

# **Planfeststellungsverfahren**

Erweiterung Busdepot RGS4 und zusätzliche  
Abstellflächen

---

## **Vorhabenbeschreibung**

**Erläuterung und Begründung**

Flughafen München GmbH (FMG)  
München-Flughafen, 09.02.2024



# Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Verzeichnis der Anlagen.....  | 5  |
| Vorhabenbeschreibung.....   | 6  |
| 1. Ausgangslage.....  | 6  |
| 2. Bedarf .....   | 7  |
| 2.1 E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur [Flächen 1, 2]... 8 |    |
| [Betrieblicher] Hintergrund .....                                       | 8  |
| Flächenbedarf .....   | 8  |
| 2.2 Bus Depot – Ersatzfläche [Fläche 4.b].....                          | 9  |
| [Betrieblicher] Hintergrund .....                                       | 9  |
| Flächenbedarf .....   | 9  |
| 2.3 ULD – Ersatzflächen [Fläche 4.a] .....                              | 9  |
| 2.4 eGSE – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur und GSE –                  |    |
| Abstellflächen, Ersatzflächen [Flächen 3.a, 3.b, 5] .....               | 10 |
| [Betrieblicher] Hintergrund .....                                       | 10 |
| Flächenbedarf .....   | 11 |
| 2.5 Fracht – Abstell-, Ersatz- und Zwischenlagerflächen [Fläche 6.a,    |    |
| 6.b] 11   |    |
| [Betrieblicher] Hintergrund .....                                       | 11 |
| Flächenbedarf .....   | 12 |
| 3. Vorhaben .....   | 13 |
| 3.1 E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur [Fläche 1] .....    | 13 |
| Nutzung.....  | 13 |
| Baubeschreibung / Bauabschnitte .....                                   | 13 |
| Erschließung.....   | 15 |



|   |    |
|---|----|
| Entwässerung.....   | 15 |
| Bauausführung .....   | 15 |
| 3.2 E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur [Fläche 2] .....  | 16 |
| Nutzung.....  | 16 |
| Baubeschreibung .....   | 16 |
| Erschließung.....   | 17 |
| Entwässerung.....   | 17 |
| Bauausführung .....   | 17 |
| 3.3 Bus Depot – Ersatzfläche [Fläche 4.b].....  | 17 |
| Nutzung.....  | 17 |
| Baubeschreibung .....   | 18 |
| Erschließung.....   | 18 |
| Entwässerung.....   | 18 |
| Bauausführung .....   | 19 |
| 3.4 ULD – Ersatzflächen [Fläche 4.a] .....  | 19 |
| Nutzung.....  | 19 |
| Baubeschreibung .....   | 19 |
| Erschließung.....   | 20 |
| Entwässerung.....   | 20 |
| Bauausführung .....   | 20 |
| 3.5 eGSE – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur und GSE –<br>Abstellflächen, Ersatzflächen [Flächen 3.a, 3.b, 5] ..... | 20 |
| Nutzung.....  | 20 |
| Baubeschreibung .....   | 21 |
| Erschließung.....   | 21 |
| Entwässerung.....   | 22 |



|   |           |
|---|-----------|
| Bauausführung .....   | 22        |
| 3.6 Fracht – Abstell-, Ersatz- und Zwischenlagerflächen (Fläche 6.a,<br>6.b) 23 |           |
| Nutzung.....  | 23        |
| Baubeschreibung .....   | 23        |
| Erschließung.....   | 24        |
| Entwässerung.....   | 24        |
| Bauausführung .....   | 24        |
| <b>4. Natur-/Artenschutzrechtlicher Ausgleich.....</b>                          | <b>24</b> |
| <b>5. Zaunverlauf.....</b>  | <b>25</b> |



## Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1:** Plan Übersicht geplante Flächennutzungen, Flughafen München GmbH, vom 09.02.2024
- Anlage 2:** ICAO State Letter „Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes [Doc 9981] relating to aerodrome design and operations“, International Civil Aviation Organization, vom 30.05.2023
- Anlage 3:** Plan Schnitte/Ansichten, Scheidt GmbH & Co. KG, vom 10.08.2023
- Anlage 4:** Plan Vereinfachte Planübersicht, emutec GRID SYSTEMS GmbH, vom 01.08.2023
- Anlage 5:** RGS4 Umbau zum E-Bus Depot - Konzept der Ladeinfrastruktur, AeroGround Flughafen München GmbH, airport consulting partners GmbH Beratende Ingenieure und AeroGround Flughafen München GmbH [auf Basis des Konzepts emutec GRID Systems GmbH vom 07.02.2023], vom Februar 2024
- Anlage 6:** Lage-/Systemskizze Baustellenzufahrt GSE westlich Pos. 195, Flughafen München GmbH, vom 09.02.2024

# Vorhabenbeschreibung

Das Vorhaben „Erweiterung Busdepot RGS4 und zusätzliche Abstellflächen“ umfasst die Errichtung und den Betrieb eines E-Bus Depots sowie die Errichtung und den Betrieb zusätzlicher Abstellflächen für Busse, Unit Load Device (ULD), Ground Support Equipment (GSE), electric GSE (eGSE) und Fracht im Bereich der Rampengerätestation RGS4 am Verkehrsflughafen München.

## 1. Ausgangslage

Das Vorhaben soll in einem Bereich realisiert werden, der im Westen durch die Zentralallee, im Norden durch die S-Bahn-Trasse sowie im Osten durch das Vorfeld West bzw. die westlich an das Vorfeld West anschließende, von Nord nach Süd verlaufende, Betriebsstraße begrenzt wird. Auf dem Vorhabenbereich sind gegenwärtig asphaltierte Flächen für die Busabstellung, das bestehende überdachte Bus-Depot Rampengerätestation 4 (RGS4) sowie ULD-Abstellflächen gelegen. I.Ü. besteht der Vorhabenbereich (überwiegend) aus Grünflächen. Planfeststellungsrechtlich ist der Vorhabenumgriff derzeit als „Passagierabfertigungsanlage“ sowie (überwiegend) als „örtliche Verkehrsfläche Straßenverkehr“ gewidmet.

Die Klimastrategie des Verkehrsflughafens München zur CO<sub>2</sub> Neutralität macht u.a. die Umstellung des auf den Vorfeldern eingesetzten Fuhrparks auf elektrisch angetriebene Busse und GSE-Fahrzeuge erforderlich. Die für diese Umstellung bzw. für den hierbei zu gewährleistenden fließenden Übergang notwendigen Voraussetzungen müssen von der FMG geschaffen werden. Unter Ziff. 5.2.1.1 „Emissionsarmer Flughafenbetrieb“ des Pflichtenhefts für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten am Verkehrsflughafen München ist zur Klimastrategie CO<sub>2</sub> Neutralität Folgendes festgelegt:

*„Die FMG hat sich als zentraler Verkehrsinfrastrukturdienstleister einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet. Aus diesem Grund misst sie ökonomischen, gesellschaftlichen und ökologischen Themen wie beispielsweise dem Umwelt- und Klimaschutz einen besonderen Stellenwert bei. Die FMG verfolgt gemäß des Beschlusses der Gesellschafter vom Dezember 2016 das Klimaschutzziel „CO<sub>2</sub>-*



*Neutralität bis 2030". Sie wird den von ihr beeinflussbaren CO<sub>2</sub>-Footprint durch eine Kombination von Reduktionsmaßnahmen und Offsetting-Maßnahmen auf Null senken. Dieses Ziel ist auch als Maßgabe für Dienstleister bzw. Selbstabfertiger am Flughafen München zu verstehen.*

*Der Dienstleister bzw. Selbstabfertiger hat somit Sorge zu tragen, dass ein Teil der eingesetzten Kraftfahrzeuge emissionsfrei sein muss.*

*Dafür notwendige Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ladeinfrastruktur) sind rechtzeitig mit der FMG zu klären.*

*Abfertigungsdienstleister sind dazu angehalten, Fahrzeug- und Gerätekooperationen zur Optimierung und Nutzung von Synergieeffekten untereinander zu prüfen und zu ermöglichen.“*

Neben der Schaffung von Flächen für die Umstellung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge [s.o.] müssen zusätzliche [Ersatz-] Flächen für Abstellungen bereitgestellt werden, die an anderer Stelle aufgrund von Vorhaben entfallen, die insbesondere mit dem anhaltenden und weiter zunehmenden Instandhaltungsbedarfs an der vorhandenen Infrastruktur in Zusammenhang stehen, oder aus sonstigen betrieblichen und/oder luftverkehrsrechtlichen Gründen [zusätzlich] erforderlich sind.

Der Auf- und Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur für E-Busse und eGSE sowie die auf operative Anforderungen abgestimmte Bereitstellung zusätzlicher [Ersatz-] Abstellflächen für E-Busse, Busse, ULD, eGSE, GSE und Fracht können am gewählten Vorhabenstandort – unter Verschiebung des § 8 LuftSiG - Sicherheitszaunes in Richtung Westen – umgesetzt werden. Maßgeblich für die Wahl des Standorts sind dessen Lage und Anbindung, namentlich die räumliche Nähe zum neuen Flugsteig als Erweiterung des Terminals 1 [Gegenstand des 132. ÄPFB der Regierung von Oberbayern vom 25.10.2018] sowie die Anbindung an die Betriebsstraße Richtung Fracht.

## 2. Bedarf

Die Deckung des Bedarfs an Flächen für Ladeinfrastruktur und zusätzlichen [Ersatz-] Abstellflächen erfordert die Schaffung neuer asphaltierter Flächen in einem Umfang von insgesamt ca. 20.442 m<sup>2</sup> sowie eine Flächeninanspruchnahme

von weiteren ca. 2.552 m<sup>2</sup> für vorhabenbedingte Sickermulden. Die erforderlichen Flächen können – unter bauzeitlicher Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen im Umfang von rund 0,6 ha – durch den Ausbau von Flächen westlich und südlich der bestehenden RGS4 bereitgestellt werden.

Die zu asphaltierenden [Neu-] Flächen sind – wie auch die Fläche des bestehenden Busdepots RGS4 sowie die für die vorhabenbedingten Sickermulden vorgesehenen Flächen – mit Lage und Größe in dem als **Anlage 1** beigefügten Plan „Übersicht geplante Flächennutzungen“ graphisch dargestellt und können folgenden künftigen Nutzungszwecken zugeordnet werden:

- E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur [Flächen 1, 2]
- Bus Depot – Ersatzfläche [Fläche 4.b]
- ULD- Ersatzflächen [Fläche 4.a]
- eGSE – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur [Fläche 3.a] und GSE – Abstellflächen, Ersatzflächen [Flächen 3.b, 5]
- Fracht – Abstell-, Ersatz- und Zwischenlagerflächen [Flächen 6.a, 6.b]

Im Folgenden ist der Flächenbedarf sowie dessen [betrieblicher] Hintergrund in Bezug auf die einzelnen Nutzungszwecke näher dargestellt.

## 2.1 E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur [Flächen 1, 2]

### [Betrieblicher] Hintergrund

Im Rahmen der Klimastrategie des Flughafens München zur CO<sub>2</sub> Neutralität stellt die AeroGround Flughafen München GmbH [AeroGround/AE] ihre Busflotte voraussichtlich bis 2026 auf Batterie-elektrisch betriebene Busse um. Auch für sonstige Bodenabfertigungsdienstleister soll mit Blick auf die Klimastrategie eine entsprechende Umstellung ermöglicht werden [s.o.].

### Flächenbedarf

Dazu benötigt die AeroGround ein Busdepot mit Ladeinfrastruktur [ca. 8.500 m<sup>2</sup>]. Dieses soll am derzeitigen Busdepot in der RGS4 umgesetzt werden. Hierzu müssen jedoch das Bestandsgebäude um eine Trafostation sowie die bisherigen [Abstell-] Flächen nach Westen erweitert werden [4.449 m<sup>2</sup>, Fläche 1].

Für sonstige Bodenabfertigungsdienstleister sollen entsprechende [Abstell-] Flächen für E-Busse inkl. der hierfür erforderlichen Ladeinfrastruktur südlich der Bestandsflächen der RGS4 geschaffen werden [ca. 3.320 m<sup>2</sup>, Fläche 2].

## **2.2 Bus Depot – Ersatzfläche (Fläche 4.b)**

### **(Betrieblicher) Hintergrund**

Weiter südlich der RGS4 soll für Busse der AeroGround mit konventionellem Antrieb (Verbrenner-Busse) außerdem Ersatz für eine Bus-Abstellfläche geschaffen werden, welche am Vorfeld Ost durch dort geplante Baumaßnahmen, insbesondere durch die Erweiterung der RGS5 und durch den Bau der Fäkalienschütte im Technischen Servicegebäude Ost (TSG) entfällt.

### **Flächenbedarf**

Die neu zu schaffende Abstellfläche für Verbrenner-Busse soll eine Größe von ca. 2.595 m<sup>2</sup> haben und im Osten direkt an die von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße (entlang der 170er, 180er und 190-Positionsgruppen) sowie im Süden an die Betriebsstraße Richtung Fracht angeschlossen sein (2.595 m<sup>2</sup>, Fläche 4.b).

## **2.3 ULD – Ersatzflächen (Fläche 4.a)**

Gegenwärtig schließt südlich der Bestandsflächen des Busdepots RGS4 ein ULD-Gepäck-Containerlager der Bodenabfertigungsdienstleister (bisher Swissport Losch, SPL) mit einer Fläche von ca. 2.500 m<sup>2</sup> an, welches durch den Umbau des bestehenden Bus Depots in ein E-Bus Depot auf eine weiter südlich davon liegende, neu zu schaffende, ULD-Abstellfläche verlegt werden soll (2.550 m<sup>2</sup>, Fläche 4.a).

## 2.4 eGSE – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur und GSE – Abstellflächen, Ersatzflächen [Flächen 3.a, 3.b, 5]

### (Betrieblicher) Hintergrund

Die im Zusammenhang mit der Klimastrategie des Verkehrsflughafens München zur CO<sub>2</sub> Neutralität erforderliche Umstellung [auch] von GSE auf eGSE begründet einen [zusätzlichen] Bedarf an Abstellflächen für GSE und eGSE [s.o.].

In Bezug auf GSE müssen zudem aus betrieblichen sowie luftverkehrsrechtlichen Gründen zusätzliche [Ersatz-] Abstellflächen geschaffen werden. Zum einen sollen im Zuge des Vorhabens Abstellflächen für GSE im Umfang von ca. 500 m<sup>2</sup> ausgeglichen werden, die dem Abfertigungsbetrieb durch den Bau von 12 Pre-Conditioned-Air-Anlagen [PCA-Anlagen] im Vorfeld West [2016] ersatzlos weggefallen sind. Durch die Nachrüstung von PCA-Anlagen auf den Positionen P99-109 [Erweiterung Terminal 1] entfallen weitere 200 m<sup>2</sup> Abstellfläche für GSE. Zum anderen macht ein von der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, im Jahr 2022 festgestellter „EASA-Stufe 2“-Verstoß die Schaffung weiterer Abstellflächen für GSE erforderlich. Im Bericht EASA-Inspektion OVS-31 – Flughafen München vom 04.10.2022 wird auf S. 13 unter „OVS-31-V2-01 – Konfliktäre Abstellung von Fahrzeugen auf der Position“ ausgeführt, dass „[w]iederholt [ ] eine konfliktäre und unzulässige Abstellung von Bodenabfertigungsgeräten und -fahrzeugen auf den Positionen beobachtet [wurde], darunter auch in Bereichen, in denen ein absolutes Halte- und Parkverbot festgelegt ist“. Auf S. 6 des Berichts wird weitergehend ausgeführt, dass „ausgewiesene Abstellbereiche [teilweise] derart klein [sind], dass eine konfliktfreie Abstellung erst gar nicht möglich ist“. Diese Situation besteht gemäß S.5 des Bericht EASA-Inspektion OVS-38 – Flughafen München vom 21.11.2023 nach Auffassung der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, fort. Zu berücksichtigen ist i.Ü. die bevorstehende Änderung des Anhangs 14 des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, welche spätestens im Jahr 2028 in Kraft treten soll und spätestens bis dahin seitens der EASA in unmittelbar bindendes EU-Recht überführt werden wird. Gegenstand der Änderung ist u.a. die detaillierte Planung und Prüfung von ausreichenden Flächen zur Flugzeugabfertigung [vgl. den als **Anlage 2** beigefügten ICAO State Letter v. 30.05.2023, Anhang B, S. B-70 f., Ziff. 3.13.2]. Positionsnahe Bereiche, die am Flughafen München bislang [auch] zur Abstellung von GSE genutzt worden sind,

werden zur Erfüllung der Vorgaben künftig ausschließlich zur Flugzeugabfertigung benötigt und sind daher an anderer Stelle auszugleichen.

## Flächenbedarf

Aufgrund des Bedarfs an Ladeinfrastruktur für eGSE soll südlich der vorstehend unter Ziff. 2.1 näher beschriebenen Fläche 2 eine Fläche von ca. 1.500 m<sup>2</sup> für Ladekapazitäten und Abstellplätze für eGSE vorgehalten werden und bedarfsgerecht ausgebaut werden können (1.500 m<sup>2</sup>, Fläche 3.a). Im Übrigen soll der durch den Generationswechsel von GSE mit Verbrennungsmotor zu eGSE verursachte Mehrbedarf an Abstellflächen für GSE mit einer Abstellfläche im Umfang von ca. 2.084 m<sup>2</sup> gedeckt werden, die an die Fläche 3.a südlich angrenzt (2.084 m<sup>2</sup>, Fläche 3.b).

Als Ersatz für die durch die PCA-Neuordnung entfallenen Flächen, in Reaktion auf den von der Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern, festgestellten „EASA-Stufe 2“-Verstoß sowie zur Einhaltung absehbarer neuer rechtlicher Vorgaben soll zudem eine zentrale GSE-Abstellfläche unmittelbar südlich der in Richtung Fracht führenden Betriebsstraße gebaut werden (950 m<sup>2</sup>, Fläche 5).

## 2.5 Fracht – Abstell-, Ersatz- und Zwischenlagerflächen (Fläche 6.a, 6.b)

### [Betrieblicher] Hintergrund

Um [flächenbedingten] Engpässen im Frachtbereich des Verkehrsflughafens München entgegenzuwirken, sind dort gegenwärtig mehrere Vorhaben im Bau bzw. in der Planung [derzeit im Bau: DHL, derzeit in der Planung: FedEx, u.a.]. Diese Entwicklung und diverse damit verbundene Vorhaben machen die Vergrößerung sowie die Verlegung eines Teils des Container-Rollenlagers [Leergut] erforderlich, das sich im Frachtbereich befindet. Bereits gegenwärtig sind dort zu wenige Freiflächen für Frachtabstellungen vorhanden. Durch den Bau der neuen Frachthallen [im Bau: DHL, in Planung: FedEx] fallen weitere Flächen weg.

Fracht [ULD], die mit Passagiermaschinen transportiert wird, wird bevorzugt nahe der Abstellpositionen für Passagierflugzeuge zwischengelagert. Derzeit besteht nur im Bereich des T2 ein entsprechendes Frachtzwischenlager. Durch ein neues Frachtzwischenlager im Bereich des T1 soll vermieden werden, dass



abgehende Fracht dort zu früh auf einer Position zwischengelagert wird und somit die ohnehin beengten Verhältnisse (s.o.) weiter belastet. Die neu geplanten Abstellflächen liegen logistisch und operativ ideal im Sicherheitsbereich und nahe dieser Abstellpositionen.

## **Flächenbedarf**

Die benötigten (Ersatz-) Abstellflächen für Container-Rollenlager (Leergut) sollen auf dem Vorfeld West, südlich der vorstehend in Ziff. 2.4 beschriebenen Fläche 5, vorgehalten werden, wobei rund 1.000 m<sup>2</sup> für die AeroGround und rund 300 m<sup>2</sup> für einen sonstigen Bodenabfertigungsdienstleister zur Verfügung stehen sollen (1.300 m<sup>2</sup>, Fläche 6.a).

Hieran südlich angrenzend soll eine neue Fläche als Frachtzwischenlager geschaffen werden, davon 1.400 m<sup>2</sup> für die AeroGround und 294 m<sup>2</sup> für einen sonstigen Bodenabfertigungsdienstleister (1.694 m<sup>2</sup>, Fläche 6.b), um künftig auch im Bereich des T1 nahe der Abstellpositionen für Passagierflugzeuge eine Zwischenlagerung zu ermöglichen.

## 3. Vorhaben

Das Vorhaben „Erweiterung Busdepot RGS4 und zusätzliche Abstellflächen“ setzt sich aus mehreren Bestandteilen zusammen, die jeweils – nach Nutzung, Baubeschreibung, Erschließung, Entwässerung und Bauausführung – wie folgt zu charakterisieren sind:

### 3.1 E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur (Fläche 1)

#### Nutzung

Im Zuge des Vorhabens soll im Bereich des Bestandsgebäudes der RGS4 zur Umsetzung der Klimastrategie des Verkehrsflughafens München zur CO<sub>2</sub> Neutralität ein E-Bus Depot geschaffen werden, in dem künftig die E-Bus Flotte der Aero-Ground – bis zu 72 E-Busse – abgestellt und geladen werden soll. Die Notwendigkeit eines zentralen E-Bus Depots liegt dabei primär in der hierfür erforderlichen Ladeinfrastruktur begründet, welche an allen Abstellplätzen des Busdepots zur Verfügung gestellt wird.

#### Baubeschreibung / Bauabschnitte

Das E-Bus Depot soll in zwei Bauabschnitten (BA) auf der bestehenden Fläche des Busdepots RGS4 realisiert werden, welche hierzu in Richtung Westen um 4.449 m<sup>2</sup> erweitert werden soll (Fläche 1). Auf den asphaltierten Flächen des erweiterten E-Bus Depots sollen Abstellflächen für E-Busse, eine Netzstation (Trafostation) sowie eine Ladeinfrastruktur für E-Busse errichtet werden.

#### Erster Bauabschnitt

Für den ersten BA ist zunächst die Elektrifizierung von 37 Bussen auf den Bestandsflächen des heutigen Busdepots RGS4 vorgesehen. Neben der Errichtung der Netzstation wird i.R.d. ersten BA zugleich die für die Elektrifizierung erforderliche Ladeinfrastruktur, bestehend Ladeinseln sowie hieran angebundene Ladeeinheiten, im heutigen Busdepot RGS4 installiert. Weil die Bestandsüberdachung der RGS4 keine zusätzlichen Lasten aufnehmen kann, wird für die Heranbringung der Ladetechnik an die einzelnen E-Busse ein auf den Boden gestütztes

Traversensystem unterhalb der bestehenden Dachkonstruktion des bestehenden Busdepots RGS4 errichtet. Damit wird eine Anpassung der Statik des Bestandsgebäudes vermieden.

In der im ersten BA zu errichtenden Netzstation werden drei Drehstrom-Transformatoren mit einer Leistung von jeweils 1.250 kVA installiert. Eine Ausbaureserve für einen vierten Transformator sowie eine Leistungserhöhung auf 1.600 kVA ist vorgesehen. Die voraussichtliche Größe der Netzstation (Trafo Stationsgebäude) beträgt ca. L 15 m x B 6 m x H 3 m. Eine Unterkellerung ist nicht vorgesehen. Das Stationsgebäude besteht als Planungsfabrikat aus 5 Fertigteil-Baukörpern vom Typ 3060. Die Fertigteile werden auf eine in Ortbeton auszuführende Bodenplatte [ca. 30 cm] gestellt. Näheres kann dem als **Anlage 3** beigefügten Plan „Schnitte/Ansichten“ entnommen werden. Für den Anschluss der Mittelspannung an die neue Netzstation sind erdverlegte Kabel-Leerrohrtrassen sowie Kabelzugschächte außerhalb des geplanten E-Bus Depots erforderlich. Die notwendigen Tiefbauarbeiten umfassen zudem Trassen mit Kabelleerrohren sowie Kabelzugschächte zwischen der Netzstation und den Ladeinseln im Bereich des geplanten E-Bus Depots.

Weitere Details [insb. auch zum Anschlusspunkt an die Mittelspannung] sowie Visualisierungen können dem als **Anlage 4** beigefügten Plan „Vereinfachte Planübersicht“ sowie dem als **Anlage 5** beigefügten Konzept der Ladeinfrastruktur entnommen werden.

## Zweiter Bauabschnitt

Im zweiten BA soll die Erweiterung der bestehenden Busdepot-Fläche in Richtung Westen um eine 4.449 m<sup>2</sup> große Asphaltfläche [Fläche 1] umgesetzt werden. Auf dieser Fläche sollen weitere E-Bus Abstell- und Ladeplätze sowie hierfür erforderliche Ladeinfrastruktur für die künftige E-Bus-Flotte der AeroGround geschaffen werden. Im Endausbau sollen im Bereich des künftigen E-Bus-Depots 72 Ladepunkte vorhanden sein, von denen im ersten Bauabschnitt bereits bis zu 37 Ladepunkte für 37 E-Busse realisiert werden sollen [s.o.]. Auf der zusätzlichen asphaltierten Abstellfläche werden i.Ü. Beleuchtungsmasten [mit Anfahrerschutz] errichtet sowie Markierungen aufgebracht.

Die konkrete Lage und Anzahl der Beleuchtungsmasten auf Fläche 1 stehen noch nicht fest und müssen entsprechend den Abstellanforderungen i.R.d. Ausführungsplanung geplant werden. Die Leuchten bzw. Mehrfachleuchten [Abstrahlung beidseitig/allseitig] werden typischerweise in einem Abstand bzw. Raster



von 30-50 m aufgestellt. Geplant ist eine Höhe von rund 16 m. Für die Fläche 1 bedeutet dies, dass dort voraussichtlich drei Leuchten platziert werden.

Weitere Details (insb. auch zum Anschlusspunkt an die Mittelspannung) sowie Visualisierungen können dem als **Anlage 4** beigefügten Plan „Vereinfachte Planübersicht“ sowie dem als **Anlage 5** beigefügten Konzept der Ladeinfrastruktur entnommen werden.

## Erschließung

Die Flächen des künftigen E-Bus Depots der AeroGround (Bestandsflächen RGS4 und Fläche 1) sind über die unmittelbar östlich angrenzende, von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße (entlang der 170er, 180er und 190er- Positionsguppen) an das vorhandene Straßennetz angebunden. Im Westen, d.h. entlang des westlichen, äußeren Rands von Fläche 1, ist zusätzlich eine Fahrbahn für die Feuerwehr vorgesehen (vgl. **Anlage 1**).

Für Fläche 1 ist keine zusätzliche Versorgung mit Trinkwasser, Schmutzwasser und Strom (außer für die Beleuchtung) vorgesehen. Eine Erweiterung des Löschwasser-Hydrantennetzes ist (derzeitiger Stand) nicht gefordert.

## Entwässerung

Die Entwässerung von Fläche 1 erfolgt im Sommer über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone, im Winter mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Die Sickermulden liegen zwischen der (künftig) für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem (künftigen) Verlauf des Sicherheitszaunes (vgl. **Anlage 1**).

## Bauausführung

Für den Bau der Fläche 1 steht nach gegenwärtiger Planung noch kein genauer Zeitpunkt fest. In Abhängigkeit von der Lieferfähigkeit der E-Busse soll sie ggf. priorisiert werden, d.h. die Planung soll 2024 fertiggestellt werden.

Zur Herstellung der Flächen 1 bis 4 ist beabsichtigt, zunächst den neuen § 8 LuftSiG-Sicherheitszaun im geplanten neuen Verlauf – westlich des bisherigen

Verlaufs – zu bauen. Alle Arbeiten für den Bau des neuen Sicherheitszauns erfolgen aus dem nichtöffentlichen Bereich heraus, über das bestehende Feuerwehrtor im bestehenden Zaun [auf Höhe der zukünftigen Fläche 2]. Nach Fertigstellung des neuen Sicherheitszauns erfolgt die Überprüfung und Überführung der ehemals öffentlichen Flächen in den Sicherheitsbereich. Im Anschluss erfolgt der Rückbau des Bestandszaunes und - voraussichtlich abschnittsweise - die Fertigstellung der Flächen 1 bis 4 sowie deren Anschluss an die bestehenden Abstellflächen bzw. die Betriebsstraße[n]. Die Zufahrt zu den im Sicherheitsbereich gelegenen Baubereichen erfolgt über das Haupttor und weiterführende Straßen im nichtöffentlichen Bereich zu den Flächen 1 bis 4.

## **3.2 E-Bus Depot – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur (Fläche 2)**

### **Nutzung**

Neben der AeroGround sollen künftig i.R.d. Umsetzung der Klimastrategie des Verkehrsflughafens München zur CO<sub>2</sub> Neutralität auch sonstige Bodenabfertigungsdienstleister eine E-Bus-Flotte aufbauen [s.o.]. Hierfür soll südlich der Flächen, auf denen der AeroGround eine Ladeinfrastruktur und Abstellplätze für E-Busse zur Verfügung gestellt wird [vgl. vorstehende Ziff. 3.1], eine weitere Fläche zum Abstellen und Laden von E-Bussen in einer Größe von 3.320 m<sup>2</sup> geschaffen werden [Fläche 2].

### **Baubeschreibung**

Wie Fläche 1 soll auch Fläche 2 mit Asphalt befestigt werden. Ebenfalls sollen auf Fläche 2 Beleuchtungsmasten [mit Anfahrschutz] und Ladeinfrastruktur, voraussichtlich analog zur Ausführung der Fläche 1 [s.o.], errichtet sowie Markierungen aufgebracht werden.

Die konkrete Lage und Anzahl der Beleuchtungsmasten auf Fläche 2 stehen noch nicht fest und müssen entsprechend den Abstellanforderungen i.R.d. Ausführungsplanung geplant werden. Die Leuchten bzw. Mehrfachleuchten [Abstrahlung beidseitig/allseitig] werden typischerweise in einem Abstand bzw. Raster von 30-50 m aufgestellt. Geplant ist eine Höhe von rund 16 m. Für die Fläche 2 bedeutet dies, dass dort voraussichtlich vier Leuchten platziert werden.

## **Erschließung**

Auch Fläche 2 ist über die unmittelbar östlich hieran angrenzende, von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße (entlang der 170er, 180er und 190er- Positionsguppen) an das vorhandene Straßennetz angebunden und darüber hinaus über die entlang des westlichen, äußeren Rands von Fläche 2 verlaufende Feuerwehrfahrbahn zu erreichen (vgl. **Anlage 1**).

Für die Fläche 2 ist keine zusätzliche Versorgung mit Trinkwasser, Schmutzwasser und Strom (außer für die Beleuchtung) vorgesehen. Eine Erweiterung des Löschwasser-Hydrantennetzes ist (derzeitiger Stand) nicht gefordert.

## **Entwässerung**

Die Entwässerung von Fläche 2 erfolgt teilweise über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone sowie teilweise mittels einer Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Im Winter wird die Fläche vollständig mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem entwässert. Die Sickermulden liegen zwischen der (künftig) für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem (künftigen) Verlauf des Sicherheitszaunes (vgl. **Anlage 1**).

## **Bauausführung**

Für den Bau von Fläche 2 steht nach gegenwärtiger Planung noch kein genauer Zeitpunkt fest. Die Bauausführung erfolgt analog zur Bauausführung bei Fläche 1, vgl. vorstehend Ziff. 3.1.

### **3.3 Bus Depot – Ersatzfläche (Fläche 4.b)**

#### **Nutzung**

Für die Bus-Abstellfläche (Busse mit Verbrennungsmotor), welche am Vorfeld Ost durch dort geplante Baumaßnahmen, insbesondere die Erweiterung der RGS5 und durch den Bau der Fäkalienschütte im Technischen Servicegebäude Ost (TSG) entfällt, soll eine neue Bus-Abstellfläche geschaffen werden. Diese ist



südlich der RGS4 mit einer Größe von 2.595 m<sup>2</sup> vorgesehen (Fläche 4.b) und soll der AeroGround zur Abstellung von bis zu 16 Verbrenner-Bussen dienen.

## Baubeschreibung

Auch diese Fläche soll als asphaltierte Fläche ausgestaltet werden. Auf der Abstellfläche werden Beleuchtungsmasten (mit Anfahrschutz) errichtet sowie Markierungen aufgebracht.

Die konkrete Lage und Anzahl der Beleuchtungsmasten auf der Fläche 4.b stehen noch nicht fest und müssen entsprechend den Abstellanforderungen i.R.d. Ausführungsplanung geplant werden. Die Leuchten bzw. Mehrfachleuchten (Abstrahlung beidseitig/allseitig) werden typischerweise in einem Abstand bzw. Raster von 30-50 m aufgestellt. Geplant ist eine Höhe von rund 16 m. Für die Fläche 4.b bedeutet dies, dass dort voraussichtlich vier Leuchten platziert werden.

## Erschließung

Fläche 4.b ist sowohl über die unmittelbar östlich angrenzende, von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße (entlang der 170er, 180er und 190er – Positiongruppen) als auch über die unmittelbar südlich angrenzende Betriebsstraße Richtung Fracht an das vorhandene Straßennetz angebunden. Zudem ist sie über die entlang des westlichen, äußeren Rands von Fläche 4.b verlaufende Feuerwehrfahrbahn zu erreichen (vgl. **Anlage 1**).

Für die Fläche 4.b ist keine zusätzliche Versorgung mit Trinkwasser, Schmutzwasser und Strom (außer für die Beleuchtung) vorgesehen. Eine Erweiterung des Löschwasser-Hydrantennetzes ist (derzeitiger Stand) nicht gefordert.

## Entwässerung

Die Entwässerung der Fläche 4.b erfolgt teilweise über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone sowie teilweise mittels einer Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Im Winter wird die Fläche vollständig mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem entwässert. Die Sickermulden liegen zwischen der (künftig) für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren



Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem [künftigen] Verlauf des Sicherheitszaunes [vgl. Anlage 2].

## **Bauausführung**

Für den Bau der Fläche 4.b steht nach gegenwärtiger Planung noch kein genauer Zeitpunkt fest. Aus jetziger Sicht soll 2024 die Planung beginnen und die Ausschreibung 2025 sowie der Bau 2026 erfolgen. Die Bauausführung erfolgt analog zur Bauausführung bei Fläche 1, vgl. vorstehend Ziff. 3.1.

### **3.4 ULD – Ersatzflächen (Fläche 4.a)**

#### **Nutzung**

Der Ausbau des bestehenden Busdepots RGS4 zu einem E-Bus Depot hat zur Folge, dass die Flächen südlich der RGS4, die bislang dem Abstellen von ULD genutzt worden sind, künftig nicht mehr für diese Nutzung zur Verfügung stehen. Der Bedarf an ULD-Abstellflächen soll weiter südlich auf der 2.550 m<sup>2</sup> großen Vorhabenfläche 4.a kompensiert werden.

#### **Baubeschreibung**

Auch die Fläche 4.a ist als asphaltierte Fläche geplant. Auf der Fläche werden Beleuchtungsmasten [mit Anfahrerschutz] errichtet sowie Markierungen aufgebracht.

Die konkrete Lage und Anzahl der Beleuchtungsmasten auf der Fläche 4.a stehen noch nicht fest und müssen entsprechend den Abstellanforderungen i.R.d. Ausführungsplanung geplant werden. Die Leuchten bzw. Mehrfachleuchten [Abstrahlung beidseitig/allseitig] werden typischerweise in einem Abstand bzw. Raster von 30-50 m aufgestellt. Geplant ist eine Höhe von rund 16 m. Für die Fläche 4.a bedeutet dies, dass dort voraussichtlich vier Leuchten platziert werden.

## Erschließung

Fläche 4.a ist über die unmittelbar östlich angrenzende, von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße [entlang der 170er, 180er und 190er – Positionsruppen] an das vorhandene Straßennetz angebunden. Zudem ist sie über die entlang des westlichen, äußeren Rands von Fläche 4.a verlaufende Feuerwehrfahrbahn zu erreichen [vgl. **Anlage 1**].

Für die Fläche 4.a ist keine zusätzliche Versorgung mit Trinkwasser, Schmutzwasser und Strom [außer für die Beleuchtung] vorgesehen. Eine Erweiterung des Löschwasser-Hydrantennetzes ist [derzeitiger Stand] nicht gefordert.

## Entwässerung

Die Entwässerung der Fläche 4.a erfolgt teilweise über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone sowie teilweise mittels einer Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Im Winter wird die Fläche vollständig mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem entwässert. Die Sickermulden liegen zwischen der [künftig] für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem [künftigen] Verlauf des Sicherheitszaunes [vgl. **Anlage 1**].

## Bauausführung

Für den Bau der Fläche 4.a steht nach gegenwärtiger Planung noch kein genauer Zeitpunkt fest. Aus jetziger Sicht soll 2024 die Planung beginnen und die Ausschreibung 2025 sowie der Bau 2026 erfolgen. Die Bauausführung erfolgt analog zur Bauausführung der Fläche 1, vgl. vorstehend Ziff. 3.1.

## 3.5 eGSE – Abstellflächen, Ladeinfrastruktur und GSE – Abstellflächen, Ersatzflächen [Flächen 3.a, 3.b, 5]

### Nutzung

Neben den für die Abstellung von [E-] Bussen und ULD vorgesehenen Flächen ist i.R.d. Vorhabens „Erweiterung Busdepot RGS4 und zusätzliche Abstellflächen“ zudem vorgesehen, Flächen zum Abstellen von GSE und eGSE zu schaffen.

Diese Flächen sollen einerseits den in Zusammenhang mit Umsetzung der Klimastrategie des Verkehrsflughafens München zur CO<sub>2</sub> Neutralität bestehenden Mehrbedarf an GSE und eGSE-Abstellflächen decken sowie andererseits den Entfall bisheriger GSE-Abstellflächen aufgrund einer PCA-Neuordnung kompensieren, in Reaktion auf einen „EASA-Stufe 2“-Verstoß erfolgen und absehbaren neuen rechtlichen Vorgaben Rechnung tragen (vgl. vorstehend Ziff. 2.4). Die neuen Abstellflächen sind – für eGSE – auf der 1.500 m<sup>2</sup> großen Fläche 3.a sowie – für GSE – auf der 2.084 m<sup>2</sup> großen Fläche 3.b sowie auf der 950 m<sup>2</sup> großen Fläche 5 vorgesehen. Neben batteriebetriebenen Fahrzeugen werden dort Vorfeldgeräte (selbstfahrende Passagiertreppen, Hublifter, Gepäckförderbänder u.a.) u.a. mit Verbrennungsmotoren (Diesel) abgestellt. Es finden keine Betonungsvorgänge statt.

## Baubeschreibung

Auch die Flächen 3.a, 3.b und 5 sind als asphaltierte Flächen geplant. Auf den Flächen sollen Beleuchtungsmasten (mit Anfahrerschutz) und – auf der für eGSE vorgesehenen Fläche 3.a – ggf. erforderliche Ladeinfrastruktur inklusive Trafostation errichtet sowie Markierungen aufgebracht werden.

Die konkrete Lage und Anzahl der Beleuchtungsmasten auf den Flächen 3.a und 3.b stehen noch nicht fest und müssen entsprechend den Abstellanforderungen i.R.d. Ausführungsplanung geplant werden. Die Leuchten bzw. Mehrfachleuchten (Abstrahlung beidseitig/allseitig) werden typischerweise in einem Abstand bzw. Raster von 30-50 m aufgestellt. Geplant ist eine Höhe von rund 16 m. Voraussichtlich werden auf der Fläche 3.a drei Leuchten und auf der Fläche 3.b zwei Leuchten platziert. Für Fläche 5 sind nach gegenwärtigem (konkretisiertem) Planungsstand zwei Beleuchtungsmasten – je einer im Osten und Westen – mit einer Leuchtpunkthöhe von 16,21 m vorgesehen.

## Erschließung

Die geplanten e-GSE- und GSE-Abstellflächen 3.a und 3.b sind über die unmittelbar östlich hieran angrenzende, von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße (entlang der 170er, 180er und 190er- Positionsruppen) an das vorhandene Straßennetz angebunden. Fläche 5 ist zusätzlich über die unmittelbar nördlich hiervon verlaufende Betriebsstraße Richtung Fracht zu erreichen. Darüber hinaus ist jede der drei Flächen über die entlang des westlichen, äußeren

Rands der Vorhabenflächen verlaufende Feuerwehrfahrbahn wegemäßig erschlossen [vgl. **Anlage 1**].

Für die Flächen 3.a, 3.b und 5 ist keine zusätzliche Versorgung mit Trinkwasser, Schmutzwasser und Strom [außer für Beleuchtung] vorgesehen. Eine Erweiterung des Löschwasser-Hydrantennetzes ist [derzeitiger Stand] nicht gefordert.

## **Entwässerung**

Die Entwässerung der Flächen 3.a und 3.b erfolgt teilweise über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone sowie teilweise mittels einer Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Im Winter wird die Fläche vollständig mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem entwässert. Die Sickermulden liegen zwischen der [künftig] für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem [künftigen] Verlauf des Sicherheitszaunes [vgl. **Anlage 1**].

Die Entwässerung der Fläche 5 erfolgt im Sommer über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone, im Winter mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Die Sickermulde liegt zwischen der [künftig] für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem [künftigen] Verlauf des Sicherheitszaunes [vgl. **Anlage 1**].

## **Bauausführung**

Für den Bau der Flächen 3.a und 3.b steht nach gegenwärtiger Planung noch kein genauer Zeitpunkt fest. Aus jetziger Sicht soll 2024 die Planung beginnen und die Ausschreibung 2025 sowie der Bau 2026 erfolgen. Die Planung, Ausschreibung und Realisierung von Fläche 5 wurde aufgrund der Dringlichkeit des Bedarfes priorisiert.

Die Bauausführung erfolgt bei Flächen 3.a und 3.b analog zur Bauausführung der Fläche 1, vgl. vorstehend Ziff. 3.1.

Der Bau von Fläche 5 erfolgt zunächst im öffentlichen Bereich. Hierzu wird eine kombinierte Abfahrt vom und Auffahrt zur Zentralallee [Südring] gebaut, über die

der Baubereich der Flächen 5 und 6 zu erreichen ist (vgl. die als **Anlage 6** beigefügte Lage-/Systemskizze „Baustellenzufahrt GSE westlich Pos. 195“). Diese Vorgehensweise ist mit dem Landratsamt und der Polizei abgestimmt. Anschließend werden sowohl die geplanten Flächen 5 und 6 als auch die Sickermulden im öffentlichen Bereich gebaut. In der Folge wird der neue § 8 LuftSiG-Sicherheitszaun errichtet. Es folgt die Überprüfung und Überführung der ehemals öffentlichen Flächen in den Sicherheitsbereich. Im Anschluss erfolgt der Rückbau des Bestandszaunes, sowie die Fertigstellung der Flächen 5 und 6 im Anschlussbereich zur Betriebs- und Frachtstraße auf der Luftseite. Die dafür erforderliche Zufahrt in den Sicherheitsbereich erfolgt über das Haupttor und weiterführende Straßen im nichtöffentlichen Bereich bis zu den Flächen 5 und 6.

### 3.6 Fracht – Abstell-, Ersatz- und Zwischenlagerflächen (Fläche 6.a, 6.b)

#### Nutzung

Im Zuge des Vorhabens ist schließlich die Errichtung einer kombinierten Abstellfläche als neues Container-Rollenlager (Leergut) und als neues Fracht-Zwischenlager für ULD (Fracht) südlich der RGS4 mit einer Gesamtgröße von 2.994 m<sup>2</sup> vorgesehen:

- Container-Rollenlager (Leergut) für ca. 60 ULD Container südlich der Betriebsstraße Richtung Fracht, Größe 1.300 m<sup>2</sup> (Fläche 6.a)
- Fracht-Zwischenlager, 6 Reihen für rund 45 ULD-Container / Paletten auf Anhängern (Dollies) südlich der Betriebsstraße Richtung Fracht, Größe 1.694 m<sup>2</sup> (Fläche 6.b)

#### Baubeschreibung

Geplant ist, die Flächen 6.a und 6.b als eine zusammenhängende asphaltierte (Abstell-) Fläche auszugestalten. Auf der Fläche werden Beleuchtungsmasten (mit Anfahrschutz) errichtet sowie Markierungen aufgebracht.

Für Fläche 6.a und 6.b sind nach gegenwärtigem (konkretisiertem) Planungsstand insgesamt drei Beleuchtungsmasten – einer im Osten und zwei im Westen – mit einer Leuchtpunkthöhe von 16,21 m vorgesehen.

## Erschließung

Die Flächen sind über die unmittelbar östlich angrenzende, von Nord nach Süd verlaufende Betriebsstraße (entlang der 170er, 180er und 190er – Positionsguppen) an das vorhandene Straßennetz angebunden. Zudem sind sie über die entlang des südwestlichen, äußeren Rands von Flächen 6.a und 6.b verlaufende Feuerwehrfahrbahn zu erreichen (vgl. **Anlage 1**).

Für die Flächen 6.a und 6.b ist keine zusätzliche Versorgung mit Trinkwasser, Schmutzwasser und Strom (außer für Beleuchtung) vorgesehen. Eine Erweiterung des Löschwasser-Hydrantennetzes ist (derzeitiger Stand) nicht gefordert.

## Entwässerung

Die Entwässerung der Fracht-Abstellflächen 6.a und 6.b erfolgt im Sommer über eine breitflächige Versickerung des Niederschlagswassers mittels Sickermulden mit bewachsener Oberbodenzone sowie im Winter mittels Einleitung in das Regenwasserkanalsystem. Die Sickermulden liegen zwischen der (künftig) für die Feuerwehr vorgesehenen Fahrbahn, die entlang des westlichen, äußeren Randes der Vorhabenflächen verläuft, sowie dem (künftigen) Verlauf des Sicherheitszaunes (vgl. **Anlage 1**).

## Bauausführung

Die Planung, Ausschreibung und Realisierung von Fläche 6 sollen aufgrund der Dringlichkeit des Bedarfes priorisiert werden. Die Bauausführung erfolgt analog zur Bauausführung bei Fläche 5, vgl. vorstehend Ziff. 3.5.

## 4. Natur-/Artenschutzrechtlicher Ausgleich

Da der überwiegende Teil Vorhabenfläche bislang als Grünfläche ausgestaltet ist, ist für die Realisierung des Vorhabens die Vornahme (vorgezogener) Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Ein Kompensationsbedarf besteht dabei sowohl aufgrund der mit dem Vorhaben unvermeidbar verbundenen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft als auch aufgrund der erforderlichen Beseitigung einer Baumreihe mit 21 Bäumen sowie aufgrund der artenschutzrechtlichen Relevanz

des Vorhabens in Bezug auf Habitate des Rebhuhns im unmittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens. Dieser Kompensationsbedarf kann durch [vorgezogene] Ausgleichsmaßnahmen auf im Eigentum der FMG stehenden Flächen im planfestgestellten Bereich des Verkehrsflughafens München sowie in der Gemeinde und Gemarkung Oberding gedeckt werden.

## 5. Zaunverlauf

Das Vorhaben macht – wie in vorstehenden Ausführungen dargestellt – die Verlegung des bisherigen Verlaufs des § 8 LuftSiG-Sicherheitszaunes am westlichen Rand des Vorfelds West erforderlich. Konkret soll der § 8 LuftSiG-Sicherheitszaun künftig westlich der geplanten Vorhabenflächen 1 bis 6 sowie der hieran angrenzenden Sickermulden verlaufen (vgl. **Anlage 1**). Sämtliche der vom Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen sollen sich künftig im Sicherheitsbereich des Verkehrsflughafens München befinden. Während in Bezug auf Flächen 1 bis 4 zunächst der neue § 8 LuftSiG-Sicherheitszaun errichtet und die Flächenarbeiten erst im Anschluss innerhalb des [dann erweiterten] Sicherheitsbereichs erfolgen sollen, ist in Bezug auf Flächen 5 und 6 beabsichtigt, zunächst [weitgehend] die Flächenarbeiten im öffentlichen Bereich vorzunehmen und erst anschließend den § 8 LuftSiG-Sicherheitszaun zu verlegen [s.o.].