

Anlage 8: Zusammenstellung und Bewertung der schriftlichen Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffene Gemeinden und Landkreise hatten im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit, neben der Beantwortung eines Online-Fragebogens (Auswertung Anlage 6), eine eigene Stellungnahme abzugeben. Von dieser Möglichkeit machten 8 Gemeinden und 2 Landkreise Gebrauch. Die Stellungnahmen sowie die Auswertung des Online-Fragebogens wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Im Folgenden sind die ergänzend zum Online-Fragebogen vorgebrachten Anregungen und Rückäußerungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Gemeinde/Landkreis	Nr.	Anregung	Bewertung
Stadt Freising Landkreis Freising	1	Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme sollte unbedingt vermieden werden, insoweit sollte auch die Realisierung der 3. Start- und Landebahn keinesfalls erfolgen. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzugeben/aufzuheben.	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011 ¹ ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.

¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau. Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT Drs. Nr. 18/11162²). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 der Anlage 7 verwiesen.</p>
	2	In Bezug auf den Schutz der Gesundheit, insbe-	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und

² Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

		<p>sondere was die Einhaltung der Nachtruhe für die Freisinger Bürgerinnen und Bürger/Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Freising betrifft, ist es erforderlich/setzen wir darauf, dass die Einhaltung des Nachtflugverbots auf den Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ausgeweitet wird, auf eine Lärmkontingentierung verzichtet wird sowie Ausnahmeregelungen für Starts und Landungen während der Nachtzeit eingehend geprüft und auf das absolut notwendige Maß begrenzt werden.</p>	<p>Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung³ geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt). Die Kontingentierung der zulässigen Nachtflugbewegungen wird als moderne Instrumentierung gesehen, Lärm zu bewirtschaften und laute Flugzeuge zu minimieren.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 der Anlage 7 verwiesen.</p>
	3	<p>Alle weiteren Möglichkeiten zur Reduzierung der bestehenden Lärmbelastung sollten nachdrücklich überprüft und zeitnah umgesetzt werden.</p>	<p>Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist grundsätzlich bestrebt, wann immer möglich, Optimierungspotential zu identifizieren und umzusetzen. Zusätzlich können von „außen“ über den Gemeindevertreter in der „Fluglärmkommission“ nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Vorschläge eingebracht werden und zur Beratung vorgestellt werden.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG hat in der Vergangenheit wie auch die anderen am Luftverkehr in München Beteiligten gezeigt, dass sie bereit ist, alle geeigneten, wirtschaftlich darstellbaren und mit der</p>

³ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/luftverkehr/03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>Verkehrsfunktion des Flughafens vereinbaren Maßnahmen zu unterstützen und – soweit dies in ihre Zuständigkeit fällt – umzusetzen.</p> <p>Zudem hat die Technische Universität München (TUM) im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmkommission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert.</p> <p>Stadt und Landkreis Freising sind Mitglieder in der Fluglärmkommission für den Flughafen München und insoweit intensiv an der Aufgabe beteiligt, über weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung der bestehenden Lärmbelastung zu beraten und diese ggf. mit auf den Weg zu bringen.</p>
<p>Gemeinde Berglern Gemeinde Langenpreising Markt Wartenberg</p>	<p>4</p>	<p>Viele Berglerner, Langenpreisinger und Wartenberger Bürger und auch die Gemeinden stellen sich bezüglich des Zeitpunkts der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung die Frage, ob diese nicht ein bisschen spät und zur absoluten Unzeit erfolgt? Wir glauben hier hat sich die Staatsregierung mit Absicht Zeit gelassen. Denn die EU-Richtlinien aus dem Jahre 2002 geben dies schon lange so vor und sollten schon 2008 abgeschlossen sein.</p>	<p>Mit der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurden die Mitgliedsstaaten u. a. dazu verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen. Die Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005 in nationales Recht umgesetzt.</p> <p>Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt- und Verbraucherschutz (StMUV) vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergaben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens</p>

			<p>München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln $L_{DEN} > 70$ dB(A) und/oder $L_{Night} > 60$ dB(A) betroffen sind. Zudem ist für den Flughafen München wegen der Ausbauplanungen bislang kein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festgesetzt, der bei der Lärmaktionsplanung als Schutzziel zu beachten wäre.</p> <p>Bei der Beurteilung des Planerfordernisses für den Flughafen wurde auch einbezogen, welchen Nutzen eine Lärmaktionsplanung nach europäischem Recht für den Fluglärmschutz in der Umgebung des Flughafens hätte, da der Fluglärmschutz in Deutschland bereits umfassend durch nationales Recht, insbesondere im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm geregelt ist. Hiernach werden auch Maßnahmen zum Fluglärmschutz im Falle von Bestandsflughäfen sichergestellt.</p> <p>Im Ergebnis war demnach bisher im Zusammenhang mit dem Kriterium für die Lärmbrennpunkte entsprechend den Hinweisen des StMUV vom 31.07.2012, auch im Einvernehmen mit dem StMUV, nicht geboten.</p> <p>Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte L_{DEN} von 70 dB(A) oder L_{Night} von 60 dB(A) und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen. Auch die noch nicht erfolgte Festsetzung eines Lärmschutzbereichs ist aus Sicht der EU-Kommission und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) kein nicht überwindbares Hindernis für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans.</p> <p>Zudem stellt eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen München aus Sicht der EU-Kommission ein besonders wichtiges Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland dar.</p>
--	--	--	---

			<p>Vor dem Hintergrund des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens und speziell der Bedeutung, welche die Europäische Kommission dieser Aufgabe beimisst, wurde zeitnah mit der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München begonnen.</p>
	5	Die Menschen hier sind geplagt durch einen ständigen und krankmachenden Lärmteppich	<p>Insgesamt sind nach der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) 13.500 Einwohner nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) von einem Lärmpegel $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und 3.600 Einwohner nach VBEB von einem Lärmpegel $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ betroffen. Ergänzende Informationen enthält Kapitel 5 „Darstellung und Bewertung der Fluglärmbelastung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie“ des Lärmaktionsplan-Entwurfs.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt ergänzend Stellung: Das Umweltbundesamt weist mit Bezug auf die Lärmkartierung 2017 für den Flughafen München 13.700 von Fluglärm ($> 55 \text{ dB(A)}$) betroffene Personen aus. Zum Vergleich dazu sind es am Flughafen Frankfurt 189.300, am Flughafen Köln/Bonn 101.400 sowie am Flughafen Nürnberg 12.100 Betroffene⁴. Im Vergleich mit anderen Großflughäfen schneidet der Flughafen München also aufgrund seiner Lage gut ab, so dass der Standort damit als „günstig“ bezeichnet werden kann. Ein Großflughafen gänzlich ohne Lärm-betroffene ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland praktisch nicht möglich.</p> <p>Hinweis des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU): Nach den obenstehenden Ausführungen (Quellen: LfU und Umweltbundesamt) unterscheiden sich die Angaben zu den</p>

⁴ Umweltbundesamt: Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) ([5_tab_fluglaerm_gfh_2019-01-09.png \(1545x775\) \(umweltbundesamt.de\)](#))

			<p>von Fluglärmpegeln $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffenen Einwohnern. Die Diskrepanz ist auf eine Rundungsproblematik zurückzuführen. Für die Angaben des Umweltbundesamtes wurden die betroffenen Einwohner gemeindeübergreifend ermittelt und dann entsprechend § 4 Abs. 5 Satz 2 der 34. BImSchV auf Hunderter-Stellen gerundet. Daraus ergab sich eine Betroffenheit von 13.700 Einwohnern für den Pegelbereich $L_{DEN} > 55$ dB(A). Für die LfU-Statistik wurden die Einwohner hingegen auf Gemeindebasis ermittelt und danach ebenfalls auf Hunderter-Stellen gerundet, was in der anschließenden Summierung zu der leicht abweichenden Betroffenheit von insgesamt 13.500 Einwohnern führt.</p>
	6	<p>und sind lebensbedrohend gefährdet durch den beim Flugverkehr entstehenden Ultrafeinstaub. Hier machen wir, die Gemeinden Berglern, Langenpreising und Markt Wartenberg, der Flughafen München GmbH und ihren Anteilseignern den massiven Vorwurf, dass diese krebserzeugenden Ultrafeinstäube am Flughafen trotz ständiger Aufforderung von uns und anderer Bürgerorganisationen bis vor kurzem (2019) nicht gemessen wurden. Erst als die BI Berglern zusammen mit dem Bürgerverein Freising und den VG Gemeinden Markt Wartenberg, Gemeinde Langenpreising und der Gemeinde Berglern ihre Messungen eigenverantwortlich durchführten, hat auch die Flughafen München GmbH das Thema Ultrafeinstaub überraschend schnell sehr ernst genommen.</p>	<p>Das Thema Ultrafeinstaub ist nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung. Bislang gibt es für den Bereich Ultrafeinstaub noch keine gesetzlichen Regelungen, Grenzwerte oder Messvorschriften. Auf diesem Gebiet besteht Forschungsbedarf. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) hat deshalb eine eigene Ultrafeinstaubstrategie entwickelt (siehe Pressemitteilung des StMUV vom 11.12.2020⁵). Zusätzlich zu Messstationen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) in Augsburg, Regensburg und München führt die Universität Bayreuth in den kommenden drei Jahren Ultrafeinstaubmessungen im Umfeld des Münchner Flughafens durch (siehe Pressemitteilung der Universität Bayreuth vom 22.07.2020⁶). Für weitere Informationen zum Thema Ultrafeinstaub wird auf den Internetauftritt des StMUV⁷ verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

⁵ Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Pressemitteilung Nr. 136/20 vom 11.12.2020 ([Erste Messstation am LfU in Augsburg nimmt Betrieb auf \(bayern.de\)](#))

⁶ Universität Bayreuth: Medienmitteilung Nr. 109/2020 vom 22.07.2020 ([109-ultrafeinstaub-flughafen-muc.pdf \(uni-bayreuth.de\)](#))

⁷ Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Ultrafeinstaub ([Ultrafeinstaub \(bayern.de\)](#))

			<p>Aspekte der Luftgüte sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Flughafen München.</p> <p>Unabhängig davon zeigen die durchgeführten lufthygienischen Messungen am Flughafen München und in den Umlandgemeinden, dass alle Grenzwerte der einschlägigen 39. BImSchV eingehalten sind.</p> <p>Ultrafeinstaub ist kein Parameter der 39. BImSchV. Für Ultrafeinstaub existieren derzeit keine Grenz-, Richt- oder Leitwerte und auch keine standardisierten Messverfahren. Am 16.11.2017 fand eine Anhörung des Ausschusses für Umwelt und Verbraucherschutz zum Thema „Feinstaub und Ultrafeinstaub – Ursachen und Gesundheitsrisiken“ im Bayerischen Landtag⁸ statt. Von Fachleuten wurden die verschiedenen Aspekte, insbesondere auch die Auswirkungen von ultrafeinen Partikeln (UFP) auf die menschliche Gesundheit nach dem aktuellen Kenntnisstand vorgestellt und diskutiert. Nach Aussagen der Wissenschaftler sind die Zusammenhänge zwischen der raumzeitlichen Verteilung von Anzahlkonzentrationen und der Auswirkungen auf Lebenszeiten noch nicht ausreichend erforscht. Benötigt werden weitere epidemiologische Studien, um zu belastbaren Aussagen und zu Grenzwerten für UFP zu kommen (siehe u. a. Antwort des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz [StMUV] vom 10.02.2020, LT-Drs. 18/6479⁹ und vom 04.05.2020, LT-Drs. 18/7853¹⁰). Ein vom StMUV initiiertes Forschungsvorhaben soll weitere Erkenntnisse bringen.</p>
	7	<p>Aber zurück zur Lärmleitplanung für den Großflughafen München. Ein weiterer Ausbau und eine 3. Startbahn würde – durch den dann notwendigen direkten Abflug über die Gemeinde</p>	<p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-</p>

⁸ Bayerischer Landtag: Umweltausschuss beschäftigt sich mit Ursachen und Gesundheitsrisiken von Feinstaub und Ultra-Feinstaub ([Umweltausschuss beschäftigt sich mit Ursachen und Gesundheitsrisiken von Feinstaub und Ultra-Feinstaub | Bayerischer Landtag](#))

⁹ Bayerischer Landtag: Drucksache 18/6479, 10.02.2020 ([0000004526_045.pdf \(landtag.de\)](#))

¹⁰ Bayerischer Landtag: Drucksache 18/7853, 04.05.2020 ([0000005457_042.pdf \(landtag.de\)](#))

	<p>Berglern und Teile der VG Wartenberg – diese negativen Auswirkungen, wie Lärm, Ultrafeinstaub aber auch die eines Absturzes, für viele tausende Betroffene um ein Vielfaches erhöhen.</p>	<p>Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Hinsichtlich der dritten Start- und Landebahn wird auf die Anlage 7, Nr. 12 verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich Ultrafeinstaub wird auf die Stellungnahme zu Nr. 6 verwiesen.</p>
8	<p>Dies alles interessiert die Flughafen-Betreiber jedoch nicht: Sie planen weiter. Mit einem neuen Mega-Convention-Event-Center bleibt man ganz offensichtlich dem bisherigen Wachstumskurs treu, nämlich noch mehr Verkehr und damit mehr Lärm an den Airport zu ziehen und damit auch das klimaschädliche Fliegen mittelfristig, an unserer betroffenen Bevölkerung vorbei, wieder nach oben zu fahren.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die angesprochene Planung eines Convention-Centers ist keine Planung der FMG. Träger und Initiator ist ein Drittinvestor. Ergänzend wird auf die schriftlichen Stellungnahmen der Staatsregierung, LT-Drs. 18/9710¹¹ vom 23.10.2020 und LT-Drs. 18/11063¹² vom 11.12.2020 Bezug genommen.</p>

¹¹ Bayerischer Landtag: Drucksache 18/9710, 23.10.2020 ([Bauvorhaben Eventhalle auf dem Gelände des Flughafens München \(landtag.de\)](http://landtag.de))

¹² Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11063, 11.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 05.10.2020 Bauvorhaben Eventhalle auf dem Gelände des Flughafens München II \(landtag.de\)](http://landtag.de))

	9	<p>Jetzt wäre doch ein prima Zeitpunkt, endlich mal seine Hausaufgaben zu machen und zu überlegen, wie ein notwendiges Minimum an nicht verlagerbarem Flugverkehr zukunftsfähig, also im Einklang mit den Klimazielen, mit erträglichen Lärm- und Ultrafeinstaub-Belastungen für die Gesundheit der Anrainer dargestellt werden können.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Hinsichtlich der Verlagerungsmöglichkeiten ist festzustellen, dass der Flughafen München nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)¹³ die Aufgabe hat, als „Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherzustellen“ (LEP, Stand 01.01.2020, Ziff. 4.5). In der Begründung wird betont, dass dem Luftverkehr und seiner Infrastruktur vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung der Handelsbeziehungen und der Globalisierung der Weltwirtschaft eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Standortqualität der Bayerischen Wirtschaft zukommt und darüber hinaus zur Sicherung der Position Bayerns in der Weltwirtschaft beiträgt. Der Flughafen München ist Netzpunkt für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes; als führendes europäisches Luftfahrt-Drehkreuz hat er für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung, die gefestigt und weiterentwickelt werden soll. (Begründung des LEP zu 4.5.1) Dies schließt Verlagerungen des Verkehrs, insbesondere auch der Drehkreuzverkehre, die mit ihren Zubringerverkehren erst die interkontinentale Einbindung ins weltweite Luftverkehrsnetz ermöglichen, aus. Mit solchen Verlagerungen, die ohnehin nur über Marktmechanismen bzw. Angebotsverlagerungen möglich wären, würde genau diese dem Flughafen zugewiesene Funktion, die auch Grundlage der Genehmigung und Planfeststellung der Flughafenanlage in seiner heutigen und zukünftigen Ausgestaltung ist, in Frage gestellt und der Bedarf, der sich allein schon in der Zahl der Passagiere mit zuletzt 48 Mio. Flughafenutzern widerspiegelt,</p>
--	---	---	---

¹³ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](https://www.landentwicklung-bayern.de))

			<p>völlig ignorieren. Dies gilt sowohl für die Drehkreuzstrukturen, die die Grundlage des Interkontinentalen Verkehrsangebots bilden, wie für die Verkehrsangebote über alle Tages- und Tagesrandstunden für Geschäfts- und Privatreisende im kontinentalen Verkehr.</p> <p>Eine „Verlagerung“ von Flugverkehr – primär kommt dafür allenfalls innerdeutscher Verkehr in Frage – auf die Schiene setzt eine leistungsfähige Fernbahnanbindung des Flughafens voraus und ist lediglich über ein verbessertes Angebot mit freier Verkehrsmittelwahl durch den Passagier denkbar. Für direktive, d. h. rechtliche Vorgaben oder Maßnahmen gibt es keine Rechtsgrundlage; sie widersprächen auch den wirtschaftspolitischen Interessen des Freistaates, der Region München und der Bundesrepublik (siehe hierzu auch Stellungnahme der FMG zu Nr. 29.3 der Anlage 7).</p> <p>Hinsichtlich der zumutbaren Lärmbelastung wird auf die Stellungnahme der FMG in Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen. Hinsichtlich der Belastung durch Ultrafeinstaub wird auf die Stellungnahme der FMG in Nr. 6 verwiesen.</p> <p>Zum Engagement der FMG in Sachen Klimaschutz wird auf die Klimastrategie 2030 verwiesen (CO₂-Neutralität bis 2030)¹⁴.</p>
	10	Wir fordern:	
	10.1	1. Eine konsequente Verlagerung des Inland-Flugverkehrs auf die Schiene und ein restriktives Nachtflugverbot.	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung¹⁵ geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Tagesrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt).</p> <p>Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft</p>

¹⁴ Flughafen München GmbH: Klimaschutz ([Klimaschutz - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

¹⁵ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de))

			<p>und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Gerichtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig.</p> <p>Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen zu den Nrn. 17.3 und 29.3 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen verweist die Flughafen München GmbH (FMG) auf ihre Stellungnahme zu Nr. 29.3 der Anlage 7 und zum Thema Nachtflugverbot auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.1 der Anlage 7.</p>
	10.2	2. Eine Ausweitung der stationären und mobilen Messungen, die permanent den Fluglärm in der Region überwachen.	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Die FMG betreibt derzeit 16 ortsfeste Messstellen, die in Absprache mit der Fluglärmkommission im Umkreis von etwa 20 km um den Flughafen positioniert sind. Die Messstellen befinden sich hauptsächlich in der Nähe von veröffentlichten An- und Abflugrouten bzw. nahe den Ortschaften, die vom Fluglärm betroffen sind. Für aussagekräftige Ergebnisse und eine gute Abdeckung sind die Messstellen optimal platziert, das heißt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geringer Abstand zu den veröffentlichten An- und Abflugrouten, um möglichst viele Lärmereignisse durch überfliegende Flugzeuge zu registrieren • in der Nähe der Wohnbebauung, um die Betroffenheit der Bevölkerung korrekt abzubilden • Vermeidung von Fremdgeräuschen, zum Beispiel Straßenverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr <p>Zusätzlich stellt die FMG mobile Lärmmessstellen zur Verfügung, die an Orten zum Einsatz kommen, an denen keine stationäre Messstelle Auskunft über die Fluglärmbelastung gibt. Der Einsatz von mobilen Lärmmessstellen ist eine freiwillige Zusatzleistung der FMG und kann von der Fluglärmkommission und den von Fluglärm betroffenen Gemeinden</p>

			bei der FMG beantragt werden. Bisher konnte die FMG allen Wünschen der Kommunen nach mobilen Messungen nachkommen. Die Ergebnisse werden bzw. wurden der Gemeinde mitgeteilt und erläutert. Über die Ergebnisse wird zudem in der Fluglärmkommission berichtet.
	10.3	3. Ein Landeverbot für Airlines, die immer noch mit veraltetem und unnötig Lärm verursachendem Fluggerät nach München kommen.	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Flughafen München GmbH als Betreiberin des Flughafens München unterliegt einer gesetzlichen Betriebspflicht. Sie kann einzelnen Airlines Start- und Landerechte nicht entziehen. Ein vollständiger kategorischer Ausschluss bestimmter Airlines, obwohl sie mit zum Verkehr zugelassenen Flugzeugen am Flughafen München verkehren, ist aufgrund internationaler Luftverkehrsabkommen nicht möglich. Jede Beschränkung lauter Flugzeuge ist mit EU-Recht (Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union) lediglich dann vereinbar, wenn unter Beachtung eines ausgewogenen Ansatzes alle möglichen Maßnahmen zur Lösung des ermittelten Lärmproblems als nicht ausreichend erachtet wurden. Hier kommt zunächst eine Vielzahl anderer Maßnahmen in Betracht. Neben den in der gültigen Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München festgelegten Betriebsbeschränkungen sind lärmabhängige Nutzungsentgelte ein wichtiges Anreizinstrument. Am Flughafen München werden lärmabhängige Start- und Landeentgelte, unterteilt in 11 Kategorien (seit Juni 2021: 13 Kategorien), erhoben. Je lauter ein Flugzeug ist, desto höhere lärmabhängige Entgelte sind zu entrichten. Zuschläge werden ab Juni 2021 auch in den Tagesrand- und Nachtzeiten erhoben. Ziel dieser lärmabhängigen Differenzierung ist eine verkehrslenkende Wirkung dahingehend, monetäre Anreize für den Betrieb möglichst lärmarmen Flugzeuge zu setzen.</p>

		<p>Ziel ist eine laufende Weiterentwicklung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte, insbesondere auch unter Berücksichtigung der fortschreitenden technischen Entwicklung.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: In Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen festgelegt. Dazu werden die gängigen Verkehrsflugzeuge in derzeit vier Lärmkapitel eingeteilt, für die folgende Anforderungen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kapitel 2: Typzulassung vor 1978, seit April 2002 innerhalb der EU verboten bzw. nur mit Ausnahmege- nehmigung (beispielsweise Oldtimerflüge) zugelassen• Kapitel 3: Typzulassung ab 1978, definiert den Mindeststandard dem seit 2002 alle Flugzeuge in Europa entsprechen müssen• Kapitel 4: Typzulassung ab 2006, müssen deutlich (um 10 EPNdB [EPNdB: „Effective Perceived Noise in Decibels“; Einheit des effektiv wahrgenommenen Lärmpegels]) leiser sein als Flugzeuge des Kapitels 3• Kapitel 14: Typzulassung ab 2017, müssen nochmals erheblich leiser (um 7 EPNdB) als Flugzeuge des Kapitels 4 sein <p>Zusätzliche Kapitel existieren beispielsweise für kleine Propellerflugzeuge oder Hubschrauber, die aber am Flughafen München kaum relevant sind.</p> <p>Der Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens setzte sich im Jahr 2019 am Flughafen München folgendermaßen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kapitel 2: rund 0 %• Kapitel 3: rund 0,5 %• Kapitel 4: rund 65,2 %
--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Kapitel 14: rund 33,3 % • Rest: rund 1 % <p>Damit entspricht so gut wie jedes am Flughafen München verkehrende Flugzeug bereits heute den gesteigerten Anforderungen der Kapitel 4 bzw. 14. Die am Flughafen München anzutreffende Flugzeugflotte ist somit technisch modern und in keinster Weise veraltet.</p> <p>In den Nachtstunden sind zudem Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Verspätungen), (Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001¹⁶). Ein darüberhinausgehendes generelles Landeverbot für Airlines, die „lautes“ Fluggerät verwenden, ist wegen der notwendigen Berücksichtigung der Vorgaben der Betriebsbeschränkungsrichtlinie der EU sowie deren Umsetzung in nationales Recht in § 48b Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) allenfalls für Flugzeuge, die knapp die Vorschriften des Kapitels 3 erfüllen oder in besonders lärmkritischen Fällen für Flugzeuge, die kumulativ die Vorgaben des Kapitels 3 um weniger als 10 EPNdB unterschreiten, möglich. Wegen des ohnehin sehr geringen Anteils solcher Flugzeuge am Gesamtverkehrsgeschehen wäre das keine geeignete Maßnahme zur nachhaltigen Lärmminimierung.</p> <p>Weitere Diskriminierungen einzelner Airlines bzw. von Flugzeugen, die den geltenden Zulassungsvorschriften entsprechen, sind unzulässig.</p>
	11	Die COVID-19-Pandemie hat auf eindrucksvolle Weise gezeigt, wie zerbrechlich ein Geschäftsmodell, das nur auf Wachstum basiert, sein kann und so schnell zum Irrläufer wird. Wir fordern die bayerische Staatsregierung auf: Zeigen Sie Verantwortung für die Gesundheit und das Wohler-	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten,

¹⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

	<p>gehen der vom Lärm betroffenen Bevölkerung und deren kommenden Generationen, streichen Sie die Ausbauplanungen, insbesondere den der 3. Startbahn nun endgültig aus dem bayerischen Landesentwicklungsprogramm. Wenn nicht jetzt, wann dann? Die Bayerische Staatsregierung könnte damit auch zeigen, dass es ihr in ihrem Kampf für Emissionsreduzierung und gegen die Klimaerhitzung wirklich ernst ist.</p>	<p>aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen vom 5. Juli 2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München – 98. ÄPFB)¹⁷ wurde mit dem Ablauf der Rechtsmittelfrist der letzten Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes zu Klagen gegen den 98. ÄPFB am 4. März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Die Thematik der Abweichung des tatsächlichen Flugaufkommens von der in der Planfeststellung zugrunde gelegten Prognose war bereits Gegenstand der gerichtlichen Überprüfung des inzwischen bestandskräftigen 98. ÄPFB. Der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, ist durch die Pandemie nicht in Frage gestellt. Nach Überwindung der Corona-Krise werden deshalb auch</p>
--	---	---

¹⁷ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

			<p>künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Änderung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP)¹⁸ in Bezug auf die Aussagen zum Flughafen München unterliegt dem im Koalitionsvertrag vereinbarten Moratorium von CSU und Freie Wähler vom 5. November 2018. Ein Bedarf für eine inhaltliche Anpassung der Festlegung des LEP zum Verkehrsflughafen München wird daher nicht gesehen.</p> <p>Nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) ist die Frage zur Streichung der Ausbauplanungen, insbesondere die der 3. Start- und Landebahn, nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung und daher an dieser Stelle nicht zu beantworten.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) legt gemäß Art. 19 Abs. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) die Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung und Entwicklung des Staatsgebietes fest. Raumordnungspläne sind nach Art. 14 Abs. 1 Satz 1 BayLplG für einen regelmäßig mittelfristigen Zeitraum aufzustellen. Nach Art. 5 Abs. 2 BayLplG ist Leitmaßstab der Landesplanung eine nachhaltige Raumentwicklung, die die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belange des Raums in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt. Die Aufgabe und der Grundsatz der Raumordnung und Landesplanung, die „nachhaltige Raumentwicklung“ (vgl. §§ 1 Abs. 2, 2 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG), Art. 1 Abs. 1 Nr. 2, 5 Abs. 2, 6</p>
--	--	--	--

¹⁸ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

			<p>Abs. 2 BayLplG), gilt insbesondere auch für die Infrastruktur einer nachhaltigen Mobilität (Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 BayLplG). Hiermit sind übereilte Reaktionen auf Entwicklungen wie die COVID-19-Pandemie, deren mittel- und langfristige Auswirkungen kaum absehbar sind, nicht vereinbar. Auch im LEP, mit dem die Staatsregierung zwar nur für einen mittelfristigen Zeitraum die Vision für die räumliche Entwicklung in einem Gesamtkonzept konkretisiert (Vision Bayern 2025, vgl. LEP, Leitbild Seiten 3, 5, 7), wird aber ebenfalls eine nachhaltige und damit langfristige Raumentwicklung in Bayern verfolgt (LEP Seite 7). Dies gilt insbesondere auch für die räumlichen Strukturen für Verkehr (LEP Seite 4) und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (LEP Seite 6). Daher müssen notwendigerweise auch die bekannt langen Planungs-, Verfahrens- und Verwirklichungszeiträume mit berücksichtigt werden. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass in der Kommentarliteratur teilweise für die Mittelfristigkeit ein Zeitraum bis zu 25 Jahre angenommen wird (Runkel in Spannowsky/Runkel/Goppel, ROG-Kommentar, 2018, § 7 Rd. 9).</p> <p>Der Fokus der Luftverkehrswirtschaft liegt auf der langfristigen Entwicklung (15 bis 20 Jahre). Der Trend zu mehr Mobilität ist in einer globalisierten und vernetzten Welt nicht aufzuhalten: Der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privatreisende und Wirtschaftsunternehmen in einer globalisierten Welt haben, ist durch die Pandemie nicht in Frage gestellt. Branchenexperten rechnen zwar mit einem langsamen Erholungsprozess, in den Folgejahren prognostizieren Branchenexperten aber wieder weitere Zuwächse beim Luftverkehr. Insofern muss ein Ausbau der Infrastruktur des Flughafens München weiterhin ein mittel- und langfristiges Ziel bleiben, sowohl im Hinblick auf das um eine dritte Bahn erweiterte Start-/Landebahnsystem als auch auf die Terminalkapazität.</p>
--	--	--	--

			<p>Die Zielfestlegung der 3. Start- und Landebahn erfolgte nicht nur allein aufgrund der bereits eingetretenen Kapazitätserschöpfung bei der Slotverfügbarkeit in den Spitzenverkehrszeiten und der für den planfeststellungsrelevanten Prognosehorizont (10 bis 15 Jahre) prognostizierten Erreichung der absoluten Kapazitätsgrenze des Zweibahnsystems für Starts- und Landungen. Nach dem LEP erfolgte die Festlegung auch unter Berücksichtigung folgender Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der dem Verkehrsflughafen München zugeordneten Funktion als „Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang“, die die „interkontinentale Luftverkehrsanknüpfung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung Südbayerns sicherstellen“ soll, • der „außerordentlich hohen Bedeutung des Luftverkehrs für die Standortqualität der bayerischen Wirtschaft“ und • der Sicherung der Position Bayerns in der Weltwirtschaft“. <p>Diese im Rahmen des „Luftverkehrskonzepts Bayern“ im LEP festgelegten Ziele gelten unbeschadet der COVID-19-Pandemie unverändert fort.</p> <p>Die im „Luftverkehrskonzept Bayern“ festgelegten Ziele für den Verkehrsflughafen München liegen im Bundesinteresse und werden durch das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Mai 2017¹⁹ bestätigt und bekräftigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Verkehrsflughafen München ist einer der Flughäfen der deutschen „Primärstruktur“, dem aufgrund seiner umfangreichen Verbindungsoptionen und der Verbindung seiner Metropolregion über
--	--	--	---

¹⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Mai 2017 ([luftverkehrskonzept.pdf \(bmvi.de\)](#))

			<p>seinen Standort hinaus eine große volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er stellt mit den anderen Flughäfen im Bundesinteresse das „Rückgrat der Luftverkehrsinfrastruktur Deutschlands“ dar, weshalb seine Kapazitätserweiterung um eine dritte Start- und Landebahn zeitnah umgesetzt werden soll (vgl. Luftverkehrskonzept BMVI, D. III, Seite 21). • Der bestandskräftig planfestgestellte Ausbau des Verkehrsflughafens München ist auf absehbare Zeit die bundesweit einzig verbleibende Option zur weiteren Sicherung der luftverkehrlichen Infrastruktur. Ein Ausbau anderer Verkehrsflughäfen ist nicht realistisch.
Gemeinde Neufahrn b. Freising	12	Die Gemeinde Neufahrn b. Freising weist in Ergänzung zu Punkt 1.2 des Fragebogens ausdrücklich darauf hin, dass die angekreuzte Beschwerdezahl nicht aussagekräftig ist, da die Gemeinde seit Jahren ihre Bürger*innen darum bittet, sich mit ihren Anliegen nicht an die Gemeinde sondern direkt an die für Fluglärm zuständigen Beschwerdestellen zu wenden.	<p>Der Hinweis der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Lärmbeschwerden können an den Fluglärmschutzbeauftragten bei der Regierung von Oberbayern und die Flughafen München GmbH gerichtet werden.</p> <p>Fragen zum Thema „Flugverfahren und Abwicklung des Luftverkehrs“ können an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH adressiert werden.</p>
Gemeinde Ismaning	13	Die Gemeinde Ismaning und ihre Bürger sind regelmäßig vom Fluglärm betroffen, weswegen wir die Situation mit Maßnahmenvorschlägen auch bei dieser Gelegenheit nochmals ausführlicher darstellen wollen.	Die Stellungnahmen und Maßnahmenvorschläge der Gemeinden werden bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.
	14	Auf unsere Initiative hin wurde die Gemeinde Ismaning 2005 in die Fluglärmkommission aufgenommen wegen ca. 150 betroffener Einwohner im Außenbereich, im Gebiet der sog. 50 dB(A)-Isophone. Betroffen sind im östlichen Außengebiet insbesondere Einzelbebauungen unterhalb der sog. Südabflugroute.	Über den Gemeindevertreter in der „Fluglärmkommission“ können nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Vorschläge eingebracht werden und zur Beratung vorgestellt werden.

	15	<p>Die derzeitigen Grenzwerte und das diesbezügliche Verfahren zur rechnerischen Bestimmung des Fluglärms mit Durchschnittswerten wird unsererseits ganz grundsätzlich nicht als geeignet angesehen, gesundheitliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Wissenschaftlich ist nachgewiesen, dass sowohl starke Fluglärmereignisse wie auch nicht bewusst wahrgenommene Lärmereignisse zu Gesundheitsschäden führen können.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Rahmen der regelmäßigen Evaluierung des Fluglärm-schutzgesetzes (FluLärmG) werden stets die Auswirkungen von Verkehrslärm, insbesondere Fluglärm, auf den Menschen in Form verschiedener Studien intensiv untersucht. Hierbei werden sowohl die Wirkungen des Fluglärms und die Effekte des Fluglärms auf die Wohnbevölkerung beleuchtet als auch Vergleiche zwischen den unterschiedlichen Flughäfen gezogen. Die Ergebnisse der Studien werden sodann in die Evaluierung des Fluglärmgesetzes eingestellt und bei der Festsetzung von Beurteilungsverfahren, Lärmwerten und Rechtsfolgen unter Beachtung der physischen, psychischen und sozialen Wirkungsbereiche des Lärms in Anschlag gebracht. Das Fluglärmschutzgesetz wird deshalb auf Grundlage neuester Erkenntnisse über die Wirkungsweisen des Fluglärms auf den Menschen weiterentwickelt. Die Bundesregierung hat im Januar 2019 den Bericht zur Evaluation des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm²⁰ vorgelegt. Der Bericht untersucht die Wirkung des Gesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsfor-schung sowie der Luftfahrttechnik und formuliert insgesamt dreizehn Empfehlungen, hält aber im Grundsatz an den aktuellen Regelungen fest. Der Bericht wurde dem Deutschen Bundestag zur Beratung, die noch nicht abgeschlossen ist, zugeleitet. Das aktuelle FluLärmG ist nach wie vor ein guter Kompromiss zwischen den berechtigten Lärmschutzbedürf-nissen der Anwohner der größeren zivilen und militärischen Flugplätze einerseits sowie den wirtschaftlichen, verkehrli-chen und gesellschaftlichen Belangen des Luftverkehrs.</p>
--	----	---	---

²⁰ Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz), Januar 2019 ([Erster Bericht der Bundes-regierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm \(Fluglärmgesetz\) \(bmu.de\)](https://www.bmu.de/SharedDocs/DE/Presen/Presen/2019/01/20190108_erster_bericht_der_bundesregierung_zur_evaluierung_des_gesetzes_zum_schutz_gegen_fluglaerm.html))

			<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Verwendung von Dauerschallpegeln ist im Fachgebiet der Akustik anerkannt und weitverbreitet. Auch sehen das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm als auch die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie die Ermittlung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmereignis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet. Hinsichtlich der Angemessenheit der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG wird ergänzend auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen.</p>
	16	Zusammengefasst ergeben sich folgende Problembereiche	
	16.1	<p>1. Südabflugroute: Messungen durch den Flughafen ergaben im Bereich der 50 dB(A)-Isophone, dass tatsächlich tagsüber wie auch nachts Fluglärmereignisse registriert wurden, die unabhängig von den gesetzlichen Grenzwerten gesundheitliche Auswirkungen haben können. Ziel muss es u. E. sein, dass die Betroffenen von Seiten des Flughafens München einen freiwilligen passiven Schallschutz erhalten unabhängig der derzeitigen Rechtslage. Die Fluglärm-messungen an der Erdinger Straße 31 im Zeitraum vom 22.08. bis 17.09.2017 ergaben durchschnittlich 55 dB(A) tagsüber und 46 dB(A) nachts. Insgesamt wurden 5119 Fluglärmereig-</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ansprüche auf Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigung ergeben sich aus den einschlägigen rechtlichen Vorgaben. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 38.7 der Anlage 7 verwiesen. Darüber hinaus ist die FMG bereit, in Abstimmung mit der Gemeinde die Lärmsituation erneut zu überprüfen.</p>

	16.2	<p>nisse gezählt, von denen 85 % größer als 65 dB(A) waren.</p> <p>2. Die regelmäßig vorkommenden Abweichungen von der Südabflugroute über unserem Gemeindegebiet sollten selbständig durch die Flugüberwachungsbehörde verfolgt werden und nicht nur nach eingegangenen Beschwerden.</p>	<p>Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Nach § 33 Abs. 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) sind Flugverfahren von den Luftfahrzeugführern zu befolgen, es sei denn, es liegt eine abweichende und damit vorrangige Einzelfreigabe des Fluglotsen vor. Die DFS hat keine Indikatoren dafür, dass auf der Südabflugroute „regelmäßig“ gegen diese Regelung verstoßen wird. Eine „Qualitätskontrolle“ bezüglich der Umsetzung der Flugverkehrskontrollfreigabe, z. B. auch bei wetterbedingten Abweichungen von IFR-Abflugverfahren, findet durch Fluglotsen mittels Radar statt. Dies gehört u. a. zu den originären Aufgaben eines Fluglotsen. Für die Einleitung und Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten (OWi)-Verfahren im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Flugverfahren oder Einzelfreigaben ist grundsätzlich das BAF zuständig. Die Einleitung solcher Verfahren erfolgt, sobald das BAF Kenntnis erlangt und sich aufgrund des mitgeteilten Sachverhalts ein Anfangsverdacht für die Verwirklichung eines OWi-Tatbestandes ergibt. Eine Ahndung setzt für jeden Einzelfall voraus, dass zweifelsfrei nachgewiesen wird, dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer rechtswidrig und vorwerfbar den Tatbestand eines Gesetzes verletzt hat. Unabhängig von der Frage, ob es um eine mögliche Abweichung von einer Einzelfreigabe oder einem Flugverfahren geht, unterliegt der Flugweg verschiedenen Einflüssen, auf die der Luftfahrzeugführer keinen/kaum Einfluss hat, weshalb hierdurch bedingte Abweichungen vom Flugweg nicht vorwerfbar sind. Diese ergeben sich z. B. aus meteorologischen Bedingungen, Luftfahrzeugtyp, Triebwerksleistung, Gewicht etc. Können derartige Einflüsse nicht ausgeschlossen werden, ist eine Ahndung</p>
--	------	---	--

			nicht möglich. Ergänzende Ausführungen sind auf der Website des BAF (BAF - Startseite (bund.de)) unter dem Stichwort „Festlegung von Flugverfahren“ enthalten.
16.3	3.	Der Anflugverkehr sollte insbesondere bei Ostwindwetterlage über dem Ortsbereich vermieden werden. In der Vergangenheit wurde immer wieder vorgegeben, dass diese aufgrund von Durchschnittswerten nicht fluglärmrelevant seien. Insoweit liegen hier häufige Beschwerden vor, wonach deutliche Lärmstörungen wahrgenommen werden. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil der regelmäßig lautere Bremsschub festgestellt wird. Dieser Anflugverkehr sollte verstärkt über nicht bebautem Gebiet geführt werden. Derzeit besteht hier leider ein zu großer und wenig bürgerfreundlicher Freiraum der Flugsführung.	Der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist nicht bekannt von wem die Information „... dass ... aufgrund von Durchschnittswerten ...“ besiedelte Gebiete wie z. B. Ismaning „... nicht fluglärmrelevant seien.“ stammt und kann hierzu keine Stellung nehmen. Laut § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dient Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Dafür steht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auch der Luftraum über dem Bereich Ismaning zur Verfügung. Ergänzend wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in § 1 Abs. 1 LuftVG und § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) hingewiesen.
16.4	4.	Ein weiterer, häufig vorgetragener Beschwerdegrund seitens der Bürgerschaft sind Hubschrauberüberflüge vom und zum Flughafen. Flughafen München GmbH bzw. Deutsche Flugsicherung GmbH hätten insoweit keine direkten Weisungsbefugnisse. Nach unserer langjährigen Erfahrung erfolgt in den meisten Fällen der Überflug über den gemeindlichen bebauten Ortsbereich von Süd (West) nach Nord (Ost) und umgekehrt auf kürzester Distanz. U. E. werden hier nicht immer die Mindestflughöhen eingehalten, weswegen klar definierte Flugkorridore außerhalb des bebauten Bereiches	Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wenn zu der Einschätzung gelangt wird, dass von einem Luftfahrzeugführer gegen luftverkehrsrechtliche Regelwerke verstoßen wurde (wie z. B. durch „...Hubschrauberüberflüge...“), wird vorgeschlagen, dass der entsprechende Flug zur Anzeige gebracht wird. Als diesbezüglicher Ansprechpartner steht der Öffentlichkeit beispielsweise die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – zur Verfügung. Es ist zu berücksichtigen, dass Flüge nach Sichtflugregeln wie beispielsweise „... Hubschrauberüberflüge ...“, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nicht zwingend bekannt sein müssen. Im Zusammenhang mit dem Überflug von besiedelten Ge-

		<p>unter Einhaltung von Mindestflughöhen vorzusehen sind. Diesseits wird davon ausgegangen, dass dem notwendigen Polizei- und Rettungsdienstverkehr auch privat Shuttledienste von der Landeshauptstadt München direkt zum Flughafen erfolgen.</p>	<p>bieten wird ergänzend auf § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hingewiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: In 2019 betrug der Anteil der Hubschrauber an allen Flugbewegungen am Flughafen München weniger als 1 %. Davon entfielen rund 94 % auf die Hubschrauber der Polizeihubschrauberstaffel in Ausübung ihrer hoheitlichen Aufgaben. Die Hubschrauberstaffel wird regelmäßig, z. B. auch für Rettungsflüge oder im Katastrophenschutz, eingesetzt. Insgesamt spielen Hubschrauberflüge am Flughafen München eine untergeordnete Rolle.</p>
	17	<p>Die Gemeinde Ismaning hofft, dass bzgl. der oben angesprochenen Punkte hier zukünftig auch mit der Umgebungslärmrichtlinie eine Abhilfe erfolgen wird.</p>	<p>Ziel des vorliegenden Lärmaktionsplans ist eine Reduzierung des mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundenen Lärms.</p>
Landkreis München	18	<p>Der Landkreis München hat Ihr Schreiben vom 03.08.2020 zum Anlass genommen, die Gemeinden und Städte im Landkreis, die dem Flughafen München am nächsten liegen, zu beteiligen und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Rückmeldungen zeigen, dass neben der Gemeinde Ismaning, die wie der Landkreis Mitglied der Fluglärmkommission am Flughafen München ist und von Ihnen als Betroffene eigenständig beteiligt wurde, auch weitere Gemeinden und Städte im Landkreis München laut eigener Aussage von Fluglärm betroffen sind.</p> <p>Neben der Gemeinde Feldkirchen, die eine mittlere Betroffenheit geltend machte, betrifft dies die Gemeinde Unterföhring sowie die Stadt Unterschleißheim, die dem Landratsamt jeweils eine geringe Betroffenheit anzeigten.</p> <p>Die Lärmkartierung Bayern 2017 bzw. die Lärm-</p>	<p>Für die Gemeinden Feldkirchen und Unterföhring sowie für die Stadt Unterschleißheim liegen nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) keine kartierten Bereiche vor. In den Lärmkarten wird nach § 4 Abs. 4 der 34. BImSchV die Lärmsituation für Pegel L_{DEN} über 55 dB(A) und L_{Night} über 50 dB(A) graphisch dargestellt.</p> <p>Für nicht kartierte Bereiche ist keine Lärmaktionsplanung veranlasst. Dennoch können die geplanten Maßnahmen (ausgenommen passive Maßnahmen) auch bei den nicht kartierten Gemeinden zu einer Lärmreduzierung beitragen.</p>

		<p>karten des Landesamtes für Umwelt (LfU), auf deren Grundlage der Lärmaktionsplan vermutlich erstellt werden wird, weisen im Gebiet des Landkreises München indes lediglich in Teilen der Gemeinde Ismaning eine Betroffenheit aus. Auch wenn die Gemeinde Ismaning im Landkreis München sicherlich am stärksten von Fluglärm betroffen ist, so sollten dennoch auch die Gemeinden Feldkirchen und Unterföhring sowie die Stadt Unterschleißheim nochmals genauer betrachtet werden. Auch hier gab es in der Vergangenheit teilweise Beschwerden über Fluglärm. Wir regen vor diesem Hintergrund an, den Umriss der Kartierung, die Sie Ihrer Planung zu Grunde legen, erneut zu überprüfen und – sofern nötig – im erforderlichen Umfang zu erweitern.</p>	
	19	Wir möchten darüber hinaus auch die Punkte, die die Gemeinde Ismaning in ihrer Stellungnahme vorgebracht hat, aufgreifen.	
	19.1	<p>Der Thematik Schallschutz- und Entschädigungsprogramme sollte ein besonderes Gewicht im Rahmen der Erstellung des Fluglärmaktionsplanes beigemessen werden. Dabei sollte insbesondere die Realisierung von geeigneten passiven Schallschutzmaßnahmen in Gebieten, die vom Fluglärm betroffenen sind, angestrebt werden.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ansprüche auf Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigung ergeben sich aus den einschlägigen rechtlichen Vorgaben. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 38.7 der Anlage 7 verwiesen. Die Flughafen München GmbH hat im Rahmen zweier Schallschutzprogramme umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen. So wurden ca. 4.000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die Flughafen München GmbH hat daher in der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schall-</p>

			<p>schutzmaßnahmen investiert. Die Notwendigkeit für darüber hinaus gehende Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus den für das Zweibahnssystem geltenden Planfeststellungsbeschlüssen nicht.</p>
	19.2	<p>Abweichungen von den vorgegebenen Flugrouten sollten von den zuständigen Behörden von Amts wegen rückverfolgt und die Gründe hierfür in Erfahrung gebracht werden.</p>	<p>Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Dieser Punkt gehört mitunter zu der originären Aufgabe eines Flugverkehrsleiters. Im Normalbetrieb gilt der Grundsatz: Der Flugverkehrsleiter erteilt eine Flugverkehrskontrollfreigabe, die beispielsweise den Flugweg oder die Flughöhe vorgibt, der Pilot handelt danach. Die entsprechende „Qualitätskontrolle“ findet durch den entsprechenden Flugverkehrsleiter (Radarlotse) mittels Radar statt. Bei der Feststellung von möglichen Verstößen durch den Flugverkehrsleiter werden die entsprechenden Daten aus Gründen der Zuständigkeit an das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung gemeldet. Dieses ist u. a. für die Ahndung von Verstößen gegen bestimmte luftverkehrsrechtliche Vorschriften im kontrollierten Luftraum zuständig. Wir verweisen insoweit ergänzend auf unsere Antwort unter Ziffer 16.2.</p>
	19.3	<p>Auch die Thematik Hubschrauberverkehr sollte näher beleuchtet werden. Hierbei sollte darauf geachtet werden, die ansässige Bevölkerung bestmöglich zu schützen.</p>	<p>Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH weist darauf hin, dass Flüge nach Sichtflugregeln, wie z. B. „...Hubschrauberverkehr...“, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nicht zwingend bekannt sein müssen. Im Zusammenhang mit dem Überflug von besiedelten Gebieten wird ergänzend auf § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hingewiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: In 2019 betrug der Anteil der Hubschrauber an allen Flugbewegungen am Flughafen München weniger als 1 %. Davon entfielen rund 94 % auf die Hubschrauber der Polizei-</p>

			hubschrauberstaffel in Ausübung ihrer hoheitlichen Aufgaben. Die Hubschrauberstaffel wird regelmäßig, z. B. auch für Rettungsflüge oder im Katastrophenschutz, eingesetzt. Insgesamt spielen Hubschrauberflüge am Flughafen München eine untergeordnete Rolle.
	20	Wir bitten Sie, die vom Landkreis München vorgebrachten Aspekte bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München zu berücksichtigen.	Alle Stellungnahmen von Landkreisen und Gemeinden, die Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, wurden in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.
Gemeinde Zolling Gemeinde Haag a. d. Amper	21	Ergänzend zum Fragenkatalog nimmt die Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper zur Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München im Rahmen der 1. Mitwirkungsphase wie folgt Stellung:	
	21.1	Seitens der Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper wird die Aufstellung eines Lärmaktionsplans begrüßt, damit der Schutz der Bevölkerung vor übermäßigen Immissionen verbessert werden kann. Auch die Beteiligung der Öffentlichkeit wird sehr begrüßt, da hiermit der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben wird, das eigene Empfinden der Fluglärmbelastung gegenüber den Behörden mitzuteilen. Durch die Aufstellung des Lärmaktionsplanes erhält der stetig fortwährende Dialog zum Fluglärm durch den Großflughafen München eine neue Grundlage.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.
	21.2	Weiterhin ist die Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper aber auch der Ansicht, dass jegliche Lärmzunahme durch ein steigendes Flugaufkommen unbedingt zu vermeiden ist. Diese Vermeidung ist zielführend nur möglich, wenn der Flughafen München gerade hinsichtlich der Infrastruktur zur Steigerung der Flugbewegungen	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausge-

	<p>(z. B. 3. Start- und Landebahn) nicht weiter ausgebaut wird/wenn der Flughafen München nicht weiter ausgebaut wird. In diesem Zusammenhang sind seitens der Regierung von Oberbayern alle Maßnahmen selbst und gegenüber der Flughafen München GmbH zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses zum Bau und Betrieb der 3. Start- und Landebahn dauerhaft rechtsverbindlich aufzugeben.</p>	<p>hende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn.</p> <p>Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)²¹, der sich u. a. auf die 3. Start- und Landebahn bezieht, ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist durch die Gesellschafter der Flughafen München GmbH allerdings noch nicht freigegeben. Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurde im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern die Festlegung getroffen, dass die Planungen für den Bau einer 3. Start- und Landebahn während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen der Klausurtagung der CSU-Landtagsfraktion im September 2020 hatte der Bayerische Ministerpräsident Dr. Markus Söder, aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr angekündigt, die Planungen für den Bau der 3. Start- und Landebahn</p>
--	---	---

²¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/flughafen-muenchen/3-start-und-landebahn))

			<p>während seiner Amtszeit nicht weiterverfolgen zu wollen. Die Erweiterung des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden.</p> <p>Der 98. ÄPFB enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahntunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p> <p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT Drs. Nr. 18/11162²²). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p> <p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p>
	21.3	Schließlich wird seitens der Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper der Schutz der Bevölkerung in der Nachtzeit als äußerst wichtig er-	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nacht-</p>

²² Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

		<p>achtet. In diesem Zusammenhang wird die verstärkte Einhaltung des Nachtflugverbots in der Nachtzeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr als zwingend notwendig erachtet bzw. die Ausweitung des Nachtflugverbots als wirksame Maßnahme zur Lärminderung gesehen. Das in den letzten Jahren steigende Aufkommen an Flugbewegungen in der Nachtzeit ist verstärkt zu prüfen und auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.</p>	<p>zeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung²³ geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt). Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Gerichtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 der Anlage 7 verwiesen.</p>
	21.4	<p>Wir bitten Sie die Anliegen der Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen um die Belange der Bürger bestmöglich zu berücksichtigen.</p>	<p>Alle Stellungnahmen von Landkreisen und Gemeinden, die Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, wurden in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.</p>

²³ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))