

An  
Regierung von Oberbayern  
- Luftamt Südbayern -  
Herrn RD Peter Schrödinger

80534 München

*Ihr Zeichen* 25-33-3721.1-MUC-5-07  
*Vom* 31.01.2011  
*Unser Zeichen* VE-MUC/PFV\_3SLB\_Erg.2011  
*Vom* 01.03.2011

**Verkehrsflughafen München; Antrag der Flughafen München GmbH auf  
Planfeststellung einer 3. Start- und Landebahn gemäß §§ 8 ff. LuftVG;  
Einsicht und Stellungnahme zu einschlägigen Gutachten nach § 63 Abs 2  
Nr. 6 BNatSchG**

**hier: ergänzende Einwendung und Stellungnahme des Bund Naturschutz in  
Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns als anerkannter Naturschutzverband für die Zusendung der  
ergänzenden Unterlagen, die bei uns am 01.02.2011 eingegangen sind und nehmen  
zu diesen ergänzenden Unterlagen im o.g. Verfahren fristgerecht wie folgt Stellung:

**Wir erhalten unsere bisher im Verfahren vorgetragene Einwendungen in  
vollem Umfang aufrecht.**

**Auch die hier vorgelegten Gutachten ändern nichts an der Richtigkeit unserer  
bisherigen Einwendungen. Zwar nehmen einige der hier vorgelegten Gutachten  
Bezug auf unsere bisher vorgetragene Einwendungen, sie können diese  
jedoch nicht entkräften. Insbesondere die i.A. der FMG vorgelegten Gutachten  
enthalten wenig wirklich neue Erkenntnisse.**

**Einige der hier vorgelegten Gutachten bestätigen vielmehr unsere Kritikpunkte.  
Dies gilt sowohl für einige der i.A. der FMG erstellten Untersuchungen als auch  
insbesondere für das einzige i.A. der Regierung von Oberbayern erstellte  
ergänzende ornithologische Gutachten.**

**Es ergibt sich nach wie vor zwingend, dass das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist. Wir fordern die Regierung von Oberbayern daher erneut auf, das beantragte Vorhaben abzulehnen.**

Unsere Stellungnahme gilt auch als eine Einwendung im Sinne des Umweltrechtsbehelfsgesetzes, der §§ 59 ff BNatSchG, der direkt anwendbaren EU-Richtlinie 2003/35 wegen mangelhafter Umsetzung dieser Richtlinie durch das Umweltrechtsbehelfsgesetz sowie im Sinne unserer Betroffenheit als enteignungsbedrohter Grundstückseigentümer. Sämtliche in der Einwendungen genannten Rechtsverletzungen drittschutzfähiger Positionen von betroffenen Nachbarn dieses Flughafens tragen wir als unsere Einwendung vor.

Ferner **beantragen** wir erneut, die hier und die im ergänzenden Verfahren 2010 neu vorgelegten Gutachten und unsere ergänzenden Einwendungen im Rahmen eines **neuen Erörterungstermins** zu erörtern.

Zudem sehen wir einen Verfahrensfehler darin, dass die hier vorgelegten Gutachten offenbar nur den anerkannten Naturschutzverbänden zur Stellungnahme übermittelt wurden, nicht jedoch den Kommunen, Behörden und anderen Betroffenen bzw. der Öffentlichkeit. Naturschutzargumente wurden im Verfahren nicht nur von den Naturschutzverbänden vorgebracht, sondern von zahlreichen kommunalen, behördlichen und privaten Einwendern. **Wir beantragen daher die Übersendung der Unterlagen an alle bisher im Verfahren Beteiligten mit der Möglichkeit zur ergänzenden Stellungnahme.**

**Im folgenden nehmen wir zu einigen der neu übersandten Gutachten exemplarisch ergänzend Stellung zu folgenden Themenbereichen:**

- 1. Fehlerhafte Einschätzung (Überschätzung) des Wiesenbrüter-Bestandes der Flughafen-Wiesen**
- 2. Unzureichender Kohärenzausgleich (insbesondere auf den Flughafen-Wiesen)**
- 3. Unzureichender Variantenvergleich**
- 4. Vogelschlag**
- 5. Überschätzung von Ausgleichsmaßnahmen**

# 1. Fehlerhafte Einschätzung (Überschätzung) des Wiesenbrüter-Bestandes der Flughafen-Wiesen

## 1.1. BIOCONSULT-Gutachten im Auftrag der Regierung von Oberbayern

**BIOCONSULT, Juli 2010: Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ 2010. i.A. der Regierung von Oberbayern.**

Wir bereits von Anfang des Verfahrens an und zuletzt erneut in der Stellungnahme vom 25.05.2010 vom BN eingewendet, wurde der Wiesenbrüter-Bestand aufgrund vielfältiger Fehler (Kartiermethodik, Bewertung etc.) überschätzt. Wie bereits im ergänzenden Verfahren 2010 absehbar, untermauert nun v.a. das Gutachten von **BIOCONSULT** (2010) diese Einschätzung. Wir zitieren hierzu einige Aussagen aus diesem Gutachten:

- *„Angesichts der eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten für die Kartierer ist die Ermittlung der Schlupf- und Reproduktionswerte nur bedingt möglich.“* (S. 7).
- *„Aufgrund der aufgeführten methodischen Schwierigkeiten und der begrenzten Anzahl an Begehungen müssen sich die Angaben über den Bruterfolg der Populationen ... auf Hochrechnungen und Abschätzungen beschränken.“* (S. 8).
- Brachvogel: *„Mehrfach konnten v.a. auf der Nordbahn auch Ortswechsel auf außerhalb des Flughafengeländes gelegene Flächen beobachtet werden.“* (S. 12) – wie auch vom BN immer behauptet, zeigt dies die Bedeutung des Umfeldes, was mit ein Grund für den höheren Bestand der Nordbahn als der Südbahn sein kann. Mit einer 3. Bahn wird die Nordbahn dadurch in ihrem Wert abnehmen, da sie dann als mittlere Bahn kein entsprechendes Umfeld mehr aufweist. Für die geringe Attraktivität des Flughafen-Gebietes spricht auch die Tatsache, dass dieses Gebiet im Gegensatz zu anderen Wiesenbrütergebieten bereits sehr früh im Jahr verlassen wird und keine Jungvögel mehr aufweist.
- Kiebitz: Außerhalb Flughafen 201 BP in allen Teilgebieten (v.a Lüsse, Dreiloswiesen): *„Die Abundanzen waren im Vergleich zum Flughafen in den meisten Teilgebieten sogar höher als auf der Nordbahn.“* (S. 28)
- Flughafenwiesen: Beobachtete getötete Kiebitze vermutlich durch Kollision (S. 24), Beobachtung starker Schädigung Gr. Brachvogel durch Wirbelschleppe (S. 24). Beobachtung von ausgemähten Kiebitzküken unmittelbar an der Rollbahn (hier intensive Mahd) (S. 25). Und andere Faktoren, die eine erhöhte Gefährdung durch Flugbetrieb wahrscheinlich machen (S. 25). *„Die Altvogelmortalität dürfte hier höher liegen als in anderen Brutgebieten, was durch Beobachtung verunglückter Tiere bestätigt werden kann. Gleiches gilt sehr wahrscheinlich auch für flügge, relativ unerfahrene Jungvögel ...“* (S. 33). Wir weisen darauf hin, dass dieser Aspekt in den bisherigen Gutachten völlig unzureichend beachtet worden ist.
- *„Die von BBFS (2007) vorgeschlagenen Konsequenzen für Bird Control-Aktivitäten könnten erhebliche Auswirkungen auf den Bestand haben. ....“* (S. 38). Eine künstliche Reduzierung des Kiebitzbestandes kann auch auf den Gr. Brachvogel negative Auswirkungen haben, da Wiesenlimikolen in dichten Kolonien größeren Bruterfolg haben (bessere Feindabwehr).
- Von hoher Bedeutung für das Gesamtverfahren ist insbesondere die Einschätzung der Entwicklung der Bestände von Großem Brachvogel und Kiebitz. Beim Großen Brachvogel handelt es sich mit zunehmender Wahrscheinlichkeit nicht um eine „Source-Population“ – wie vom BN schon seit Beginn des Verfahrens behauptet. Der Bestandsrückgang der letzten Jahre spricht nicht gerade für eine Einstufung als „Source-Population“. Beim Kiebitz sind Bestandseinbrüche nicht erklärbar und der Reproduktionserfolg vermutlich nicht ausreichend für den Selbsterhalt.

Hierzu weitere Aussagen und Zitate aus dem Gutachten:

### **Großer Brachvogel - Entwicklung im Flughafen:**

2006: 68 BP, dann revidiert auf 50-55 (beide Angaben von Ökokart)

2007: 51 BP (Ökokart)

2008: 46 BP (Ökokart)

2009: 39 BP (Ökokart/ H2)

**2010: 40 BP** (Bio-Consult) (24 auf Nordbahn, 16 auf Südbahn)

Abnahme v.a. auf Nordbahn.

Bruterfolg: Nordbahn: ca. 63% der Paare jungeführend, Bruterfolg von ca. 0,83 Jungvögel/ BP / Südbahn: ca. 38%, Bruterfolg von ca. 0,38 Jungvögel/ BP (S. 17-19). Bruterfolg insgesamt: 13 BP zogen mindestens 26 Jungvögel auf (S. 19).

Zum Bruterfolg ist anzumerken, dass er vermutlich auch in diesem Gutachten noch überschätzt wird. Der Bruterfolg wird beurteilt für ca. 3 Wochen alte Junge. Zu diesem Zeitpunkt sind Jungvögel des Großen Brachvogels jedoch noch nicht selbstständig. Gerade für die ersten Flugversuche ist von einer erhöhten Gefährdung durch den Flugbetrieb auszugehen, so dass in dieser Zeit die Jungvogel-Mortalität sicher noch einmal deutlich erhöht ist.

*„Die Frage, welche Reproduktionswerte am Flughafen tatsächlich zum Bestandserhalt notwendig sind, ist nur durch spezifische Populationsstudien zu klären. ... Die Ursachen für die unterschiedlichen Dichten, Bestandsentwicklungen und möglicherweise auch der Reproduktionswerte an den beiden S-L-Bahnen sind bislang unklar ...“ (S. 33).*

*„Ob es sich beim Flughafen aber tatsächlich um eine „source-Population“ handelt, ist fraglich. Der hohe im Jahr 2006 ermittelte Bestand (Ökokart 2006) konnte sich in den letzten Jahren nicht halten und war möglicherweise zum Teil auch auf Zuwanderung aus dem Umfeld zurückzuführen. Angesichts der unklaren Situation ist der Bestandssituation der Art auf dem Flughafengelände v.a. wegen der Bestandsrückgänge derzeit sicher nicht uneingeschränkt als günstig zu bewerten.“ (S. 34)*

*„Die Bestandssituation der Art ist ... als sehr ungünstig zu bewerten. Das Vorkommen auf dem Flughafen kann die absoluten Verluste der Art in der Region seit dem Jahr 1980 nicht vollständig kompensieren.“ (S. 35)*

Die Abnahme des Großen Brachvogels kann auch nicht mit einer bayernweiten Abnahme erklärt werden, da es durchaus Bestände gibt, die im Rahmen der natürlichen Schwankungen relativ stabil sind (z.B. im nahe gelegenen Freisinger Moos bei 10 BP) bzw. sogar zunehmen (Königsauer Moos, Mettenbacher und Grießenbacher Moos).

Zur Klärung offener Fragen werden eine Reihe von nötigen Untersuchungen vorgeschlagen (S. 35)

### **Kiebitz – Entwicklung im Flughafen:**

2006: < 180 BP (Ökokart)

2007: > 140 BP (Ökokart)

2008: > 100 BP (Ökokart)

2009: 18 BP (alle auf Nordbahn) (Ökokart/ H2)

**2010: 78 BP** (55 auf Nordbahn, 23 auf Südbahn)

Bruterfolg: Nordbahn: 0,56 Juv./ BP, Südbahn: 0,39 Juv./ BP (S. 22) – beide unter dem für den Bestandserhalt nötigen Wert von 0,7 Juv./ BP (S. 37). Bruterfolg insgesamt: 14 BP mit ca. 22 Jungvögeln + 11 BP mit vermutetem Aufzuchterfolg (S. 22).

Die Bestands-Entwicklung wird als „sehr ungewöhnlich“ bezeichnet (S. 36), insbesondere der Rückgang von 2008 auf 2009 ist eigentlich durch nichts zu erklären. Auch die Zunahme von 2009 auf 2010 ist „schwer erklärbar“. Zumal die Bestände außerhalb des Flughafens relativ stabil sind. „Die Ursachen für die Bestandsentwicklungen der Art auf dem Flughafen-

gelände müssen vorerst offen bleiben. Offensichtlich gibt es zwischen den beiden S-L-Bahnen Unterschiede, die sich aus den vorliegenden Informationen noch nicht erschließen lassen.“ (S. 37)

„Es ist sehr fraglich, ob die Kiebitzvorkommen auf dem Flughafengelände im Mittel mehrerer Jahre zum Selbsterhalt ausreichende Reproduktionswerte erreichen können.“ (S. 37).

„Die Bestandssituation des Kiebitzes auf dem Flughafengelände muss angesichts der Rückgänge der letzten Jahre und der sehr wahrscheinlich zum Bruterhalt nicht ausreichenden Reproduktionswerte derzeit als nicht günstig bewertet werden.“ (S. 39) Auch außerhalb des Flughafengeländes hat der Bestand abgenommen (2006: 276 – 2010: 201) und ist „*derzeit als ungünstig zu bewerten.*“ (S. 39), wobei jedoch der Bestand in der Lüsse zunimmt und in den Dreiloswiesen konstant ist.

Insgesamt ergibt sich als **Fazit, dass die ornithologische Bewertung der einzelnen Teilbereiche des Untersuchungsgebietes für den Flughafenausbau völlig neu vorgenommen werden müsste und dass gerade die Flughafenwiesen bei weitem nicht den Wert haben, der ihnen bisher zugeschrieben wurde. Entsprechend sind die Flughafenwiesen auch in ihrem Wert für den Kohärenzausgleich massiv überschätzt (s.u.).**

## **1.2. Weitere ornithologische Gutachten (von H2, i.A. der FMG):**

Wie in unserer Stellungnahme vom 25.05.2010 beantragt, wurden nun auch weitere ornithologische Grundlagen-Erhebungen des Büros H2 in den Flughafen-Wiesen vorgelegt, die bereits im ergänzenden Planfeststellungsverfahren 2010 in einer Fußnote (nicht im Text selbst !) erwähnt waren. Unsere Einwendungen und Bewertungen der Stellungnahme vom 25.05.2010 werden dadurch bestätigt, so dass wir auf diese verweisen. Auch aus den hier vorgelegten Gutachten ergibt sich, dass die zentralen Annahmen und Bewertungen der FFH-VP den neuen Daten nicht angepasst wurden, was einen groben Verfahrensfehler darstellt. Auch nach den Daten von H2 (Dezember 2009) wurden 2009 auf den Flughafen-Wiesen nur 39 BP Großer Brachvogel und 17 BP Kiebitz festgestellt. Diese neuen Daten hätten zwingend bereits im ergänzenden Verfahren 2010 zur Grundlage der FFH-VP herangezogen werden müssen. Dies ist nicht erfolgt. Dass diese Daten nicht nur Ausreißer sind, sondern einen anhaltenden Rückgang dokumentieren, zeigen sowohl die Bestandsdaten von H2 als auch BIOCONSULT für 2010.

Im übrigen verweisen wir bezüglich der weiteren von H2 erstellten ornithologischen Gutachten auf unsere bisherigen Stellungnahmen. Die Glaubwürdigkeit der Untersuchungen ist nun auch durch die Aussagen von BIOCONSULT in Frage gestellt. H2 hat seine anfangs sehr hohen Bestandszahlen 2006 von 68 BP Großer Brachvogel mittlerweile auf 50-55 BP revidieren müssen, obwohl die Defizite der Methodik und die Überschätzung in einigen Bewertungen H2 von Anfang an klar gewesen sein müsste.

## **2. Unzureichender Kohärenzausgleich, insbesondere auf den Flughafenwiesen**

### **2.1. Kohärenzausgleich auf den Flughafenwiesen:**

Einige der vorgelegten Gutachten bestätigen die Kritik des BN, dass die Flughafenwiesen nicht als Ausgleichsfläche und Kohärenzmaßnahme für den Verlust von Wiesenbrütern geeignet sind. Dies wurde bereits im ergänzenden Verfahren 2010 deutlich (vgl. BN-Stellungnahme vom 25.05.2010).

Insgesamt scheinen alle Gutachten von H2 i.A. der FMG das Ziel zu haben, die immer klarer zu Tage tretenden Probleme mit dem Kohärenzausgleich schön zu reden. Da kommt es offenbar auch ganz gelegen, nun auch realistischere Bestandsdaten von Großem Brach-

vogel und Kiebitz vorzulegen, da sich damit auch der absolute Verlust und damit auch der Kohärenzausgleich vermeintlich reduziert. Die zu Beginn des Verfahrens eingeschlagene Strategie, dass der Flughafen selbst so hohe Bestandszahlen hätte, dass eine Verschlechterung durch eine weitere Bahn nicht wirklich zu befürchten sei, wurde im Laufe des Verfahrens angegriffen und zunehmend unglaubwürdig. Daraufhin wurde von H2 zugegeben, dass die hohen Bestandszahlen nicht haltbar sind und methodisch fragwürdig waren. Nun werden die geringeren Bestandszahlen dazu verwendet, die Eignung der Flughafenwiesen gerade so viel zu reduzieren, dass sie in der Summe für die nun ja auch geringeren Verluste doch noch ausreichen. Nicht hinterfragt bzw. geändert werden jedoch die grundsätzliche Bewertung der Flughafenwiesen und die grundsätzliche Bewertung des Flughafenbestandes, was angesichts der Bestandsentwicklung seit 2006 fachlich dringend geboten gewesen wäre. Dies ist höchst unglaubwürdig, der Kohärenzausgleich verkommt zu reinen Rechen-  
spielen.

Wir verweisen hierzu auf unsere bisherigen Einwendungen und nun auch auf das neue Gutachten:

**BIOCONSULT, Juli 2010: Erfassung und Bewertung der wiesenbrütenden Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel auf dem Flughafen München sowie in weiteren Probeflächen im EU-Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ 2010. i.A. der Regierung von Oberbayern.**

Wie oben (Punkt 1) dargestellt, ist der Bestand und die Entwicklung der Flughafen-Wiesen für den Großen Brachvogel und den Kiebitz als deutlich weniger günstig einzuschätzen als dies bisher in den Verfahrensunterlagen als Bewertungsgrundlage angenommen wurde. Viele Fragen zum Zustand des Bestandes, zur populationsbiologischen Bewertung, zu den Bestandsrückgängen und auch zur Gefährdung durch Vogelabwehrmaßnahmen sind nach wie vor ungeklärt. Damit steht auch die Eignung der Flughafenwiesen für den Kohärenzausgleich zunehmend in Frage gestellt.

Dennoch versuchen mehrere der vorgelegten Gutachten, die Eignung der Flughafenwiesen für den Kohärenzausgleich zu belegen.

Wir beziehen uns zunächst auf die in 2 Ordnern vorgelegten Unterlagen zum Vogelschlag (Vogelschlaggutachten (16)), insbesondere:

- **FMG, 31.1.2010: Vogelschlag und Vogelschutz. Stellungnahme der FMG zum Verhältnis Vogelschlagverhütung und Vogelschutz im Planungsfall. 160 S. (Ordner 1/2)**
- **FMG/ H2, 10.11.2009, ergänzt 31.01.2010: Abschätzung der Funktion der zukünftigen Wiesen um die geplante 3. Start- und Landebahn für Wiesenvögel, insbesondere den Kiebitz ((15) in Ordner 2/2), sowie diverse Anlagen zur Prognose der Eignung der 3. Bahn für Wiesenvögel.**

Im Anschreiben der FMG ist zu lesen: „Die umfangreichen Erhebungen, Kartierungen, Untersuchungen und detaillierten Auswertungen bestätigen, dass sich die ... Flughafenwiesen um die 3. Bahn im ansonsten zumeist landwirtschaftlich genutzten Erdinger Moos als Flächen zur Kompensation der durch die Maßnahme bedingten Verluste gut eignen. ... Die Untersuchungen bestätigen ferner, dass die Lebensraumkapazität der neuen Wiesen für die relevanten Vogelarten im Bereich der 3. Bahn auch mit den notwendigen Maßnahmen zur Vogelschlagverhütung erreicht wird.“ Das Flächen- und Vergrämnungsmanagement stünde mit den Zielen des SPA in Einklang.

Wir widersprechen dieser Beurteilung wie schon bisher und sehen in den vorgelegten Gutachten keine Anhaltspunkte, die unsere bisherige Kritik entkräften. Nach wie vor wird die Standorteignung der 3. Bahn und die künftige Eignung der dann mittleren Bahn (der dann das wichtige jetzt noch freie nördliche Umfeld fehlt) überschätzt. Die vorgelegten Untersuchungen enthalten nichts wirklich Neues und basieren auch noch auf den ornithologischen Daten 2006 (d.h. nicht aktualisiert!).

Die neu enthaltene ausführliche Beschreibung der Grundwasserverhältnisse der 3. Bahn im Vergleich zur Nord- und Südbahn spricht sogar eher für unsere Zweifel an der Eignung der 3. Bahn. Das Potential wird als „zwischen“ der N- und S-Bahn, aber eher vergleichbar der Nordbahn eingestuft. Dies ist aus den vorgelegten Daten so nicht zwingend abzulesen. Insbesondere wird bei der Darstellung der Grundwasserverhältnisse nicht korrekt bewertet, dass auf der 3. Bahn gerade die Flächen mit sehr geringem Grundwasserflurabstand bei MHW deutlich geringer sind als auf der Nordbahn (Daten aus Tab. 17 und für die Südbahn aus Tab. 18):

- MHW mit 0 – 0,8 m: Nordbahn: 80 ha (= 16,6%) – geplante 3. Bahn: 33,5 ha (= 7,9%) und damit nur wenig mehr Fläche als bzw. prozentual sogar fast identisch mit der Südbahn (ca. 25 ha = 7,8%). Zudem konzentrieren sich diese Flächen bei der geplanten 3. Bahn im wesentlichen auf den unmittelbaren westlichen Randbereich (siehe Abb. 24), der für Wiesenbrüter nicht uneingeschränkt als Lebensraum geeignet ist, was die Gesamt-Kapazität der Bahn weiter einschränkt und eher an die Verteilung hoher Grundwasserstände auf der Südbahn als auf der Nordbahn (nahezu flächig verteilt) erinnert.
- MHW mit 0 – 0,4 m: Nordbahn: 17,5 ha (= 3,6%) – geplante 3. Bahn: 4 ha (0,9%) und damit sogar weniger als die Südbahn (ca. 8 ha = 2,5%)

Die positive Bewertung der geplanten 3. Bahn beruht im Wesentlichen auf einem hohen Flächenanteil von Flächen mit MHW von 0,8-1,2 m. Diese sind aber bei weitem nicht so grundfeucht und deutlich geringer durch Grundwasser beeinflusst (nur unvollständiger Kapillaraufstieg) und daher für die Wiesenbrüter weniger entscheidend als die Flächen mit geringerem Flurabstand. Dies bestätigen auch die Abb. 20 und 21.

Zwei der entscheidenden Grafiken zum Vergleich der 3 Bahnen sind im Gutachten zudem unvollständig dargestellt (Abb. 22, S. 122: fehlt die Darstellung der Flächen mit MW 0,8-1,2 m) bzw. die graphische Darstellung des Vergleiches des wichtigen MHW fehlt ganz (Abb. 23, S. 124: hier wird nicht wie in der Bildunterschrift beschrieben der Mittelhochwasserstand MHW dargestellt, sondern erneut MW, im Gegensatz zur fehlerhaften Abb. 22 hier mit allen Wasserständen) – was man entweder als Mangel an Genauigkeit der Arbeit oder durchaus auch als absichtliche Verschleierung der im Gutachten gezogenen Konsequenzen deuten könnte.

Das Gutachten berechnet die Kapazität der 3. Bahn (40 – 90 Reviere) zudem offenbar auf den Bestandsdaten von 2006, was angesichts der neuen Daten völlig überholt ist.

Ergänzend weisen wir auf unsere Kritikpunkte zur Berechnung der Grundwasserstände hin, dass nämlich eine größere Grundwasserabsenkung als im Verfahren geplant nicht auszuschließen ist.

Weiterhin versucht die FMG einer Einschränkung der Eignung durch die neuen Bestandsdaten entgegenzutreten, indem sie die Konsequenzen für das Planfeststellungsverfahren in einem neuen Gutachten geprüft hat:

## **H2, September 2010: Wiesenbrüter im SPA Erdinger Moos: Bestandsentwicklung von Großem Brachvogel und Kiebitz 2006-2010 und Konsequenzen für das PFV 3. S./L-Bahn Flughafen München. 26 S. (29)**

Jedoch kann auch in diesem Gutachten die Abnahme des Brachvogel nicht wirklich erklärt werden, in Betracht wird „in erster Linie eine ungewöhnlich erhöhte Mortalitätsrate“ gezogen. „U.U. wäre auch eine (nicht unmittelbar erkennbare) Verringerung der Lebensraumkapazität vorstellbar, die Paare zum Abwandern zwingt.“ (S. 10). Die Verlusten durch Vogelschlag haben „seit 2005 (unerklärt) deutlich zugenommen. ... Dieser Aspekt wäre ggf. weiter zu untersuchen.“ Soweit ist dem Gutachten zuzustimmen. Worauf dagegen die Annahme beruht, dass Bestandsabnahmen des Flughafenumfeldes durch einen „Überschuss des Flughafengeländes“ ersetzt werden, ist nicht nachvollziehbar und widerspricht auch der Annahme von BIOCONSULT, dass die Flughafen-Wiesen keine Source-Population beherbergen (s.o.).

Eine Anpassung des Kohärenzausgleiches wird im Gutachten jedoch nicht für nötig gehalten: Aufgrund der geringeren Bestandsdichten sind auch die Verluste geringer: Anstatt bisher

(2006) 8-10 Reviere (11-13% des Gesamtbestandes) werden nun (2010) noch 5-7 Reviere (11-16,3% des Gesamtbestandes) des Großen Brachvogels durch Flächenverlust durch die 3. Bahn beansprucht. Die Eignung der Flughafenwiesen wird etwas geringer eingeschätzt.

In der Summe kommt H2 aber rechnerisch zum Ergebnis, dass der Kohärenzausgleich weiterhin ausreicht, da ja nur für weniger BP-Verluste Ausgleich geschaffen werden muss.

Völlig ignoriert werden dabei die neuen Erkenntnisse über den Rückgang der Bestände, über ungeklärte Ursachen, über unterschiedliche Einschätzungen zum Bruterfolg, über eine Einschätzung der Bestände als nicht-günstig, als keine „Source-Population“ etc. (s.o.). Die Annahmen von H2 bleiben ein reines Rechenspiel, das jedoch keine Voraussetzung für einen fachlich gesicherten Kohärenzausgleich sein kann.

Zudem ist auch die Basis dieses Rechenspiels anzuzweifeln, da der Freistaat Bayern (und damit auch die FMG) verpflichtet ist, der Verschlechterung des SPA entgegenzuwirken – unabhängig von einer 3. Bahn (s.u.). Ausgangspunkt jeder Berechnung bei Eingriffen muss daher der günstige Erhaltungszustand sein.

Auch für den Kiebitz soll der Kohärenzausgleich weiterhin möglich sein. Dessen Revierverluste betragen anstatt bisher (2006) 93-105 Reviere (17-19% des Gebietsbestandes) nun (2010) noch 85-90 Reviere (25-26% des Gebietsbestandes). Auch hier wird jedoch ein reines Rechenspiel betrieben, indem v.a. die Eignung des Kohärenzausgleichs außerhalb der Flughafenwiesen unverändert hoch angenommen wird. Populationsbiologische Betrachtungen bleiben hier völlig außer acht.

Unklar bleibt im übrigen, ob bei den Berechnungen die Korrekturen bei der Betroffenheit des Kiebitzes einbezogen sind, die im ergänzenden Verfahren 2010 in der FFH-VP Erdinger Moos vorgelegt wurden. Die Auswirkung projektbedingter Grundwasserabsenkungen im Bereich der bestehenden Flughafenwiesen war zuvor unzureichend betrachtet worden: *„im Nordosten der Nordwiesen [würden mit der 3. Bahn] nennenswerte Flächenanteile im Frühjahr keine bzw. eine deutlich geringere Grundwasserbeeinflussung der obersten Bodenschicht erwarten lassen.“* (S. 25 FFH-VU Erdinger Moos, ergänzendes Planfeststellungsverfahren 2010). Damit wird die Wertigkeit der Nordbahn weiter reduziert.

Damit bleibt unsere Einwendung vom 25.05.2010, dass die FFH-VP des Verfahrens falsch und hinfällig ist (dass „in der FFH-VP offenbar nicht mit den neuen Zahlen operiert wird, sondern beispielsweise bei den Kohärenzsicherungsmaßnahmen erneut Bezug auf die etwa 68 Brutpaare der Flughafenwiesen (49 an Nordbahn, 19 an Südbahn) des Jahres 2006 genommen wird. ... Der Kohärenzausgleich ignoriert daher wesentliche neue negative Entwicklungen (deren Ursachen noch dazu unbekannt sind!) und muss daher zu optimistisch sein.“) nach wie vor uneingeschränkt gültig und durch die Original-Untersuchungen und die neuen Daten gestützt.

Im Übrigen verweisen wir auch auf das **Verschlechterungsverbot** und die grundsätzlichen Verpflichtungen, die sich aus der Ausweisung eines Vogelschutzgebietes ergeben. Das Vogelschutzgebiet (SPA) Erdinger Moos befindet sich zumindest bezüglich der Flughafenwiesen im Eigentum der FMG, d.h. staatlicher bzw. kommunaler Gesellschafter. Diese sind daher durch die Vogelschutz-Richtlinie verpflichtet, Verschlechterungen zu vermeiden. Das SPA wurde Anfang 2008 ausgewiesen und war bereits vorher als faktisches Vogelschutzgebiet zu betrachten (auch im PFV). Die Gesellschafter der FMG sind somit per se verpflichtet, den Bestandsrückgängen von 2006 – 2010 wegen des Verschlechterungsverbotes entgegenzuwirken! Maßnahmen zur Sicherung des Bestandes wären zwingender Bestandteil eines (noch fehlenden) SPA-Managementplanes, die der Freistaat Bayern zwingend umsetzen müsste. Damit können auch Maßnahmen zur Verbesserung der Bestände auf den bestehenden Flughafenwiesen – wie von **BIOCONSULT** vorgeschlagen - schon alleine aus diesem Grund nicht als Kohärenzmaßnahmen für eine 3. Bahn angerechnet werden.

## **2.2. Kohärenzausgleich außerhalb der Flughafen-Wiesen**

Wir beziehen uns im folgenden auf folgende neu vorgelegte Untersuchungen:

### ***H2, September 2009: Wirksamkeit von „Schwarzbrachen“ zur Förderung von Wiesenvögeln (13).***

Anlass sind die auch vom BN geäußerten Zweifel, ob sich Wiesen ausreichend schnell in ausreichend große Ausgleichsflächen für Wiesenbrüter entwickeln. *„Insbesondere ist für solche Wiesen-Neuanlagen auch eine gewisse Entwicklungszeit anzusetzen, bis eine gute bzw. maximale Eignung erreicht ist.“* (S. 2). Damit werden die Kritikpunkte, dass ein ausreichender (zeitlicher) Kohärenzausgleich nicht möglich ist, bestätigt. Die „Lösung“ wird nun offenbar darin gesucht, sich zumindest teilweise von der Extensivierung der Wiesen zu verabschieden und speziell für den Bau der 3. Bahn „schneller wirksame“ Ackermaßnahmen *„im agrarisch geprägten Umland“* für die Ackerbrüter durch *„Umwidmung konventionell bewirtschafteter Flächen zu jährlich im Herbst umzubrechender Brachen (auf stark veränderten Niedermoorböden: „Schwarzbrachen“)*“ zu ergreifen. Dies widerspricht nicht nur den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Natura 2000-Gebiete (Moor- = Grünlandgebiete!), sondern auch jeglichen Zielen des Klimaschutzes.

Dazu wurde 2008 ein Versuch im Freisinger Moos und Erdinger Moos durchgeführt: 12 ha Fläche wurden als Schwarzbrache genutzt (welche Nutzung diese Flächen vorher hatten, geht nicht aus den Unterlagen hervor). Der Bruterfolg wurde in einem größerem Bereich darum herum untersucht.

Als Ergebnis (S. 1 Zusammenfassung) wird festgehalten: Kiebitz: *„Schwarzbrachen deutlich überdurchschnittlich besiedelt. Dieses Ergebnis ist jedoch aufgrund der geringen Zahl und Größe der Flächen nicht zu sichern.“* Feldlerche: *„vergleichende Analyse nicht sinnvoll.“* *„Obwohl die Untersuchung keine signifikanten Ergebnisse erbrachte, weisen die erhobenen Daten doch dringend darauf hin, dass Schwarzbrachen in ihren Funktionen als Bruthabitate für den Kiebitz und auch die Feldlerche den Ackerflächen, speziell den Maisäckern, zumindest entsprechen. Damit ist begründet davon auszugehen, dass im nördlichen Erdinger und auch im Freisinger Moos durch Umbruch z.B. intensiv genutzter Vielschnittsgrünländer in kulissen- bzw. störungsarmen Bereichen die lokale Siedlungsdichte speziell des stark gefährdeten Kiebitz rasch gesteigert werden kann.“*

Nicht erwähnt wird jedoch, dass wenigstens eine der Versuchsflächen vor dem Versuch sogar bessere Strukturen (Seigen) aufwies als nachher und schon vorher gut besiedelt war. Wir halten die mit den Schwarzbrachen verbundene Aufforderung zum Wiesenumbruch in Natura 2000-Gebieten trotz zweifelhaften Erfolges und nur zur angeblichen Verringerung von Kohärenzproblemen für den Bau der 3. Bahn für nicht genehmigungsfähig.

### **FMG, Januar 2011 / H2 Januar 2010: Temporäre populationsstützende Maßnahmen für den Kiebitz („Ackermaßnahmen“) (39)**

Hier werden offenbar ausschließlich Maßnahmen auf Flächen im Eigentum der FMG betrachtet. Es handelt sich um ca. 150 ha landwirtschaftlich/ ackerbaulich genutzter Fläche. *„Auf diesen Flächen haben die Kartierungen der Jahre 2006 bis 2010 ein Potenzial von mehr als 55 Nestern für die Vogelart Kiebitz ergeben.“* (S. 5). *„In den ... Maßnahmenflächen wurden im Zeitraum 2006 bis 2010 über 55 Kiebitzreviere nachgewiesen. ... Die genannten Kiebitzreviere beziehen sich auf Flurstücke mit einer Fläche von insgesamt 110,3 ha.“* (S. 7). Dies ist also offenbar so zu verstehen, dass 110 ha der Flächen der FMG bereits heute im Bereich von Kiebitzrevieren liegen, jedoch offenbar keine Brut auf diesen Flächen erfolgt – sonst könnte nicht von einem Potenzial von 55 Nestern gesprochen werden. Wenn dem tatsächlich so ist, möchten wir hiermit aufs deutlichste feststellen, dass die FMG, deren Gesellschafter auch der Freistaat Bayern und der Bund, somit auf diesen Flächen, soweit sie in Natura 2000-Gebieten liegen, gegen die Ziele von Natura 2000 verstoßen. Die Gesellschafter der FMG sind verpflichtet, Verschlechterungen zu vermeiden und einen günstigen Erhaltungszustand für die Vögel der VS-RL wiederherzustellen. Wenn bekannt ist, dass die

Flächen im Bereich von Kiebitz-Revieren liegen, aber auf den Flächen derzeit offenbar keine Brut erfolgt, muss die FMG eine wiesenbrüterverträgliche Nutzung der Flächen sicherstellen – und zwar unabhängig von Kohärenzmaßnahmen für eine 3. Bahn.

Noch gravierender ist der Verstoß der FMG gegen EU-Naturschutzrecht, wenn nun offenbar sogar Maßnahmen auf Flächen einbezogen werden, die durch die FMG im Zustand erst vor kurzem stark verschlechtert wurden. Die Fl.-Nr. 454 im Freisinger Moos war lange Jahre eine VNP-Fläche und wurde dann von der FMG aufgekauft. Die FMG bewirtschaftete die Fläche als intensive Wiese, auf der nachweislich mindestens einmal ein Brachvogelnest ausgemäht wurde. Die FMG wäre also verpflichtet, die Wiesenbewirtschaftung ihrer Fläche brachvogelsicher zu gestalten, um die Verschlechterung wieder rückgängig zu machen, anstatt nun dort Ackermaßnahmen (die auch noch auf 5 Jahre zeitlich befristet sein sollen!) als Ausgleich für die 3. Bahn durchzuführen – was nur als billiges Täuschungsmanöver, um den dringend benötigten Kohärenzausgleich herbeizureden, bezeichnet werden kann. Das kann nicht genehmigungsfähig sein.

Im Übrigen ist bei der geplanten Maßnahmen-Ausführung festzustellen, dass den Gutachtern offenbar der Brutbeginn im Gebiet nicht bekannt ist, ansonsten müsste bekannt sein, dass Maßnahmenbeginn 1.4. zu spät ist. Auch wird völlig ignoriert, dass ein Bruterfolg der Flächen keineswegs allein durch einen Schutz der Gelege vor Beeinträchtigungen durch landwirtschaftliche Bearbeitungsgänge (Markierung der Gelege) gesichert werden kann, da auch die Prädation zu berücksichtigen ist.

Unklar bleibt, ob bzw. in welchem Umfang die Acker-Maßnahmen überhaupt einbezogen werden sollen oder nicht. Im ergänzenden Planfeststellungsverfahren 2010 war der weitgehende Verzicht auf Acker-Maßnahmen erfolgt, aus nicht näher erläuterten übergeordneten Gründen des Naturschutzes. Wir hatten bereits in der Stellungnahme vom 25.5.2010 darauf hingewiesen, dass dadurch Lücken in der Kulisse entstanden sind.

### **R&H Umwelt GmbH, Dezember 2010: Bodenmanagement bei der Umsetzung artspezifischer Kompensationsleistungen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) (36)**

Diese Stellungnahme bezieht sich auf Einwendungen von Kommunen (Belastung Gemeindeverbindungsstraßen) sowie von BN und HNB zur Gefahr der Verfüllung von Bodenmulden im Rahmen des Bodenmanagements für die Kohärenzsicherungsmaßnahmen. Diese Gefahr soll nun offenbar durch eine Ausschreibung und eine entsprechende Ausgestaltung des Vergabeverfahrens vermieden werden.

Wir halten jedoch unsere bisherigen Kritikpunkte aufrecht, da eine derartige Ausschreibung zum derzeitigen Zeitpunkt weder rechtsverbindlich vorgeschrieben werden kann noch später ausreichend kontrolliert werden kann. Zudem enthält die vorgelegte Karte immer noch große Räume, die als Niedermoor anzusprechen sind (wenn auch degradiert – dennoch sowohl für den Klimaschutz als auch für den Naturschutz noch relevant) oder im Altauen-Bereich (wenn auch derzeit hinter Deichen, was sich aber bei Deichrückverlegung rasch ändern kann) oder im Anströmbereich des Trinkwasserschutzgebietes für Freising (Arsen-Problematik!) liegen. Hier sind Auffüllungen – gerade auch im unmittelbaren Umfeld von Schutzgebieten – weder naturschutzfachlich noch aus Klimaschutzgründen – tolerierbar.

### **3. Unzureichender Variantenvergleich**

Vorgelegt wurden weitere Gutachten (**beide: H2, August 2010 (25), (26)**) zur Erweiterung des Kartiergebietes Fauna nach Westen bzw. nach Süden. Dies zeigen:

- dass die geplante 5b-Bahn erneut als die naturschutzfachlich schlechteste Variante betrachtet werden muss und damit der Eingriff in das SPA-Gebiet aufgrund fehlerhafter Alternativenprüfung nicht genehmigungsfähig ist,

- dass derartige Untersuchungen von Anfang an durchgeführt hätten werden müssen. Dass dies nicht von Anfang an in ausreichendem Maße erfolgt ist und die Untersuchungen erst im Sommer 2010 abgeschlossen wurden (!), ist ein grober Verfahrensfehler.

Die Untersuchungen wurden uns im ergänzenden Verfahren 2010 noch nicht im Original vorgelegt. Wir hatten deren Offenlegung beantragt: „Hierzu wurden offenbar ergänzende Untersuchungen (Büro H2, 2010: *Erweiterung des Kartiergebietes Fauna zur Absicherung des Variantenvergleiches. Erhebungsphase 2008*. Unpubl. Bericht i.A. der FMG) durchgeführt, da die Untersuchungen zur Antragstellung noch nicht abgeschlossen waren (S. 89 FFH-VP). Das ergänzende Gutachten wurde nicht veröffentlicht, *wir beantragen hiermit die Offenlegung und Übersendung des Gutachtens.*“ (BN-Stellungnahme vom 25.05.2010). Die Vorlage der Originalgutachten bestätigt unsere Stellungnahme vom 25.05.2010 am Variantenvergleich, auf die wir daher verweisen und die im Fazit feststellt: „Die Ernsthaftigkeit des Variantenvergleiches bleibt nach wie vor eindeutig in Frage gestellt.“

#### **4. Vogelschlag**

Die zahlreichen Unterlagen der FMG zum Vogelschlag enthalten aus unserer Sicht nichts wesentlich neues, wir verweisen hierzu auf unsere bisherigen Stellungnahmen.

Wir verweisen zudem auf das Gutachten von BIOCONSULT (2010), in dem die Gefährdung durch die Vogelschlag-Abwehrmaßnahmen deutlich thematisiert wird (s.o.).

Wir verweisen zudem auch auf die neuen Bestandszahlen und –entwicklungen. Gerade wenn die Bestände von Brachvogel und Kiebitz deutlich weniger groß und stabil als 2006 eingeschätzt werden müssen, wirkt sich auch jede zusätzliche Störung/ Tötung durch Vogelschlagabwehrmaßnahmen umso gravierender aus.

Zum

#### **Schreiben der FMG an die ROB vom 01.04.2010: Antworten der FMG auf Fragen der ROB zum Thema Verhütung von Vogelschlag (9 S.) (19)**

möchten wir anmerken, dass hier die FMG mit allen Mitteln den Eindruck zu vermitteln versucht, dass am Flughafen München keine Zielkollision Vogelschutz und Vogelschlagabwehr bestünde. Wir halten es aber für relativ wenig relevant, ob nun dem Wunsch der FMG, den Satz des DAVL „*Flugsicherheitsaspekte müssen Vorrang vor Naturschutzaspekten haben*“ zu streichen, entsprochen wird oder nicht – Fakt ist, dass die FMG immer per Gesetz verpflichtet sein wird, die Flugsicherheit sicherzustellen, was aus Sicht der Bevölkerung auch durchaus nachvollziehbar ist. Auch wenn hier versucht wird, das Problem kleinzureden, zeigt die Diskussion letztlich nur erneut sehr deutlich, dass der Flughafen am falschen Standort, nämlich einem natürlicherweise sehr vogelreichen Niedermoorgebiet, gebaut worden ist.

Ehrlicher wird die FMG an anderer Stelle: „*Bei einer ... signifikanten Zunahme des Kiebitz auf den Grünflächen um die 3. Bahn über das für das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ ermittelte Kohärenzziel hinaus soll die Anwendung der im Vogelschlaggutachten genannten zusätzlichen Maßnahmen zur Regulierung des Kiebitzes ... geprüft werden und ggf. möglich sein.*“ (S. 6/7) – Was ist signifikant? Was ist mit Maßnahmen zur Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes im unmittelbaren Umfeld des Flughafens in den beiden Vogelschutzgebieten? Das Kohärenzziel ist der Status quo (keine erhebliche Verschlechterung), der aber keinen günstigen Erhaltungszustand darstellt. Soll damit der Bestand in den angrenzenden Vogelschutzgebieten auf Dauer maximal im Status quo gehalten werden? Und mit welchem Jahresbezug – Status quo der Bestände von 2006 oder der deutlich geringeren Bestände von 2010?

Interessant ist hierzu auch die Aussage: „*Die bislang vereinbarten Bewirtschaftungsauflagen in den jeweiligen Pachtverträgen [außerhalb des Flughafens] gelten auch weiterhin. Negative*

Veränderungen des Vogelaufkommens im Randbereich des Flughafens sind auf den FMG-eigenen Flächen aufgrund der Bewirtschaftungsauflagen nicht zu erwarten.“ (S. 7). Was hier von der FMG ehrlicherweise als „negative Veränderung“ bezeichnet wird, wäre aus Sicht des Vogelschutzes eine positive Veränderung. De facto lässt die FMG also auf ihren Flächen in den Vogelschutzgebieten keine Bewirtschaftung zu, die eine Förderung des Wiesenbrüterbestandes zum Ziel hätte. Die FMG hat keinerlei Interesse an einer Erhöhung des Wiesenbrüterbestandes. Dass die FMG ihre Flächen derzeit wiesenbrüterfeindlich und damit nicht EU-gesetzeskonform bewirtschaftet, zeigen auch die Ausführungen zu den Schwarzbrachen/Ackerbaumaßnahmen (s.o.). Hier liegt ein unlösbarer grundsätzlicher Zielkonflikt dieses Flughafens inmitten von vogelreichen Niedermooren vor. Er würde durch eine 3. Bahn verschärft.

## **5. Überschätzung von Ausgleichsmaßnahmen**

### **5.1. Wiederansiedlung Sumpf-Siegwurz und Karlszepter**

Wir nehmen Bezug auf folgende Fachgutachten:

- **Grünplan, Februar 2009: Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (*Gladiolus palustris*) und Karlszepter (*Pedicularis sceptrum-carolinum*) im Vorflutgraben Nord. Sachstandsbericht 2008. (8)**
- **Grünplan, April 2010: Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (*Gladiolus palustris*) und Karlszepter (*Pedicularis sceptrum-carolinum*) im Vorflutgraben Nord. Sachstandsbericht 2009. (20)**
- **Grünplan, Dezember 2010: Versuchsweise Wiederansiedlung von Sumpf-Siegwurz (*Gladiolus palustris*) und Karlszepter (*Pedicularis sceptrum-carolinum*) im Vorflutgraben Nord. Sachstandsbericht 2010. (35)**

Wir stellen fest, dass die Versuche zur Ansaat insbesondere des Karlszepters als nicht erfolgreich bewertet werden müssen. Die Eignung der Aussaat-Flächen wurde offenbar völlig falsch eingeschätzt. Dabei wurden sowohl die Standort-Eigenschaften als auch die Beeinträchtigung durch konkurrierenden Aufwuchs falsch eingeschätzt. Zudem war ein erheblicher Aufwand zur Betreuung der Standorte nötig („diverse Pflegegänge von Nöten“ 2010 Wässerung nötig wegen Trockenheit etc.). Dies bestätigt unsere grundsätzliche Kritik der keineswegs gesicherten Erfolgswahrscheinlichkeit derartiger Um- bzw. Ansiedlungen. Die Natur ist kein Garten. Es herrscht das Prinzip „Versuch und Irrtum“, welches nicht Grundlage einer behördlichen Genehmigung sein kann.

### **5.2. Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling und andere Arten:**

Wir nehmen Bezug auf folgende Gutachten:

- **H2, Februar 2008: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling – Management der Art in Ausgleichsflächen der FMG: Bestandsaufnahmen Wirtsameisen und Falter 2008 (3).**
- **H2, Dez. 2009/ Juli 2010: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling – Management der Art in Ausgleichsflächen der FMG: Bestandsaufnahmen Wirtsameisen 2009 (22).**
- **Bräu, Oktober 2008: Kurzbericht über die Ergebnisse der Tagfaltererfassung im Viehlassmoos mit Vorschlägen für Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen. I.A. von H2 (6).**

Die nachgereichten Untersuchungen zum Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sind nicht geeignet, unsere Einwendungen zu entkräften oder gar zu widerlegen. Wir halten diese deshalb aufrecht. Die vorgelegten Bestandsaufnahmen und Planungshinweise aus 2008 bis

2010 (Unterlagen Nr. 3, 6 und 22) bestätigen im Gegenteil unsere Kritik, dass ein Ausgleich für den anspruchsvollen Falter im geforderten Umfang und in der geforderten Sicherheit nicht möglich ist. Da der Erhaltungszustand im nördlichen Erdinger Moos nicht günstig ist, wäre dies aber erforderlich.

Untersucht bzw. neu angelegt wurden lediglich die notwendigen Wirtspflanzen und das Vorkommen der Wirtsart der Knotenameisen.

Bereits diese Erhebungen bzw. Prüfungen zeigten, dass zahlreiche Flächen nicht einmal diese Grundvoraussetzungen sicher stellen konnten.

Bei den günstig bewerteten Flächen wird eine Etablierung dieser Bedingungen unterstellt (S. 6, Unterlage 22) ohne, dass dies mit Sicherheit angenommen werden kann. Bei einigen der angegebenen Ausgleichsflächen muss dies stark in Zweifel gezogen werden.

Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der neu geschaffenen Habitate für die Falter viel zu optimistisch betrachtet, da die Ameisenbläulinge sich weit überwiegend nur wenige Dutzende Meter ausbreiten. Die als günstig angenommenen 500 m Entfernung zwischen einem Vorkommen und neuen Habitaten orientieren sich nicht an der Biologie der Falter.

Nur mit sehr vagen Vermutungen wird darauf eingegangen, dass etliche der untersuchten Flächen offenbar sowohl Bestände des Wiesenknopfs wie auch der Wirtsameise aufweisen und trotzdem keine D. Wiesenknopf-Ameisenbläulinge gefunden wurden, obwohl diese dort früher nachgewiesen wurden.

Das zeigt, dass eine Habitatneuschaffung, die Wiesenknopf und Wirtsameisen bereitstellt, noch lange nicht für den D. Wiesenknopf-Ameisenbläuling geeignet sein muss. So hat sich beispielsweise unser Einwand, dass beispielsweise Rohbodenflächen als Ausgleichshabitat nicht geeignet sind, durch die vorliegenden Unterlagen bestätigt.

## **H2, 2009, aktualisiert Nov. 2011: Untersuchungen zum aktuellen Stand der Vogel-Azurjungfer in der Münchner Ebene, Bestandsaufnahmen 2008. (34)**

Die nachgereichten Untersuchungen zur Vogel-Azurjungfer sind nicht geeignet, unsere Einwendungen zu entkräften oder gar zu widerlegen. Wir sehen nach wie vor den Eingriff in die Bestände der Vogel-Azurjungfer als erheblich und nicht ausgleichbar an.

Die Überprüfung der Bestände zeigten noch zwei große Bestände (S. 8). Davon wird einer durch die geplante 3. Bahn mehr oder weniger stark in Mitleidenschaft gezogen, so dass dessen Verlust nicht ausgeschlossen werden kann. Das gilt umso mehr, da das Büro H2 selbst schreibt, dass die Populationen natürlicherweise stark schwanken und in 2006 nur 60 Tiere festgestellt wurden.

Widersprochen wird der Einschätzung des Bestandes durch das Büros H2, das diesen als noch günstiger als in der saP angibt. Betrachtet man die Ergebnisse der Untersuchung, in der von 38 bekannten Vorkommen im Untersuchungsraum nur mehr 4 bestätigt werden konnten, ergibt sich ein Widerspruch mit der Aussage, dass der Erhaltungszustand sogar günstiger eingestuft wird.

## **H2, September 2009: Vorkommen der Zauneidechse im Erdinger Moos mit Isarauen, Bestandsaufnahme 2008 (14)**

Die nachgereichten Untersuchungen zur Zauneidechse sind ebenfalls nicht geeignet, unsere Einwendungen zu entkräften oder gar zu widerlegen. Wir halten diese deshalb aufrecht.

Die Situation der Zauneidechse wird von den Gutachtern im Ergebnis der Kartierung als eher günstig bewertet, was wir nicht nachvollziehen können. Ca. 50 % der untersuchten Flächen waren ohne Nachweis (In 39 von 78). In etwa der Hälfte des Untersuchungsgebietes ist die Zauneidechse verschwunden. Die Nachweise selbst bezogen sich weit überwiegend auf Einzeltiere. Bei guten Beständen müssten bei der aufgewendeten Zeit weit mehr Individuen gefunden werden. Viele Nachweise stammen aus Bereichen, die keinen Bezug zu der Population im Beeinträchtigungstraum haben (Sempt-Schwillach-Tal) oder so gut wie keinen

(Isarau). Eine hinreichend nachvollziehbare Erklärung für diese Auswahl fehlt. Es drängt sich deshalb der Verdacht auf, dass der Untersuchungsraum „passend“ gewählt wurde, um mehr positive Nachweise zu bekommen. Aber auch mit diesen Einbeziehungen kann der Erhaltungszustand der Zauneidechse im Raum nicht als günstig eingestuft werden. Die Bestände müssen als stark ausgedünnt und teilweise isoliert angesehen werden.

Die Fähigkeit der Zauneidechse neue Habitate selbständig wieder zu besiedeln, wird deutlich zu optimistisch dargestellt. Das bestätigt auch die vorliegende Unterlage, wo einige angebliche Vernetzungsstrukturen wider erwarten nicht besiedelt wurden.

Bei den großen Habitat- und Bestandsverlusten durch die dritte Bahn muss deshalb umso mehr von einer erheblichen Verschlechterung des Zauneidechsen-Bestandes ausgegangen werden. Ein Ausgleich ist u.E. nicht gegeben.

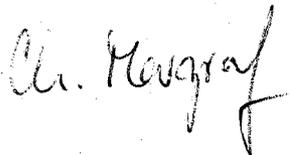
### **5.3. Weitere Gutachten zum Thema Ausgleichsmaßnahmen:**

Wir beziehen uns auf die Gutachten:

- **H2, Januar 2009: Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – Faunistische Erfolgskontrolle 2008 (7) und 2009 (15).**
- **FMG, Januar 2011: Erfolgskontrollen der naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen/ Monitoring einschließlich Aufgaben der Umweltbaubegleitung (38)**

Auch hier erhalten wir unsere bisherige Stellungnahme aufrecht, die Gutachten enthalten keine neuen Erkenntnisse. Es ist nach wie vor fachlich stark anzuzweifeln, dass die Maßnahmen geeignet sind, den Eingriff zu kompensieren. Positive Entwicklungen der bestehenden Ausgleichsflächen sind eher zufällig und keineswegs zielgerichtet entstanden.

Mit freundlichen Grüßen,



Dr. Christine Margraf  
Leiterin Fachabteilung München

gez. Dr. Christian Magerl  
1. Vorsitzender BN-Kreisgruppe Freising

gez. Gabriele Betzmeir  
1. Vorsitzende BN-Kreisgruppe Erding

gez. Dr. Roderich Zauscher  
1. Vorsitzender BN-Kreisgruppe Dachau