurde durch einen entsprechenden Roteintrag in den planfestgestellten Plänen nachgekommen.

Im Übrigen wurden sämtliche Einwendungen der Naturschutzbehörden bei der Prüfung berücksichtigt.

### **3.6.3.3 Vermeidbarkeit und Erforderlichkeit der Beeinträchtigungen**

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG), stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht dar und ist daher abwägungsfest und von der Planfeststellungsbehörde zu beachten. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn für das erforderliche Vorhaben zumutbare Alternativen vorliegen, welche den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen. Somit wird bei Konflikten nicht die Unterlassung des Vorhabens gefordert, sondern nur die Vermeidung von vornherein zu erwartender Beeinträchtigungen.

Das Vorhaben entspricht dem Vermeidungsgebot. Schutzgüter der Eingriffsregelung werden durch das Vorhaben bau-, anlage- oder betriebsbedingt nur in dem Maße beeinträchtigt, als dies zur Erreichung der mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erforderlich ist. Die Erforderlichkeit des Änderungsvorhabens selbst am beantragten Standort ist ebenfalls gegeben; auf die Prüfung der Planrechtfertigung wird verwiesen. Eine die Belange des Naturschutzes geringer beeinträchtigende Alternativlösung bietet sich außerdem aufgrund des bereits bestehenden Flughafens nicht an. In die Betrachtung der Vermeidbarkeit mit einbezogen ist nach dem Wortlaut des § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG auch lediglich die Durchführung des Vorhabens „am gleichen Ort“ und nicht an einem anderen Standort.

Vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Maßnahmen des planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplans sowie durch festgesetzte Nebenbestimmungen im Beschluss unterlassen. Zum Teil sind auch Verminderungsmaßnahmen enthalten, welche Eingriffe auf ein unterhalb der Erheblichkeitsschwelle befindliches Maß reduzieren.

#### **3.6.3.3.1 Planfestgestellte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen**

Der von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplan (vom 31.05.2011) beinhaltet eine umfassende Prüfung der Möglichkeit von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Auf dieser Grundlage werden die nachfolgend

aufgeführten Maßnahmen durch den (mit Roteintragungen versehenen) LBP Plan-Nr. 3 und die Maßnahmenblätter (Anhang 5 zum LBP) planfestgestellt:

- V 1, Erhalt wertvoller Gehölzstrukturen
- V 2.1, Dachbegrünung
- V 2.2, Fassadenbegrünung
- V 2.3, Begrünung der Parkplatzflächen mit Einzelbäumen
- V 2.4, Rückhaltung von Dachflächenwasser
- V 3.1, Rekultivierung der Böschungsflächen
- V 3.2, Umwandlung in artenreiche Wiese
- V 3.3, Einsaat von artenreichen Wiesen
- V 4, Naturnahe Gestaltung des Regenrückhaltebeckens.

Auf die detaillierten Ausführungen zu den einzelnen Vermeidungsmaßnahmen im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans und in den Maßnahmenblättern wird verwiesen.

#### **3.6.3.3.2 Weitere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen**

Neben den planfestgestellten Maßnahmen sind aufgrund der Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde sowie den fachlichen Ergänzungen der höheren Naturschutzbehörde zudem Nebenbestimmungen zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft festgesetzt. Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- bzw. Minimierungsmaßnahmen wird auf die Erläuterungen zum Artenschutz verwiesen.

Die weiteren Nebenbestimmungen begründen sich wie folgt:

Das Ökologische Baustellenmanagement (genaue Erläuterung vgl. LBP, S: 39) dient der Vorbeugung von vermeidbaren negativen Auswirkungen in der Bauphase auf unterschiedlichste Schutzgüter. Teil des Ökologischen Baustellenmanagements sind neben schutzgutübergreifenden Maßnahmen auch die Erarbeitung eines Bodenmanagementkonzepts sowie Maßnahmen zum Schutz von Oberflächenwasser, Grundwasser, Gesundheit sowie Tieren und Pflanzen in der Bauphase. Damit wird § 15 Abs. 1 BNatSchG Rechnung getragen, der verlangt, dass vermeidbare Eingriffe zu unterlassen sind. Auch die Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde hinsichtlich in der Bauphase unvermeidbarer Eingriffe in den Standort von zu erhaltenden Bäumen ist dem Vermeidungsgebot geschuldet und trägt der entsprechenden Forderung der Regierung von Schwaben – höhere Naturschutzbehörde – Rechnung.

Zu den Ersatzmaßnahmen wurden zudem Nebenbestimmungen festgesetzt, die sich auch auf die Ausführung der Ersatzmaßnahmen und Entsorgung von bei der Herstellung der Maßnahmen anfallendem Material beziehen. Durch die im Rahmen der Ausführungsplanung zu erfolgende Konkretisierung und Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten werden die Belange des Boden- und Wasserschutzes gewahrt.

### **3.6.3.4                    Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung**

#### **3.6.3.4.1                    Kompensationsbedarf**

Unter Berücksichtigung der Eingriffe, welche durch entsprechende Verminderungsmaßnahmen auf ein Maß unterhalb der Erheblichkeitsschwelle reduziert werden können, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, welche sich auf den Kompensationsbedarf durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auswirken:

- Durch Versiegelung und Überbauung entsteht ein vollständiger und dauerhafter Verlust von Bodenfunktionen und wertvollen Biotopstrukturen hauptsächlich im Shelterbereich und auf dem nördlichen Flughafengelände. Vor allem der Wegfall des Extensivgrünlands mit Gehölzen wirkt sich negativ auf das Geländeklima aus und hat neben dem Verlust von Tierlebensräumen zudem mit der weit einsehbaren Landschaft eine visuelle Störung des Landschaftsbildes zur Folge.
- Durch die Verlegung der Grasbahn sowie den Bau des Regenrückhaltebeckens werden ebenfalls dauerhaft Biotopstrukturen verändert und Bodenfunktionen beeinträchtigt, welche nur zum Teil vermieden werden können.
- Auch die Geländeangleichung bei der Anlage von Böschungen um die Start- und Landebahn sowie die Taxiways hat den Verlust von Biotopstrukturen zur Folge. Zu kompensieren ist hierbei lediglich der Verlust von Vegetationsstrukturen, welche längere Zeit zur Wiederherstellung benötigen, wie etwa Nadelwald, Gehölze.

Aufgrund der genannten verbleibenden nicht vermeidbaren Eingriffe besteht ein Kompensationsbedarf von 13,209 ha (vgl. PLANUNG+UMWELT, „Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen“, Anlage 1; Ergänzung LBP, S. 2). Der Kompensationsbedarf ist gemäß den sogenannten gemeinsamen Grundsätzen der bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

#### **3.6.3.4.1.1 Methodik**

Die Methodik der Ermittlung des Kompensationsbedarfs und der Einberechnung der Kompensationswirkung der einzelnen Maßnahmen ist nicht zu beanstanden.

In Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde fanden die Leitfäden „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung; Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft“ (Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 2. erweiterte Auflage Januar 2003) sowie „Vollzug des Naturschutzrechts im Straßenbau; Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ (Oberste Baubehörde/ Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, 21.06.1993) Anwendung (vgl. Textteil LBP S. 8f., S. 47; Abstimmungsprotokoll mit der unteren Naturschutzbehörde vom 03.12.2010, S. 2). Bei der mit den Einwendungserwiderungen und der 1. Antragsänderung vorgelegten überarbeiteten Eingriffs-Ausgleichsbilanz (vgl. Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen“, Anlage 16 zur Einwendungserwiderung Allgäu Airport GmbH & Co. KG, 02.01.2012, dort S. 10; Ergänzung LBP, S. 3) wurden die Leitfäden korrekt angewandt (vgl. Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Unterallgäu, 11.12.2012, Stellungnahme der Regierung von Schwaben, 10.01.2013). Damit wurden auch die frühere Einwendung des Landratsamtes Unterallgäu (vgl. Stellungnahmen vom 08.08.2011) sowie der Regierung von Schwaben (vgl. Landesplanerische Beurteilung der Regierung von Schwaben mit der Stellungnahme der einzelnen Fachbereiche vom 14.11.2011) berücksichtigt.

Die herangezogenen Kompensationsfaktoren tragen im Übrigen der Bewertung des Bestands, der Vorbelastung und der Schwere des Eingriffs Rechnung. Bezüglich der ausführlichen Ermittlung des Bestands und des Eingriffs sowie der Bewertung der Bedeutung und Schwere wird auf die einwandfreien Ausführungen im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (dort S. 15 – 34) verwiesen.

Aufgrund der erforderlichen Anwendung verschiedener Leitfäden ist der Untersuchungsraum, welcher dem neuen Umgriff der luftrechtlichen Genehmigung entspricht, in drei Teilbereiche Nord, Mitte und Süd aufgeteilt (vgl. Textteil LBP, S. 11).

Für den Bereich nördlich der Start- und Landebahn (Nord) wurde der Kompensationsfaktor 0,3, für das südliche Gebiet (Süd) 0,8 verwendet. Dies berücksichtigt zum einen die Bedeutung der Gebiete für Naturhaushalt und Landschaftsbild, welche u. a. mit dem Grad der Versiegelung und der Wertigkeit der Vegetation ermittelt wurde; zum anderen fließt in den Kompensationsfaktor die Eingriffsschwere (Typ A) ein. Details sind den einwandfreien Ausführungen im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans zu entnehmen (vgl. dort S. 8 f., S. 47).

Auch die Wahl des unteren Werts für den Kompensationsfaktor innerhalb der vorgegebenen Spannen (0,3 – 0,6 bzw. 0,8 – 1,0) ist entgegen der Kritik der Regierung von Schwaben (Landesplanerische Beurteilung mit Stellungnahme der einzelnen Fachbereiche vom 14.11.2011, dort S.7) nicht zu bemängeln. Die Anrechnung des niedrigen Werts ist durch die festgesetzten Maßnahmen zu Vermeidung und Verminderung im Untersuchungsgebiet, wie etwa Erhalt von Gehölzen und Bäumen sowie Fassaden- und Dachbegrünung, nach dem verwendeten Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Umwelt“ (vgl. dort S. 12, 31f.) gerechtfertigt; eine entsprechende Begründung findet sich im Textteil des LBP (vgl. Textteil des LBP, S. 47). Zudem wurden die angewandten Kompensationsfaktoren von der unteren Naturschutzbehörde für nachvollziehbar und anwendbar befunden (vgl. Abstimmungsprotokoll mit der unteren Naturschutzbehörde vom 03.12.2010, S. 2).

Der Bereich der Start- und Landebahn selbst sowie der Vorfeldbereich (Mitte) werden mit anderen Maßstäben bewertet, sodass sich für Extensivgrünland der Kompensationsfaktor 0,5, für Ackerfläche 0,3 ergibt (vgl. Textteil zum LBP, S. 47). Berücksichtigung findet dabei neben der Wiederherstellbarkeit und den Kriterien der Biotopkartierung unter anderem auch die Vorbelastung bei Flächen, die in der Beeinträchtigungszone von Straßen liegen (vgl. Textteil zum LBP, S. 9).

Die Kompensationswirkung der einzelnen Maßnahmen wurde in der überarbeiteten Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz korrekt berücksichtigt. Die begründeten Einwände des Landratsamts Unterallgäu (08.08.2011) und der Regierung von Schwaben (Landesplanerische Beurteilung mit Stellungnahmen der Fachstellen, 14.11.2011) zur ursprünglichen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz konnten damit ausgeräumt werden.

Soweit sich in der tatsächlichen Ausführung des Vorhabens eine Änderung des Kompensationsbedarfs ergibt, wurde dem durch die Auflage, spätestens drei Monate nach Abschluss der Baumaßnahme eine Nachbilanzierung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen und ggf. über Planänderungen in einem ergänzenden Genehmigungsverfahren zu entscheiden, Rechnung getragen.

#### **3.6.3.4.1.2 Leitbild für die Kompensation im Planungsraum**

Das Ausgleichskonzept orientiert sich an den räumlichen und fachlichen Zielsetzungen der verschiedenen übergeordneten Planungsvorgaben, unter anderem dem Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP) des Landkreises Unterallgäu, dem Regionalplan Donau-Iller und den Landschaftsplänen der Gemeinden Benningen, Memmingerberg und Unger-

hausen (vgl. Textteil zum LBP, S. 35-38; Quellenverzeichnis zum LBP, hier insbes. „Pläne und Programme“, S. 51) .

Daraus ergibt sich folgendes Leitbild für die erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Planungsraum:

- Für die bebauten Bereiche (Bestand und Planung) ist eine Durchgrünung der Bebauung anzustreben wie sie beispielsweise schon im Bereich der ehemaligen Kasernenflächen des Fliegerhorstes umgesetzt wurde. Darin einzubeziehen sind die Parkplatzflächen des Flughafens.
- Die neu entstehenden Übergangsbereiche von Bebauung zur freien Landschaft sind durch geeignete Maßnahmen in das Landschaftsbild einzubinden.
- In den Bereichen der freien Landschaft ist eine Strukturanreicherung anzustreben.

#### **3.6.3.4.2 Ausgleichsmaßnahmen**

Die nachfolgend dargestellten Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von 7,250 ha finden im direkten Flughafenumfeld statt und können unter Berücksichtigung der Kompensationsfaktoren im Umfang von 4,090 ha auf den Kompensationsbedarf angerechnet werden. Die Maßnahmenblätter hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen wurden planfestgestellt.

Die Ausgleichsmaßnahmen A 1-1 und A 1-2 sehen Gehölzpflanzungen im Gesamtumfang von 0,686 ha (0,467 ha anrechenbare Fläche) vor, um die Erweiterungsflächen in die Landschaft einzubinden und den Verlust an Gehölzstrukturen sowie Tierlebensräumen teilweise zu kompensieren. Entsprechend dem LBP-Plan 3 "Maßnahmen Flughafenge-lände" wird bei der Maßnahme A 1-1 eine mindestens zweireihige Bepflanzung mit Bäumen am nördlichen Rand vorgenommen. A 1-2 legt eine gestufte Bepflanzung mit Baum- und Strauchschicht an den im Maßnahmenplan gekennzeichneten Standorten fest, welche am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets erfolgen soll. Hierfür sind im LBP, Tabelle 12 bzw. 13, Arten für die Pflanzung vorgesehen, welche die potentielle natürliche Vegetation berücksichtigen. Zudem wurde als Nebenbestimmung verfügt, lediglich autochthones Material zu verwenden.

Mit den Ausgleichsmaßnahmen A 2-1 und A 2-2 findet eine Entsiegelung auf einer Fläche von 6,446 ha (3,565 ha anrechenbare Fläche) statt, womit die Wiederherstellung der Bodenfunktionen und von artenreichen Wiesen bezweckt wird, sowie der artenschutzrechtlich relevante Verlust von Zauneidechsenhabitaten durch eine CEF (Continuous ecological functionality) –Maßnahme kompensiert werden soll. Nach dem Entfernen des Asphalts, des Fahrbahnunterbaus sowie des verdichteten Bodenmaterials wird bei den im

LBP-Plan 3 gekennzeichneten Flächen steinfreies Bodenmaterial eingebaut. Eine detaillierte Beschreibung enthält das Maßnahmeblatt A 2 (Anlage zum LBP, S. 76). Die Teilmaßnahme A 2-1 sieht eine Wieseneinsaat der entsprechenden Fläche nach einer humosen Oberbodenschicht vor, welche gemäß der Maßnahme V 3.3 durchzuführen ist. Diese erfolgt mit Pflanzen- und Gräserarten der Tabelle 16 (im Anhang 3 zum LBP, S. 60) und darf wie verfügt nur mit autochthonem Saatgut durchgeführt werden.

Bei der Teilmaßnahme A 2-2 sind die Flächen entsprechend den Maßnahmenblättern A 2 zum LBP sowie CEF-1 zur saP herzurichten. Dabei ist die hinsichtlich der Trockenheit der Ersatzhabitate die Nebenbestimmung zur Vorgehensweise bei der Anlage der Ersatzhabitate zu beachten, da ansonsten die Funktion für die Zauneidechsen nicht erfüllt werden kann. Entsprechend der Forderung der Regierung von Schwaben, höhere Naturschutzbehörde, wurde die Lage der Ersatzhabitate durch Roteintrag im LBP-Plan Nr. 3 geändert, sodass die Flächen nun verteilt und nicht konzentriert sind. Wie bereits bei der Begründung der artenschutzrechtlichen CEF-Maßnahme dargestellt, handelt es sich hierbei um gleich geeignete Flächen.

Die Ausgleichsmaßnahme A 3 beinhaltet Gebüschpflanzungen im Bereich des neu entstehenden Regenrückhaltebeckens, wodurch Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen und das Landschaftsbild kompensiert werden. Die Strukturanreicherung erfolgt mit Weidenarten der Tabelle 12 (im Anhang 1 des LBP, S. 57) an den im Maßnahmenplan (LBP-Plan 3) vorgesehenen Stellen auf insgesamt 0,118 ha (0,059 ha anrechenbar).

#### **3.6.3.4.3 Ersatzmaßnahmen**

Die Ersatzmaßnahmen E 1 bis E 5 kompensieren den verbleibenden, nicht ausgleichbaren Eingriff im Umfang von 9,119 ha vollständig. Ursprünglich fehlende Flächen wurden durch eine Nachberechnung und Überarbeitung der Eingriffs-Ausgleichsplanung im Rahmen der 1. Antragsänderung nachgewiesen.

Die Ersatzmaßnahmen sind zur Kompensation des nicht ausgleichbaren Eingriffs geeignet und ausreichend. Auch aus der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 09.01.2013 ergibt sich diesbezüglich nichts anderes. Die vom Wasserwirtschaftsamt aus boden- bzw. wasserrechtlicher Sicht erforderlichen Anforderungen stellen die Geeignetheit der Flächen und Realisierbarkeit der Maßnahmen an sich nicht in Frage. Es handelt sich lediglich um für die Durchführung und wasserrechtliche Einordnung notwendige Konkretisierungen, welche jedoch nach Auffassung des Luftamtes auch im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen können.



#### **3.6.3.4.3.1 Ersatzmaßnahme E 1 im Bereich der Roth**

Die Maßnahme E 1 (5,9 ha) im Bereich der Roth (vgl. LBP-Plan Nr. 4) stellt einen gleichwertigen Ersatz für einen Teil des verbleibenden Eingriffs wegen Verlust der Bodenfunktionen und Vegetationsstrukturen durch Versiegelung und Überbauung, sowie Verlust der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Gebüsch- und Heckenbrüter dar. Die Maßnahme beinhaltet eine Erweiterung und den Verbund von bereits bestehenden Biotopflächen, Erhöhung der Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten sowie die Schaffung von Brutmöglichkeiten für Heckenbrüter. Die Verwendung von Flächen im Landkreis Neu-Ulm wurde im Vorfeld der Antragsstellung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Neu-Ulm abgestimmt (vgl. Gesprächsprotokoll WWA/LRA UA, S. 2); die Vorgehensweise wird vom Landratsamt Unterallgäu – untere Naturschutzbehörde – mitgetragen. Die Pflege der Flächen muss entsprechend der Nebenbestimmung mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamts Unterallgäu abgestimmt werden.

Auf den Flächen im Landkreis Neu-Ulm der Gemeinde Osterberg, Gemarkung Osterberg, Fl.-Nr. 877 und 887 sowie auf den Flächen im Landkreis Unterallgäu der Gemeinde Babenhausen, Gemarkung Babenhausen, Fl.-Nr. 5170, 5175 und 5177, findet eine Extensivierung von Grünflächen statt, welche durch das Unterbleiben von Düngung, ein- bis zweimalige jährliche Mahd im Spätsommer oder alternativ durch extensive Beweidung erreicht werden soll. Bei der Weiterverwendung des Mahdguts und der Beweidung ist jedoch die geogen erhöhte Arsenbelastung im Bereich der Roth zu beachten.

Zur Flächenvernässung werden auf den Flurstücken 5149 und 5169 (Gemarkung Babenhausen) Gräben durch Verstopfung vor dem querenden Weg aufgestaut. Auf die ursprünglich im Maßnahmenblatt vorgesehene Abflachung der Ufer und die Aufweitung der Gräben wird aufgrund der Arsenbelastung und zum Schutz des Bodens in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Kempten und der unteren Naturschutzbehörde verzichtet (vgl. Gesprächsprotokoll WWA/LRA UA, S. 2; E-Mail von Herrn Franke (Franke.InFraConsult) mit enthaltener Stellungnahme von PLANUNG+UMWELT vom 15.09.2012). Entsprechende Maßnahmen wurden im Maßnahmenblatt durch Roteintrag gestrichen. Stattdessen erfolgt die Wiedervernässung auch hier über den Aufstau von Gräben z.B. durch Störsteine erfolgen, sofern keine Beeinträchtigung der Nachbargrundstücke erfolgt. Das mit der Maßnahme insgesamt verfolgte Kompensationsziel wird nach Auffassung von PLANUNG+UMWELT auch mit der abgeänderten Vorgehensweise erreicht (vgl. E-Mail von Herrn Franke (Franke.InFraConsult) mit enthaltener Stellungnahme von PLANUNG+UMWELT vom 15.09.2012). Amtlich erfasste Drainagen sind auf den Flächen nach der Recherche des Wasserwirtschaftsamtes Kempten nicht vorhanden, sodass eine

diesbezügliche ursprünglich vorgesehene Deaktivierung nicht erforderlich ist und somit auch mit Roteintrag aus dem Maßnahmenblatt gestrichen wurde (vgl. E-Mail von Herrn Franke (Franke.InFraConsult) mit enthaltener Stellungnahme von PLANUNG+UMWELT vom 15.09.2012).

Des Weiteren erfolgt auf dem Flurstück 5177 eine lockere Bepflanzung aus heimischen Sträuchern unmittelbar im Anschluss an den Wald. Entlang der Roth auf dem Flurstück 887 wird ein gewässerbegleitender Gehölzstreifen aus standortgerechten Sträuchern und Heistern angelegt.

Die Gehölzpflanzungen zusammen mit der Extensivierung der Flächen dienen mit der Schaffung eines Halboffenlands mit Gebüsch und Hecken der Sicherung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die Gilde der Gebüsch- und Heckenbrüter. Der artenschutzrechtlich relevante Verlust von Gehölzstrukturen wird dadurch zusammen mit den entsprechenden Maßnahmen E2 und E 5 aufgefangen und eine Erfüllung von Verbotstatbeständen vermieden (vgl. ART-C 2). Die CEF-Flächen müssen wie festgesetzt ein Jahr vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahmen zur Verfügung stehen.

Die Streichung von - nach dem Grunderwerbsverzeichnis der Antragsunterlagen – für die Maßnahme E 1 vorgesehenen Grundstücken im Rahmen der 1. Antragsänderung hat keinen Einfluss auf die Maßnahme. Die nach dem neuen Grunderwerbsverzeichnis (1. Antragsänderung, 27.11.2012) gestrichenen Flächen waren auch in den Maßnahmenblättern des Planfeststellungsantrags vom 07.06.2011 nicht für die Maßnahme vorgesehen, sodass es sich diesbezüglich nur um eine redaktionelle Korrektur handelt. Soweit von der Regierung von Schwaben mit Stellungnahme vom 14.11.2012 bzw. 10.01.2013 eine Konkretisierung des LBP-Plans Nr. 4 mit hinreichender Bestimmung der Maßnahmen und eindeutiger Festsetzung der Kompensationsflächen gefordert wurde, ist dem durch Roteintrag Rechnung getragen worden.

#### **3.6.3.4.3.2 Ersatzmaßnahme E 2 im Bereich des NSG Hundsmoor**

Die Maßnahme E 2 sieht für die Grundstücke im Gemeindegebiet Ungerhausen, Gemarkung Ungerhausen Fl.-Nr. 1190, 1166/2 und 1166/3 auf insgesamt 0,71 ha eine Ausdehnung und Optimierung des großflächigen Feuchtwiesenlebensraums „Kerngebiet Hundsmoor“ vor. Die genannten Grundstücke liegen entsprechend den Angaben des WWA Kempten nahezu vollständig im Überschwemmungsgebiet der Westlichen Günz (vgl. Stellungnahme WWA Kempten vom 09.01.2013).

Die Maßnahme dient sowohl als Kompensation des Verlusts von Bodenfunktionen durch Versiegelung und zudem als Ersatz für weggefallene Vegetationsstrukturen und Tierle-

bensräume, vor allem für Gebüsch- und Heckenbrüter. Es handelt sich hierbei um die Extensivierung von Intensivgrünland westlich des NSG „Hundsmoor“ (vgl. Übersichtslageplan Ersatzmaßnahme E 2, 1. Antragsänderung, 27.11.2012), welche durch die Einstellung der Intensivbewirtschaftung und das zukünftige Unterbleiben von Düngung erreicht wird. Zudem erfolgt eine zweimalige Mahd pro Jahr mit Abräumen des Mahdguts wobei alternativ eine extensive Beweidung erfolgen kann. Die genaue Unterhaltungspflege ist dem planfestgestellten Maßnahmenblatt zu entnehmen.

Auf dem Flurstück 1190 (0,56 ha; vgl. Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme E 2, Flurstück 1190) erfolgt zunächst eine Nachsaat mit einer kräuterreichen Saatgutmischung aus autochthonem standortgerechtem Material bzw. einer Heumulchsaat oder Mahdgutübertragung, da es sich um einen relativ trockenen gutwüchsigen Standort handelt und das Aufwertungspotential der Fläche insgesamt von der unteren Naturschutzbehörde als schwierig eingestuft wurde.

Auf Teilflächen der Flurstücke 1166/2 und 1166/3 (insgesamt 0,15 von 0,55 ha) wird neben der allgemeinen Extensivierung auf einer Länge von 60 m die Pflanzung einer lückigen Wildgehölzhecke und die Entwicklung eines Hochstaudensaums vorgenommen (vgl. Maßnahmenplan E 2, 27.11.2012, Flurstücke 1166/2, 1166/3). Damit wird ein Teil des vorgezogenen Funktionsausgleichs (ART-C2) für die Gebüsch- und Heckenbrüter geschaffen, der bereits eine Vegetationsperiode vor Baubeginn zur Verfügung stehen muss. Eine entsprechende Änderung durch Roteintrag im Maßnahmenblatt E 2 ist erfolgt.

Zudem ist auf der Fl.-Nr. 1166/2 die Stilllegung des bestehenden Grabenabflusses und der Drainagen vorgesehen. Bei hierbei entstehenden negativen Auswirkungen in Form von unvermeidbaren Vernässungen bei Anliegergrundstücken ist durch Nebenbestimmung die Leistung einer möglichen Entschädigung vorgesehen. Zudem wird bei der Grabenverfüllung nur geeignetes, gewässerunschädliches Material verwendet.

Im Übrigen wurden für die Maßnahme E 2 aufgrund der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kempten zudem Nebenbestimmungen für die Ausführung der Wiedervernässung festgesetzt, wodurch die wasserrechtlichen Belange gewahrt werden.

#### **3.6.3.4.3.3 Ersatzmaßnahme E 3 „Inneberg“**

Mit der Ersatzmaßnahme E 3 (Gesamtumfang von 2,280 ha) wird ein kleines Biotop (sog. Trittstein) im Biotopverbund Günztal geschaffen um den Verlust von Bodenfunktionen sowie Tierlebensräumen und Vegetationsstrukturen aufgrund von Versiegelungen und Überbauung zu kompensieren. Hierzu werden auf dem Grundstück Fl.-Nr. 108 (Gemeinde Egg a. d. Günz, Gemarkung inneberg), das bislang als Intensivgrünland genutzt wird,

Biotope der Auenlandschaft mit unterschiedlichen standörtlichen Verhältnissen in vier Teilbereichen entwickelt (vgl. Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme E 3, 1. Antragsänderung, 27.11.2012). Das genannte Grundstück liegt nahezu vollständig im Überschwemmungsgebiet der Günz (vgl. Stellungnahme des WWA Kempten, 09.01.2013, S. 2).

Während der Großteil der Fläche die Herstellung eines extensiven Auengrünlands auf ca. 1,6 ha vorsieht, wird auf insgesamt ca. 0,2 ha ein Magerwiesenbereich durch Oberbodenabtrag zur Ausmagerung und mit Ansaat einer Magerwiesenmischung geschaffen. Außerdem erfolgt die Anlage von wechselfeuchten Bereichen ebenfalls durch Oberbodenabtrag zur Gestaltung flacher Wiesenmulden (ca. 0,17 ha). Des Weiteren soll auf dem letzten Teilbereich eine Kleingewässerkette aus vier Tümpeln und einem Weiher geschaffen werden. Durch die Festsetzung der Nebenbestimmung, im Zuge der Ausführungsplanung die genannten Maßnahmen zu konkretisieren und mit dem WWA Kempten fachlich abzustimmen und ggf. wasserrechtlich zu behandeln, wird den wasserrechtlichen Belangen Rechnung getragen. Beim großflächigen Abtragen von Oberboden mit anderweitiger Wiederverwendung ist zudem auf die Arsenbelastung und eine dementsprechende Untersuchung des Oberbodens zu achten. Ebenfalls werden zum Grund- und Gewässerschutz Auflagen zur Entsorgung von Aushub und Bauschutt festgesetzt.

In unmittelbarer Nähe zu der Kleingewässerkette wird zudem durch die Ansaat einer artenreichen Hochstaudengesellschaft eine Feuchtbrache angelegt.

Die genaue Gestaltung sowie die vorgesehene Pflege der Flächen sind dem Maßnahmenblatt E 3 zu entnehmen, das planfestgestellt wurde.

#### **3.6.3.4.3.4 Ersatzmaßnahme E 4 „Ottobeuren“**

Die Verbesserung der Auendynamik der Westlichen Günz und Renaturierung angrenzender Flächen sowie die Ausdehnung und Optimierung des großflächigen Feuchtwiesenlebensraumes „Kerngebiet Ottobeuren Nord“ erfolgt im Rahmen der Ersatzmaßnahme Ottobeuren (E 4). Wie bei E 3 ist auch hier die Gesamtfläche von 1,685 ha in Teilbereiche mit unterschiedlichen Zielsetzungen gegliedert, die jedoch insgesamt der Kompensation von Eingriffen in Flora und Fauna dienen. Sämtliche Grundstücke liegen vollständig im Überschwemmungsgebiet der Westlichen Günz.

Das Flurstück Nr. 1478 (Gemarkung Ottobeuren, Markt Ottobeuren) wird dergestalt verändert, dass eine temporär wasserführende Flutmulde geschaffen sowie einer Uferabflachung der westlichen Günz vorgenommen wird. Des Weiteren finden auch Uferabflachung und Flachmuldengestaltungen entlang des bereits bestehenden Wiesengrabens statt. Daneben wird die Grünlandnutzung extensiviert. Die Lage der einzelnen Maßnahmen auf dem Grundstück ist auf dem „Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme E 4, Flurstück

1478“ dargestellt. Durch die Nebenbestimmung, die Maßnahmen im Zuge der Ausführungsplanung zu konkretisieren, mit dem WWA Kempten fachlich abzustimmen und anschließend ggf. wasserrechtlich zu behandeln, wird den wasserrechtlichen Belangen Rechnung getragen.

Auf den Flurstücken 1518, 1537 und 1540 (selbe Gemarkung und Gemeinde) werden durch den Abtrag von Oberboden entlang ehemaliger Grabenstrukturen und die Verstärkung des vorhandenen Geländeprofiles wechselfeuchte Flachmulden angelegt. Diese Maßnahmen sind entsprechend den Nebenbestimmungen im Zuge der Ausführungsplanung zu konkretisieren, mit dem WWA Kempten fachlich abzustimmen und ggf. wasserrechtlich zu behandeln. Des Weiteren werden entlang vorhandener Grabenstrukturen Hochstaudensäume entwickelt. Auf den übrigen Bereichen der genannten Flurstücke erfolgt eine Extensivierung der Grünlandnutzung durch den Verzicht auf Düngung sowie die entsprechende Wahl des Schnittzeitpunkts.

Durch die Auflage, anfallenden Aushub und Bauschutt außerhalb von Gewässerauen und Überschwemmungsgebieten ordnungsgemäß zu entsorgen und zudem geogen erhöhte Arsenbelastungen zu beachten, wird zudem vermieden, dass Gewässer bzw. das Grundwasser verunreinigt werden.

Des Weiteren ist durch entsprechende Maßnahmen gesichert, dass der Zugang zur Westlichen Günz für Gewässerunterhaltungspflichtige durch die Ersatzmaßnahme nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden darf.

#### **3.6.3.4.3.5 Ersatzmaßnahme E 5 „Ollarzried“**

Die Kompensationsmaßnahme E 5 erfolgt auf einer Fläche von insgesamt 1,921 ha und dient neben dem Ersatz von dauerhaft durch Versiegelung und Überbauung verloren gehenden Vegetationsstrukturen und Tierlebensräumen im Besonderen der Schaffung von Ersatzhabitaten für Gebüsch- und Heckenbrüter. Die im Maßnahmenblatt vorgesehene Ersatzaufforstung wurde durch Roteintrag gestrichen, da über die Rodung erst im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens entschieden wird und die Festsetzung von entsprechenden Ersatzaufforstungsflächen im Zusammenhang mit der Rodungserlaubnis erfolgt. Eine Festsetzung als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche steht dem jedoch nicht entgegen, da die Fläche von 0,4 ha hierdurch nicht verbraucht wird. Dies begründet sich darin, dass durch die Ausführung als Laubmischwald die Fläche nach Aussage der unteren Naturschutzbehörde bei Erteilung einer Rodungserlaubnis zudem auch als Ersatzaufforstungsfläche verwendet werden kann.

Durch Optimierung, Erweiterung und Verbund von bereits bestehenden Biotopflächen im Bereich des FFH-Gebiets „Kalktuffquellen im Allgäuer Alpenvorland“, Teilfläche westlich von Ollarzried (DE 8028-372) sowie Renaturierung und Nährstoffpufferung des Quelllaufes des Boschachbaches soll die naturschutzfachliche Kompensation erfolgen.

Auf dem Flurstück 49/0 (Gemarkung Ollarzried, Markt Ottobeuren) werden hierzu standortfremde Pappeln und Fichten entfernt und stattdessen durch standortgerechten Laubwaldbestandes ergänzt. Potentielle Löffelkrautstandorte werden aufgelichtet.

Auf dem Flurstück 50/0 (Gemarkung Ollarzried, Markt Ottobeuren) wird die Gewässerverrohrung geöffnet und ein naturnaher Bachlauf auf der Länge der bestehenden Verrohrung geschaffen. Im Rahmen der Ausführungsplanung muss diese Maßnahme konkretisiert und mit dem WWA Kempten fachlich abgestimmt werden. Des Weiteren ist auf einer Fläche von 0,4 ha die Entwicklung eines standortgerechten Laubmischwaldes zur naturschutzrechtlichen Kompensation vorgesehen, die Verwendung als Ersatzaufforstung für die beantragte Rodung wurde durch Roteintrag gestrichen.

Neben der Anlage von aufgelockerten Hecken- und Feldgehölzstrukturen im Rahmen der CEF-Maßnahme ART-C2 sowie Hochstaudenbereichen auf Hangkanten auf den Flurstücken 51, 52 und 554 (Gemarkung Ollarzried, Markt Ottobeuren), ist auf dem Flurstück 53 (Gemarkung Ollarzried, Markt Ottobeuren) die Extensivierung der Grünlandnutzung vorgesehen.

Die Darstellung einer größeren Fläche im „Maßnahmenplan Ersatzmaßnahme E 5“ ist der Umsetzung als Gesamtmaßnahme auf 3,8 ha geschuldet. Der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und dieser Planfeststellung werden hiervon jedoch nur 1,921 ha (Flurnummern 49, 50, 52, 53 und 554) zugerechnet.

Die auf dem Maßnahmenplan zusätzlich dargestellte Gestaltung eines Biotopweihers auf dem Grundstück Fl.Nr. 556/2 ist nicht Teil der Ersatzmaßnahme E 5.

Auch hier ist zum Schutz von Gewässern und Grundwasser die ordnungsgemäße Entsorgung von ggf. anfallendem Aushub und Bauschutt außerhalb von Gewässerauen und Überschwemmungsgebieten verfügt.

#### **3.6.3.4.4 Entbehrlichkeit der naturschutzrechtlichen Abwägung**

Die Durchführung der naturschutzrechtlichen Abwägung ist vorliegend entbehrlich. Gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG ist eine naturschutzrechtliche Abwägung nur vorzunehmen, wenn die erheblichen Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, nicht in angemessener Frist ausgeglichen oder ersetzt werden können. Das ist hier jedoch nicht der Fall. Wie bereits dargestellt, sind jegliche Eingriffe vollständig kompensiert bzw. dürfen erst erfolgen, wenn eine Kompensation nachgewiesen ist. Für diesen Fall, der die Rodung von Waldflächen betrifft, ist jedoch ein Entscheidungsvorbehalt verfügt.

### **3.6.3.5 Einwendungen zu Naturschutz und Landschaftspflege**

#### **3.6.3.5.1 Unzureichende Kompensationsmaßnahmen**

Die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind ausreichend, entsprechende Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat mit der Überarbeitung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz bei der Einwendungserwiderung (vgl. PLANUNG+UMWELT, „Einwendungen und Stellungnahmen zur Planfeststellung Flughafen Memmingen“, Anlage 16 zur Einwendungserwiderung Allgäu Airport GmbH & Co. KG, 01.02.2012, dort S. 10) sowie im Rahmen der 1.Antragsänderung den Kompensationsbedarf korrekt ermittelt und notwendige Ausgleichs- und Ersatzflächen im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nachgewiesen.

#### **3.6.3.5.2 Fehlende Berücksichtigung des Globalen Klimaschutzes in der Eingriffsregelung**

Die Einwendung, die Auswirkungen des Vorhabens auf den globalen Klimaschutz seien nicht berücksichtigt worden, der Antrag hätte jedoch diesbezüglich auf Vereinbarkeit mit den Klimazielen der Bundesregierung, der Europäischen Union und völkerrechtlich verpflichtenden Verträgen überprüft werden müssen, wird zurückgewiesen.

Die Vereinbarkeit mit den Zielen des globalen Klimaschutzes ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern vielmehr Aufgabe der Gesetzgebungsorgane in Form der Änderung des gesetzlichen Rahmens. Für eine Untersuchung der Klimawirksamkeit des Vorhabens in nationalem, europäischem oder gar globalem Zusammenhang sind außerdem keine geeigneten Daten und Bewertungsgrundlagen vorhanden. Im Übrigen ist bereits keine Kapazitätserweiterung vor.

Auswirkungen auf das Geländeklima wurden hingegen sowohl in der UVP als auch bei der Kompensation des Eingriffes berücksichtigt.

#### **3.6.3.5.3 Geeignetheit der Ersatzmaßnahmen, insbesondere Maßnahme E 4**

Entgegen der Einwendung des BUND Naturschutzes in Bayern e. V. sind die Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe geeignet.

Das Vorbringen des BUND Naturschutzes, die Ersatzmaßnahmen E 4 besitze kein Aufwertungspotenzial, da der BUND selbst die Grundstücke mit der Fl.-Nr. 1458 und 1537 10 Jahre gepachtet gehabt hätte und die Flächen in dieser Zeit bereits Teil des Vertragsnaturschutzprogramms gewesen seien, überzeugt nicht. Die Geeignetheit der entsprechenden Grundstücke zur Verbesserung der Auendynamik der Westlichen Günz und Optimierung des großflächigen Feuchtwiesenlebensraumes „Kerngebiet Ottobeuren Nord“ im

Sinne des Fachkonzeptes „Biotopverband Günzthal“ wurde weder von der unteren Naturschutzbehörde, noch von der höheren Naturschutzbehörde angezweifelt. Auch von den Gutachtern von PLANUNG+UMWELT, welche die Maßnahmen mit entsprechenden Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen erarbeitet haben, wird das noch offene Aufwertungspotenzial als gegeben angesehen. Die Einwendung des BUND Naturschutz wird daher zurückgewiesen.

Bedenken des BUND Naturschutz an der Geeignetheit der übrigen Ersatzmaßnahmen beruhen lediglich auf dem Rückschluss aus der Kritik zu E 4. Die Einwendung wird daher ebenfalls zurückgewiesen. Im Übrigen wurden auch an den übrigen Ersatzmaßnahmen von den Naturschutzbehörden keine Zweifel in Bezug auf die Durchführbarkeit und den Nutzen der Maßnahmen vorgebracht.

#### **3.6.3.5.4 Vorliegen der Voraussetzungen des § 16 BNatSchG**

Auch die Einwendung des BUND Naturschutz in Bayern e. V., dass die Voraussetzungen der § 16 Abs. 1 Nrn. 1 und 5 BNatSchG nicht vorliegen würden und daher die Ersatzmaßnahmen gegen geltendes Recht verstießen, ist zurückzuweisen. Die Anwendbarkeit des § 16 BNatSchG beschränkt sich auf solche Maßnahmen, welche bereits auf Vorrat erfolgt sind und nun als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen angerechnet werden sollen. Davon erfasst sind daher nur bereits z. B. in ein Ökokonto eingestellte landschaftspflegerische Maßnahmen. Die planfestgestellten Ersatzmaßnahmen werden jedoch erst noch durchgeführt und nicht als erfolgte Maßnahmen erworben und angerechnet, § 16 BNatSchG ist somit bereits deshalb nicht anwendbar.

#### **3.6.3.5.5 Beseitigung von Bäumen im Ungerhauser Wald**

Die Einwendung, das Vorhaben führe zu einer Rodung von Bäumen im sog. Ungerhauser Wald, und damit zum Verlust der Funktion für die Sauerstoffproduktion, Luftreinigung und Wasserspeicherung, ist nicht begründet.

Wie bereits in Plan 3.2 zum Erläuterungsbericht des Antrags auf Planfeststellung dargestellt, handelt es sich hierbei um Bäume, die gefällt bzw. eingekürzt werden müssen, um die erforderlichen Hindernisfreiflächen gem. § 12 LuftVG zu schaffen (Protokoll EÖT, TÖB, S. 55 ff., S. 74 f.). Hierbei liegt zum einen keine Rodung vor, da die genannten Flächen nicht in eine andere Nutzung überführt werden, sondern weiterhin Waldflächen darstellen. Zum anderen sind die Hindernisfreiflächen im Prognose-Planfall identisch mit denen des Prognose-Nullfalls, da sich deren Lage und Größe an der Lage der Schwellen



orientiert, welche jedoch nicht versetzt werden. Eine Planfeststellung der Erhaltung der Hindernisfreiflächen ist daher weder beantragt, noch notwendig.

### **3.7 Wasserwirtschaft**

Belange der Wasserwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Soweit eine Beurteilung durch das Luftamt vorgenommen wurde, sind mit dem Änderungsvorhaben keine nachteiligen Folgen für den Wasserhaushalt oder die Gewässerökologie zu besorgen; die Planung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ist insoweit mit dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigung des Wassers oder gegen sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften vereinbar. Die ausreichende Versorgung, insbesondere mit Trink-, Lösch- und Brauchwasser ist ebenso sichergestellt wie die Entwässerung. Nachteilige Auswirkungen für Dritte sind somit nicht zu befürchten.

#### **3.7.1 Bestand, Antragsgegenstand und Prüfungsumfang**

Für den Verkehrsflughafen Memmingen in seinem Bestand liegen bereits wasserrechtliche Gestattungen zum Einleiten von Dachflächenwasser und Oberflächenwasser und zum Einleiten von mit Enteisungsmittel versetztem Oberflächenwasser vor. Mit diesen Erlaubnissen verfügt der Verkehrsflughafen Memmingen aktuell über die für den ordnungsgemäßen Betrieb notwendigen wasserrechtlichen Gestattungen. Eine abschließende Betrachtung, insbesondere im Hinblick auf den Ablauf der genannten befristeten Gestattungen sowie ggf. notwendige Gestattungen bei der Umsetzung der einzelnen Teile des Planfeststellungsbeschlusses, erfolgt in gesonderten wasserrechtlichen Verfahren bei den zuständigen Behörden im Bereich der Wasserwirtschaft. Damit folgt das Luftamt auch der Empfehlung des Wasserwirtschaftsamtes Kempten und des Landratsamtes Unterallgäu (zuletzt im Schreiben vom 25.09.2012), die ein von diesem Planfeststellungsverfahren unabhängiges, eigenes wasserrechtliches Gestattungsverfahren in ihren Stellungnahmen nahelegten. Dies entspricht auch der Vorgehensweise des Luftamtes bei Erlass der Änderungsgenehmigung für den Regionalflughafen Allgäu vom 09.07.2004, Az. 315.30-3736-MM-1, als das Luftamt in Ziffer 4.4.5 des Bescheids eine vertiefte Behandlung wasserrechtlicher Fragen einem eigenen wasserrechtlichen Erlaubnisverfahren bei den zuständigen Behörden vorbehielt. Deshalb sind in dieser Planfeststellung die ggf. notwendige (Neu-)Erteilungen von wasserrechtlichen Erlaubnissen bzw. die Verlängerung der bestehenden Gestattungen nicht Gegenstand des Verfahrens. Dies entspricht auch dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG (vgl. Antrag vom 07.06.2011, S. 50 ff.). Diese Vorgehensweise führt auch zu keinen Nachteilen für den Belang der Wasserwirtschaft einschließlich des Gewässerschutzes. Da dem Änderungsvorhaben wasserwirtschaftliche Belange nicht grundsätzlich entgegenstehen, ist auch dem Gebot der Konfliktbewältigung in der Planfeststellung ausreichend Rechnung getragen und lediglich die Feinabstimmung

auf evtl. nachfolgende wasserrechtliche Verfahren verlagert. Diese Vorgehensweise ist auch rechtlich möglich. Gemäß § 19 Abs. 1 WHG entscheidet zwar die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich über die Erteilung einer Erlaubnis oder Bewilligung, wenn für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Für den Verkehrsflughafen Memmingen bestehen jedoch bereits die betriebswesentlich notwendigen wasserrechtliche Gestattungen:

Folgende wesentliche Unterlagen liegen dem Luftamt im Hinblick auf die wasserrechtlichen Belange vor:

- Erläuterungsbericht der PROJECT:airport GmbH (Anlage I.4 in Ordner I\_III der Antragsunterlagen)
- Stellungnahme des WWA Kempten vom 10.08.2011
- Stellungnahme des Landratsamtes Unterallgäu vom 08.08.2011
- Stellungnahme des Abwasserverbandes Memmingen-Land vom 31.08.2011
- Stellungnahme des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe vom 11.08.2011
- Stellungnahme der Regierung von Schwaben vom 14.11.2011
- Generalentwässerungsplanung Flughafen Memmingen der ingutis, Ingenieurgesellschaft für Umwelttechnik und Infrastruktur mbH vom 25.03.2009 (im Nachfolgenden: Generalentwässerungsplan (GEP) genannt)

### **3.7.2 Wasserversorgung**

Die Wasserversorgung des Verkehrsflughafens Memmingen ist auch in Zukunft sichergestellt. Der Flughafen wird wie bisher über die öffentliche Trinkwasserversorgung des Wassernetzes der Gemeinde Memmingerberg mit von der Stadt Memmingen geliefertem Trink- und Brauchwasser einschließlich Löschwasser ausreichend versorgt. Hierzu ist zwischenzeitlich eine Anpassung des Wasserdrucks durch Einbau einer neuen Druckerhöhungsanlage erfolgt. Für den steigenden Wasserbedarf auf den Flächen im Süden des Flughafens im Ausbaufall ist eine Ringleitung, die mit den Gemeinden Memmingerberg und Benningen verbunden ist, geplant (s. Stellungnahme des Zweckverbands zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe). Die Prüfung einer ausreichenden Dimensionierung der Wasserversorgung erfolgt im Verfahren der Neuanlage der Wasserversorgung über die Gemeinde Benningen. Damit bestehen für den Bereich der Wasserversorgung keine unlösbaren Konflikte, die nicht im Rahmen der Feinplanung und ggf. dabei notwendiger Genehmigungsverfahren gelöst werden können. Im Übrigen ist die Allgäu Airport GmbH & Co. KG an die kommunalen Satzungen hierzu gebunden.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird beauftragt, sich im Rahmen des Ausbaus der Wasserversorgungseinrichtungen und der Ausgestaltung der Anschlüsse an das Versorgungsnetz mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe, den Gemeinden Memmingerberg und Benningen und - soweit im Rahmen der satzungsmäßigen Zuständigkeiten erforderlich - mit dem Zweckverband Konversion Fliegerhorst Memmingerberg abzustimmen.

### **3.7.3 Entwässerung**

#### **3.7.3.1 Bestandssituation**

Die Entwässerung des Verkehrsflughafens Memmingen erfolgt derzeit im sog. modifizierten Trennsystem. Hierbei werden die Regenwasser- und die Mischwasserkanalisation unterschieden. Der Regenwasserkanalisation werden nicht behandlungsbedürftige bzw. vorbehandelte Oberflächenwässer von Flugbetriebsflächen, Dächern und Straßen zugeführt, ehe diese über zwei Gewässereinleitpunkte in den Vorfluter Schmittbach eingeleitet werden. Schmutzwassermengen und im Westbereich des Flughafengeländes anfallende Oberflächenwässer werden über die Mischwasserkanalisation der öffentlichen Kanalisation der Gemeinde Memmingerberg und weiter über einen Sammler des Abwasserverbandes Memmingen-Land zum Gruppenklärwerk der Stadt Memmingen im Trennsystem geleitet.

Für den Flughafen bestehen aktuell folgende wasserrechtlichen (Benutzungs-)Gestattungen:

- Erlaubnis des Landratsamts Unterallgäu vom 19.07.1994 (Gz. 43-632-1/2) für das Einleiten von Dachflächenwasser und Oberflächenwasser in den Schmittbach (befristet bis 31.12.2014)
- Beschränkte Erlaubnis des Landratsamts Unterallgäu vom 08.02.2010 Nr. 33-6324.0/2) zum Einleiten von mit Enteisungsmittel versetztem Oberflächenwasser auf dem Flughafengelände (befristet bis 30.04.2030)

Diese gültigen wasserrechtlichen Gestattungen sichern den wasserwirtschaftlich ordnungsgemäßen Betrieb des Verkehrsflughafens Allgäu.

Ein prüffähiger GEP liegt vor (s. Schreiben des Landratsamtes Unterallgäu vom 25.09.2012).

### **3.7.3.2 Künftige Situation**

Hinsichtlich der Entwässerung sind infolge des Teilvorhabens Verbreiterung der Startbahn keine wesentlichen Veränderungen bezüglich der Oberflächenentwässerung an den bestehenden Anlagen des Flughafens notwendig. Die bestehende Tieflinie seitlich des Bahnrandes wird wegen des Geländeangleichs um wenige Meter von der Bahn wegverschoben sowie die Entwässerungsschächte der neuen Geländeoberkante angepasst (vgl. Nr. 2.7 des Erläuterungsberichts der PROJECT:airport GmbH). Es ist zu erwarten, dass die bestehenden Entwässerungseinrichtungen ausreichend sind, um das durch die Änderung des Verkehrsflughafens im nördlichen Bereich zusätzlich anfallende Abwasseraufkommen aufzunehmen. Im Rahmen der Feinplanung hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten die entsprechenden Ausführungspläne vorzulegen um zu entscheiden, ob für die jeweilige Ausbaumaßnahme die bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnisse modifiziert, insbesondere (in relevanter Weise) erweitert werden müssen.

Hinsichtlich der Entwässerung bei der Verbreiterung der Rollbahn TWY R1 sind keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen notwendig, für die neu anzulegenden Rollbahnen TWY R2, TWY R3 und TWY R4 sind neue Regenwasserkanäle zu errichten (vgl. Nr. 3.6 des Erläuterungsberichts der PROJECT:airport GmbH).

Das Landratsamt Unterallgäu weist in seiner Stellungnahme vom 08.08.2011 darauf hin, dass sich insbesondere durch die Neuversiegelungen im südlichen Flughafenbereich die Menge des abzuleitenden Oberflächenwassers vergrößert. Für die Entwässerung der neuen Vorfeldflächen werden die Oberflächenwässer über Schlitzrinnen gesammelt und über z. T. neu zu errichtende Sammelkanäle in die - ebenfalls teilweise neu herzustellende - Regenwasserkanalisation eingeleitet. Über das neue Rohrleitungsnetz werden die Regenwässer zum bestehenden Hauptsammler mit der Nennweite DN 900 geführt (vgl. Nr. 5, S. 26 f., des Erläuterungsberichts der PROJECT:airport GmbH). An der bestehenden Hauptausleitungsstelle der Regenwasserkanalisation in den Schmidbach werden die Einleitmenge gedrosselt und größere Regenwasserabflüsse zurückgehalten (auf Grundlage der aktuellen technischen Richtlinien und Vorgaben zum Umgang mit Regenwasser (DWA-M-153)). Wegen der erhöhten Abwassermengen ist zusätzlich ein Regenrückhaltebecken an der Haupteinleitstelle zum Schmittenbach notwendig und auch vorgesehen. Es ist als offenes Erdbecken konzipiert, so dass der Regenwasserabfluss immer durch das

Becken hindurch zum Drosselorgan geleitet wird; übersteigt die Zuflussmenge den Drosselabfluss, kommt es zu einem Einstau des Beckenvolumens. Die geplante Ausgestaltung des Beckens ist aus dem Plan „Regenrückhaltebecken“ Plan-Nr. 1.10 (Maßstab 1:1.000), Anlage 1.3 in Ordner I von III der Antragsunterlagen, ersichtlich. Mit dieser planerischen Zielsetzung können geordnete Abflussverhältnisse gesichert werden. Weitere Einzelheiten der Ausführungsplanung hängen noch von der abschließenden Beurteilung des GEP ab und stehen insoweit auch unter dem Vorbehalt der notwendigen Feinabstimmung mit den für den Vollzug des Wasserrechts zuständigen Behörden. Auch für diese Maßnahmen hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG dem Landratsamt Unterallgäu und dem Wasserwirtschaftsamt Kempten nach Vorliegen aller geprüften Berechnungen und sonstiger notwendiger Unterlagen rechtzeitig die entsprechenden Ausführungspläne zur Abstimmung der genauen Ausgestaltung und für die Entscheidung vorzulegen, ob für die jeweilige Ausbaumaßnahme die bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnisse modifiziert werden müssen.

An der Abwasserzusammensetzung wird sich im Ausbaufall im Vergleich zum Bestand nichts Wesentliches ändern.

Derzeit wird im Winterbetrieb mit Enteisungsmitteln belastetes Oberflächenwasser entsprechend der beschränkten Erlaubnis des Landratsamtes Unterallgäu vom 08.02.2010 (G-Nr. 33-6324.0/2) auf dem Flughafengelände eingeleitet. Das kontaminierte Wasser wird zunächst in einem unterirdischen Behälter gesammelt und in Tankfahrzeuge abgepumpt, bevor es einem Recycling bzw. einer geordneten Entsorgung zugeführt wird (vgl. Stellungnahme des Abwasserverbandes Memmingen-Land vom 18.07.2011). An dieser Praxis wird auch im Planungsfall festgehalten, um eine Gewässerverunreinigung auszuschließen. Im Übrigen gilt zur evtl. Modifizierung der wasserrechtlichen Erlaubnis - auch im Hinblick auf die Auflagen - dasselbe wie für die andere wasserrechtliche Gestattung.

#### **3.7.4 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen**

Hierzu ergibt sich durch das Änderungsvorhaben kein relevantes und regelungsbedürftiges Konfliktpotenzial. Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind die hierfür geltenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere §§ 62 f. des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung – VAwS) zu beachten.

### **3.7.5 Schutzgebiete**

Das Änderungsvorhaben führt bei Beachtung der Schutzgebietsregelungen zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf Trinkwasserschutzgebiete.

Das Landratsamt Unterallgäu hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass zwar im engeren Untersuchungsgebiet der Umweltverträglichkeitsstudie (vgl. Karte 10 – Schutzgut Wasser - der Umweltverträglichkeitsstudie, Anlage III.4 in Ordner III von III der Antragsunterlagen), das dem Plangebiet der luftrechtlichen Genehmigung entspricht, kein Wasserschutzgebiet liegt, im weiteren Untersuchungsgebiet der Umweltverträglichkeitsstudie sich aber zum Teil die Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes des Landkreises Unterallgäu vom 28.06.2010 für die öffentliche Trinkwasserversorgung der Gemeinde Ungerhausen – Brunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 449/7 der Gemarkung Ungerhausen – befindet. Allerdings liegt auch diese weitere Schutzzone außerhalb des Wasserschutzgebietes, so dass – auch im Hinblick auf die Bestimmungen nach § 3 Abs. 1 der Wasserschutzgebietsverordnung – keine nachteiligen Auswirkungen für das Schutzgebiet zu befürchten sind. Im Übrigen wird durch geeignete Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft im verfügbaren Teil dieses Bescheids ergänzend und ausreichend Vorsorge getroffen.

### **3.8 Bodenschutz**

#### **3.8.1 Bodenschutz und Altlasten**

Mit dem Änderungsvorhaben wird durch geeignete Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss sichergestellt, dass der Belang Bodenschutz und Altlasten nicht nachteilig beeinträchtigt wird. Das Luftamt berücksichtigt in diesem Zusammenhang insbesondere die Forderungen hierzu in der Stellungnahme des Landratsamtes Unterallgäu vom 08.08.2011 (dort 6.) und des Wasserwirtschaftsamtes Kempten vom 10.08.2011 (dort 1. und 2.).

Das Gesamtareal des ehemaligen Militärflugplatzes Memmingerberg ist ein Altstandort i. S. d. § 2 Abs. 5 Nr. 2 BBodSchG und deshalb im Altlastenkataster des Freistaats Bayern eingetragen (Nr. 77800743). In den von den geplanten Baumaßnahmen und Nutzungsänderungen betroffenen Bereichen dieses Standorts befinden sich dokumentierte KVF. Einige der KVF wurden bereits (im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland) altlastentechnisch untersucht. Bei den meisten der untersuchten KVF besteht kein aktueller Handlungsbedarf, solange keine Baumaßnahmen bzw. relevante Nutzungsänderungen stattfinden.

Auch das Antragsschreiben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 07.06.2011 in Ordner I von III der Antragsunterlagen thematisiert im Abschnitt 11 (S. 47 ff.) die Frage der Altlasten. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG weist daraufhin, dass sie ihrer Verpflichtung aus der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004 im Abschnitt A II 9 bisher nachgekommen sei, wonach bauliche Veränderungen oder die Durchführung bodenrelevanter Veränderungen der Flugplatzanlage nur in Abstimmung mit allen in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Fachbehörden und die Veränderungen einschließlich der ordnungsgemäßen Entsorgung des ggf. kontaminierten Materials unter Beachtung aller gesetzlichen oder sonstigen fachlich notwendigen Anforderungen durchzuführen ist. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG in ihrem Antragsschreiben vom 07.06.2011 in Ordner I von III der Antragsunterlagen (dort Abschnitt 11.2) vier Gutachten/Untersuchungen zur Altlastsituation am Verkehrsflughafen Memmingen. Nach dem Gutachten „Altlastenerkundungsphase II a des Nato-Flugplatzes Memmingen“ von der Dr. Schönwolf GmbH & Co. KG vom 18.10.2006 wurden 42 KVF untersucht und mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass bei 38 dieser Flächen keine weiteren Erkundungsmaßnahmen erforderlich seien. Der Kontaminationsverdacht habe sich bei den meisten Flächen nicht bestätigt und es lägen nur geringfügige und lokale Verunreinigungen des Bodens in der nicht wassergesättigten Zone



vor, so dass nur in Einzelfällen vor Durchführung von baulichen Maßnahmen eine Bodenüberprüfung notwendig sei. Für 7 KVF bestehe die Gefahr einer Mobilisierung von Schadstoffen erst im Rahmen eines baulichen Eingriffs, so dass in diesen Fällen eine erforderliche Erkundung der Phase II b durchgeführt werden soll. Das Landratsamt Unterallgäu erwidert allerdings zu diesen Ausführungen im Antragschriftsatz vom 07.06.2011 (Ordner I von III der Antragsunterlagen), dass grundsätzlich Untersuchungen erforderlich seien, wenn im Bereich von KVF Nutzungsänderungen erfolgten. Die bislang durchgeführten Untersuchungen belegten zwar, dass akute Gefahren für den Pfad Boden-Grundwasser nicht vorlägen, evtl. Verdachtsmomente konnten jedoch nicht komplett ausgeräumt werden.

Daher soll sich nach der Forderung des Landratsamts Unterallgäu die weitere Vorgehensweise grundsätzlich nach dem Mustererlass „Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren“ des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 26.09.2001 orientieren.

Zur Gewährleistung des Bodenschutzes enthält der Planfeststellungsbeschluss die vom Landratsamt Unterallgäu und vom Wasserwirtschaftsamt Kempten geforderten Auflagen zur Verfahrensweise, falls im Rahmen der Baumaßnahmen schadstoffbelastete Bereiche bzw. Auffüllungen festgestellt werden, Festlegungen zur Gestaltung des weiteren Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges sowie Auflagen zur Berücksichtigung der Belange der Gewerbeaufsicht, die vom Landratsamt Unterallgäu im Rahmen seiner Stellungnahme (Gewerbeaufsichtsamt der Regierung von Schwaben) einbezogen wurde. Außerdem wurden Auflagen zum Umgang mit den Böden bei Ver- und Entsiegelungen getroffen. Mit diesen Auflagen sind Nachteile für den Bodenschutz im Hinblick auf Altlasten ausgeschlossen.

### **3.8.2 Entmunitionierung**

Das Luftamt berücksichtigt im Rahmen der Planfeststellung auch, dass der ehemalige Militärflugplatz Memmingerberg während des Zweiten Weltkriegs Ziel alliierter Bombenabwürfe war. Dieses Bombardement betraf nicht nur die Flächen des heutigen Verkehrsflughafens Memmingen, sondern das gesamte Konversionsgelände. Schon zu Zeiten der Bundeswehrrnutzung fanden Kampfmitteluntersuchungen im Hinblick auf Blindgänger statt. 2002 und 2003 erfolgte im Auftrag des staatlichen Hochbauamts eine Luftbildauswertung. Sich hieraus ergebende Verdachtspunkte wurden überprüft. Bei der Mehrzahl der Verdachtspunkte wurden keine Bombenblindgänger gefunden. Die zur Bebauung an-

stehenden oder zu verändernden Flächen nach Genehmigung des Verkehrsflughafens Memmingen wurden vor Beginn der Baumaßnahmen auf Blindgänger und Kampfmittel überprüft und bei Bedarf untersucht. Das künftige Kampfmittelräumkonzept sieht vor, im Rahmen eines Gesamtplans „Kampfmittelüberwachung“ alle bisher untersuchten Flächen, auch die vor 2002, zu erfassen.

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat auf Anforderung des Luftamts eine Stellungnahme des Leiters der Kampfmittelabteilung der HRS Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH vom 03.11.2012 vorgelegt, die die bisherigen Maßnahmen schildert und dazu eine Auflistung von über 100 Aufträgen aus dem Bereich Sondierung, Aushubbegleitung und Luftbildüberprüfung aus dem Bereich Kampfmittelerkundung enthält. Die dargestellten bisherigen Maßnahmen und der Umgang mit der Kampfmittelsituation am Verkehrsflughafen Memmingen wurden plausibel und schlüssig dargestellt und sind geeignet, die ordnungsgemäße, den aktuellen Standards entsprechende und verhältnismäßige Behandlung dieses Belangs zu belegen.

Auf Forderung des Luftamts wurde die bisherige Vorgehensweise zur Kampfmittelräumung/-beseitigung am Flughafen einer Überprüfung durch eine fachkundige Stelle unterzogen. Die hierzu eingeholte Stellungnahme vom 10.12.1012 des Kampfmittelräumdienstes der Freien Hansestadt Bremen (Polizei Bremen – Zentrale Technische Dienste), bei welcher bundesweit geltende gesetzliche Vorgaben sowie die fachlichen Anweisungen und technischen Regeln unter Bezugnahme auf den Stand der Wissenschaft und Technik einbezogen wurden, zeigt, dass keine Zweifel an der Einsetzbarkeit und Zuverlässigkeit an der von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG eingesetzten Firma sowohl im Bereich der Kampfmittelräumung/-beseitigung als auch der Kampfmittelerkundung bestehen und die gesetzlichen und fachlichen Vorgaben ausreichend erfüllt sind. Das bisherige Konzept zur Gefährdungsbeurteilung ist nach Auffassung der Polizei Bremen gut und kann entsprechend umgesetzt werden; außerdem sei die Leistungsfähigkeit und umfangreiche Erfahrung der Firma nachgewiesen. Der Kampfmittelräumdienst Bremen bewertet auch das Kampfmittelräumkonzept der HRS Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH positiv und gut umsetzbar. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf die Kampfmittelüberwachungsmaßnahmen bei Baumaßnahmen auf neuen Bereichen verwiesen, die im Kampfmittelräumkonzept vorgesehen sind. Hiernach soll auch künftig bei solchen Baumaßnahmen geprüft werden, ob auf den betroffenen Flächen Kampfmittel, dazu gehören auch Bombenblindgänger, vorhanden sind. Hierzu seien nach Auffassung des Kampfmittelräumdienstes Bremen die Darstellung im Abschnitt II der Ausführungen der HRS Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH vom 03.12.2012 überzeugend und realistisch umsetzbar.

Soweit von Seiten des Kampfmittelräumdiensts Bremen Hinweise gegeben werden, insbesondere zum Bereich Luftbildauswertung/Verdachtspunktfeststellung, Sicherheitsschulungen und Festlegungen zu „kleineren Kampfmitteln“, werden diese von der Allgäu Airport GmbH & Co. KG und der HRS Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH aufgegriffen. Die Allgäu Airport GmbH Co. KG wird daher weitere Leistungen im Zusammenhang mit der Erstellung eines Gesamtplans zur Kampfmittelerkundung beauftragen, insbesondere die Projektrekonstruktion des Gutachtens von 2003, die Integration sämtlicher Daten einschließlich eines bestehenden Entmunitierungsplans in eine Karte, eine digitale Kartographie und Kartenausgabe, die Mosaikierung und Georeferenzierung des Luftbildplans sowie ein ergänzender Bericht/eine ergänzende Stellungnahme einschließlich Gefährdungsabschätzung.

In diesem Zusammenhang hat die Allgäu Airport GmbH & Co. KG durch eine geeignete Fachfirma die vorhandenen Unterlagen von kampfmittelechnischem Interesse/kampfmittelechnischer Bedeutung in einem Gesamtplan zusammenzufassen, um künftige Kampfmittelerkundungsmaßnahmen oder die Beurteilung, ob und wie solche erforderlich sind, zu erleichtern. Diese Beurteilung betrifft insbesondere evtl. Bombentrichter, Lauf- und Schützengräben sowie Deckungslöcher. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat regelmäßig, vorzugsweise alle drei Jahre, ihre Beschäftigten in geeigneter Weise auf besondere Gefahrensituationen im Hinblick auf potenzielle Kampfmittelfunde zu sensibilisieren und zu schulen. Gleichwohl behält sich das Luftamt weitere Auflagen hierzu vor.

Damit sind die Entmunitierung sowie die öffentliche Sicherheit am Verkehrsflughafen Memmingen unter diesem Gesichtspunkt hinreichend gewährleistet. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, vor Durchführung von Baumaßnahmen am Verkehrsflughafen Memmingen unter Berücksichtigung der bisherigen Vorgehensweise nach Maßgabe des Schreibens der HRS Ingenieur- und Rohrleitungsbau GmbH vom 03.11.2012 und in Abstimmung mit dem Landratsamt Unterallgäu weiter zu verfahren. Darüber hinaus ist der in dem Schreiben genannte Gesamtplan „Kampfmittelüberwachung“ zu erstellen und weiter fortzuschreiben und hierüber sowohl das Luftamt als auch das Landratsamt Unterallgäu regelmäßig zu informieren.

### **3.9 Raumordnung und Landesplanung**

Landesplanerische Belange stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Der Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG ist raumverträglich und raumordnerisch umweltverträglich.

Maßstab für die Prüfung der raumordnerischen Verträglichkeit des Änderungsvorhabens waren insbesondere die Erfordernisse der Raumordnung (Art. 2 Nr. 1 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes – BayLplG – und § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Raumordnungsgesetzes – ROG –). Hierzu gehören neben den Grundsätzen der Raumordnung (Art. 2 Nr. 3, 6 BayLplG, § 2 Abs. 2 ROG) die Ziele der Raumordnung (Art. 2 Nr. 2 BayLplG, § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG) im LEP einschließlich seiner Fortschreibung in Gestalt des Entwurfs einer Verordnung über das LEP des Ministerrats vom 28.11.2012 (LEP-E) und im Regionalplan der Region Donau-Iller (RP 15). In die Abwägung flossen auch die Erkenntnisse der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben vom 14.11.2011 und der Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands Donau-Iller vom 17.08.2011 ein.

Dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG stehen keine unüberwindbaren Planungsleitsätze entgegen. Derartige Leitsätze wären im Übrigen nicht wegwägbare, also außerhalb der Abwägung zu behandeln. Planerische Zielvorstellungen von sonstigen Rechtsmaterien gingen als zu berücksichtigende Belange mit dem gebotenen Gewicht in die Abwägung mit den übrigen Belangen einschließlich des öffentlichen Interesses am Änderungsvorhaben ein und werden hierdurch mit dem entsprechenden Gewicht zur Geltung gebracht.

#### **3.9.1 Wirtschaftliche Entwicklung, Infrastruktur und Raumstruktur**

Das Änderungsvorhaben steht im Einklang mit der Zielbestimmung B V 1.6.7 des LEP Bayern 2006, wonach bei ausreichender Luftverkehrsnachfrage für einen regionalen Verkehrsflughafen im Allgäu (Flugplatz Memmingen) Einrichtungen für den Instrumentenflugbetrieb sowie zur Abwicklung des gewerblichen Luftverkehrs, insbesondere eines Linien- und Charterluftverkehrs vorgehalten werden sollen. Dieses Ziel unterstützte bereits die Änderungsgenehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrsflughafens Memmingen. Es unterstreicht die Bedeutung des Luftverkehrs für die Region. Aus ihm lässt sich auch ableiten, dass bei entsprechendem Bedarf die Einrichtungen und Ausstattungsmerkmale des Flugplatzes an den Verkehrsbedarf angepasst werden sollen. Nach der Verkehrsprognose werden die Flugbewegungszahlen von ca. 20.000 in 2009 im Pla-

nungsfall 2025 auf ca. 40.000 ansteigen, im Prognosenullfall, also ohne Beseitigung der Engpässe, auf ca. 32.000 Flugbewegungen. Demnach fördert der geplante Ausbau und die damit verbundene Sicherung und Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen das vorgenannte Ziel der Landesplanung.

Das Änderungsvorhaben steht auch mit dem LEP-E in Einklang. Nach 4.5.3 (G) LEP-E soll der Verkehrsflughafen Memmingen die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung des Allgäus sicherstellen. Die Begründung hierzu weist darauf hin, dass das Allgäu eine bedeutende Wirtschafts- und Touristikregion mit einer hohen Nachfrage an Flugreisen ist. Der Verkehrsflughafen Memmingen dient der direkten Anbindung des Allgäus an den nationalen und internationalen Luftverkehr, insbesondere dem Linien- und Touristikverkehr. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen soll deshalb durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden. Das LEP-E berücksichtigt in Fortschreibung des LEP Bayern 2006 die verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsflughafens Memmingen, die dieser seit Erteilung der Änderungsgenehmigung 2004 erlangt hat. Mit dem Änderungsvorhaben wird diesen Maßgaben Rechnung getragen. Daraus lässt sich ableiten, dass die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen in besonderem Maße von 4.5.3 (G) LEP-E getragen wird.

Das Änderungsvorhaben stärkt den ländlichen Teilraum. Gemäß den Grundlagen der raumstrukturellen Entwicklung sollen die ländlichen Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, unbeschadet der spezifischen Impulsgeberfunktion der Verdichtungsräume und der Entwicklung des sonstigen ländlichen Raumes, bei einschlägigen staatlichen Aktivitäten zur Gewährleistung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen Vorrang haben (Vorrangprinzip), vgl. LEP A I 1.1 Abs. 4 (Z). Das Änderungsvorhaben dient daneben auch dem LEP-Ziel der Schaffung und Erhaltung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen (vgl. LEP A I 1.1 Abs. 1 (Z)). Nach 2.2.2 (G) LEP-E sollen sich die Verdichtungsräume und der ländliche Raum unter Wahrung ihrer spezifischen räumlichen Gegebenheiten ergänzen und gemeinsam im Rahmen ihrer jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten zur ausgewogenen Entwicklung des ganzen Landes beitragen. Mit dem Verkehrsflughafen Memmingen wird auch in einem ländlichen Raum eine Verkehrsinfrastruktureinrichtung verbessert, die die luftverkehrlichen Einrichtungen in den Verdichtungsräumen ergänzen. In allen Teilräumen sind gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen oder zu erhalten; alle überörtlich raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen haben zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen (vgl. 1.1.1 (G) LEP-E).

Das Änderungsvorhaben stärkt die Verkehrsinfrastruktur in der Region Donau-Iller (15). Dadurch wird der Entwicklungsdruck auf die Verdichtungsräume abgeschwächt; zugleich wird der ländliche Raum als eigenständiger gleichwertiger Lebens- und Arbeitsraum gewahrt. Außerdem ist die Sicherung und Verbesserung der infrastrukturellen Grundlagen ein besonderer Vorteil für die Standortqualität und die Wettbewerbsfähigkeit regionaler Unternehmen (vgl. LEP A I 4.1.1 (G), B II 1.1.2.1 Abs. 2 Satz 2 (G)). Die räumliche Wettbewerbsfähigkeit Bayerns soll durch Schaffung bestmöglicher Standortqualitäten in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht in allen Teilräumen gestärkt werden; dabei sollen im Wettbewerb um Unternehmen und Arbeitskräfte lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Defizite ausgeglichen, infrastrukturelle Nachteile abgebaut sowie vorhandene Stärken ausgebaut werden (vgl. 1.4.1 LEP-E). Dies entspricht auch den Zielen des Regionalplans Donau-Iller im Kapitel B IX 5.3, nach dem die Bestrebungen zur Schaffung eines Verkehrslandeplatzes mit regionaler Bedeutung unterstützt werden sollen.

Damit leistet die Erweiterung und die davon erwartete Sicherung des Verkehrsflughafens Memmingen – auch mit Blick auf die Maßgaben des LEP-E – einen positiven Beitrag zur Verwirklichung der landesplanerisch bedeutenden Belange der wirtschaftlichen Entwicklung, der Infrastruktur sowie der Raumstruktur.

### **3.9.2 Natur und Landschaft**

Das Änderungsvorhaben berührt auch unter raumordnerischer Sicht Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Diesen Belangen wird jedoch bei Beachtung der Maßgaben der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben hierzu, die sich in der Abwägung dieses Bescheides zu diesen Belangen wiederfinden, ausreichend Rechnung getragen.

Der Verkehrsflughafen Memmingen besteht bereits. Die wesentlichen baulichen Eingriffe in den Raum und damit auch seine Prägung sind bereits erfolgt. Dies betrifft nicht erst die Zulassung als ziviler Verkehrsflughafen, sondern schon die Errichtung als Militärflugplatz im letzten Jahrtausend. Einzelne Maßnahmen des Änderungsvorhabens stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der gemäß den Naturschutzgesetzen auszugleichen ist. Dabei sind auch die Belange des Artenschutzes zu beachten. Gemäß dem landschaftlichen Leitbild des LEP sollen bei allen die Landschaft verändernden Planungen und Maßnahmen die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, der Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft nachhaltig gesichert werden (vgl. LEP B I 2.2.1 (G) und zum Artenschutz B I 1.3.1

(G)). Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden (vgl. 7.1.1 (G) LEP-E). Lebensräume für wildlebende Arten sollen gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wieder hergestellt werden (vgl. 7.1.6 (G) LEP-E).

Die Waldfunktionen sollen gesichert werden (5.3.2 (G) LEP-E). Waldrodungen im Rahmen des Änderungsvorhabens werden ausgeglichen.

Das Änderungsvorhaben berührt auch unter raumordnerischer Sicht Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Diesen Belangen wird jedoch bei Beachtung der Maßgaben der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben hierzu, die sich in der Abwägung dieses Bescheides zu diesen Belangen wiederfinden, ausreichend Rechnung getragen.

### **3.9.3 Bodenschutz, Wasserwirtschaft**

Mit dem Änderungsvorhaben sind auch unter raumordnerischer Sicht Belange des Bodenschutzes und der Wasserwirtschaft zu berücksichtigen. Diesen Belangen wird jedoch bei Beachtung der Maßgaben Nr. 3 der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben hierzu, die sich in der Abwägung dieses Bescheides zu diesen Belangen wiederfinden, ausreichend Rechnung getragen.

Mit dem Änderungsvorhaben sind Neuversiegelungen, aber auch Entsiegelungen von Boden verbunden. Der Boden stellt einen Grundbaustein des Ökosystems dar, der weder beliebig regenerierbar noch vermehrbar ist. Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens sollen bei allen Maßnahmen und Nutzungen minimiert werden; zugleich soll, soweit möglich und zumutbar, der Boden entsiegelt und regeneriert werden (vgl. LEP B I 1.2.2 Abs. 2 (Z)). Die vorhabensbedingten Versiegelungen knüpfen an die Strukturen im Bestand an. Bei den Änderungsmaßnahmen sollen ungenützte Bauflächen rückgebaut und entsiegelt werden. Flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden (vgl. 3.1 (G) LEP-E); die baulichen Maßnahmen betreffen keine Bereiche, die bisher frei von Versiegelungen waren und beschränken sich auf das Gelände des bestehenden Verkehrsflughafens Memmingen.

Auch die Altlastenproblematik auf dem Flughafengelände ist zu berücksichtigen. Der Reinigung kontaminierter Böden und der Wiederverwendung des gereinigten Materials vor-

rangig vor der Ablagerung auf Deponien kommt dabei besondere Bedeutung zu (vgl. LEP B I 1.2.3 (G)).

Das Änderungsvorhaben wirft keine wesentlichen neuen wasserrechtlichen Probleme auf; die ordnungsgemäße Einhaltung der Belange des Gewässerschutzes wird durch wasserrechtliche ausreichend Verfahren sichergestellt. Damit wird den landesplanerischen Belangen zu Bodenschutz und Wasserwirtschaft entsprochen. Zugleich wird dem Grundwasserschutz Rechnung zu getragen (vgl. LEP B I 3.1.1.2 (G)) und darauf hingewirkt, dass das Wasser seine Funktionen im Naturhaushalt auf Dauer erfüllen kann (7.2.1 (G) LEP-E).

Die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung werden im Rahmen der Prüfung der Belange des Gewässerschutzes und Bodenschutzes berücksichtigt.

### **3.9.4                    Technischer Umweltschutz**

Der Anstieg des Luftverkehrs führt zu einem Anstieg der Lärmbelastung in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen. Dies betrifft im vorliegenden Fall insbesondere die beachtlichen Lärmzunahmen in den Randstunden des Nachtzeitraums. Die Auswirkungen des Änderungsvorhabens hierzu werden im Abschnitt Lärmschutz ausführlich dargestellt.

Trotz verbesserten Lärmschutzes bei Flugzeugantrieben müssen auch weitere Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Belastung der Menschen vor Fluglärm so gering wie möglich zu halten. Aus landesplanerischer Sicht ist die Bevölkerung durch zivilen und militärischen Fluglärm so gering wie möglich zu belasten (vgl. LEP B V 6.4 (G)). Sowohl der prognostizierte Anstieg der Flugbewegungen als auch die Ausweitung der Betriebszeiten durch den beantragten Nachtflugverkehr führt zu einem Anstieg der Fluglärmbelastung für die betroffene Bevölkerung der angrenzenden Gemeinden. Allerdings umfassen die prognostizierten Schutzbereiche nach dem FluglärmG nur bestimmte Bereiche von Ortslagen, es findet also keine großflächige zusätzliche Verlärmung von Siedlungsräumen statt. Bei Beachtung der Maßgabe Nr. 1 der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben, die Bevölkerung durch technisch und ökonomisch vertretbare Maßnahmen soweit wie möglich vor Lärm zu schützen und lärmarme Flugzeuge und Hubschrauber durch geeignete Maßnahmen zu fördern, kann dem Belang des Lärmschutzes aus landesplanerischer Sicht in vertretbarem Maße gehalten werden. Gleichwohl wirkt sich das Änderungsvorhaben negativ auf die Realisierung dieses landesplanerischen Grundsatzes aus.



Luft und Klima sind möglichst so zu erhalten und zu verbessern, dass Menschen, Pflanzen und Tiere in ihren Ökosystemen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter nicht beeinträchtigt werden (vgl. LEP B V 5.1 (G)). Da sich die lufthygienische Situation nicht in relevanter Weise nachteilig verändert, ist dieser landesplanerische Belang nicht beeinträchtigt. Die räumlichen Auswirkungen von klimabedingten Naturgefahren sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden (vgl. 1.3.2 (G) LEP-E); dies wird im Abschnitt Lufthygiene geprüft.

### **3.9.5 Raumordnerische Gesamtabwägung**

Bei der Gewichtung der positiv und negativ berührten Belange im Rahmen der Abwägung ergab sich, dass die positiv berührten Belange überwiegen, so dass das Änderungsvorhaben raumverträglich und raumordnerisch umweltverträglich ist. Das Luftamt schließt sich diesbezüglich dem Ergebnis der landesplanerischen Stellungnahme der Regierung von Schwaben an.

Es wurde festgestellt, dass das Änderungsvorhaben das Ziel B V 1.6.7 des LEP Bayern 2006 und den Grundsatz 4.5.3 LEP-E in erheblicher Weise positiv fördert. Gleichzeitig bewirkt das Änderungsvorhaben auch in erheblicher Weise die Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung der Planungsregion Donau-Iller sowie seiner Infra- und Raumstruktur. Die Regionen Donau-Iller und Allgäu gewinnen an Attraktivität auch im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsräumen, was angesichts der gesamtwirtschaftlichen Situation und der Globalisierung wichtiger denn je ist. Die Bevölkerung erlangt durch die Stärkung der Wirtschaft zumindest mittelbare Vorteile. Als unmittelbarer Vorteil besteht die Möglichkeit, als Passagier den Verkehrsflughafen Memmingen zu nutzen und auf dem Luftverkehrsweg Linien- und Charterdestinationen zu erreichen.

Durch Abwägung und Festsetzung entsprechender Nebenbestimmungen in Umsetzung der Maßgaben der landesplanerischen Stellungnahme zu den Belangen Natur und Landschaft, sowie Bodenschutz und Wasserwirtschaft ergeben sich keine nachteiligen landesplanerischen Auswirkungen auf diese Belange.

Naturgemäß wirkt sich das Vorhaben nachteilig auf den Belang technischer Umweltschutz, insbesondere Fluglärmschutz, aus. Dieser Belang wird im Rahmen dieses Beschlusses intensiv geprüft. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden getroffen. Im Hinblick auf den passiven Schallschutz gelten die Schutzvorschriften des FluglärmG.

Im Ergebnis überwiegen daher aus landesplanerischer Sicht die Vorteile des Änderungsvorhabens. Negative Auswirkungen werden durch Nebenbestimmungen berücksichtigt.

Die landesplanerische Stellungnahme der Regierung von Schwaben zeigt, dass das Änderungsvorhaben keine in nachteiliger Weise raumgreifende Auswirkungen hat. Die landesplanerische Stellungnahme der Regierung von Schwaben setzt sich neben dieser Feststellung im Detail intensiv mit den einzelnen Auswirkungen des Vorhabens auseinander und ordnet diese Auswirkungen allen relevanten Maßgaben des LEP zu. Auch die Maßgaben des LEP-E führen zu keinem anderen Ergebnis. Insofern liegt dem Luftamt eine fachlich einwandfreie Auseinandersetzung mit den landesplanerischen Belangen vor. Als Ergebnis seiner intensiven Prüfung hat die Regierung von Schwaben Maßgaben entwickelt, die die Auswirkungen des Änderungsvorhabens aus landesplanerischer Sicht minimieren oder in Grenzen halten. Das Luftamt greift alle diese Maßgaben auf und berücksichtigt und verwertet diese im Rahmen der Abwägung zu den einzelnen Belangen. Festzustellen ist auch, dass die für den Planungsfall 2025 prognostizierten Lärmschutzbereiche zwar diverse Lagen der umliegenden Gemeinden betreffen, sie haben allerdings keine raumgreifenden oder die Siedlungsentwicklung in großräumiger Weise störende Auswirkungen. Aus raumordnerischer Sicht liegt damit insoweit keine wesentliche Änderung eines Verkehrsflughafens vor, die planfeststellungspflichtig ist. Nach alledem lag eine aussagekräftige landesplanerische Stellungnahme der Regierung von Schwaben vor; ein Raumordnungsverfahren war insoweit nicht erforderlich.

Die Planfeststellungspflichtigkeit des Änderungsvorhabens resultiert aus Vorschriften und ist in Regelungen zur Umweltverträglichkeit begründet. Der Verkehrsflughafen Memmingen verfügt über eine im Hinblick auf die zulässigen Flugbewegungen unbeschränkte Betriebsgenehmigung. Die Änderungsmaßnahmen zielen nicht darauf ab, die Flugbewegungen zu erhöhen. Der Anstieg resultiert vielmehr aus der allgemeinen Entwicklung des Flugverkehrs. Der Ausbau des Terminals betrifft die landseitige Infrastruktur. Die Veränderungen im Bereich der luftseitigen Infrastruktur verbessern die Abwicklung des Betriebes, führen jedoch für sich betrachtet zu keiner Steigerung der Flugbewegungen.

### **3.10 Kommunale Planungshoheit und sonstige kommunale Belange**

Die planfestgestellte Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen berücksichtigt die kommunalen Belange in angemessener Weise (§ 8 Abs. 1 Satz 2, § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG) und verletzt die betroffenen Kommunen nicht in dem gem. Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2 und Art. 83 Abs. 1 BV geschützten Kernbereich ihres Selbstverwaltungsrechts. Das Luftamt kommt nach Abwägung der kommunalen, insbesondere städtebaulichen, Belange zum Ergebnis, dass diese nicht in rechtlich relevanter Weise beeinträchtigt sind, im Übrigen Beeinträchtigungen des kommunalen Selbstverwaltungsrechts durch das höherrangige öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen gerechtfertigt sind.

Für das Änderungsvorhaben gilt nach § 38 BauGB der Vorrang der Fachplanung, wonach die §§ 29 bis 37 BauGB für das sich auf das Gebiet mehrerer Gemeinden erstreckende Vorhaben (von überörtlicher Bedeutung) nicht anzuwenden sind, sofern die Gemeinden beteiligt wurden. Städtebauliche Belange sind jedoch zu berücksichtigen. Dies erfolgte in der Abwägung. Das Luftamt hat im Rahmen des Beteiligungsverfahrens den im potentiellen Auswirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Gemeinden die Möglichkeit gegeben, Stellungnahmen abzugeben und Einwendungen zu erheben. Bei der Frage nach dem Beteiligungsumgriff für die Auslegung der Antragsunterlagen gem. § 10 Abs. 2 Nr. 1 und 2 LuftVG i. V. m. Art. 73 Abs. 1 BayVwVfG hat das Luftamt die Gemeinden berücksichtigt, bei denen vorhabensbedingte Auswirkungen, vornehmlich im Hinblick auf die Belange Fluglärm, Lufthygiene, Grundinanspruchnahme sowie Erschließung denkbar sind. Hiernach haben die Gemeinden Benningen, Hawangen, Memmingerberg, Ungerhausen und Westerheim eine Einschränkung des kommunalen Selbstverwaltungsrechts bzw. eine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Belange durch das Vorhaben geltend gemacht. Die Stadt Memmingen äußerte sich nicht bezüglich einer Betroffenheit kommunaler Belange. Auf die Betroffenheit des im Eigentum der Stadt Memmingen stehenden Gruppenklärwerks wird unter dem Abschnitt „Wasserwirtschaft“ eingegangen. Die ebenfalls beteiligte Gemeinde Trunkelsberg gab keine Stellungnahme ab. Zudem erhoben die Gemeinden Aitrach und Kammlach, die nicht vom Beteiligungsumgriff erfasst waren, Einwendungen.

Das Luftamt hat untersucht, ob durch die Realisierung des Vorhabens bestehende bzw. hinreichend verfestigte Planungen der einzelnen Gemeinden nachhaltig gestört bzw. unmöglich gemacht werden; ferner, ob kommunale Einrichtungen erheblich beeinträchtigt werden. Hierbei hat das Luftamt die in den Einwendungen vorgetragenen und zum Zeitpunkt der Planfeststellung bestehenden bzw. hinreichend verfestigten gemeindeeigenen

Planungen geprüft. Es hat dabei insbesondere betrachtet, ob Planungen der Gemeinden insbesondere durch Fluglärm, Luftschadstoffbelastungen, Grundinanspruchnahme und/oder Fragen der Erschließung nachhaltig gestört werden können. Eine derartige Störung liegt vor, wenn die mit den Festsetzungen der Bauleitplanung verfolgten Ziele der städtebaulichen Ordnung nicht mehr verwirklicht werden können oder das Vorhaben einen Anpassungsbedarf für die Bauleitplanung auslöst.

### **3.10.1 Nachhaltige Störung bestehender bzw. hinreichend verfestigter Planungen durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme**

Das Vorhaben erfordert eine Anpassung des Umgriffs der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.07.2004. Der neue Umgriff ist in Plan 1.2 der PROJECT: airport GmbH vom 31.03.2011, der neue Verlauf des Flughafenzaunes in Plan 1.3 der PROJECT: airport GmbH vom 31.03.2011 (vgl. Anlage I.3 in Ordner I von III der Antragsunterlagen) dargestellt.

Infolge der Anpassung werden Flächen überplant, die innerhalb der Gemeindegebiete der Gemeinden Memmingerberg, Hawangen und Benningen liegen. Im ehemaligen Kasernengelände östlich/nördlich des Sportplatzes (vgl. Plan Nr. 1.2 in Ordner I von III der Antragsunterlagen sowie B.I.3.10 des Antrags vom 07.06.2011) wurden mit Bescheid des Luftamts vom 27.08.2012 Az. 25-30-3736-MM-2-1 Flächen, die für den Flughafenbetrieb mittlerweile entbehrlich sind, bereits vorzeitig aus der Fachplanung entlassen und der Bauleitplanung der Gemeinde Memmingerberg zugeführt.

Im Bereich des West- und des Ostkopfes wird das Flughafengelände im Hinblick auf die flugbetrieblichen Anlagen erweitert. Diese Flächen, die der luftrechtlichen Fachplanung unterworfen werden, werden der kommunalen Planungshoheit entzogen. Das bedeutet nicht, dass diese Flächen nun aus dem Gemeindegebiet ausgegliedert würden, sondern lediglich, dass sie zwangsläufig einem Strukturwandel unterzogen werden und wegen des Vorrangs der Fachplanung einer gemeindlichen Bauleitplanung nicht mehr zugänglich sind. Allerdings weisen die zusätzlich beanspruchten Flächen keine Bebauung auf und werden gegenwärtig lediglich landwirtschaftlich bzw. grünordnerisch oder als Straße genutzt. Die betroffenen Flächen beinhalten angesichts der Außenbereichslage und der bereits bestehenden Nähe zum Verkehrsflughafen in seinem jetzigen Umgriff keine eigenständigen Entwicklungsmöglichkeiten – vielmehr gilt das Gegenteil: Abgesehen von einer typischen Außenbereichsnutzung liegen die Entwicklungsmöglichkeiten dieser Flächen gerade in ihrer Einbeziehung in das Flugplatzgelände.

Im südöstlichen Bereich werden Flächen im Bereich der alten Bahntrasse infolge einer Veränderung des Senderschutzbereiches durch eine Verlegung des Gleitwegsenders 26

aus dem Umgriff entlassen (vgl. B.I.3.10 des Antrags, Anlage I.2 in Ordner I von III der Antragsunterlagen).

Im Südbereich, der künftig als Werftbereich und für die allgemeine Luftfahrt genutzt werden soll, wird das Flughafengelände um gemeindeeigene Flächen erweitert. Die Gemeinden des Zweckverbandes Konversion Memmingerberg haben dieser Erweiterung im Südbereich und insoweit auch den städtebaulichen Beschränkungen zugestimmt (vgl. Beschluss des Gemeinderats Memmingerberg vom 05.10.2009, Benningen vom 14.10.2009 und Hawangen vom 03.11.2009 sowie der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Konversion Memmingerberg vom 27.11.2009). Die betroffenen Teilflächen sind durch das Flughafengelände vom restlichen Gemeindegebiet der Gemeinde Memmingerberg abgeschnitten (vgl. B.I.3.10 des Antrags, Anlage I.2 in Ordner I von III der Antragsunterlagen).

Belange der kommunalen Planungshoheit werden durch Anpassungen infolge des Vorhabens nicht beeinträchtigt, sofern Flächen aus dem luftrechtlichen Umgriff entlassen werden, da den Gemeinden wieder eine Bauleitplanung ermöglicht wird. Im Hinblick auf die Erweiterungsflächen des Verkehrsflughafens Memmingen ist keine relevante Beeinträchtigung gemeindlicher Entwicklungsmöglichkeiten gegeben; darüber hinaus wäre eine Beeinträchtigung im Verhältnis zur Bedeutung des Ausbaivorhabens nachrangig.

### **3.10.2 Eingriffe in die kommunale Planungshoheit durch Lärmauswirkungen**

Das Luftamt hat die nachhaltige Störung bestehender bzw. hinreichend verfestigter Planungen der Gemeinden durch Fluglärm anhand der Prüfung der von den Gemeinden in ihren Einwendungen vorgetragenen Bauleitpläne bewertet. Im Rahmen der Abwägung hat das Luftamt untersucht, ob durch die Lärmzunahme eine nachhaltige Störung der bestehenden (rechtswirksamen) bzw. hinreichend konkretisierten Bebauungspläne verursacht wird. Dies wäre der Fall, wenn Bebauungspläne aufgrund eines vorhabensbedingten erheblichen Lärmzuwachses nicht mehr die Funktion verwirklichen können, die ihnen ursprünglich im Sinne einer städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte. Dabei sind insbesondere die Pläne in die Abwägung einzustellen, die sich im Planungsfall innerhalb der Fluglärmkonturen von  $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$  und  $L_{Aeq\ Nacht} = 45\text{ dB(A)}$  befinden. Die Bauleitpläne wurden insbesondere unter dem Gesichtspunkt geprüft, ob vorhabensbedingt ein wesentlicher Lärmzuwachs zwischen Prognosenullfall und Planungsfall vorliegt. Zur Bestimmung der Wesentlichkeit orientiert sich das Luftamt an den Wertungen der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG. Eine wesentliche Lärmsteigerung ist danach bei einer Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels am Tag oder in der Nacht um 2 dB(A) gegeben. Bei der Abwägung ist der Lärmschutzbereich im Prognosenullfall mit den in § 4

Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG festgelegten Grenzwerten als „plangegebene Vorbelastung“ einzustellen. Maßgeblich ist die Lärmbelastung, die vom Verkehrsflughafen Memmingen insgesamt und nicht nur von der Erweiterung ausgeht. Dabei tritt aber selbst bei einer Überschreitung dieser Wesentlichkeitsschwelle von 2 dB(A) nicht zwangsläufig eine nachhaltige Störung oder gar ein Funktionsverlust des Bauleitplans ein. Die Bewertung muss daher für jeden einzelnen Bauleitplan durchgeführt werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die für den Planungsfall prognostizierten Lärmbelastungen im Jahr 2025 zu keiner nachhaltigen Störung der Bauleitplanung der umliegenden Kommunen und folglich zu keiner Verletzung des gemeindlichen Selbstverwaltungsrechts (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV) führen. Soweit im Einzelfall der Lärmzuwachs wesentlich ist, überwiegt jedenfalls das öffentliche Verkehrsinteresse am Ausbau des Flughafens das gemeindliche Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen.

### **3.10.2.1 Bestehende Bauleitplanungen**

Die Ermittlung der flugbetriebsbedingten Lärmbelastung erfolgte mittels der Karten in Anlage 5.1 bis 6.2 des lärmphysikalischen Gutachtens zum Flug- und Bodenlärm der ACCON environmental consultants GmbH vom 20.05.2011 (vgl. Anlage II.3 in Ordner II\_I von III der Antragsunterlagen, im Weiteren bezeichnet als lärmphysikalisches Gutachten) sowie der prognostizierten Lärmwerte für bestimmte Immissionsorte (vgl. S. 14 und 28 des lärmphysikalischen Gutachtens).

Ein Indiz, ob ein Bebauungsplan aufgrund der erhöhten Lärmbelastung nicht mehr die Funktion erfüllen kann, die ihm ursprünglich im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zukommen sollte, bieten die in § 5 FluglärmG enthaltenen Bauverbote, die an die Lage einzelner Grundstücke innerhalb des Lärmschutzbereichs anknüpfen (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u.a., juris). Die (tatsächlichen) Bauverbote entstehen jedoch erst durch die Festsetzung des Lärmschutzbereichs (§ 4 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 FluglärmG) durch die Bayer. Staatsregierung, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Die Bauverbote in § 5 FluglärmG führen selbst grundsätzlich zu keiner Verpflichtung der Gemeinde, Bauleitpläne aufzustellen, zu ändern, zu ergänzen oder aufzuheben. Dennoch wird die kommunale Planungshoheit mit Festsetzung der Lärmschutzbereiche insoweit eingeschränkt, als die aufzustellenden Bauleitpläne erst dann im Hinblick auf § 5 FluglärmG insbesondere anhand der Kriterien der Planerforderlichkeit nach § 1 Abs. 3 BauGB und der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 6 Nr. 1, Abs. 7 BauGB vollzugsfähig ausgestattet sein müssen (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer,

Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, § 5 RdNr. 65). Soweit Planungen bereits vollzogen wurden, hat sich die kommunale Planungshoheit bereits erschöpft.

### **3.10.2.1.1            Gemeinden Benningen, Hawangen, Memmingerberg und Ungerhausen**

#### Gemeinde Benningen

Die Gemeinde Benningen wendet ein, dass das Ausbauvorhaben die kommunale Planungshoheit verletze; u. a. sei ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst. Sie trägt weiter vor, dass der aufgrund des Flughafenausbaus erweiterte künftige Lärmschutzbereich auch Wohnbauflächen sowie einen Bereich mit Landschaftsvorbehalt, welcher für die Erholung der Bevölkerung vorgesehen ist, der Gemeinde erfasse. Die Planungshoheit sei insofern beeinträchtigt, da es sich bei den Flächen für Wohnbebauung um qualifizierte Darstellungen des gültigen Flächennutzungsplanes handle.

Auf Nachfrage des Luftamtes teilte die Gemeinde Benningen mit, dass – entgegen des Vortrags in der Einwendung – kein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst worden sei; in den Gemeinderatssitzungen vom 24.06.2006, 06.09.2006, 23.01.2008, 27.02.2008 und 19.03.2008 wurde ein Auftrag an einen externen Dienstleister bezüglich der Planung eines Bebauungsplans diskutiert und vergeben, ein Aufstellungsbeschluss liegt jedoch noch nicht vor. Nach dem sog. Prioritätsgrundsatz hat derjenige Planungsträger Vorrang, der seine Planung zuerst konkretisiert und verfestigt. Für die Fachplanung ist der maßgebliche Zeitpunkt einer hinreichenden Konkretisierung die Auslegung der Planunterlagen; für die Bauleitplanung muss, wenn noch keine Satzung beschlossen wurde, zumindest ein Anhörungsverfahren stattgefunden hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 26.94, juris RdNr. 25 f.; BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 VR 14.02, juris RdNr. 8 f.). Hier kann noch keine hinreichende Konkretisierung der gemeindlichen Planung angenommen werden, da kein Gemeinderatsbeschluss zur Aufstellung gefasst wurde. Das Vorhaben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG genießt daher Vorrang.

In dem im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Bereich von Flächen für die Erholung der Bevölkerung treten derzeit Fluglärmimmissionen von 56 bis 57 dB(A) auf (status quo 2009). Im Prognosefall 2025 ist mit Fluglärmimmissionen von ca. 58 bis 59 dB(A), im Planungsfall 2025 mit solchen von ca. 59 bis 60 dB(A) zu rechnen (vgl. Anlage 5.1, 5.3 und 5.5 zum lärmphysikalischen Gutachten). Zwar läge das Planungsgebiet somit im Planungsfall zumindest teilweise in der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2

Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Eine daraus resultierende nachhaltige Störung liegt aber trotz der nicht unwesentlichen Lärmzunahme von max. 2 dB(A) nicht vor. Zu berücksichtigen ist, dass der Lärmzuwachs im Planungsfall im Vergleich zum Prognosenullfall nur 1 dB(A) beträgt und es sich hier auch um unbewohntes Gebiet handelt. Daher liegt keine nachhaltige Störung der Planung vor.

Die ausgewiesenen Wohnbauflächen befinden sich derzeit innerhalb der 53 dB(A)-Lärmkontur. Im Prognosenullfall erhöht sich die Fluglärmbelastung um etwa 2 dB(A), im Planungsfall sind 55 bis 57 dB(A) in dem Bereich der Wohnbauflächen zu erwarten. Auch wenn diese Flächen somit im Planungsfall innerhalb der Tag-Schutzzone 2 liegen, steht der Umsetzung der Planung kein Bauverbot nach FluglärmG entgegen. Wohnnutzung ist – unter Einhaltung der Schallschutzanforderungen nach §§ 6, 7 FluglärmG und der sonstigen baulichen Voraussetzungen – zulässig.

Die Bauleitplanung der Gemeinde Benningen wird durch das Vorhaben nicht nachhaltig eingeschränkt. Da lediglich ein geringer Teil des Gemeindegebiets in der Tag-Schutzzone 2 liegt, bleibt genügend Spielraum, etwaige in der Schutzzone unzulässige Nutzungen (§ 5 Abs. 1 FluglärmG) innerhalb des übrigen Gemeindegebietes zu verwirklichen, das außerhalb des Lärmschutzbereichs liegt und überdies Ausnahmen von Bauverboten ggf. möglich sind (§ 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG).

#### Gemeinde Memmingerberg

Die Gemeinde Memmingerberg trägt vor, dass ein planreifer Entwurf für den Bebauungsplan „Gewerbegebiet Fliegerhorst Nord“ vorliege. Die Festlegungen sähen die Errichtung eines allgemeinen Wohngebietes, eines Mischgebietes und eines Sondergebietes vor. Im Prognosenullfall 2025 ergibt sich für den dortigen Geltungsbereich bei einer derzeitigen Lärmbelastung eines  $L_{Aeq\ Tag}$  von 53 bis 58 dB(A) keine Veränderung; der Bebauungsplan liegt nicht im Lärmschutzbereich nach § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG. Im Planungsfall 2025 liegt der Bebauungsplan mit einem zu erwartenden  $L_{Aeq\ Tag}$  von 55 bis 60 dB(A) innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 2 nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG. Auch wenn eine Steigerung der Lärmbelastung um ca. 2 dB(A) vorliegt, ist keine nachhaltige Störung dieses Bebauungsplanes gegeben, da kein Funktionsverlust droht. Die Errichtung von Wohnungen kann dennoch erfolgen, da Bauverbote hierfür nur in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone gelten (§ 5 Abs. 2 FluglärmG). Das Sondergebiet ist von keinem der Bauverbote des § 5 FluglärmG betroffen.



### Gemeinden Hawangen und Ungerhausen

Die Gemeinden Hawangen und Ungerhausen äußern lediglich allgemein eine Beeinträchtigung ihrer kommunalen Planungshoheit. Sie haben keine konkreten Planungen benannt, die durch das Vorhaben beeinträchtigt werden könnten. Somit kann keine Verletzung des Selbstverwaltungsrechts festgestellt werden.

#### **3.10.2.1.2 Gemeinde Westerheim**

Die Gemeinde Westerheim wendet ein, dass in den Gebieten bestehender Bauleitpläne insbesondere die normierten Lärmwerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ sowie die Immissionswerte der BauNVO i. V. m. der TA Lärm infolge der wachsenden Zahl der Flugbewegungen nicht mehr gewährleistet werden könnten. Die Bewertung, ob eine geordnete städtebauliche Entwicklung noch gewahrt ist, erfolgt jedoch nicht nach den Orientierungswerten der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“. Dieses Regelwerk dient nur im Bauleitplanverfahren als Orientierungshilfe für die Abwägung, ob die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind. Da die Werte auch nur erwünschte Ziel-, jedoch keine Grenzwerte sind, entfalten sie gegenüber dem Luftamt keine Bindungswirkung und dienen nicht als Entscheidungsgrundlage für den Planfeststellungsbeschluss (vgl. HessVGH, Urteil vom 21.08.2009, Az. 11 C 227.08 T u. a., juris RdNr. 1244).

Die Gemeinde trägt weiter vor, die Ausweisung neuer Wohnbauflächen und der Bau weiterer Wohngebiete, für die im Flächennutzungsplan Darstellungen im Nordwesten und Süden des Gemeindegebietes getroffen seien, könne nicht mehr realisiert werden, da ein ungestörtes Wohnen nicht mehr gewährleistet sei (vgl. S. 84 und Anlage E7 der Einwendung vom 18.11.2011). Dieser Einwand geht fehl, da die Gemeinde Westerheim im Planungsfall 2025 größtenteils außerhalb des Lärmschutzbereichs liegt; dies gilt insbesondere für die in Anlage E7 (Luftbild) der Einwendung der Gemeinde rot eingezeichneten Flächen, da diese außerhalb des Lärmschutzbereichs im Planungsfall 2025 liegen.

Die Gemeinde bemängelt ferner, ein bereits bestehendes Planungsverbot für die Ausweisung von Flächen für Windenergieanlagen im Gemeindegebiet werde verfestigt. Eine Verfestigung eines Verbots der Ausweisung von Flächen für Windkraftanlagen wird aber nicht durch das Vorhaben herbeigeführt. Der Bauschutzbereich, aufgrund dessen auch in der Gemeinde Westerheim Höhenbeschränkungen für Bauwerke bereits bestehen (vgl. § 12 LuftVG), bleibt durch das Vorhaben unverändert (vgl. auch luftrechtliche Genehmigung vom 09.07.2004, S. 170).

Die Gemeinde wendet zudem ein, das Vorhaben beeinträchtigt die Innenentwicklung der Gemeinde. So könne aufgrund der Lage in der 55 dB(A)-Fluglärmkontur das geplante Mehrgenerationenhaus mit betreutem Wohnen nicht errichtet und Wohngebiete vom Typ WA und WR nicht ausgewiesen, ferner die Baulücken nicht mehr gefüllt werden. Die aus § 5 Abs. 1 und 2 FluglärmG resultierenden Bauverbote verbieten jedoch nur bestimmte Nutzungen innerhalb der Schutzzonen. § 5 Abs. 3 FluglärmG ermöglicht Ausnahmen von den Bauverboten, sodass bestimmte Nutzungen ggf. dennoch verwirklicht werden können. Dies gilt auch für Baulücken (vgl. insbes. § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG).

Folgende von der Gemeinde Westerheim vorgetragene Bauleitpläne hat das Luftamt überprüft:

#### Bebauungsplan „Wolfurtstraße/Mahdweg“

Der Bebauungsplan „Wolfurtstraße/Mahdweg“ wurde am 04.09.2006 beschlossen und am 07.09.2006 ortsüblich bekannt gemacht. Hierbei handelt es sich um ein Allgemeines Wohngebiet. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Wolfurtstraße/Mahdweg“ treten derzeit Lärmimmissionen mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 50$  dB(A) auf (Anlage 5.1 des lärmphysikalischen Gutachtens), die nächtliche Lärmbelastung liegt deutlich unter 45 dB(A) (Anlage 5.2 des lärmphysikalischen Gutachtens). Im Prognosenullfall wird ein  $L_{Aeq\ Tag}$  von ca. 50 bis 52 dB(A) sowie ein  $L_{Aeq\ Nacht} < 45$  dB(A) prognostiziert (Anlagen 5.3 und 5.4 des lärmphysikalischen Gutachtens). Im Planungsfall 2025 ist mit einer Fluglärmbeeinträchtigung eines  $L_{Aeq\ Tag} =$  ca. 51 bis 53 dB(A) sowie eines  $L_{Aeq\ Nacht} =$  ca. 45 dB(A) zu rechnen (Anlagen 5.5 und 5.6 des lärmphysikalischen Gutachtens). Somit liegt eine Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels tags von ca. 1 dB(A) vor, was keinen wesentlichen Lärmzuwachs darstellt (Wertung der § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG). Eine nachhaltige Störung der kommunalen Bauleitplanung ist damit auszuschließen.

#### Bebauungsplan „Westlich des Bahnhofsgeländes (Bergstraße)“

Der Bebauungsplan „Westlich des Bahnhofsgeländes (Bergstraße)“ (am 12.10.2009 beschlossen und am 12.11.2009 bekannt gemacht) setzt als Art der baulichen Nutzung allgemeine Wohnbebauung fest. Das Luftamt hat für diesen Bebauungsplan eine derzeitige Fluglärmbeeinträchtigung von einem  $L_{Aeq\ Tag} = 50$  bis 51 dB(A), einem  $L_{Aeq\ Tag} = 54$  bis 55 dB(A) im Prognosenullfall sowie von  $L_{Aeq\ Tag} = 54$  bis 56 dB(A) und von  $L_{Aeq\ Nacht} = 46$  bis 48 dB(A) im Planungsfall ermittelt. Damit steigert sich diese bis zum Jahr 2025 zwar um ca. 3 dB(A), jedoch im Vergleich im Prognosenullfall zum Planungsfall nur geringfügig. Somit tritt auch ohne Ausbau des Flughafens die Lärmsteigerung auf. Diese ist daher als nicht wesentlich (Wertung aus § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG) zu betrachten.

### Bebauungsplan „Am Sportplatz“

Der Bebauungsplan „Am Sportplatz“ enthält Festsetzungen für ein Allgemeines Wohngebiet. Das Gebiet liegt nördlich der Autobahn A 96 und außerhalb des Untersuchungsgebiets des lärmphysikalischen Gutachtens. Damit ist hier keine vorhabensbedingte, abwägungsrelevante Lärmbelastung ersichtlich.

### Bebauungsplan „Maiengraben“

Der Bebauungsplan „Maiengraben“ (Satzungsbeschluss vom 07.03.2006, ortsübliche Bekanntmachung am 16.03.2006) setzt ein Allgemeines Wohngebiet fest. Derzeit herrscht im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes (status quo 2009) tagsüber eine Belastung von ca. 50 dB(A), nachts von weniger als 45 dB(A). Die prognostizierte Lärmsituation legt dar, dass im Prognosenullfall mit einem  $L_{Aeq\ Tag}$  von ca. 52 dB(A) zu rechnen ist. Im Planungsfall wird dieser bei etwa 53 dB(A) liegen. Der  $L_{Aeq\ Nacht}$  wird mit 45 bis 46 dB(A) prognostiziert. Der Bebauungsplan liegt sowohl im Prognosenullfall als auch im Planungsfall außerhalb der Lärmschutzbereiche und kann daher – auch trotz künftig steigender Lärmbelastung – seine Funktion erfüllen. Somit ist eine nachhaltige Störung der städtebaulichen Entwicklungen nicht zu befürchten.

### Wohnbauflächen und in Aufstellung befindliche Bebauungspläne

#### Entlang der Ottobeurer Straße

Die Gemeinde Westerheim plant im Bereich der Ottobeurer Straße auf bereits von ihr erworbenen Grundstücken die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets. Derzeit ist dieser Bereich mit einem  $L_{Aeq\ Tag}$  von ca. 50 dB(A) belastet. Dort werden auch im Prognosenullfall Lärmimmissionen mit einem  $L_{Aeq\ Tag}$  von max. 50 dB(A) auftreten; im Planungsfall beträgt der  $L_{Aeq\ Tag}$  max. 52 dB(A). Der Bebauungsplan befindet sich mithin im Prognosenullfall und Planungsfall außerhalb des jeweiligen Lärmschutzbereiches. Die Planung der Gemeinde kann weiter realisiert werden.

#### Reutenbergstraße

Im Rahmen einer Einbeziehungssatzung hat die Gemeinde Westerheim im Bereich der Reutenbergstraße Wohnbauflächen festgesetzt.

Das Wohngebiet „Reutenbergstraße“ wurde als Immissionspunkt IO 29 im lärmphysikalischen Gutachten (vgl. dort S. 14 und 28, Tabellen 2 und 11) einer Einzelpunktbetrachtung unterzogen. Aktuell (status quo 2009) tritt hier ein  $L_{Aeq\ Tag}$  von 53,9 dB(A) auf ( $L_{Aeq\ Nacht}$  von 39,1 dB(A)). Im Prognosenullfall 2025 beträgt der  $L_{Aeq\ Tag}$  56,4 dB(A), der  $L_{Aeq\ Nacht}$  37,6 dB(A), im Planungsfall 2025 der  $L_{Aeq\ Tag}$  57,1 dB(A), der  $L_{Aeq\ Nacht}$  50,9 dB(A). Somit fällt

das Baugebiet im Planungsfall 2025 (zumindest teilweise) in die Tag-Schutzzone 2. Selbst wenn hier ein wesentlicher Lärmzuwachs von tags 3,2 dB(A) und nachts von 13,3 dB(A) im Planungsfall zu erkennen ist, liegt keine nachhaltige Störung vor. Im Planungsfall würde zwar der Bereich „Reutenbergstraße“ in der Nacht-Schutzzone nach § 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. b FluglärmG liegen, die u. a. durch die 50 dB(A)-Lärmkontur definiert wird. Die nach § 5 Abs. 2 FluglärmG nicht zulässige Errichtung von Wohnungen ist aber aufgrund der Legalausnahme in § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG dennoch möglich.

Die Lärmsituation wird sich – zusammenfassend betrachtet – im Planungsfall 2025 gegenüber dem Prognosenullfall 2025 tagsüber in fast allen Planungsgebieten um ca. 1 dB(A) erhöhen, lediglich das Planungsgebiet „Maiengraben“ erfährt eine Lärmzunahme von ca. 2 dB(A). Dieser Zuwachs ist zwar eine wesentliche Lärmsteigerung nach der Wertung des § 2 Abs. 2 Satz 4, § 4 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG, dennoch ist aber keine nachhaltige Störung der Bauleitplanung, die den Kommunen jegliche Planungsmöglichkeit nimmt, zu bejahen. Die den Bebauungsplänen ursprünglich zgedachte städtebauliche Entwicklung wird durch das Vorhaben nicht gefährdet. Im Hinblick auf § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 FluglärmG gilt dies auch für das Wohngebiet „Reutenbergstraße“.

### **3.10.2.2 Künftige Planungen**

Befürchtungen, durch die Zunahme der Lärmbelastungen im Planungsfall 2025 könnte die Bauleitplanung nicht mehr umgesetzt bzw. funktionslos werden, sind unbegründet.

Der Lärmschutzbereich für den Planungsfall 2025, dessen Schutzzone auf den Grenzwerten nach (§ 4 Abs. 3 Satz 2,) § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG beruhen und bereits dargestellt wurden, ist für die Beurteilung des Luftamtes maßstäblich. Die sich daraus ergebenden, in § 5 FluglärmG normierten Bauverbote können zukünftig u. U. die Möglichkeit der Ausweisung von neuen Flächen für Wohnungen bzw. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen einschränken. Wie bereits dargelegt, löst dieser Planfeststellungsbeschluss keine unmittelbaren Siedlungsbeschränkungen aus. Bauverbote nach § 5 FluglärmG erfordern erst die tatsächlich erfolgte Festsetzung des Lärmschutzbereichs durch Rechtsverordnung der Bayer. Staatsregierung (§ 4 Abs. 2 FluglärmG).

### 3.10.2.2.1 § 5 Abs. 2 FluglärmG

Das Luftamt stellt fest, dass die Möglichkeit der Ausweisung neuer Wohnbauflächen durch die Bauverbote nach § 5 Abs. 2 FluglärmG i. V. m. der Ausnahmeregelung in § 5 Abs. 3 FluglärmG künftig nicht wesentlich beschränkt wird.

Die Konturen der Tag-Schutzzone 1  $L_{Aeq\,Tag} = 65\,dB(A)$  (§ 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG) berühren räumlich im Prognosenullfall außerhalb des Flughafengeländes im Wesentlichen die südlichen Bereiche von Memmingerberg (vgl. S. 32 f. und Anlage 6.1 des lärmphysikalischen Gutachtens). Es werden voraussichtlich keine bestehenden Wohngebäude (vgl. lärmphysikalisches Gutachten, S. 32) in der Tag-Schutzzone 1 liegen. Im Planungsfall hingegen vergrößert sich die Tag-Schutzzone 1, wobei – wie in den Ausführungen zum Lärmschutz vertieft ausgeführt – hier der für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flughafen geltende Grenzwert von  $L_{Aeq\,Tag} = 60\,dB(A)$  anzusetzen ist (§ 4 Abs. 3 Satz 2, § 2 Abs. 2 Nr. 1 FluglärmG). Neben südlichen Bereichen von Memmingerberg liegen hier auch wenige Grundstücke von Ungerhausen und Benningen in dieser Tag-Schutzzone 1 (vgl. S. 33 und Anlage 6.2 des lärmphysikalischen Gutachtens).

Die Nacht-Schutzzone mit den Grenzwerten des § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG,  $L_{Aeq\,Nacht} = 55\,dB(A)/L_{Amax} = 6\,mal\,57\,dB(A)$ , geht im Prognosenullfall nicht über das Flughafengelände hinaus. Im Planungsfall beträgt der Grenzwert der Nacht-Schutzzone  $L_{Aeq\,Nacht} = 50\,dB(A)/L_{Amax} = 6\,mal\,53\,dB(A)$ ; hier liegen Grundstücke (z. T. mit bereits vorhandener Wohnbebauung) im Süden von Ungerhausen und Westerheim sowie von Memmingerberg und in geringem Ausmaß von Benningen und Memmingen in der Nacht-Schutzzone.

Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit durch zukünftig bestehende Bauverbote in der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 1 ist nicht zu erkennen. Die Legalausnahmen in § 5 Abs. 3 FluglärmG, die neben den bestandsgeschützten Vorhaben nach § 5 Abs. 4 FluglärmG bestimmte Wohnnutzungen gem. § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bis 3 FluglärmG Wohnungen im Geltungsbereich eines bereits existierenden Bebauungsplans (§ 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FluglärmG), Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 5 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FluglärmG) sowie Bebauungspläne der Innenentwicklung, die nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht werden (§ 5 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 FluglärmG) erfassen, schränken das Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG ein. Die Reichweite der Regelung des § 5 Abs. 2 und 3 FluglärmG bezieht sich

deshalb nur auf neu ausgewiesene Wohnbauflächen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans.

Die Eigentümer der betroffenen Grundstücke können auf Grundlage von §§ 9, 10 FluglärmG jedoch die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz sowie Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs unter den dort genannten Voraussetzungen beantragen.

### **3.10.2.2.2 § 5 Abs. 1 FluglärmG**

§ 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG sieht ein Bauverbot für die Errichtung von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen und der Nacht-Schutzzone sowie für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen vor. Davon können Ausnahmen zugelassen werden, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist (§ 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG). Diese Ausnahme ermöglicht es den Gemeinden bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen weiterhin, besonders schutzbedürftige Einrichtungen errichten zu dürfen.

Im Prognosenufall berühren die Tag-Schutzzonen und die Nacht-Schutzzone nach den Grenzwerten des § 4 Abs. 4 Satz 1, § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 FluglärmG im Wesentlichen das Gebiet von der südlichen Ortsrandlage von Ungerhausen, das Gewerbegebiet in Memmingerberg an der nördlichen Grenze des Flughafens sowie Flächen im Nordosten Benningens (vgl. Anlage 6.1 des lärmphysikalischen Gutachtens). Im Prognosenufall liegen dort voraussichtlich keine schutzbedürftigen Einrichtungen (siehe lärmphysikalisches Gutachten, S. 32). Im Planungsfall 2025 erstrecken sich die Schutzzonen von Westerheim über die südlichen Gemeindegebiete Memmingsens, Memmingerbergs und Ungerhausens sowie den Nordosten Benningens (vgl. Anlage 6.2 des lärmphysikalischen Gutachtens). In diesem Fall kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Grundschule Ungerhausen sowie der Kindergarten und die Volksschule in Westerheim in der künftigen Tag-Schutzzone 2 liegen (lärmphysikalisches Gutachten, S. 33). Diese sind als Bestand jedoch nicht von dem Bauverbot betroffen.

Das Luftamt stellt nach eingehender Prüfung fest, dass die genannten Gemeinden nicht unzumutbar in ihrer kommunalen Planungshoheit aufgrund der in § 5 Abs. 1 FluglärmG verankerten Bauverbote beschränkt werden. Von den angeführten Kommunen ist keine mit ihrem vollständigen Gebiet in den Schutzzonen belegen. Dort nach § 5 Abs. 1 Satz 1

und 2 FluglärmG nicht zulässige schutzbedürftige Einrichtungen können im verbleibenden Siedlungsgebiet realisiert werden. Im Übrigen kann durch die Ausnahmeregelung gem. § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG sichergestellt werden, dass die Gemeinden bzw. die Stadt Memmingen bei entsprechendem Bedarf und bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen errichten dürfen.

Somit ist festzustellen, dass die kommunale Planungshoheit künftig aufgrund der Bauverbote nach § 5 FluglärmG nicht in unzumutbarer Weise eingeschränkt wird, da noch ausreichend Raum für die Eigenentwicklung der Gemeinden bleibt.

### **3.10.2.3 Sonstige Belastungen durch Fluglärm**

Die Gemeinde Aitrach wendet beispielsweise ein, dass eine Beeinträchtigung der gesunden Lebens- und Wohnverhältnisse in der Gemeinde besorgt werde. Insbesondere sei eine ungestörte Nachtruhe durch das Vorhaben gefährdet. Die Besorgnis der Gemeinde aber, dass Bürger und Anwohner von schädigenden Immissionen belastet werden, ist kein Belang, den sie abwägungsrelevant als Selbstverwaltungskörperschaft geltend machen kann, zumal die allgemeinen, gesetzlichen Anforderungen an den Immissionsschutz nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde zugeordnet sind. Vielmehr dienen diese dem öffentlichen Interesse und können der Gemeinde keine wehrfähigen Rechte verleihen, wenn der Allgemeinheit oder einzelnen Privatpersonen ein Schaden droht. Diese sind verpflichtet, ihre Ansprüche selbst geltend zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.1989, Az. 4 C 36.84, juris RdNr. 27; BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, Az. 4 C 14.95, juris RdNr. 15). Dies gilt im Übrigen insoweit auch für die anderen Kommunen, die Lärmbeeinträchtigungen für ihre Einwohner geltend machen.

### **3.10.3 Nachhaltige Störungen durch Luftschadstoffbelastungen**

Hinsichtlich einer nachhaltigen Störung durch Luftschadstoffbelastungen haben die Gemeinden nichts vorgetragen. Eine solche ist auch nicht gegeben, wie die Ausführungen zur Lufthygiene in diesem Planfeststellungsbeschluss zeigen.

### **3.10.4 Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen**

Eine Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen ist – sofern und soweit diese in den Einwendungen von Gemeinden geltend gemacht wurden und vom rechtlichen Schutzzumfang erfasst sind – nicht erkennbar.

Eine Gemeinde kann sich nicht auf Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG berufen, da diese Vorschrift nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982, Az. 2 BvR 1187.80, juris RdNr. 66 ff.; BVerfG, Beschluss vom 23.07.2002, Az. 2 BvR 403, juris RdNr. 11). Das Eigentum der Gemeinden ist daher nur im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV) geschützt, also insoweit, als es Gegenstand und Grundlage kommunaler Betätigung ist. Fehlt dieser Bezug, unterfällt es lediglich der zivilrechtlichen Eigentümerstellung und ist mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Die zivilrechtliche Eigentümerstellung (§ 903 Satz 1 BGB) ist durch die Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 Satz 2, 83 Abs. 1 BV aufgeladen, wenn kommunale Einrichtungen von der Gemeinde auf eigenem Grund und Boden betrieben werden. Eine Gemeinde kann eine Beeinträchtigung rügen, wenn diese so erheblich ist, dass die Funktionsfähigkeit der kommunalen Einrichtungen in Mitleidenschaft gezogen wird. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Schutz vor unzumutbaren Immissionen nicht gewährleistet wird. Dem steht die Rechtsprechung zur fehlenden Grundrechtsfähigkeit kommunaler Gebietskörperschaften in Bezug auf Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht entgegen, weil dadurch ein weitergehender Schutz auf einfach-rechtlicher Ebene (§ 9 Abs. 2 LuftVG) nicht ausgeschlossen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1992, Az. 7 C 18.91, juris Leitsatz 1 und RdNr. 20; BVerwG, Urteil vom 07.03.2001, Az. 4 CN 1.01, juris Rd. Nr. 10; BVerwG, Urteil vom 29.01.1991, Az. 4 C 51.89, juris Leitsatz 20 und RdNr. 445; BVerwG, Urteil vom 30.05.1984, Az. 4 C 58.81, juris RdNr. 33).

Die im Vollzug des FluglärmG zu gewährenden passiven (baulichen) Schallschutzmaßnahmen (vgl. § 9 FluglärmG) wirken unzumutbarem, außerhalb der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 FluglärmG liegendem Lärm entgegen. Durch passiven Schallschutz bei Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone ist eine besonders immissionsempfindliche Nutzung in gesunder Weise möglich (§ 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, Az. 4 C 8.09 u.a., RdNr. 539). Da für ein Grundstück mit besonders schutzbedürftiger Nutzung i. S. v. § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG in der Tag-Schutzzone 2 kein Aufwen-



dungersatz für bauliche Schallschutzmaßnahmen gewährleistet wird (vgl. § 9 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG), geht der Gesetzgeber davon aus, dass die dort vorhandenen Lärmimmissionen zumutbar sind und die Funktionsfähigkeit dieser besonders schutzbedürftigen Nutzung gewährleistet werden kann. Dies stößt auf keine Bedenken, da die fluglärmbedingte Belastung in der Tag-Schutzzone 2 unterhalb des verfassungsrechtlich gebotenen Schutzniveaus liegt und der Schutzzumfang insoweit der gesetzgeberischen Prärogative obliegt (vgl. Reidt/Schiller in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Bd. 3, FluglärmG, Stand April 2008, § 9 RdNr. 10).

Das Luftamt betrachtete in seiner Prüfung kommunale Einrichtungen mit besonders schutzbedürftigen Nutzungsarten, wie sie in § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG beispielhaft benannt sind. Diese sind vom Schutz des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden erfasst, sofern sie dazu bestimmt sind, den Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft i. S. d. Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG, 11 Abs. 2 Satz 2 BV, 7 Abs. 1, 57 Abs. 1, 2 GO, 83 Abs. 1 BV zu dienen. Die fluglärmbedingten Auswirkungen für diese wurden im Hinblick auf die derzeit (Status Quo 2009) vorliegenden sowie die im Prognosenullfall und Planungsfall 2025 prognostizierten Lärmpegel am Tag untersucht (vgl. lärmphysikalisches Gutachten, S. 14 und 28 sowie die Anlagen 5.1 bis 6.2 hierzu). Die Prüfung des  $L_{Aeq\ Nacht}$  konnte insoweit außer Betracht bleiben, da die angeführten kommunalen Einrichtungen nachts nicht betrieben werden.

Das Luftamt verkennt nicht, dass vorliegend besonders schutzbedürftige Einrichtungen einer Fluglärmbelastung mit einem  $L_{Aeq\ Tag} \geq 52$  dB(A) ausgesetzt sind. Gleichwohl können sämtliche Einrichtungen weiterhin benutzt werden. Besonders schutzbedürftige Nutzungen, die außerhalb der Lärmschutzbereiche liegen, bedürfen nicht der Verfügung von Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm. Nach der gesetzgeberischen Wertung in § 9 Abs. 1 bis 4 FluglärmG sind in diesem Zusammenhang auftretende Belästigungen ohne die Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen hinzunehmen.

#### Gemeinde Westerheim

Die Gemeinde Westerheim wendet ein, ihre nachfolgend angeführten kommunalen Einrichtungen würden unzumutbaren Fluglärmwirkungen ausgesetzt, da diese direkt unter der Anfluggrundlinie bzw. von dieser maximal 300 m entfernt lägen.

Der Gemeindekindergarten (im lärmphysikalischen Gutachten als IO 15 dargestellt, vgl. dort S. 14 und S. 28) erfährt aktuell (Status quo 2009) einen Lärmpegel von 52,0 dB(A). Im Prognosenullfall wird für den Gemeindekindergarten ein Lärmpegel  $L_{Aeq\ Tag}$  von 54,4

dB(A) erwartet, sodass er außerhalb des Lärmschutzbereichs läge. Im Planungsfall 2025 läge der Kindergarten mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 55,2$  dB(A) innerhalb der Kontur der Tag-Schutzzone 2 nach § 2 Abs. 2 Nr. 1, § 4 Abs. 2 FluglärmG (vgl. lärmphysikalisches Gutachten, S. 33). Im Planungsfall wäre hinsichtlich einer von der Gemeinde geplanten Erweiterung des Kindergartens zu prüfen, ob ein Bauverbot auf Grund des FluglärmG besteht. Die Erweiterung stellt ggf. eine wesentliche Änderung (bzw. Nutzungsänderung) einer in § 5 Abs. 1 FluglärmG genannten baulichen Anlage dar (vgl. Reidt/Fellenberg in: Landmann/Rohmer: Umweltrecht, Band III, Sonstiges Umweltrecht (Bundesrecht), Kommentar 2008, § 5 FluglärmG, RdNr. 24). Sollte die Erweiterung des Kindergartens nach Festsetzung des künftigen Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Memmingen erfolgen, so wäre der Ausbau des Kindergartens an § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG zu messen und die Anforderungen an eine Ausnahme von dem Bauverbot zu prüfen (vgl. § 5 Abs. 1 Satz 3 FluglärmG). Im Falle der Fertigstellung des Kindergartenbaus vor der endgültigen Festsetzung des Lärmschutzbereichs würde der Ausbau nach § 5 Abs. 4 FluglärmG, wonach bauliche Anlagen, die vor Festsetzung des Lärmschutzbereiches genehmigt worden sind, nicht unter das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 FluglärmG fallen, zulässig sein.

Die Grundschule Westerheim (untersucht als IO 14 im lärmphysikalischen Gutachten, dort S. 14 und 28) wird im Prognosenullfall 2025 fluglärmbedingt mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 54,1$  dB(A) (status quo 2009:  $L_{Aeq\ Tag} = 51,7$  dB(A)) belastet. Im Planungsfall 2025 ist mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 54,9$  dB(A) zu rechnen, damit liegt sie voraussichtlich in keinem Lärmschutzbereich; die Fluglärmbelastung ist nach der Wertung des Gesetzgebers hinzunehmen. Selbst wenn – wie im lärmphysikalischen Gutachten auf S. 33 nicht ausgeschlossen wird – die Grundschule doch in die Tag-Schutzzone 2 fallen sollte, kann die Schule gleichwohl noch ihre Funktion ausüben, vgl. oben.

Den Äußerungen der Gemeinde Westerheim zufolge werde auch die Katholische Sozialstation St. Vinzenz e. V. durch den Ausbau des Allgäu Airports Lärmbelastigungen ausgesetzt, die eine ungestörte Tagespflege bzw. Betreuung beeinträchtigen (Schreiben der Katholischen Sozialstation Günztal e. V. vom 17.08.2011). Unabhängig davon, dass die Trägerschaft nicht bei der Gemeinde, sondern der Katholischen Sozialstation Günztal e. V. liegt, erfährt die Sozialstation im Prognosenullfall ( $L_{Aeq\ Tag} = 52,8$  dB(A)) unwesentlich höhere Lärmbelastungen als im Planungsfall ( $L_{Aeq\ Tag} = 53,8$  dB(A)); derzeit liegt der  $L_{Aeq\ Tag}$  bei 50,7 dB(A) (s. lärmphysikalisches Gutachten, S. 14 und 28). Eine Lage im Lärmschutzbereich kann ausgeschlossen werden. Es ist nicht erkennbar, dass ausbau-

bedingt eine ungestörte Tagespflege bzw. Betreuung nicht mehr möglich ist oder erheblich beschwert wird.

Am Bauhof Westerheim mit einem derzeitigen Lärmpegel von ca.  $L_{Aeq\ Tag} = 50\text{ dB(A)}$  ist im Prognosenullfall mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 52\text{ dB(A)}$  und im Planungsfall mit einem  $L_{Aeq\ Tag} = 53\text{ dB(A)}$  zu rechnen (vgl. Anlagen 5.1, 5.3 und 5.5 des lärmphysikalischen Gutachtens). Gleiches gilt für das in der Nähe liegende Günztalstadion. Somit ist eine Lage des Bauhofs und des Stadions in einer Schutzzone ausgeschlossen.

Das Tennisheim Westerheim erfährt aktuell eine Fluglärmbelastung von  $L_{Aeq\ Tag} = \text{ca. } 52\text{ dB(A)}$ . Im Prognosenullfall wird die Belastung bei ca.  $L_{Aeq\ Tag} = 54\text{ dB(A)}$  und im Planungsfall bei  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$  liegen. Damit liegt das Tennisheim im Planungsfall zwar innerhalb der Tag-Schutzzone 2, die Lärmeinwirkung ist nach Auffassung des Gesetzgebers aber zumutbar (s. o.).

#### Gemeinden Memmingerberg, Benningen, Ungerhausen und Hawangen

Der Zweckverband Konversion Fliegerhorst Memmingerberg trägt in seiner Einwendung vor, besonders Schulen und Kindergärten der Standortgemeinden Memmingerberg, Benningen, Hawangen und Ungerhausen würden durch den Fluglärm in ihrer Funktion gestört. Die Lärmeinwirkungen an der Grundschule Ungerhausen wurden – ungeachtet der fehlenden Befugnis des Zweckverbands, diesen Belang geltend zu machen – im lärmphysikalischen Gutachten untersucht (IO 12, vgl. a. a. O., S. 14 und 28). Derzeit ist dort ein  $L_{Aeq\ Tag} = 51,2\text{ dB(A)}$  vorhanden. Im Prognosenullfall wird ein  $L_{Aeq\ Tag} = 53,6\text{ dB(A)}$  erwartet, im Planungsfall ein  $L_{Aeq\ Tag} = 54,7\text{ dB(A)}$ . Somit ist zwar ein wesentlicher Lärmzuwachs im Vergleich zur jetzigen Situation feststellbar. Es ist dem lärmphysikalischen Gutachten zufolge auch nicht auszuschließen, dass die Grundschule Ungerhausen im Planungsfall sogar in der Tag-Schutzzone 2 liegen könnte. In diesem Falle wird auf die Ausführungen hinsichtlich des Kindergarten Westerheims verwiesen.

#### Gemeinde Kammlach

Die Gemeinde Kammlach äußert, dass durch die Zunahme der Flugbewegungen, mehr Geräuschniveau und eine höhere Frequenz auf den Zubringerstraßen und der nahen Autobahn A 96 der Emissionspegel nachteilig auf den gemeindlichen Kindergarten sowie die Hortbelegung mit Hausaufgabenbetreuung auswirken wird. Weder der Gemeindekindergarten noch der Hort werden jedoch im Prognosenullfall und im Planungsfall 2025 mit einem  $L_{Aeq\ Tag} \geq 52\text{ dB(A)}$  fluglärmbedingt belastet. Eine Beeinträchtigung der Funktion des Kindergartens und des Horts ist nicht erkennbar.

Die Betrachtung zur möglichen Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen führt danach im Wesentlichen zu dem Ergebnis, dass trotz der fluglärmbedingten Auswirkungen des Ausbauvorhabens die Gemeinden ihre kommunalen Einrichtungen weiter betreiben können.

### **3.10.5 Unmittelbare Betroffenheiten von kommunalem Grundeigentum**

Schließlich hat das Luftamt eine Beeinträchtigung der Selbstverwaltungsgarantie nach Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2, 83 Abs. 1 BV durch unmittelbare und mittelbare Eigentumsbetroffenheiten geprüft.

Das Grundeigentum stellt grundsätzlich eine wehrfähige Rechtsposition einer Gemeinde dar. Eine Gemeinde kann sich aber gegenüber der enteignungsrechtlichen Vorwirkung einer Planfeststellung (§ 28 Abs. 2 LuftVG) nicht auf Art. 14 GG berufen, da dieser nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater schützt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982, Az. 2 BvR 1187.80, juris RdNr. 66 ff.; BVerfG, Beschluss vom 23.07.2002, Az. 2 BvR 403.02, juris RdNr. 11). Andernfalls könnten sich die Gemeinden über die Anrufung der Verwaltungsgerichte zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufschwingen, wenn sie mehr oder minder zufällig als Grundstückseigentümer von einem hoheitlichen Akt mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung betroffen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, juris RdNr. 26). Verfassungsrechtlich wird das kommunale Eigentum nur im Rahmen der Gewährleistung des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, 11 Abs. 2 BV geschützt, also insoweit, als das Eigentum einer Gemeinde Gegenstand und Grundlage ihrer kommunalen Betätigung ist. Die Eigentümerstellung muss die Verwirklichung der kommunalen Aufgabe erst ermöglichen bzw. erleichtern. Außerhalb des Bereichs der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben steht einer Gemeinde das Grundrecht aus Art. 14 GG nicht zu. Daher wird die Einwendung des Zweckverbandes Konversion Fliegerhorst Memmingerberg, die betroffenen Gemeinden seien zu entschädigen wie ein privater Eigentümer, zurückgewiesen, soweit das Eigentum nicht Teil kommunaler Betätigung ist.

Eine Einschränkung der Nutzbarkeit kommunalen Grundeigentums im Umfeld des Verkehrsflughafens Memmingen ist jedoch nicht erkennbar. Wie bereits dargelegt wurde, haben die Mitgliedsgemeinden des Zweckverbandes Konversion Fliegerhorst Memmingerberg ihre Zustimmung zur Erweiterung des Flughafens im Süden erteilt. Darüber hinaus wurde von den Gemeinden diesbezüglich auch nichts vorgetragen.

### **3.10.5.1 Erweiterung des Bauschutzbereichs und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen**

Die Einwendung der Gemeinden Benningen, Hawangen, Memmingerberg und Ungerhausen, aus dem Vorhaben folge eine Belastung für Dritte auch daraus, dass wegen des Ausbaus der Bauschutzbereich und die Bauhöhenbeschränkungen dessen neu festgelegt werden müssten, wird zurückgewiesen. Das planfestgestellte Vorhaben erfordert keine Veränderung des Bauschutzbereiches. Gleiches gilt für Bauhöhenbeschränkungen und i. Ü. auch für den Flughafenbezugspunkt.

### **3.10.5.2 Externes Risiko und Wirbelschleppen**

Durch die Belange externes Risiko und Wirbelschleppen werden keine mittelbaren Beeinträchtigungen ausgelöst. Kommunales Grundeigentum wird durch das vorhabensbedingte externe Risiko sowie durch Wirbelschleppen in seiner bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit nicht in relevanter Weise beeinträchtigt.

Die Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung von (kommunalen) Gebäuden durch eine Wirbelschleppe ist als sehr gering einzustufen. Auch im Bereich der Risikoexposition hat das Luftamt keine über das sozial adäquate und daher hinzunehmende allgemeine Lebensrisiko hinausgehende Betroffenheit festgestellt (vgl. Abschnitt Luftsicherheit und öffentliche Sicherheit).

### **3.10.6 Finanzhoheit**

Die Finanzhoheit ist als Befugnis der Gemeinden zu einer eigenverantwortlichen Einnahmen- und Ausgabenwirtschaft im Rahmen eines gesetzlich geordneten Haushaltswesen Teil der Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 Satz 1 und 3 GG, 11 Abs. 2 Satz 2, 83 Abs. 1 HS 1 BV. Der Belang der Finanzhoheit ist jedoch lediglich dann abwägungsbeachtlich, wenn die finanziellen Folgen aufgrund des Vorhabens die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Gemeinde übersteigen. Die Gemeinde wird nur vor einer nicht mehr zu bewältigenden Einengung ihrer Finanzspielräume geschützt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.08.1997, Az. 11 A 18.96, juris RdNr. 39; BVerwG, Urteil vom 18.06.1997, Az. 11 A 65.95, juris RdNr. 31; BVerwG, Urteil vom 15.10.1985, Az. 2 BvR 1808.82, juris RdNr. 37).

Die Mitgliedsgemeinden des Zweckverbandes Konversion Fliegerhorst Memmingerberg und die Gemeinde Ungerhausen tragen vor, dass sie durch die Auswirkungen des Ausbaivorhabens in ihrer kommunalen Selbstverwaltung auch in finanzieller Sicht betroffen

seien. Soweit der Flughafenausbau zu einem Ausbau oder einer Anpassung der gemeindlichen Anlagen für die Trinkwasserversorgung oder die Abwasserentsorgung bzw. einer Ausrichtung der Feuerwehren auf die neuen Bedürfnisse des Flughafens führen würde, seien sie als Kostenträger dieser Maßnahmen in ihrer Finanzhoheit, verletzt.

Die Gemeinde Westerheim beanstandet, dass Falle eines Ausbaus des Verkehrsflughafens Memmingen von ihr vermietete Immobilien (dabei handle es sich um ein Vereinsgebäude sowie ein Mehrgenerationenhaus, das noch in Planung ist) aufgrund ihrer Lage direkt unter der Anfluggrundlinie bzw. max. 300 m von dieser entfernt aufgrund des hohen Geräuschpegels nicht mehr in der bisherigen Form vermietet werden könnten, wodurch der Gemeinde finanzielle Einbußen drohten. Eine breit aufgestellte Nutzung des Immobilienbestandes, die finanzielle Einnahmen nach sich ziehe, sei für die Gemeinde nicht mehr verwirklichtbar.

Die Gemeinde Kammlach trägt in ihrer Einwendung vom 13.08.2011 vor, die steuerliche Belastung, die aus verschiedenen Maßnahmen wie beispielsweise dem Straßenbau resultiere und sich auf die Kreis- und Bezirksumlage auswirke, treffe die Bürger und die Gemeinde finanziell ebenso wie die Auswirkungen aus dem weiteren, defizitären Betrieb des Flughafens und eine Wertminderung für Gebäude und Grundstücke.

Eine nachhaltige Beeinträchtigung seiner Finanzhoheit macht auch der Landkreis Unterallgäu geltend. So würde der Neubau der Autobahnanschlussstelle an der A 96 Kosten in Höhe von 4,5 Mio. Euro verursachen. Zusätzlich müsste der Landkreis bei einer Straßenbaulastträgerschaft Ablösekosten von 4,5 Mio. Euro übernehmen, wie aus einem Schreiben des Bayer. Staatsministers des Innern vom 26.07.2010 hervorgehe. Weitere Kosten fielen durch den Ausbau der MN 15 und der MN 17 an, sodass insgesamt von einer Summe von 10 bis 11 Mio. Euro für die Straßenbaumaßnahmen zu rechnen sei und die finanziellen Spielräume des Landkreises im Straßenbau und anderen Investitionen eingeengt würden.

Keine der Kommunen, die die auf sie wirkenden finanziellen Folgen des Vorhabens rügen, hat jedoch einen Nachweis einer nachhaltigen, kaum mehr zu bewältigenden Einengung des Finanzspielraums geführt. Der Schutz der Finanzhoheit umfasst auch nicht in der Zukunft liegende Chancen, beispielsweise eine Wertsteigerung von Grundstücken (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR5.07, juris RdNr. 11). Trotz einer möglichen, zusätzlichen finanziellen Belastung, die u. a. auch in kausalem Zusammenhang mit dem planfestgestellten Vorhaben steht, ist eine nicht mehr zu bewältigende Beein-

trächtigung des finanziellen Spielraums nicht erkennbar. Die Einwendungen der Gemeinden Benningen, Hawangen, Memmingerberg, Ungerhausen, Westerheim und Kammlach sowie auch des Landkreises Unterallgäu hinsichtlich einer Verletzung bzw. nachteiligen Betroffenheit der Finanzhoheit werden daher zurückgewiesen. Gleiches gilt auch für die erhöhten Bau- und Unterhaltungskosten, beispielweise durch zusätzliche Kontrollfahrten und erhöhte Winterdienstleistungen, die zwar die kommunale Finanzhoheit berühren, aber erkennbar nicht die finanziellen Spielräume der Kommunen als Straßenbaulastträger in eklatanter Weise einengen.

### **3.10.7                    Äußere verkehrliche Erschließung**

Die Belange des landseitigen Verkehrs stehen dem planfestgestellten Vorhaben auch unter dem Gesichtspunkt der kommunalen Planungshoheit nicht entgegen. Im Wesentlichen wird auf die Ausführungen zur äußeren Erschließung im Abschnitt zu den straßenverkehrlichen Belangen verwiesen. Das Luftamt gelangt dort zu dem Ergebnis, dass die Realisierung des Änderungsvorhabens zwar zu einem beachtlichen Mehrverkehr, insbesondere auf den Kreisstraßen MN 15 und MN 17, aber auch auf einzelnen Gemeindestraßen führt. Insgesamt ist jedoch davon auszugehen, dass das Straßenverkehrsnetz im Untersuchungsraum bis zum Planungshorizont 2025 weiter ertüchtigt wird. Mit der MN 17 neu wird bereits eine wichtige Entlastungsstraße für die Gemeinde Memmingerberg hergestellt. Mit verkehrlichen Behinderungen zu bestimmten Spitzenzeiten ist zwar zu rechnen, andererseits tritt der befürchtete vorhabensbedingte Verkehrsinfarkt nicht ein. Unabhängig davon, dass Verkehrsmehrungen als faktische Beeinträchtigungen nicht vom rechtlichen Schutzbereich des kommunalen Selbstverwaltungsrechts umfasst sind und es sich hier nicht um Rechte, sondern Interessen der Kommunen handelt, müssen evtl. Beschränkungen oder Erschwernisse sowie die Zunahme des Straßenverkehrs generell hingenommen werden. Im Übrigen ist dieser Belang aufgrund der Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens und der temporären Dauer von Engpässen nachrangig.

### **3.10.8                    Natur- und Landschaftsschutz**

Die Gemeinden können im Sinne einer eigenen Rechtsbetroffenheit keine Einwendungen unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Landschaftsschutzes vorbringen. Die gesetzlichen Anforderungen des Schutzes von Natur und Umwelt sind nicht speziell dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden zugeordnet. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind grundsätzlich keine Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises der Gemeinden. Vielmehr handelt es sich um allgemeine öffentliche Interessen, die zu den staatlichen Aufgaben (Art. 44 Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG, Art 37 Abs. 1 Satz 2 LKrO) zäh-

len (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 07.12.1995, Az. 5 S 152.95, juris RdNr. 29, 46; VGH Mannheim, Beschluss vom 24.05.1995, Az. 10 S 240.95, juris RdNr. 12; BVerwG, Beschluss vom 03.03.1995, Az. 11 VR 2.95, juris RdNr. 32, 36).

### **3.10.9 Naherholung**

Die Einwendungen, insbesondere der Gemeinde Westerheim, dass durch das Vorhaben die im Flächennutzungsplan festgeschriebenen „ruhigen“ Freizeitaktivitäten wie Spazieren gehen, Wandern und Rad fahren nicht mehr möglich seien, werden zurückgewiesen. In Bezug auf die Erlebnis- und Erholungsqualitäten gilt dies ebenso. Das Luftamt hat festgestellt, dass die Lärmimmissionen nicht zu einer völligen Erholungsuntauglichkeit von Räumen führen, da teilweise bereits jetzt eine Vorbelastung vorliegt und zudem noch ausreichend unbelastete Erholungsgebiete um die Stadt Memmingen und im weiteren Allgäu existieren.

### **3.10.10 Wasserversorgung**

Das Vorhaben lässt keine nachteiligen Auswirkungen auf die öffentliche Wasserversorgung der Gemeinden erwarten. Zudem ist die lediglich abstrakte, potentielle Möglichkeit von Auswirkungen des Vorhabens in Selbstverwaltungsaufgaben betroffen zu sein, nicht geeignet, eine Rechtsverletzung darzutun. Auch wenn die Versorgung der Bevölkerung mit Wasser nach Art. 83 Abs. 1 HS 3 BV bzw. die Trinkwasserversorgung (Art. 57 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 GO „Gesundheit“) grundsätzlich zum Rechtskreis des Selbstverwaltungsrechts der Gemeinden zählt und durch diese gesetzlichen Regelungen ein besonderes Gewicht verliehen wird, ergeben sich aktuelle Rechte für eine Gemeinde daraus erst, wenn und soweit sie diese Aufgabe ins Werk gesetzt hat, z. B. als Unternehmerin der Trinkwasserversorgung.

Die Gemeinden Memmingerberg und Benningen als Mitglieder des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe machten in der gemeinsamen Einwendung (mit den Gemeinden Hawangen und Ungerhausen) vom 17.08.2011 zwar wasserrechtliche Aspekte geltend. So sei die Gemeinde Benningen mit dem Gemeindeteil „Benninger Einöde“ Mitgliedsgemeinde des Zweckverbandes und insoweit auf Gewährleistung der ordnungsgemäßen Wasserversorgung durch diesen Zweckverband angewiesen. Es ist jedoch nicht zu befürchten, dass die Gemeinde der Versorgung mit Trinkwasser nicht mehr nachkommen kann. Die Leistungsfähigkeit war bisher sichergestellt, wie bereits die Vergangenheit mit der früheren Nutzung des Flugplatzes durch die Bundeswehr mit über



1.500 stationierten Soldaten zeigte, im Übrigen hat der Zweckverband zur Wasserversorgung der Woringer Gruppe keine entsprechenden Bedenken vorgetragen.

Die Einwendungen der Gemeinden Memmingerberg und Benningen werden somit zurückgewiesen. Im Übrigen wird hinsichtlich der wasserrechtlichen Fragen auf die Ausführungen im Abschnitt Wasserwirtschaft dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

### **3.11 Denkmalschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege vereinbar (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG i. V. m. Art. 1, 3 DSchG). Durch das Vorhaben werden keine Bodendenkmäler (Art. 1 Abs. 1 und 4 i. V. m. Art. 3 sowie Art. 7 bis 9 DSchG) beeinträchtigt.

Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege erhebt in seiner Stellungnahme vom 16.08.2011 den Einwand, dass das in der Bayerischen Denkmalliste verzeichnete Baudenkmal Kapelle St. Johannes in Ungerhausen durch Luftverwirbelungen der an- und abfliegenden Flugzeuge zu Schaden kommen könnte, was durch geeignete Vorkehrungen und Schutzmaßnahmen auszuschließen sei. Das Landratsamt Unterallgäu weist zum Denkmalschutzrecht darauf hin, dass bei Erdbewegungen Bodenfunde sofort der zuständigen Denkmalschutzbehörden zu melden sind. Diesbezüglich sei die Allgäu Airport GmbH & Co. KG zu beauftragen. Diese Forderung wird – wie folgt beschrieben – im Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.

Um verlässlich sicherzustellen, dass etwaige zufällige Bodenfunde während der Bauphase fachgerecht behandelt werden, wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG verpflichtet, das Auffinden von Bodendenkmälern unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen sowie die aufgefundenen Gegenstände und den Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige bei den genannten Behörden unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde oder das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege die Gegenstände vorher ausdrücklich freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten ausdrücklich gestattet. Das Luftamt hat eine entsprechende Nebenbestimmung in Gestalt einer Auflage verfügt. Schließlich wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG durch weitere Auflage verpflichtet, die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung etwaiger Bodenfunde sowie zur Klärung der Fundumstände und zur Sicherung ggf. vorhandener Bodendenkmäler zu dulden. Endlich wird die Allgäu Airport GmbH & Co. KG durch entsprechende Auflage verpflichtet, aufgefundene bewegliche Bodendenkmäler dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege befristet und kostenfrei zur wissenschaftlichen Auswertung und Dokumentation zu überlassen sowie diese an der jeweiligen Fundstelle auf ihre Kosten gegen die Gefahr des Abhandenkommens und Gefahren für die Erhaltung des Fundes zu schützen.

Nach Prüfung durch das Luftamt bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass durch Anlage und Betrieb des antragsgegenständlichen Vorhabens Baudenkmäler i. S. d. Art. 1 Abs. 1 bis 3 i. V. m. Art. 3 sowie Art. 4 bis 6 DSchG beeinträchtigt werden. Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege und das Landratsamt Unterallgäu haben keine Veranlassung gesehen, gesondert und über das Vorstehende hinaus auch zu Baudenkmalern Stellung zu nehmen. Auch ist eine Beeinträchtigung der Bausubstanz von Baudenkmalern im Übrigen nicht zu befürchten. Eine Betroffenheit des Baudenkmals St. Johannes durch Erschütterungen sowohl während der Bauphase als auch während des Betriebs der Anlage ist nicht zu gewärtigen. Hierzu wird auf die Ausführungen im Abschnitt Luftsicherheit verwiesen.

Ebenfalls nicht zu befürchten ist eine (negative) Auswirkung des Vorhabens auf das Erscheinungsbild des vorgenannten Denkmals. Für die Annahme einer solchen Auswirkung reicht nicht schon jeder Eingriff in die (nähere) Umgebungsbebauung oder die umgebende Natur und Landschaft aus. Vielmehr muss anzunehmen sein, dass die von der Veränderung ausgehende Wirkung für das betroffene Denkmal jedenfalls spürbar ist. Dies ist vorliegend indes nicht der Fall. Es ist gerade mit Blick auf den die Landschaft bereits nicht unerheblich prägenden Bestand des Verkehrsflughafens Memmingen und des davor langjährig bestehenden NATO-Militärflugplatzes Memmingen nicht davon auszugehen, dass sich das antragsgegenständliche Änderungsvorhaben zusätzlich i. S. d. Art. 6 Abs. 1 Satz 2 DSchG störend auf das o. g. Baudenkmal optisch auswirkt und dadurch das überlieferte Erscheinungsbild und die künstlerische Wirkung beeinträchtigen würde.

Nachdem das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben folglich allen fachlichen und rechtlichen Vorgaben der Denkmalpflege, wie sie einfachgesetzlich im DSchG näher konkretisiert zum Ausdruck kommen, genügt, wird damit ebenfalls dem objektivverfassungsrechtlichen Auftrag gem. Art. 3 Abs. 2, 141 Abs. 2 BV entsprochen.

### **3.12 Naherholung als öffentlicher Belang**

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die landschaftsgebundene Erholung im Umfeld des Verkehrsflughafens Memmingen berührt, aber nicht wesentlich beeinträchtigt. Dabei tritt durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von Flächen kein relevanter Verlust von bestehenden oder potenziellen Erholungsräumen ein. Ferner führt die Zunahme der Lärmbelastungen dazu, dass die landschaftsgebundene Erholung je nach Lagebeziehung zum Flughafen nicht weiter wie bisher wahrgenommen werden kann, allerdings an manchen zur Verfügung stehenden Räumen höhere Lärmpegel wahrgenommen werden. Im Ergebnis setzt sich jedoch das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen gegen einzelne Nachteile im Bereich der wohnortnahen Erholung durch.

Das LEP bestimmt als Ziel der Raumordnung, dass Freiflächen für die wohnortnahe Erholung beim Infrastrukturausbau erhalten und ihre Zerschneidung vermieden werden sollen (vgl. A I 4.3.2). Darüber hinaus ist bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen anzustreben, dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung zu tragen (Grundsatz B III 1.1). Durch das planfestgestellte Änderungsvorhaben werden keine relevanten Erholungsflächen durch Flächeninanspruchnahme des Vorhabens betroffen.

Den Kern der Betrachtung bildet der räumliche Umgriff der UVS. Zwar wird im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ein Schutzgut „Erholung“ nicht gesondert erwähnt, dennoch ist die Erholungsfunktion sowohl mittel- als auch unmittelbar an die gemäß § 2 Abs. 1 UVPG zu untersuchenden Schutzgüter Landschaft und Mensch gekoppelt. Es ist daher nach Überzeugung des Luftamtes sinnvoll und vertretbar, innerhalb dieses Flächenumgriffs eine Betrachtung hinsichtlich der Erholungsfunktion anzustellen. Die UVS berücksichtigt unter Verweis auf die DIN 18005 bei ihren Betrachtungen, dass bereits ab einem Dauerschallpegel von  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$  Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch im Allgemeinen bewertungsrelevant werden. Gemessen an der bisherigen Lärmbelastung sind bereits gegenwärtig einzelne Erholungsräume, die sich in gedachter Verlängerung der Start- und Landebahn befinden, mit Dauerschallpegeln von  $L_{Aeq\ Tag} > 55\text{ dB(A)}$  vorbelastet und insofern nur bedingt erholungsg geeignet.

Der Erholungswert der Landschaft wird künftig durch betriebsbedingte Auswirkungen weiter beeinträchtigt. Allerdings sind die Lärmzunahmen zwischen Planungsfall und Progno-

senullfall deutlich geringer als die Lärmzunahmen zwischen Bestandssituation und Prognosenullfall.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird die Erholungseignung im Umfeld des Flughafens Memmingen nur in wenigen begrenzten Erholungsräumen weiter eingeschränkt. Je nach Lagebeziehung zum Flughafen und zu den Flugverfahren sind die Beeinträchtigungen im Übrigen unterschiedlich. Eine Minderung des Erholungswerts durch Lärmimmissionen führt jedoch nicht zwangsläufig zu völliger Erholungsuntauglichkeit der Räume. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die Erholungseignung der bereits aktuell als fluglärmbelastet angesehenen Räume insoweit schon bisher fraglich war. Erholungssuchende Personen, die sich bereits den bisherigen Lärmimmissionen ausgesetzt haben, werden dies daher möglicherweise auch künftig tun. Ruhesuchenden stehen darüber hinaus auch weiterhin abseits des Flughafens ausreichend Erholungsgebiete zur Verfügung.

Der Landkreis Mindelheim und Teile des Stdtgebiets Memmingen weisen eine mäßig dichte Besiedlungsstruktur auf und bieten dementsprechend zahlreiche Möglichkeiten für wohnortnahe Erholungssuche. Selbst wenn daher bereits Pegel oberhalb  $L_{Aeq, Tag} = 55$  dB(A) als für die Erholungssuche beeinträchtigend angesehen würden, was angesichts des Schutzniveaus des FluglärmG für die Wohnnutzung und im Hinblick auf die geringere Schutzbedürftigkeit des Außenbereichs fraglich erscheint, verbleiben zahlreiche Gebiete zur Erholungssuche ohne Fluglärmbeeinträchtigungen. Negative Auswirkungen auf die Gesamt-Erholungssituation in den Kreisen und der Region sind somit nicht erkennbar.

### **3.13 Verkehrsliche Erschließung, Straßenverkehr und Straßenrecht**

Die Belange der verkehrlichen Erschließung, des Straßenverkehrs und des Straßenrechts stehen der Änderungsplanung nicht entgegen.

#### **3.13.1 Bestand**

##### **3.13.1.1 Individualverkehr**

Aktuell führen die Bundesautobahn BAB A 96 (München – Landsberg – Buchloe – Memmingen - Lindau) mit den Anschlussstellen AS 14 („Memmingen-Ost“) und AS 15 („Holzgünz“), die Staatsstraße St 2013 (Ottobeuren – Benningen – Memmingen) sowie die Kreisstraßen MN 15 (Holzgünz – Trunkelsberg – Memmingen), MN 16 (Ungerhausen – Hawangen) und MN 17 (Ungerhausen – Memmingerberg – Memmingen) zu einer guten örtlichen und überörtlichen Anbindung des Konversionsgeländes des ehemaligen Fliegerhorstes Memmingerberg und damit auch des Verkehrsflughafens Memmingen. Im weiteren Umfeld des Konversionsgeländes befinden sich zudem die BAB A 7, die Bundesstraße B 300 und die St 2009.

Im Jahr 2008 wurde der Ausbau der ehemaligen B 18 zur BAB A 96 fertiggestellt. Dadurch wurde eine verkehrsgünstige Anbindung des Konversionsgeländes an das überregionale Straßennetz erreicht. Weiterhin wurden durch die Regierung von Schwaben am 31. Mai 2010 der „Neubau der Ortsumfahrung Benningen im Zuge der Staatsstraße 2013“ und am 29.06.2011 die „Verlegung der Kreisstraße MN 17 bei Memmingerberg“ planfestgestellt.

Der Flughafen selbst ist im nördlichen Teil hauptsächlich über den Schleifweg und die an diesen anschließende Augsburgsberger Straße erschlossen. Der Südteil des Konversionsgeländes kann aktuell von Nordwesten über eine provisorische Umfahrung des Westkopfes der Start- und Landebahn in Verlängerung der Industriestraße sowie von Südosten über den Alten Stadtweg angefahren werden.

##### **3.13.1.2 Öffentlicher Verkehr**

Das ÖPNV-Angebot umfasst gegenwärtig insgesamt sechs Buslinien des Verkehrsverbundes Mittelschwaben GmbH (VVM, Linien 810, 955 und 967) und des Stadtverkehrs Memmingen (Linien 981, 982 und 983). Dies stellt unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse eine gute Anbindung des Flughafens zum ZOB Memmingen dar.

Weiterhin fährt der Allgäu Airport Express die Hauptbahnhöfe Augsburg und München (jeweils via Landsberg am Lech) sowie Ulm direkt vom Flughafen aus an. Eine der Buslinien des Memminger Stadtverkehrs dient auch als Anbindung zum Bahnhof Memmingen. Von dort bestehen Anschlussmöglichkeiten mit einer Fahrzeit von max. 90 Minuten und max. einem Umstieg per Bahn in die Oberzentren Augsburg, Kempten, München, Ravensburg und Ulm.

### **3.13.2 Erschließung**

#### **3.13.2.1 Flughafeninterne Erschließung (= innere Erschließung)**

Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG hat im Gutachten „Allgäu Airport – Innere Erschließung, Langfristiges Erschließungskonzept“ der Modus Consult Ulm GmbH vom 15.05.2011 (vorgelegt als Anlage I.10 in Ordner I von III der Antragsunterlagen; im Folgenden internes Erschließungskonzept genannt) ihre Verkehrskonzeption zur inneren Erschließung des nördlichen Flughafengeländes dargelegt. Dabei geht es vornehmlich um die Erschließung und Ausweisung neuer Parkflächen einschließlich Parkhaus, einer zentralen Vorfahrt zum Terminal einschließlich Unterbringung von Bussteigen, einer mehrseitigen Anbindung an den Schleifweg und - als längerfristige Option für die Zukunft - eine zusätzliche Anbindung an die BAB A 96. Diese Konzeption ist in den Plänen des internen Erschließungskonzepts anschaulich dargestellt (Pläne 1 und 2). Dieses enthält auch einen Plan über den Querschnitt der Flughafenzufahrt und den Regelaufbau der Fahrbahn (Plan 3). Diese Konzeption geht vom zutreffenden Sachverhalt aus, ist inhaltlich schlüssig und berücksichtigt ausreichend die gegenwärtigen und künftigen Anforderungen an den internen Erschließungsbedarf.

Der Schleifweg wird künftig als nördliche Erschließungsachse der Flughafenvorfahrt und Hauptzufahrt zum Passagierbereich dienen. Zwei Kreisverkehre, darunter ein zentraler Verteilerkreisverkehr, sind zur Verteilung und Entflechtung der Verkehrsarten und Nutzungsansprüche (Abholen/Bringen, Parken, Mietwagen, ÖPNV) vorgesehen. Der Wirtschafts- und Andienungsverkehr und Parkflächen (P2 – P 4) für Langzeitparker sollen separat an den Schleifweg angeschlossen werden.

Das interne Erschließungskonzept stellt die prognostizierten Fluggastzahlen für das Prognosejahr 2025 und die Ergebnisse der Verkehrsprognose der Modus Consult Ulm GmbH („Verkehrsuntersuchung, Individualverkehr landseitig“ vom 15.05.2011 in Anlage II.2 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen) und damit zutreffendes Datenmaterial ein (s. internes Erschließungskonzept, S. 2). Dabei wurden der ermittelte Modal Split und die maßgeben-

de Spitzenstunde einbezogen (s. Anlage 1 S. 2 des internen Erschließungskonzepts). Für den Bereich des ruhenden Verkehrs soll die Anzahl der Stellplätze vom Bestand 3.150 (P1, P2, P2 A, P2 Nord, P3, P4) auf mittelfristig 4.750 und langfristig 6.800 Plätze erhöht werden (s. Anlage 1 S. 3 des internen Erschließungskonzepts). Die Erhöhung der Parkplatzkapazität wird auch vom Landratsamt Unterallgäu begrüßt. Der Parkplatz Süd dient bereits in seiner Planung offensichtlich nicht der Aufnahme von Kraftfahrzeugen aus dem Passagierverkehr, sondern bietet Abstellmöglichkeiten für die Nutzer der ihm vorgelagerten Hallen.

Dabei geht die Zielplanung von 6.800 Stellplätzen für den Passagier-, Beschäftigten- und Besucherverkehr plausibel davon aus, dass im maßgeblichen Spitzentag im Prognose-Planfall 2025 täglich 5.470 passagierbezogene Kfz-Fahrten am Flughafen stattfinden. Trifft man wegen der Möglichkeit einer mehrtätigen Verweildauer auf den Parkplätzen die überschätzende Annahme, dass 75 % dieser Fahrten zu Parkvorgängen führen, ergibt sich ein täglicher Bedarf an ca. 4.100 Parkplätzen. Unter der Annahme, dass von den 1.400 Beschäftigten am Flughafen 1.000 mit dem eigenen Kfz anfahren, wäre der Bedarf knapp über 5.000 Stellplätzen. Die ausreichende Parkplatzkapazität wäre damit auch auf der Grundlage der an dieser Stelle nur überschlägig notwendigen Betrachtung gegeben. Andererseits liegt auch keine Überdimensionierung vor, da die Allgäu Airport GmbH & Co. KG mit der langfristigen Erweiterungsmöglichkeit flexibel auf die tatsächliche Entwicklung des Bedarfs reagieren kann, ohne bereits von Vornherein ein planerisches Überangebot zu schaffen.

Die Anzahl der Bussteige (aktuell zwei) kann bei Bedarf bis auf sechs erhöht werden (s. Anlage 1 S. 4 des internen Erschließungskonzepts). Der Forderung des Landratsamts Unterallgäu, in das Bauwerksverzeichnis die Zufahrtsstraße einschließlich Bushaltestellen mit Wartebereich und Informationssystem aufzunehmen, wurde entsprochen. Zugleich wurde die Allgäu Airport GmbH & Co. KG verpflichtet, die Ausführungsplanung für diese Anlagen mit dem Landratsamt Unterallgäu abzustimmen.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Erschließung schlüssig ist und besonders im Hinblick auf den zentralen Kreisverkehr dem prognostizierten Verkehrsaufkommen und der Verkehrsmittelwahl gerecht wird. Dem schließt sich das Luftamt an. Das Konzept ermöglicht eine flexible Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten und Nutzungsansprüche.



Der Hinweis der Regierung von Schwaben in ihrer Stellungnahme vom 14.11.2011, die Planunterlage „Querschnitt Flughafenzufahrt Regelaufbau Fahrbahn“ (Plan-Nr. 1.11 der Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen), die die innere Erschließungsstraße vom Ende Schleifstraße bis zum Terminal betrifft, enthalte technische Details des Aufbaus der Fahrbahn und sei daher nicht planfeststellungsbedürftig, sondern eine Frage der Ausführungsplanung, ist zutreffend und wird berücksichtigt. Wegen der niedrigeren Schwerverkehrsbelastung merkt die Regierung von Schwaben an, evtl. hierzu auch eine niedrigere Bauklasse zu wählen. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG wird verpflichtet, die Ausführungsplanung für die Zufahrtsstraße, die Parkbereiche und die Bushaltestellen mit dem Landratsamt Unterallgäu/zuständigen Straßenbehörde abzustimmen.

Die Anmerkung der Regierung von Schwaben zum seitlichen Sicherheitsraum eines an die Straße angebauten Geh- und Radwegs mit Hochbord bei einer Fahrbahnbreite von 2,5 m, der in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit auf dem jeweiligen Bereich der Zufahrtsstraße besteht, wird, da die Planunterlage „Querschnitt Flughafenzufahrt Regelaufbau Fahrbahn“ (Plan-Nr. 1.11 der Anlage I.4 in Ordner I von III der Antragsunterlagen) nicht planfestgestellt wird, der Ausführungsplanung zugeordnet. Hierzu gilt der vorgenannte Vorbehalt, dass sich die Allgäu Airport GmbH & Co. KG auch hierzu im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landratsamt Unterallgäu/zuständigen Straßenbehörde abzustimmen hat.

Auf den ergänzenden Hinweis der Regierung von Schwaben wird klargestellt, dass die Anlage I.10 im Ordner I von III der Antragsunterlagen nicht planfestgestellt wird, aber als Grundlage für einzelne Begründungen dieses Bescheids herangezogen werden kann. Soweit die Regierung von Schwaben darauf hinweist, dass in der vorgenannten Anlage in einem Fall eine andere Breite für eine kommunale Straße dargestellt wird, ist maßgeblich die Breite, die der jeweils zuständige Planungsträger vorsieht, im Fall einer Gemeindestraße also die Gemeinde und nicht die Allgäu Airport GmbH & Co. KG.

Soweit von einer Flughafengemeinde vorgetragen wurde, im Erweiterungsbereich des Flughafens seien einzelne bestehende Wege noch öffentlich gewidmet und ein Konzept zur Neuordnung der Wege fehle, steht dies der Änderungsplanung nicht entgegen. Diese rechtliche Qualität der Wege steht nicht zwingend im Widerspruch zur Lage innerhalb der Flughafenanlage, insbesondere wenn die Wege außerhalb des Flughafenzauns liegen. Hier besteht die Möglichkeit, dass die betroffene Gemeinde - nach vorheriger Anhörung der Allgäu Airport GmbH & Co. KG – den jeweiligen Weg durch eine Verfügung nach Art. 8 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) einzieht oder eine solche von

der Allgäu Airport GmbH & Co. KG bei der Gemeinde beantragt oder angeregt wird. Aus Art. 8 Abs. 5 Satz 1, 6 Abs. 6 BayStrWG ergibt sich keine gebundene Entscheidung, hierzu konzentriert im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Schließlich enthält angesichts der untergeordneten Bedeutung solcher Wege allein zur Erschließung der anliegenden Grundstücke diese Frage aktuell und zukünftig kein relevantes Bewältigungspotenzial und muss daher insoweit in diesem Beschluss keiner Entscheidung zugeführt werden. Auch wurde eine Einziehung der Wege nicht gefordert. Soweit mit diesen Wegen weiterhin Grundstücke erschlossen werden, können diese erhalten bleiben.

### **3.13.2.2 Externe (landseitige) Flughafenerschließung**

Die künftige Anbindung des Flughafens hat die Modus Consult Ulm GmbH in ihrer „Verkehrsuntersuchung Individualverkehr landseitig“ vom 15.05.2011 dargestellt und bewertet (s. Anlage II.2 in Ordner II\_I der Antragsunterlagen, im Folgenden Verkehrsuntersuchung genannt). Diese Verkehrsuntersuchung basiert mit wesentlichen Eingangsdaten auf dem „Gesamt-Verkehrskonzept“ vom 05.11.2010 und einer Verkehrsvoruntersuchung vom 30.11.2007 der Modus Consult Ulm GmbH sowie der Luftverkehrsprognose der Intraplan Consult GmbH vom 20.04.2011. Sie betrachtet die Gesamtverkehrsverhältnisse im Jahr 2025 und beschränkt sich nicht nur auf die vorhabensbedingten Änderungen des landseitigen Verkehrsaufkommens.

Die landseitige Erschließung des Flughafens ist eingebettet in die Erschließung des Konversionsgeländes. Mit der Umwidmung von Teilflächen des ehemaligen Fliegerhorsts Memmingerberg in den Verkehrsflughafen Allgäu wurde nur eine Teilfläche des Fliegerhorsts einer sofortigen Anschlussnutzung zugeführt. Das Flughafengelände erstreckt sich im Kernbereich auf die ehemaligen Flugbetriebsflächen des Fliegerhorsts einschließlich arrondierender Flächen für Flughafenutzungen, beispielsweise das Terminal, die Allgemeine Luftfahrt oder den Tower. Gleichzeitig sind zusätzliche Flächen des Fliegerhorsts weiteren flughafenaffinen Zwecken zugewiesen, insbesondere der Zufahrtbereich zum Terminal, Parkplätze oder diverse Hallen. Die Randbereiche des Flughafens, insbesondere im Westen und im Süden, stellen dabei keine geplante Umfassung des Flughafens dar, sondern entspringen der Bestandssituation und den zivilrechtlich ausgehandelten Eigentumsflächen. Daher ist Gegenstand des Planfeststellungsbeschluss auch, an einigen Stellen den Umgriff des Flughafens zu modifizieren, um Flächen zur städtebaulichen Entwicklung freizugeben. Zugleich bestehen für die neuen und für die bereits bestehenden kommunalen Flächen des ehemaligen Fliegerhorsts beachtliche und konkrete Chancen für umfangreiche gewerbliche Ansiedlungen.

Diese Situation zeigt, dass die Erschließungsfrage an diesem Standort nur zu einem Teil den Verkehrsflughafen Allgäu betrifft, im Übrigen jedoch auch die bestehenden und künftigen gewerblichen Ansiedlungen. Vor diesem Hintergrund ist der umfassende Ansatz der Verkehrsuntersuchung zu sehen. Die Frage der landseitigen Erschließung des Verkehrsflughafens Memmingen ist damit immer zugleich auch eine Frage der Erschließung des Konversionsgeländes mit seinen kommunalen Entwicklungsflächen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sowohl für den Prognose-Nullfall als auch den Prognose-Planfall mit (im Umfang abhängig von der betroffenen Straße) flughafenbedingtem Mehrverkehr, insbesondere Kfz-Verkehr, auf den Hauptzubringerstraßen gerechnet werden muss. Dabei ist der Anstieg des Kfz-Verkehrs im Prognose-Nullfall im Vergleich zum Ist-Zustand 2009 größer als beim Vergleich zwischen Prognose-Null- und Prognose-Planfall. Um das hinzukommende Verkehrsaufkommen ganztägig behinderungsfrei bewältigen zu können, bedarf das zum Zeitpunkt dieser Planfeststellung bestehende Straßennetz Ergänzungen. Der zusätzliche Autobahnanschluss an die BAB A 96 muss ebenfalls realisiert werden, um dauerhaft und nachhaltig ein leistungsfähiges Straßennetz zur Anbindung des Konversionsgeländes vorzuhalten.

Selbst wenn einzelne Infrastrukturprojekte, die auf Grund des Flughafenausbaus erst sukzessive realisiert werden sollen, entgegen der getroffenen und aus derzeitiger Sicht gerechtfertigten Annahmen aus planungsrechtlichen oder sonstigen Gründen zum Zeitpunkt des Prognosehorizonts nicht oder nicht in solchem Umfang fertig gestellt sein sollten, wie dies zu unterstellen war, kann noch von einer sichergestellten Erschließung ausgegangen werden.

### **3.13.2.3 Netzkonzept**

Zur landseitigen Erschließung des Konversionsgeländes wird in der Verkehrsuntersuchung (dort S. 5 ff.) das im Rahmen des Gesamt-Verkehrskonzepts erarbeitete Netzkonzept dargestellt, das aufzeigt, wie in optimaler Art und Weise das Konversionsgelände an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden werden soll. Hierfür sind zwei Verbindungsachsen östlich und westlich des Flughafens vorgesehen. An diese beiden Verbindungen sollen parallel zur Start- und Landebahn die Erschließungsachsen Nord und Süd angeschlossen werden, die der Erschließung des Konversionsgeländes selbst und damit der Anbindung der einzelnen Erschließungsstraßen und Grundstückszufahrten dienen (s. Anlage 2 der Verkehrsuntersuchung). Es handelt sich aber um ein langfristiges Netzkonzept, so dass nicht alle Verbindungsachsen sofort erforderlich sind. Auf den Einwand des Landratsamts Unterallgäu, der Gemeinden und des Zweckverbands Konversion

Militärflugplatz Memmingerberg, dass der Alte Stadtweg von Hawangen zum Konversionsgelände nicht ausreichend ausgebaut, im Übrigen dessen Ausbau auch gar nicht vorrangig vorgesehen sei, ist festzustellen, dass dieser Weg öffentlich gewidmet und bereits Bestandteil des Straßennetzes ist. Erst falls Ansiedlungen im südlichen Konversionsgelände stattfinden, ist dieser Weg ggf. entsprechend funktional und verkehrssicher zu ertüchtigen.

Um die kurzfristig notwendige Mindesterschließung der geplanten kommunalen Entwicklungsflächen und des Flughafens sicherzustellen, empfiehlt der Gutachter folgende vier Maßnahmen, die gemeinsam notwendig seien (vgl. Verkehrsuntersuchung, S. 6 f.):

- Verlegung der Kreisstraße MN 17 bei Memmingerberg

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Memmingerberg soll von der Augsburger Straße bis zum bestehenden Autobahnanschluss „Memmingen-Ost“ eine Verlegung der MN 17 erfolgen. Nördlich des Schleifwegs soll ein sechsarmiger Kreisverkehrplatz den gemeinsamen Knotenpunkt von Augsburger Straße, Industriestraße, Schleifweg, Kreisstraße MN 17 nach Ungerhausen, GV-Straße nach Trunkelsberg und Entlastungsstraße bilden. Der Anschluss an die BAB A 96 kann nördlich oder südlich der Autobahn erfolgen. Diese Maßnahme wurde von der Regierung von Schwaben bereits planfestgestellt.

- Erschließung des Südareals

Die Flächen des Flughafengeländes südlich der Start- und Landebahn sind nach Ansicht des Gutachters derzeit nicht ausreichend erschlossen. Sie sollen dauerhaft und konzeptkonform durch einen Ausbau der Industriestraße sowie einer möglichst engen Umfahrung des Westkopfes der Start- und Landebahn (sog. Westkopfumfahrung) und damit der Herstellung der Erschließungsachse Süd angebunden werden. Die Gemeinden Benningen, Memmingerberg und Hawangen streben eine zeitnahe Realisierung dieser äußeren Erschließung des Südbereichs des ehemaligen Fliegerhorsts Memmingerberg an (vgl. Schreiben des Landrats des Landkreises Unterallgäu vom 17.12.2012). Von einer bedarfsgerechten Realisierung dieser Erschließungsstraße kann damit ausgegangen werden. Insoweit ist die äußere Erschließung der luftrechtlich gewidmeten wie auch der gewerblichen Flächen gewährleistet.

- Alter Stadtweg

Der Alte Stadtweg, der derzeit ein öffentlich gewidmeter, asphaltierter Wirtschaftsweg als Verbindung zwischen dem Südteil des Konversionsgeländes und der Gemeinde Hawangen ist, soll an die Erschließungsachse Süd angeschlossen werden. Der Alte Stadtweg kann aktuell im Bestand genutzt, sollte aber mit zunehmender Entwicklung im Konversionsgelände im Ausbauzustand den künftigen Anforderungen angepasst werden.

- Schleifweg

Die Gemeinde Memmingerberg ist bereits aktuell durch die Augsburger Straße und den Schleifweg unmittelbar an das Konversionsgelände angeschlossen. Kurzfristig sollte der Schleifweg als Teil der Erschließungsachse Nord ausgebaut werden, insbesondere über seine Länge mit einem leistungsfähigen Querschnitt versehen und mit Rad- und Gehweg ausgestattet werden. Entsprechende Projektierungen und Planungen werden bereits durch die Gemeinde Memmingerberg vorgenommen.

### **3.13.3 Verkehrsprognose 2025**

#### **3.13.3.1 Allgemeine Entwicklung**

Im Gutachten wird zunächst die allgemeine verkehrliche Entwicklung in den Blick genommen (s. Verkehrsuntersuchung, S. 9 ff.), die insbesondere von der Siedlungsstruktur, der Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung und dem Bezugsfall (2025) geprägt wird. Der Bezugsfall beschreibt dabei ein Verkehrsaufkommen in 2025 auf dem bestehenden Straßennetz ohne die Neuverkehre aus dem Flughafen und den kommunalen Entwicklungsflächen. Es wird von einer Zunahme der Einwohnerzahl von 3 % ausgegangen. Für den Landkreis Unterallgäu wird von einer mittleren Zunahme der Motorisierungsentwicklung von 9 % ausgegangen. Insoweit ergibt sich bis zum Planjahr 2025 im Untersuchungsraum eine Mobilitätssteigerung von im Mittel 12 %. Für 2025 wird unterstellt, dass die bereits planfestgestellte St 2013 neu (Ortsumgehung Benningen) realisiert sein wird.

Das Ergebnis der Umlegung der prognostizierten Verkehre auf das Straßennetz im Bezugsfall 2025 ist als Gesamtverkehrs- und Schwerverkehrsbelastung in den Plänen 3 und 4 (Nullfälle s. Pläne 1 und 2) der Verkehrsuntersuchung enthalten. In der Ortsdurchfahrt Memmingerberg wird für einzelne Abschnitte der Augsburger Straße eine Belastung zwi-

schen 3.500 bis 6.500 Kfz/24 Stunden berechnet. Für die Kreisstraße MN 17 - Ungerhausen liegen die Zahlen bei 3.600 Kfz/24 Stunden.

### **3.13.3.2                   Neuverkehrsaufkommen des Konversionsgeländes**

Das Neuverkehrsaufkommen auf dem Konversionsgelände setzt sich – wie bereits ausdrücklich festgestellt – aus dem Neuverkehr des Flughafens und den kommunalen Entwicklungsflächen zusammen. Daraus ergibt sich der gesamte Neuverkehr.

Zum Neuverkehr des Flughafens arbeitet Modus Consult Ulm GmbH mit den Szenarien der verfahrensgegenständlichen Verkehrsprognose, d.h. Prognose-Nullfall 2025 mit ca. 1,97 Mio. Passagieren pro Jahr und 1.000 Beschäftigten sowie dem Prognose-Planfall 2025 („engpassfrei“) mit ca. 2,8 Mio. Fluggästen im Jahr und 1.400 Beschäftigten. Die Verteilung der Zufahrtswege der Beschäftigten zum Gelände erfolgt zu zwei Dritteln auf den Nordteil und zu einem Drittel auf den Südteil. Der Passagierverkehr wird den nördlich der Start- und Landebahn gelegenen Flächen zugeordnet, die Entwicklungsflächen für luftfahrtaffines Gewerbe liegen auch südlich der Bahn.

Der Landkreis Unterallgäu wandte ein, die von Modus Consult Ulm GmbH angesetzte Beschäftigtenzahl sei im Prognose-Nullfall bei 1,973 Mio. Passagieren auf 1.000 Beschäftigte reduziert worden, während im Planfeststellungsverfahren zur Kreisstraßenplanung noch von 1.440 passagierbezogenen Arbeitnehmern ausgegangen wurde. Die Allgäu Airport GmbH & Co. KG weist darauf hin, dass unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung der Ansatz von 500 Beschäftigten pro 1 Mio. Passagieren der tatsächlichen Situation entsprach und nicht 800 Beschäftigte pro 1 Mio. Flugbewegungen. Höhere Ansätze bei den Beschäftigten führen naturgemäß auch zu höheren Eingangswerten bei den Kfz-Fahrten. Die Aussage der Allgäu Airport GmbH & Co. KG, die auch gutachtlich angesetzt wurde, ist jedoch plausibel (Ende 2011 bestanden 316 Arbeitsplätze auf dem Flughafengelände).

Der Neuverkehr aus den kommunalen Entwicklungsflächen wurde aus der Flächenentwicklung berechnet. Die Flächenentwicklung geht von drei Planungsphasen aus. Das Neuverkehrsaufkommen der Planungsphase 3 (nach 2020) wird mit rund 10.700 Kfz pro 24 h und einem Schwerlastverkehrsaufkommen von rund 16 % in Ansatz gebracht – jeweils bezogen auf den Querschnitt (= Summe aus Quell- und Zielverkehr). Der sich daraus ergebende Neuverkehr kann der Tabelle 2, Seite 13, der Verkehrsuntersuchung im Detail entnommen werden. Für den gesamten Neuverkehr im Prognose-Nullfall 2025 ergeben sich 20.200 Kfz je 24 h, im Prognose-Planfall 2025 23.000 Kfz pro 24 h. Der flug-

hafenbezogene Verkehrsanteil liegt im Prognose-Nullfall 2025 bei 9.500 Kfz pro 24 h, also 47 %, im Prognose-Planfall 2025 bei 12.300 Kfz pro 24 h, also 53 % des Gesamtverkehrs. Die in der Untersuchung getroffenen Ansätze hinsichtlich des Neuverkehrsaufkommens aus dem passagierbezogenen Verkehr liegen um ca. 5 % über den Ergebnissen der Luftverkehrsprognose. Die Verteilung des überregionalen Neuverkehrs 2025 kann Anlage 4.1 der Verkehrsuntersuchung, die Verteilung des regionalen Neuverkehrs Anlage 4.2 der Verkehrsuntersuchung entnommen werden.

In einem eigenen Kapitel der Verkehrsuntersuchung wird der Modal Split (Verkehrsmittelwahl), also die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Individualverkehr motorisiert und nicht motorisiert) und öffentlicher Verkehr (Personen-, Schienen- und Luftverkehr) dargelegt (s. S. 15 ff. der Verkehrsuntersuchung). Beim motorisierten Individualverkehr ist zu beachten, dass das Konversionsgelände verkehrsgünstig an die BAB A 96 und die Stadt Memmingen angebunden ist und durch die Start- und Landebahn des Flughafens das Gelände faktisch in zwei Teile (nördlicher Teil und südlicher Teil) getrennt wird. Andererseits ist das Gelände bereits aktuell auch gut an den öffentlichen Personennah- und den Schienenpersonenverkehr angebunden. Unter Berücksichtigung dieses Modal Split und der konkreten individuellen und öffentlichen Erschließungssituation des Flughafens werden schlüssige Annahmen zum Neuverkehrsaufkommen aus passagierbezogenen Kfz-Fahrten getroffen (s. Anlagen 3.7 und 3.8 der Verkehrsuntersuchung) – jeweils für den Prognose-Nullfall 2025 und den Prognose-Planfall 2025. Beispielsweise werden für den Linienflug bei den privaten Zielpassagieren 60 % mit einem Besetzungsgrad von 3,0 dem privaten PKW und 20 % mit einem Besetzungsgrad von 2,3 Mietwagen zugeordnet, während bei den 80 % Ausgangspassagieren und 75 % Privatflügen insgesamt 80 % PKW-Verkehr zugeordnet werden, darunter Abholen/Bringen und geparkt. Hieraus ergeben sich für den Prognose-Nullfall tägliche 3.208 Kfz-Fahrten, was mit einem Aufschlag von 20 % für den maßgeblichen Tag versehen 3.850 Kfz-Fahrten pro Tag ausmacht. Für den Prognose-Planfall ergeben sich tägliche 4.560 Fahrten zzgl. 20 % für den maßgeblichen Tag und damit 5.470 Kfz-Fahrten pro Tag.

### **3.13.3.3 Verkehrsprognose 2025**

Zur Ermittlung des flughafenbezogenen Verkehrs hat Modus Consult Ulm GmbH aus den Planungsfällen im Abschnitt 5 der Verkehrsuntersuchung (S. 20 ff.) den flughafenbezogenen Verkehr destilliert und im Abschnitt 6 (S. 27 ff. der Verkehrsuntersuchung) dargestellt und erläutert. In den Anlagen 9, 10 und 11 der Verkehrsuntersuchung werden für wesentliche Straßenquerschnitte und Verknüpfungspunkte die Anteile und Veränderungen des flughafenbezogenen Verkehrs im Einzelnen dargestellt.

Zur Bestimmung der flughafenbedingten Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025 hat die Modus Consult Ulm GmbH sonach entsprechend der Luftverkehrsprognose die Szenarien „Prognose Nullfall 2025“ und „2025 engpassfrei“ zu Grunde gelegt. Diese unterscheiden sich in der Zahl der Fluggäste (rd. 1,973 Mio. bzw. rd. 2,804 Mio.) und der Beschäftigten (rd. 1.000 bzw. rd. 1.400). Für beide Fälle wurde der aus der Konversion resultierende Neuverkehr sowohl auf Grund des Flughafens als auch auf Grund der kommunalen Entwicklungsflächen im Norden und Süden zum Bezugsfall 2025 (s. o.) hinzugerechnet, wobei gleiche gewerbliche Entwicklungen für beide Fälle unterstellt wurden.

Der Einwand des Landratsamts Unterallgäu, die Aufspaltung des Verkehrs in flughafenbezogenen Verkehr und sonstigen Verkehr sei realitätsfremd, ist aus rein verkehrlicher Sicht begründet. Das Luftamt nimmt auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung, die hierzu Aussagen trifft (s. auch Anlage 3 des Schreibens der Allgäu Airport GmbH & Co. KG vom 02.01.2012), auch den Gesamtverkehr in den Blick. Für die rechtliche Abwägung kann jedoch der flughafenbezogene Anteil nicht außer Betracht bleiben.

#### **3.13.3.3.1 Prognose-Nullfall 2025**

Für den Prognose-Nullfall 2025 wird eine deutliche Zunahme der Verkehrszahlen erwartet. Zur Verteilung des Verkehrsaufkommens stehen im Bestand hauptsächlich die Gemeindeverbindungsstraßen Memmingerberg/Trunkelsberg und Memmingerberg/Benningen in Nord-Süd-Richtung und die MN 17 (Augsburger Straße) in West-Ost-Richtung zur Verfügung.

Für den Prognose-Nullfall 2025 werden folgende Entwicklungen (Netzerweiterungen bzw. –ergänzungen) unterstellt (Fall A):

- Ausbau des Schleifweges und der Industriestraße
- Umfahrung der Start- und Landebahn (Westkopfumfahrung)
- Erschließungsachse Süd
- Verlegung der Kreisstraße MN 17 bei Memmingerberg (MN 17-neu) mit Anschluss an die AS Memmingen Ost südlich der BAB A 96
- Südostumgehung Trunkelsberg (MN 15-neu)

Einen erheblichen Anteil des Neuverkehrs wegen des Flughafens als auch wegen der kommunalen Entwicklungsflächen soll künftig die Entlastungsstraße Memmingerberg MN 17-neu bewältigen (rd. 9.800 Kfz/24 Stunden) und dadurch die Augsburger Straße (um rd.



2.600 bis 4.700 Kfz/24 Stunden) und die Künersberger Straße (um rd. 2.400 bis 3.300 Kfz/24 Stunden) entlasten. Damit existiert erstmals eine direkte Verbindung vom Flughafen und den kommunalen Entwicklungsflächen zur BAB A 96 über die Anschlussstelle AS Memmingen-Ost. Die gewerblichen Konversionsflächen nördlich der Start- und Landebahn werden hauptsächlich durch den Schleifweg, der auch als Hauptzufahrt zum Passagierbereich des Verkehrsflughafens dienen wird, erschlossen. Er wird in der Fallkonstellation Fall A „Prognose Nullfall 2025“ ein Verkehrsaufkommen von rund 5.200 bis 9.600 Kfz/24 Stunden bewältigen. Für eine leistungsfähige und gebietsverträgliche Abwicklung dieser Verkehrsströme ist der Schleifweg entsprechend auszubauen. Dabei sind u. a. Geh- und Radwege neu anzulegen sowie die Einbindung in das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Industriestraße, die für die im Planungsfall unterstellte Nutzung über die Rudolf-Diesel-Straße hinaus unter Umfahrung des Westkopfes der Start- und Landebahn verlängert werden muss. Durch diese Westkopfumfahrung und den Neubau der Erschließungsachse Süd werden die Erschließung der südlich der Start- und Landebahn gelegenen kommunalen Entwicklungsflächen und die Zufahrt zum nichtöffentlichen Flugbetrieb des Flughafens sichergestellt.

Bei diesen Ansätzen, die als sachlich zutreffend und im Ergebnis als plausibel angesehen werden, ist das Straßennetz ausreichend leistungsfähig.

Allerdings weist das Landratsamt Unterallgäu darauf hin, dass nach dem Neubau der MN 17- neu eine neue Autobahnanschlussstelle zwischen den Anschlussstellen Memmingen-Ost und Holzgünz Vorrang vor kleinräumigen Netzergänzungen, beispielsweise der Südostumgehung Trunkelsberg, hat. Sollte jedoch die Anschlussstelle - auch bereits für die Betrachtung des Prognose-Nullfalls - vorhanden sein, ist zu erwarten, dass sich dadurch bereits erhebliche Entlastungen für den Gemeindebereich Trunkelsberg und Teile der MN 15 ergeben. So besteht dann die Möglichkeit, den Kfz-Verkehr aus/zu Orten östlich von Trunkelsberg nach Memmingen über die BAB A 96 zwischen den Anschlussstellen Memmingen und der neuen Anschlussstelle zu führen. Diese neuen Verkehrsströme zeigt insbesondere Plan 27 (Planungsfall C „Prognose Nullfall 2025“ Differenz zum Prognose-Nullfall 2025). Im Übrigen liegt der Anteil des Flughafenverkehrs am Gesamtverkehr der ausgewählten Abschnitte der MN 15 im Prognose-Nullfall maximal bei 33 % (vgl. Anlagen 8 und 9 der Verkehrsuntersuchung). Auch der Landkreis Unterallgäu weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass bei Überlagerung der Wirkung der Maßnahmen MN 17-neu und neuer Autobahnanschluss die Verkehrsbelastungen auf einem leistungsfähigen Niveau der Straßen gehalten werden können (bezogen auf die Planungsphase 3 gem.

Planunterlagen für die Kreisstraße MN 17-neu (1,8 Mio. Passagiere zuzüglich gewerblicher Bauflächen von ca. 62 ha)).

### **3.13.3.3.2 Prognose-Planfall 2025**

Für diesen Fall untersucht die Modus Consult Ulm GmbH die Variante A und die Variante C. Das Netzmodell des Planungsfalls C entspricht den Ansätzen des Netzmodells des Planungsfalls A ergänzt um einen neuen, direkten Anschluss des Flughafens/Konversionsgeländes an die BAB A 96 zwischen den Autobahnanschlussstellen AS Memmingen-Ost und Holzgünz (s. Anlage 7 der Verkehrsuntersuchung).

Im Planungsfall A steigt der flughafenbezogene Anteil auf der Entlastungsstraße Memmingerberg MN 17-neu von ca. 3.800 Kfz/24 Stunden (= 39 %) auf rund 4.900 Kfz/24 Stunden (= 46 %). Diese Straße übernimmt damit einen erheblichen Verkehrsanteil des Flughafens (s. S. 29 der Verkehrsuntersuchung). Im Planungsfall C verteilt sich der Flughafenverkehr mit 4.200 Kfz/24 Stunden auf den angenommenen neuen Autobahnzubringer und mit 3.600 Kfz/24 Stunden auf die MN 17-neu (= 51 % der Gesamtbelastung). Auf dem Autobahnzubringer beträgt der flughafenbezogene Anteil 34 % bei 4.200 Kfz/24 Stunden. Dies zeigt, dass der Autobahnzubringer die weiteren erzeugten flughafenbedingten Verkehre auf sich verlagern und abwickeln kann.

Aus diesen Erkenntnissen heraus erachtet Modus Consult Ulm GmbH einen Autobahnanschluss als notwendige netzergänzende Maßnahme für den Prognose-Planfall 2025 (s. S. 33 der Verkehrsuntersuchung).

### **3.13.4 Abwägung**

Die Belange der äußeren Erschließung stehen dem Änderungsvorhaben nicht entgegen. Dieser Planfeststellungsbeschluss führt zwar, indem auch flughafenbedingt Verkehrszunahmen befördert werden, die auf den Gesamtverkehrsfluss im Straßennetz einwirken, zu einer gewissen Rückstellung der verkehrlichen Belange. Dies ist jedoch angesichts der Bedeutung des Änderungsvorhabens gerechtfertigt. Im Übrigen sind die straßenverkehrlich nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens nicht so gravierend, dass diese zu Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung führen werden. Schließlich ist zu erwarten, dass bis zum Planungshorizont 2025 das Straßennetz im Umgriff des Konversionsgeländes und im Untersuchungsraum weiter ergänzt wird und insoweit die Verkehrszunahmen angemessen aufgefangen werden können.

Festzustellen ist zunächst, dass der Verkehrsflughafen Memmingen so erschlossen ist, dass er aktuell vom Norden her erreichbar ist und von unterschiedlichen Richtungen in die nördliche Erschließungsstraßen eingefahren werden kann. Der Flughafen liegt außerhalb der Großen Kreisstadt Memmingen, so dass sich nur ein Teil der Verkehrsströme Richtung Stadt und Richtung Flughafen überschneiden. Gleichzeitig liegt nördlich dieses nördlichen Flughafenbereichs die BAB A 96, von welcher aus er über zwei Autobahnausfahrten erreicht werden kann. Mit dem Bau der MN 17-neu realisiert der Landkreis Unterallgäu bereits gegenwärtig eine straßenverkehrlich überaus wirksame Ortsumgehung mit der Folge einer beachtlichen verkehrlichen Kapazitätserweiterung. Die Bedeutung dieser Maßnahme hebt auch die Verkehrsuntersuchung hervor.

Modus Consult Ulm GmbH stellt für den Prognose-Planfall 2025 aber auch fest, dass die Kapazitätsgrenzen des Straßennetzes erreicht würden und für die Aufrechterhaltung eines zügigen Verkehrsflusses zu allen Tageszeiten, insbesondere der Spitzenzeiten, weitere netzergänzende Maßnahmen notwendig seien. Als überaus leistungsfähige Maßnahme wird ein neuer, zusätzlicher und direkter Autobahnanschluss an die BAB A 96 mit Anbindung der Kreisstraßen MN 17 und MN 15 vorgeschlagen (s. S. 32 f. der Verkehrsuntersuchung).

Der Landkreis Unterallgäu hat mit Beschluss des Kreisausschusses die Notwendigkeit eines Autobahnanschlusses bekräftigt und die Bundesrepublik Deutschland zur entsprechenden Prüfung aufgefordert. Ein Antrag liegt der Autobahndirektion Südbayern vor. Die Autobahndirektion Südbayern - vgl. ihre Stellungnahme vom 16.08.11 - befürwortet den Antrag und legte diesen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mit der Bitte vor, hierzu die Zustimmung des BMVBS einzuholen. Eine Stellungnahme bzw. Entscheidung des BMVBS über den Antrag wurde jedoch noch nicht getroffen. Insofern kann über einen Realisierungszeitpunkt derzeit noch keine sichere Aussage getroffen werden. Die Autobahndirektion stellt aber fest, dass erst bei tatsächlich eintretenden steigenden Passagierzahlen der Autobahnanschluss erforderlich sei. Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist der Autobahnanschluss – vorbehaltlich des konkreten straßenrechtlichen Zulassungsverfahrens – jedoch grundsätzlich planerisch darstellbar, insbesondere stehen - Finanzierungsfragen ausgeblendet – dieser Planung keine planerischen unüberwindbaren Hindernisse entgegen.

Allein aus dem Umstand, dass im Prognose-Planungsfall 2025 bestimmte netzergänzende Maßnahmen - wie beispielsweise die Ortsumgehung Trunkelsberg oder der zusätzliche Autobahnanschluss - nicht sicher umgesetzt sein könnten, kann allerdings nicht abge-

leitet werden, dass dadurch erhebliche gesamt tägliche verkehrliche Probleme im Untersuchungsraum bestünden, das Konversionsgelände – und damit auch den Verkehrsflughafen Memmingen – mit dem Kfz zu erreichen. Ebenso ist der Sachverhalt nicht so, dass allein und in allen Fällen entscheidend der flugplatzbedingte Verkehr dazu beiträgt, dass die anderen Straßen im Untersuchungsraum nicht gesamt täglich flüssig benutzbar sind. Gem. HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001) wird der Verkehrsablauf in Qualitätsstufen von A bis F eingeteilt. Während bei Stufe A die Verkehrsteilnehmer äußerst selten von anderen beeinflusst werden und der Verkehrsfluss frei ist, ist bei Stufe F die Anzahl der Fahrzeuge, die einem Teilknotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, über längere Zeitintervalle größer als die Kapazität und es kommt zu Stau und Stop-and-go-Verkehr. Dies bedingt Wartezeiten, löst sich aber nach einem erheblichen Rückgang der Verkehrsbelastung wieder auf. Aus dieser Sicht ist jedoch bereits Stufe D, wonach alle Verkehrsteilnehmer in den Fahrzeugströmen Behinderungen und Konfliktsituationen hinnehmen müssen und ein hoher Auslastungsgrad besteht, verkehrlich nicht anzustreben. Diese verkehrliche Situation ist jedoch Realität in fast allen Ballungsräumen und größeren Städten Südbayerns und wird von den Autofahrern mit eingeplant, ist aber auch auf bestimmte tägliche Verkehrsspitzen (morgens/abends) beschränkt. Allein der Umstand, dass mangels ausreichender Netzergänzung verstärkt solche Wartezeiten bestehen könnten, spricht nicht gegen die ausreichende äußere Erschließung des Konversionsgeländes und des Flughafens. In diesem Zusammenhang ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Verkehrsspitzen des Berufsverkehrs nur teilweise mit den Verkehrsspitzen des Flugverkehrs übereinstimmen und damit der Anfahrtsverkehr zum Flughafen nur teilweise mit dem Berufsverkehr zusammenfällt.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass der flughafenbezogene Verkehrsanteil nur ca. die Hälfte des gesamten Verkehrs auf dem (ausgebauten) Konversionsgelände umfasst. Die Ansiedlungsentwicklung auf dem Konversionsgelände erfolgt jedoch nur sukzessive und kann - im Gegensatz zur Entwicklung der Flugbewegungen und der damit verbundenen Verkehre - nicht hinreichend sicher prognostisch abgebildet werden. Dies bedeutet mit anderen Worten, dass, wenn sich die Gewerbeansiedlung nur halb so günstig wie gewünscht entwickelt, sich entsprechend auch der zusätzliche Straßenverkehr reduzieren wird. Des Weiteren orientiert sich auch der Bau von netzergänzenden Maßnahmen in Folge Gewerbeansiedlungen, die - im vollständigen Ausbaufall - immerhin ca. die Hälfte des prognostizierten Verkehrs aus dem Konversionsgelände ausmachen, gerade an der Entwicklung der Gewerbeflächen. Auf diese Entscheidungshürde für verkehrliche Ausbaumaßnahmen weist auch die Autobahndirektion Südbayern hin. Vor diesem Hintergrund ist die teilweise erhobene Forderung, über den Planfeststellungsbeschluss könne

nur entschieden werden, wenn die neue Anschlussstelle gebaut sein wird, nicht begründet. Vielmehr muss sich der Bedarf für eine derartige netzergänzende Maßnahme – trotz valider Prognosen – tatsächlich insbesondere auch dadurch einstellen, dass die Passagierentwicklung wie prognostiziert eintritt und in nachhaltiger Weise die kommunalen Gewerbeflächen besiedelt werden.

Für die Abwägung, ob und in wieweit einzelne temporäre Verkehrsbehinderungen zu bestimmten Zeiten hinzunehmen sind, hat auch Bedeutung, ob sich diese Verkehrsbehinderungen vorrangig in den Ortszentren abspielen oder auf ausgebauten Umgehungsstraßen. Einzelne Behinderungen auf diesen Umgehungsstraßen sind eher hinzunehmen wie im Ortsbereich. Daher ist für das Luftamt besonders wichtig, dass die Kreisstraße MN 17-neu als Entlastung für die Gemeinde Memmingerberg gebaut wird.

Modus Consult Ulm GmbH hat ein weitreichendes Netzergänzungssystem für das Konversionsgelände entwickelt, das auch die unterschiedlichen Nutzungsbereiche des nördlichen und des südlichen Konversionsgeländes und ihre unterschiedliche Erreichbarkeit berücksichtigt. Gegen die Schlüssigkeit dieses Verkehrsnetzes wurden keine plausiblen Bedenken vorgetragen. Offener Punkt ist in diesem Zusammenhang erwartungsgemäß die Frage der Finanzierung der einzelnen netzergänzenden Maßnahmen. Es ist jedoch nicht Aufgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses, dass mit ihm festgelegt wird, welche Kosten für netzergänzende Maßnahmen durch welche Stelle zu treffen sind, noch kann der Beschluss rechtlich verbindliche Regelungen für die Finanzierung der einzelnen Straßen treffen. Diesbezüglich bleibt die Verantwortung der einzelnen Straßenbaubehörden unberührt. Die rechtliche Bewertung der Auswirkungen auf die Finanzhoheit der Kommunen wird im Abschnitt kommunale Belange behandelt. Das Planfeststellungsverfahren hat insoweit den straßenverkehrlichen Konflikt zu erkennen, den das Änderungsvorhaben aufwirft, und diesen planerisch im Rahmen der Reichweite des luftrechtlichen Verfahrens ausreichend zu bewältigen. Die ausreichende Bewältigung liegt hier darin, dass der Antrag hinreichende und aussagekräftige Unterlagen über die Entwicklung der Verkehre in der Umgebung des Flughafens enthält und dabei erkennen lässt, welche Anteile an den Verkehren der Verkehrsflughafen – auch im Prognose-Planfall – hierzu beiträgt und welche Gesamtauswirkungen gegeben sind. Geklärt ist durch die schlüssigen Annahmen und das plausible Ergebnis der Verkehrsuntersuchung, dass diese künftigen Verkehre durch netzergänzende Maßnahmen, die bedarfsgerecht und zu gegebener Zeit zu realisieren sind, bewältigt werden können.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen – so wie mit diesem Beschluss zugelassen –, anders als ggf. bei der Ansiedlung eines Gewerbebetriebes, den Verkehr nicht schlagartig vermehren lässt, sondern die Verkehrszunahmen nur sukzessive und langsam eintreten werden – und auch dies nur bezogen auf einen deutlich in der Zukunft liegenden Prognosehorizont 2025.

Zusammenfassend ergibt sich damit im Rahmen der Abwägung das Ergebnis, dass die aufgezeigten verkehrlichen Belange dem Änderungsvorhaben nicht entgegenstehen und der durch das Vorhaben bedingte Mehrverkehr durch planerisch mögliche Netzergänzungen bewältigt werden kann.

### **3.14 Grundeigentum und sonstige private Belange**

#### **3.14.1 Grundeigentum**

Die vom planfestgestellten Änderungsvorhaben ausgelösten unmittelbaren und mittelbaren Eingriffe in von Art. 14 GG geschützte Rechtspositionen sind im öffentlichen Interesse gerechtfertigt.

Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben, die insbesondere durch Immissionsbelastungen sowie durch sonstige veränderte Umgebungsbedingungen ausgelöst werden können, zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung nach § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG mit dem ihm zukommenden Gewicht einzubeziehen. Eine solche Betroffenheit privater Belange ist nur dann nicht abwägungserheblich, wenn diese entweder objektiv gänzlich unbedeutend, nicht erkennbar oder nicht schutzwürdig sind. Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange erfasst folglich regelmäßig alle Rechtspositionen und sonstigen rechtlich geschützten Interessen, namentlich wenn diese den Schutz von Grundrechten – hier also des Art. 14 GG – genießen. Dabei verpflichtet das Abwägungsgebot die Planfeststellungsbehörde, den Anforderungen des verfassungsrechtlichen Übermaßverbots (Art. 20 Abs. 3 GG) Rechnung zu tragen.

Es war sonach Aufgabe des Luftamtes, zu ermitteln, wie sich das Änderungsvorhaben auf die Eigentumsrechte betroffener Dritter auswirkt. Dabei war sicherzustellen, dass die Auswirkungen und Folgen des antragsgegenständlichen Vorhabens auf das unumgängliche Maß beschränkt bleiben. Dies gilt sowohl für die unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahmen als auch für mittelbare grundstücksbezogene Auswirkungen des Vorhabens. Verbleibende Belastungen allerdings sind als Ausprägungen der Sozialpflichtigkeit des Eigentums mit Blick auf die festgestellte Gemeinwohlnützigkeit des planfestgestellten Vorhabens zumutbar und somit im öffentlichen Interesse hinzunehmen. Hierunter fällt insbesondere auch eine Veränderung der als Lagegunst bezeichneten (positiven) Eigenschaften eines Grundstücks, die auf dessen spezifischer Verortung gründen. Der unveränderte Fortbestand der Lagegunst eines Grundstücks ist vom Grundrechtsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG nicht erfasst, so dass folglich eine Veränderung der Lagegunst als Ausfluss der Inhalts- und Schrankenbestimmung des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG vom Grundstückseigentümer hinzunehmen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, RdNr. 402 – juris –).

Vor diesem Hintergrund hat das Luftamt die vom Vorhaben ausgelösten Eingriffe in von Art. 14 Abs. 1 GG geschützte Rechtspositionen mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt und sich dabei im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Überzeugung verschafft, dass die Folgen des planfestgestellten Vorhabens auf das zur Erreichung der Planungsziele unumgängliche Maß beschränkt bleiben.

### **3.14.1.1 Unmittelbare Grundstückbetroffenheit**

Der Großteil der für das Vorhaben benötigten Flächen liegt im Eigentum der Allgäu Airport GmbH & Co. KG. In geringem Umfang werden für das Vorhaben auch Flächen im Eigentum Dritter benötigt. Diese Flächen werden in Art und Umfang in solcher Weise in Anspruch genommen, wie dies in den Grunderwerbsverzeichnissen und in den Grunderwerbsplänen planfestgestellt wurde (vgl. hierzu Anlage). Die planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnisse und die Grunderwerbspläne sind hinreichend bestimmt, aktuell und vollständig.

Die Interessen dieser Grundstückseigentümer, insbesondere aus Art. 14 GG und/oder § 903 BGB, sind im Verhältnis zu den Interessen an der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen und den damit erforderlichen Flächenverlusten nachrangig.

Die dauerhafte Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundeigentums und -besitzes für das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist im planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und § 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG vereinbar. Das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen überwiegt das individuelle Interesse der Betroffenen am Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums und -besitzes.

Für Zwecke der Zivilluftfahrt ist die Enteignung zulässig (§ 28 Abs. 1 Satz 1 LuftVG). Hat – wie hier – ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden, so ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend (§ 28 Abs. 2 und 3 LuftVG, Art. 28 BayEG). Somit entfaltet die Planfeststellung enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Die Planfeststellung selbst allerdings trifft keine Entscheidung über den Entzug oder die Belastung von Eigentum und Eigentumsrechten. Sie beschränkt sich mit Blick auf § 28 Abs. 2 LuftVG vielmehr auf die Feststellung, dass, in welchem Umfang und in welcher konkreten Art und Weise ein bestimmtes Grundstück für das Vorhaben in Anspruch genommen wird, mithin also auf das „Ob“ der Enteignung. Die verfahrensförmige Ausgestaltung der Enteignung selbst, also das „Wie“ der Enteignung, dabei insbesondere



unter Berücksichtigung der Frage nach Art und Höhe der zu leistenden Entschädigung, bleibt dem Vollzug des Enteignungsrechts (BayEG) vorbehalten.

Das Luftamt hat die Auslegung des Grundstücksverzeichnisses nebst Lageplänen veranlasst. Hierbei wurde darauf hingewiesen, dass die Betroffenen gegen das geplante Vorhaben Einwendungen erheben können. Bei Betroffenen, die relevante grundstücksbezogene Einwendungen erhoben haben, wurde ergänzend i. S. v. Art. 24 Abs. 1 und 2 BayVwVfG ermittelt.

#### **3.14.1.1.1 Flurnummer 330 der Gemarkung Benningen**

Das vom planfestgestellten Änderungsvorhaben betroffene Grundstück Flurnummer 330 der Gemarkung Benningen, das unmittelbar westlich des Flughafengeländes liegt, hat lt. Grunderwerbsverzeichnis eine Größe von 30.030 m<sup>2</sup>. Es handelt sich hierbei um landwirtschaftliche Fläche.

Das Grundstück liegt im luftrechtlichen Umgriff des geplanten Änderungsvorhabens und wird teilweise für die Vorhaltung des Sicherheitsstreifens und der RESA sowie zum Bau der (nichtöffentlichen) Betriebsstraße innerhalb des Flughafengeländes mit einer Teilfläche von insgesamt ca. 11.100 m<sup>2</sup> benötigt.

Gemäß ICAO Annex 14 Ziffer 3.4 ff. muss eine Start- und Landebahn – nebst zugehöriger Stoppbahnen – mit einem (Sicherheits-) Streifen umgeben werden. Dieser Streifen misst seitlich der Start-/Landebahnachse eine Breite von je 150 m, also insgesamt eine Gesamtbreite von 300 m. In Längsrichtung der Start- und Landebahn erstreckt sich der Streifen 60 m über das Ende bzw. den Beginn der Start-/Landebahn bzw. der Stoppbahn hinaus. Ausnahmen lässt ICAO Annex 14 nicht zu. Darüber hinaus muss gem. ICAO Annex 14 Ziffer 3.5 ff. vor und nach dem Streifen jeweils die RESA angeordnet werden. Ausnahmen hierzu lässt der ICAO Annex 14 ebenfalls nicht zu. Die (Mindest-) Länge der RESA beträgt gem. ICAO Annex 14 90 m, wenngleich 240 m empfohlen werden. Allerdings ist eine RESA von 95 m am Verkehrsflughafen Memmingen – wie sich aus der technischen Prüfung ergibt – vertretbar. Die geplante Länge der RESA mit 95 m bleibt aber dennoch 145 m unterhalb des empfohlenen Werts gem. ICAO, was sich bzgl. der Flächeninanspruchnahme des Flurstücks 330 entsprechend reduzierend auswirkt. Teile des Grundstücks, nämlich 5.150 m<sup>2</sup>, sind bereits vom bisher bestehenden Genehmigungsumgriff erfasst (vgl. Abschnitt 4.14.1.1.31, S. 326 der Änderungsgenehmigung vom 09.07.2004). Von der Änderungsplanung werden auch künftig nicht mehr als unbedingt notwendig Flächen des Grundstücks beansprucht.

Weiter zu berücksichtigen ist, dass das Gelände sowohl innerhalb des Streifens als auch der RESA gemäß ICAO Annex 14 bestimmte Neigungen nicht übersteigen darf. In diesem Zusammenhang ist es aufgrund des nach Westen abfallenden Geländes erforderlich, den Bereich von Streifen und RESA künftig aufzufüllen, mit der Folge, dass sich die Flächeninanspruchnahme des Flurstücks 330 um den Bereich der Böschungen erweitert. Außerdem wird für die geplante Betriebsstraße eine Teilfläche des Flurstücks 330 benötigt.

Die Eigentümer des Grundstücks haben gegen das planfestgestellte Änderungsvorhaben Einwendungen erhoben. In den Ausführungen hierzu wurden jedoch keine Belange der Landwirtschaft, insbesondere keine Existenzgefährdung durch das geplante Vorhaben der Allgäu Airport GmbH & Co. KG, geltend gemacht. Eine Existenzgefährdung ist somit nicht ersichtlich. Die Betroffenen trugen in den erhobenen Einwendungen lediglich vor, durch das Vorhaben in der Nutzung des Grundstücks gestört zu werden sowie mittelbaren Beeinträchtigungen ausgesetzt zu sein. Letztgenannter Punkt wurde oben bereits behandelt.

Die vorhabensbedingte Flächeninanspruchnahme ist vorliegend schon aus sicherheitsrechtlichen Gründen (Sicherheitsstreifen, RESA) zwingend erforderlich. Dabei wurde sichergestellt, dass sich der Eingriff auf das notwendigste Maß der RESA (90 m) beschränkt. Andere Alternativen waren nicht ersichtlich.

Das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen überwiegt das individuelle Interesse der Betroffenen am Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums und -besitzes. Die Interessen der Eigentümer haben daher zurückzustehen.

#### **3.14.1.1.2 Sonstige Flurnummern**

Neben dem vorgenannten Grundstück werden weitere Grundstücke (teilweise) für Vorhabenszwecke einschließlich naturschutzrechtlicher Kompensation benötigt. Bei diesen Grundstücken wurden jedoch keine Einwendungen erhoben, die sich gegen die Inanspruchnahme dieser Grundstücke wenden.

Dabei handelte es sich um folgende Grundstücke:

Flurnummer 329 der Gemarkung Benningen:

Dieses Grundstück mit einer Gesamtfläche von 47.011 m<sup>2</sup> wird nur zu einem sehr geringen Anteil, nämlich mit einer Teilfläche von 525 m<sup>2</sup> benötigt. Der Grund der Inanspruchnahme entspricht dem Grund für das Grundstück mit der Fl.Nr. 330 der Gemarkung Ben-

ningen (s. Abschnitt 3.14.1.1.1 dieses Bescheids). Der Teilbereich des Grundstücks Fl.Nr. 329 ist insbesondere der Bereich, in welchem die interne Betriebsstraße die Sicherheitsflächen umläuft.

Die Eigentümerin dieses Grundstücks hat keine Einwendungen erhoben. Im Übrigen ist beispielsweise eine Existenzgefährdung auch nicht ersichtlich. Im Rahmen der Abwägung spielt daneben auch der relativ kleine Flächenanteil eine wesentliche Rolle, der das Grundstück nur in einem kleinen Teilbereich schmälert.

Flurnummern 5170, 5175 und 5177 der Gemarkung Babenhausen sowie Flurnummern 877 und 887 der Gemarkung Osterberg:

Diese Flurnummern werden für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Die entsprechenden Ausführungen hierfür ergeben sich aus der Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vgl. Abschnitt 3.6.3.4.3.1 dieses Bescheids).

Der Eigentümer hat vorgetragen, gegen diese Nutzung keine Einwände zu haben; die Kaufpreisverhandlungen mit der Allgäu Airport GmbH & Co. KG konnten aber mangels Einigung über den Kaufpreis noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Damit steht fest, dass keine relevante grundstücksbezogene Betroffenheit besteht, insbesondere wird keine landwirtschaftliche oder sonstige eigene Nutzung geltend gemacht, die im Widerspruch zur Änderungsplanung steht. Fragen des Kaufpreises betreffen lediglich die Entschädigung und sind somit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. In einem eventuellen Entschädigungsverfahren würden der maßgebliche Entschädigungswert festgesetzt und damit den Belangen des Eigentümers ausreichend Rechnung getragen werden. Daher steht die Änderungsplanung der Inanspruchnahme dieser Grundstücke für den vorgesehenen Zweck nicht entgegen.

Sofern sich die vom Vorhaben betroffenen Flächen nicht bereits im Eigentum der Allgäu Airport GmbH & Co. KG befinden oder eine Dienstbarkeit zu ihren Gunsten eingetragen ist, wurden im Übrigen von den weiteren unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümern bzw. –besitzern keine bzw. keine grundstücksbezogenen Einwendungen erhoben bzw. sie dulden die Inanspruchnahme der betroffenen Flurstücke.

Damit steht mit Blick auf die Planrechtfertigung fest, dass die betroffenen Grundstücke vom Vorhabensträger beansprucht werden können, da das antragsgegenständliche Vorhaben – wie ausgeführt – am planfestgestellten Standort in seinem konkretverfahrensgegenständlichen Umfang und seiner spezifischen Ausgestaltung benötigt wird.

### **3.14.1.2 Mittelbare Grundstücksbetroffenheit**

#### **3.14.1.2.1 Immissionsbelastungen (Lärm und Luftschadstoffe), Wirbelschleppen**

Die in den Abschnitten zum Fluglärm und zur Lufthygiene bewerteten Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen und die hierzu angeordneten Schutzmaßnahmen berücksichtigen die Folgen solcher Immissionen auf die Nutzbarkeit der hiervon betroffenen Grundstücke.

Bei Wohnnutzungen und sonstigen besonders schutzbedürftigen Nutzungen nach § 5 Abs. 1 FluglärmG wird in erster Linie durch die Regelungen des FluglärmG sichergestellt, dass unzumutbare Lärmbelastungen ausgeschlossen und verbleibende Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Für verbleibende unzumutbare, aber nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen gilt § 9 Abs. 5 und 6 FluglärmG.

Auf andere Grundstücksnutzungen wirken sich die voraussichtlichen Lärmimmissionen nicht in relevanter, d. h. diese anderweitige Nutzbarkeit der Grundstücke beeinträchtigender, Weise aus und sind zumutbar. Den Belangen der Grundstückseigentümer und sonstigen Grundstücksberechtigten und -nutzer ist daher im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums oder Grundbesitzes vor unzumutbaren lärmbedingten Nutzungseinschränkungen mit den gesetzlichen Bestimmungen und den ergänzenden Festsetzungen dieses Beschlusses umfassend Rechnung getragen. Ein darüber hinausgehender Schutzanspruch, gerichtet auf den Ausgleich sämtlicher, sich unterhalb der maßgeblichen Schwellen bewegender lärmbedingter Betroffenheiten des Eigentums, besteht nicht. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG eröffnet keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planvorhaben mit sich bringt. Verbleibende Nachteile sind als Inhalts- und Schrankenbestimmung wegen der Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az 4 A 1075.04 u. a. – juris –).

Auch unter dem Gesichtspunkt der durch den Betrieb des erweiterten Verkehrsflughafens Memmingen einschließlich des flughafeninduzierten Landverkehrs verursachten Luftschadstoffe resultieren keine Nutzungseinschränkungen von Grundstücken in der Flughafenumgebung.

Wie bereits in den entsprechenden Ausführungen zur Betroffenheit durch Wirbelschleppen und zum externen Risiko im Rahmen der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung festgestellt wurde, ist vorliegend vor dem Hintergrund der entsprechend verfügbaren Nebenbestimmungen nicht damit

zu rechnen, dass die Nutzbarkeit von Grundstücken und dort aufstehender Gebäude in der Umgebung des Verkehrsflughafens Memmingen durch entsprechende Betroffenheiten in relevanter Weise beschränkt wird. Hierzu liegt auch eine Stellungnahme von Prof. Dipl.-Ing. Toepel vor, dessen Erkenntnisse und Ergebnisse berücksichtigt wurden.

Das Grundeigentum der Gemeinden, das infolge des planfestgestellten Vorhabens mittelbar von nachteiligen Auswirkungen, insbesondere von Lärm und Luftschadstoffen, betroffen sein kann, wurde bereits in den Abschnitten Erfordernisse des Lärmschutzes, Lufthygiene und kommunale Belange dargestellt. Gemeindliches Eigentum erfährt im Rahmen des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 11 Abs. 2 BV nur insoweit verfassungsrechtlichen Schutz, als es Gegenstand und Grundlage der kommunalen Betätigung ist. Fehlt dem Eigentum dagegen jeder Bezug zur Erfüllung gemeindlicher Aufgaben, unterfällt es lediglich dem Schutz des einfachen Rechts nach § 903 Satz 1 BGB.

#### **3.14.1.2.2 Betroffenheit durch den Bauschutzbereich und Hindernisbegrenzungsmaßnahmen**

Durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen kommt es zu keiner Veränderung des bestehenden Bauschutzbereiches. Auch an der bestehenden Hindernissituation wird sich durch das planfestgestellte Vorhaben keine Änderung ergeben. Diesbezüglich ergibt sich hieraus daher auch keine neue Betroffenheit.

Soweit von den Gemeinden Benningen, Hawangen, Memmingerberg und Ungerhausen diesbezüglich eine Einwendung erhoben wurde, ist diese zurückzuweisen. In diesem Zusammenhang ist auf den Abschnitt kommunale Belange zu verweisen, in dem zu dieser Einwendung bereits Stellung genommen wurde.

#### **3.14.1.2.3 Wertminderung, Mietausfälle**

Es wurde von zahlreichen Anwohnern geltend gemacht, dass sich die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen negativ auf den Wert ihrer Immobilien im Umkreis auswirke. Die massive Beeinträchtigung der Außennutzung aufgrund hoher Lärmbelastung führe zusammen mit einer verminderten Wohnqualität zu einer beträchtlichen Wertminderung der betroffenen Immobilien.

Die in diesem Zusammenhang vorgebrachten Einwendungen sind grundsätzlich bei der von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmenden Abwägung zu berücksichtigen. Es ist

jedoch unbestritten, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet (vgl. statt vieler: BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04 – juris –). Kein Grundeigentümer kann daher auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Umgebungsmilieus vertrauen. Das Grundeigentum ist gerade durch die Situation geprägt, in die es hineingestellt ist; das Eigentumsgrundrecht gewährleistet regelfällig nicht die Aufrechterhaltung von Lagevorteilen. Es gehört mithin grundsätzlich nicht zur Rechtsstellung eines Grundstückseigentümers, dass die Art der baulichen Nutzung von Grundstücken in seiner Nachbarschaft nicht in einer von ihm als nachteilig empfundenen Weise verändert wird. Baut der Eigentümer mithin auf die Lagegunst, so nutzt er eine allgemeine Gegebenheit, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG besitzt. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist also grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten.

Aus einer bestehenden Lagebeziehung lässt sich kein Anspruch auf deren Unabänderbarkeit herleiten. Zur Situationsgebundenheit der betroffenen Grundstücke gehört insbesondere das Vorhandensein des Verkehrsflughafens Memmingen. Nur ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen Grundstücke bereits durch den militärischen Flugbetrieb in der Vergangenheit (vor)belastet waren. Der Flugplatz und damit seine von ihm ausgehende Belastungswirkung besteht insoweit bereits seit den 30er-Jahren. In der Zwischenzeit haben sich trotz der Kenntnis des Bestehens der Flugplatzanlage sehr viele Bürgerinnen und Bürger im Bereich des Flugplatzes angesiedelt bzw. Häuser gebaut oder erworben. Entscheidend ist für das Luftamt jedoch an dieser Stelle allein die Existenz des Verkehrsflughafens Memmingen auf der Grundlage der Änderungsgenehmigung aus 2004.

Soweit passiver Lärmschutz gewährt werden soll, wird auf die hierzu getroffenen Ausführungen im Abschnitt Lärm verwiesen.

Weitergehende Vorschriften auf Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche dieser Planfeststellungsbeschluss auslösen kann, bestehen nicht. Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch einen staatlichen Zulassungsakt potenziell

ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Allerdings wird in der Rechtsprechung ein Anspruch auf Übernahme des Grundstücks erwogen, wenn durch die Planungsentscheidung die Beeinträchtigungen des Grundstücks faktisch ein derartiges Gewicht haben, so dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss. Das ist etwa bei schweren und erträglichen Lärmbelastungen angenommen worden. Auch in diesem Sinne unzumutbare Abgasbelastungen sind nicht zu erwarten, vgl. hierzu auch die entsprechenden Ausführungen im Abschnitt Lärm.

Soweit sich relevante Nachteile für ein Grundstück ergeben, sind diese in Abwägung mit den Vorteilen des planfestgestellten Vorhabens hinzunehmen. Es entsprach billigem Planungsermessen, diese Wertminderungen hinter die gegenläufigen öffentlichen Interessen an der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen zurücktreten zu lassen.

### **3.14.2 Sonstige private Belange**

Das planfestgestellte Vorhaben wirkt sich auch auf sonstige private Belange grundsätzlich nicht entscheidungserheblich nachteilig aus, im Übrigen müssen diese Belange hinter der Bedeutung des Änderungsvorhabens zurückstehen.

Die Belange der Landwirtschaft stehen der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen nicht entgegen. Der durch das Änderungsvorhaben bedingte Verlust an bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche ist so gering, dass es für das planfestgestellte Vorhaben keine relevante Auswirkung hat.

Das planfestgestellte Änderungsvorhaben beinhaltet im Wesentlichen Veränderungen an der bestehenden Flugplatzanlage, insbesondere die Verbreiterung der Start- und Landebahn und die Ausweisung neuer Hochbau- und Vorfeldflächen, sowie die Erweiterung der Betriebszeiten durch eine Änderung der Nachtflugregelung. Hieraus ergeben sich weder Änderungen an den bestehenden Flugrouten noch haben die baulichen Änderungen Auswirkungen auf große landwirtschaftliche Flurstücke, da die hierzu benötigten Flächen überwiegend bereits im Eigentum der Allgäu Airport GmbH & Co. KG stehen. Mithin ergibt sich keine völlig neue Betroffenheit. Auf die Erstellung eines Gutachtens zur Feststellung, ob einzelne Betriebe durch das Änderungsvorhaben in ihrer Existenz bedroht werden, konnte vorliegend verzichtet werden, da aufgrund der geringen Grundinanspruchnahme größere Ausfälle nicht zu befürchten sind und eine landwirtschaftliche Existenzbedrohung nicht ersichtlich ist. Im Übrigen wurde eine solche auch nicht geltend gemacht.

Negative Auswirkungen auf weitere private Belange sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen.

Im Übrigen ist anzumerken, dass eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur tendenziell zu einer Erhöhung der Immobilienpreise in der umliegenden Region führt. Durch die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen gewinnt das Umland weiter an Attraktivität, was sich positiv auf die Entwicklung der Immobilienpreise in der Region auswirken kann.

Zusammenfassend lässt sich als Ergebnis der Abwägung mit dem Grundeigentum und den sonstigen privaten Belangen festhalten, dass das planfestgestellte Vorhaben zur Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen und dem hieran gegebenen öffentlichen Interesse den Chancen auf umfängliche Grundstücksnutzung überwiegt und die privaten Interessen der Betroffenen daher zurückstehen müssen.



#### **IV. Zusammenfassende Würdigung/Gesamtabwägung**

Dem Antrag der Allgäu Airport GmbH & Co. KG konnte unter Anordnung der sich aus dem verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen entsprochen werden.

Dem Änderungsvorhaben stehen weder zwingende Rechtsvorschriften noch unüberwindbare Belange entgegen. Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Das planfestgestellte Ausbauvorhaben ist mit den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die im LuftVG und anderen gesetzlichen Vorschriften und Vorgaben zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Maßgaben, Gebote und Verbote und entspricht im Umfang seiner Zulassung, insbesondere in Gestalt der verfügbaren Regelungen und Nebenbestimmungen, schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Nach intensiver und umfänglicher Überprüfung und Abwägung der für die bauliche und betriebliche Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen durch Veränderungen der luft- und landseitigen Infrastruktur sowie durch die Änderung der Nachtflugregelung streitenden öffentlichen Interessen gegen die hiervon berührten öffentlichen und privaten Belange kommt das Luftamt zum Ergebnis, dass sich die mit der planfestgestellten Flughafenerweiterung verfolgte Befriedigung der öffentlichen Verkehrsnachfrage sowie die damit einhergehende Stärkung des Wirtschaftsstandorts gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen, insbesondere der künftigen Belastung durch Fluglärm im Nachtzeitraum durchsetzen. Den durch das Vorhaben berührten Belangen wird durch betriebliche Beschränkungen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Das planfestgestellte Vorhaben ist gerechtfertigt, weil es den Zielen des Luftverkehrsrechts entspricht. Diese Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen ist auch auf der Ebene der Raumordnung angelegt.

Es wurde nachgewiesen, dass die baulichen Veränderungen am Flughafen – obgleich keine Steigerung der Maximalkapazität mit ihnen verbunden ist – geeignet sind, einen höheren Sicherheitsstandard und bessere Betriebsabläufe herbeizuführen. Unabhängig davon wurden jedoch die Gesamtauswirkungen des Flughafens auf seine Umgebung betrachtet und nicht lediglich die Differenz zwischen Prognosenullfall und Planungsfall.

Es wurde des Weiteren nachgewiesen, dass das planfestgestellte Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht (§ 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 6 Abs. 2 Satz 1 LuftVG).

Das Luftamt hat im Rahmen des Änderungsplanfeststellungsverfahrens nicht nur die vom Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange jeweils für sich und im Einzelnen gegen das öffentliche Interesse am Änderungsvorhaben abgewogen, sondern auch eine Abwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit gegen das Interesse am Änderungsvorhaben vorgenommen. Das Luftamt gelangt dabei zu dem Ergebnis, dass die Summe der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen die Gesamtheit der negativen Vorhabensauswirkungen überwiegt. Durch die angeordneten Regelungen und Nebenbestimmungen werden sämtliche durch das Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte bewältigt. Den im Interesse der Vorhabensverwirklichung berührten öffentlichen und privaten Belange wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Wie in der Begründung zu den einzelnen abwägungserheblichen Belangen jeweils ausführlich dargelegt, erweisen sich die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange unter Berücksichtigung der verfügbaren Regelungen und Nebenbestimmungen gegenüber den Belangen des Luftverkehrs nicht als gewichtiger. Auch bei einer Gesamtschau und -abwägung ergibt sich, dass das bestehende (verkehrliche und wirtschaftliche) öffentliche Interesse an der Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen die negativen Auswirkungen auch in ihrer Gesamtheit überwiegt. Das Luftamt verkennt dabei nicht, dass dieser Planfeststellungsbeschluss eine Zurückstellung öffentlicher und privater Belange bedingt. Dies ist indes nach Maßgabe der verfügbaren Regelungen und Nebenbestimmungen im Sinne des Gemeinwohls hinzunehmen.

Entscheidend für das Vorhaben spricht die bedarfsgerechte Anpassung und Stärkung der Funktion des Verkehrsflughafens Memmingen als Luftverkehrsanschluss für das touristisch und wirtschaftlich überaus ertragreiche Allgäu. Sicherheits- und Gesundheitsgefahren sind im Hinblick auf den künftigen Flugbetrieb – auch wegen der verfügbaren Nebenbestimmungen – nicht zu erwarten; das Änderungsvorhaben verbessert hingegen die Sicherheit.

Die Kommunen im Umland des Verkehrsflughafens Memmingen werden in ihren städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch in ihren gewerblichen Strukturen bereits aktuell teilweise durch den bestehenden Flughafen beeinflusst. Dieses Gepräge wird vor-



## **F. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann Klage erhoben werden. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstr. 23, 80539 München, schriftlich erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtstreits verzögern würde und der Beteiligte die Verspätung nicht genügend entschuldigt. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden. Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im Höheren Dienst vertreten lassen. Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung desselben gestellt und begründet werden. § 58 VwGO gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

### **Hinweis:**

Die Klageerhebung in elektronischer Form (z. B. per E-Mail) ist unzulässig.

Büchner

Ltd. Regierungsdirektor

Leiter des Luftamtes Südbayern