

Anlage 11: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München hatten Gemeinden und Landkreise in der Zeit vom 11.06.2021 bis einschließlich 28.07.2021 die Möglichkeit per E-Mail oder schriftlich Stellungnahmen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München einzureichen. Insgesamt gaben 15 Gemeinden und 1 Landkreis eine Stellungnahme ab. Die Rückmeldungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt.

Das **Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)** weist, soweit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung **eine laterale Verlagerung von bestehenden Flugverfahren bzw. allgemein die Festlegung lärmmindernder An- und Abflugverfahren** angeregt/gefordert wird, grundsätzlich darauf hin, dass die am Flughafen München bestehenden Flugverfahren bereits umfassend unter Beteiligung auch der Fluglärmkommission (FLK) und des Umweltbundesamtes (UBA) abgewogen wurden und davon auszugehen ist, dass diese auch unter Berücksichtigung von Fluglärmgesichtspunkten und im Hinblick auf eine Routenführung über möglichst gering besiedelte Gebiete bereits weitgehend optimiert sind. Aufgrund der vorherrschenden Besiedlungsstruktur wird eine Verlagerung zu Gunsten einer Gruppe von Anwohnern regelmäßig nur mit Verschlechterungen für eine andere Gruppe zu erkaufen sein. Sollten sich im Rahmen der Arbeit der Fluglärmkommission oder bei der Untersuchung durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gleichwohl Maßnahmen ergeben, die geeignet sind, die Lärmsituation insgesamt zu verbessern, so können diese in das entsprechende Verfahren eingebracht und nach erfolgter Abwägung durch das BAF festgelegt werden. Insofern wird auf die für den Flughafen München im Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichte Minimum Noise Routing-Karte für die SIDs (lärmoptimierte Standardabflugverfahren; siehe auch Anlage 1 des Lärmaktionsplans), die grundsätzlichen Ausführungen zur Festlegung von Flugverfahren in Nr. 80 der Anlage 10 sowie auf die Maßnahmen V7, G4 und L4 verwiesen.

Bezüglich der ebenso im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußerten Beschwerde, dass von bestehenden Flugverfahren abgewichen werde, verweist das BAF auf seine umfangreichen grundsätzlichen Ausführungen zu Flugverfahren und Einzelfreigaben und deren Verhältnis zueinander, wie bereits unter Nrn. 10.3 und 10.4 der Anlage 7 dargelegt.

Ergänzend verweist das BAF jeweils auf seine auf der Internetseite ([BAF - Flugverfahren \(bund.de\)](https://www.baf.bund.de)) veröffentlichten Informationen zur Festlegung von Flugverfahren sowie auf seinen Flyer zur Festlegung von Flugverfahren, der ebenso unter dem vorgenannten Link heruntergeladen werden kann.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** teilte mit, dass im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung Anfragen bzw. grundsätzliche Fragen seitens der DFS ausführlich beantwortet wurden (siehe Anlagen 5, 6, 7 und 8). Die DFS bittet deshalb darum, dass noch offene Fragen zum Thema „Abwicklung des Luftverkehrs“, auch aus Gründen einer umfänglichen Antwort, direkt an folgende E-Mail-Adresse adressiert werden: fluglaerm.muenchen@dfs.de

Darüber hinaus steht die DFS zum Thema „Abwicklung des Luftverkehrs“ telefonisch unter +49 (0)89 9780-124 zur Verfügung.

Im Folgenden sind die vorgebrachten Stellungnahmen und Anregungen sowie das (weitere) Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Gemeinde/Landkreis	Nr.	Stellungnahme/Anregung	Bewertung
Gemeinde Feldkirchen	1	Die Gemeinde Feldkirchen möchte zur Lärmaktionsplanung des Großflughafens München folgende Anregung/Stellungnahme abgeben: Wir möchten speziell darauf hinweisen, dass die Gemeinde Feldkirchen durch überfliegende Flugzeuge, die sich im An- und Abflug zum bzw. vom Großflughafen München befinden durch Lärm beeinträchtigt wird. Die Gemeinde bittet darauf hinzuwirken, dass die An- und Abflugrouten der Flugzeuge zukünftig so gelegt werden, dass diese über nicht bebauten Gebiet erfolgen und somit die Gemeinde Feldkirchen nicht mehr überflogen wird.	Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen.
Markt Markt Schwaben	2	Der Marktgemeinderat hat sich in seiner Sitzung am 15.07.2021 mit der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung beschäftigt und dabei beschlossen, folgende Stellungnahme abzugeben: Vom Entwurf des Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München wird Kenntnis genommen. Die Belange des Marktes Markt Schwaben werden durch diesen Entwurf berührt. Der Markt bringt deshalb folgende Punkte als Anregungen vor: • Zum Schutz der Nachtruhe der Bürger/-innen von Markt Schwaben sollte sichergestellt werden, dass startende Maschinen nach 23 Uhr nicht mehr das Gemeindegebiet von Markt Schwaben überfliegen. • Die Anzahl der Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot müssen deutlich reduziert werden. Strafzahlungen der Fluggesellschaften sollten den	Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen ist an

		betroffenen Kommunen zugutekommen.	objektive Kriterien gebunden (unbestimmte – jedoch voll justiziable – Rechtsbegriffe). Die Steuerungsmöglichkeiten der Behörde sind damit begrenzt. Der Hebel ist vielmehr die reibungslose Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems Luftfahrt welches Verspätungen und ähnliche Störungen vermeidet und damit Ausnahmegenehmigungen entbehrlich werden lässt. Nach einer temporären Belastungsspitze 2018 traten/treten in den Jahren 2019/2020/2021 deutliche Reduzierungen bei den erforderlichen Ausnahmegenehmigungen ein, die nicht nur auf die Corona-Krise zurückzuführen waren, sondern auch Ergebnis von Maßnahmen der Luftverkehrswirtschaft (Gestellung von Ersatzmaschinen, Erhöhung der Umdrehzeiten etc.) sind. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausnahmegenehmigungen Ausnahmegenehmigungen sind Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung und werden restriktiv gehandhabt. Eine Berichterstattung dazu erfolgt in den Sitzungen der Fluglärmkommission. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Mobile Messung Markt Schwaben Die Überflugsituation in Markt Schwaben war in den letzten Jahren wiederholt Thema in den Sitzungen der Fluglärmkommission und insbesondere in der 58. Sitzung am 15.12.2016 von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ausführlich erläutert worden. Die von der FMG zuletzt im Jahr 2016 durchgeführte mobile Fluglärmmessung in Markt Schwaben zeigte eine verhältnismäßig geringe Fluglärmbelastung mit einem Dauerschallpegel von tagsüber LEQ3 Tag = 45 dB(A) und nachts LEQ3 Nacht = 40 dB(A), die vorwiegend durch
		Beteiligung des Großflughafens Münchens beim aktiven Schallschutz für die Bürger/-innen Markt Schwabens, die vom Fluglärm besonders betroffen sind.	

		- Starts und Landungen sollen nach Möglichkeit so organisiert werden, dass grundsätzlich eine Anhebung der Überflughöhe um durchschnittlich zusätzliche 700 Meter für das Gemeindegebiet Markt Schwaben erreicht wird. Es soll grundsätzlich kein Überflug des Gemeindegebietes von Markt Schwaben unterhalb von 3500 Meter stattfinden. - Änderung der Flugrouten, um eine gleichmäßigere Verteilung der Überflüge auf alle Anrainergemeinden sicherzustellen. Eine mögliche Anpassung der Flugrouten liegt seit 2019 dem Flughafen sowie der DFS vor. Der Markt Markt Schwaben bedankt sich für die Beteiligung an der oben genannten Maßnahme.	Abflüge (Starts) auf der Südbahn Richtung Westen (D26L) verursacht wurde. Die Ergebnisse der 2016 durchgeführten mobilen Fluglärmmessung in Markt Schwaben sind verfügbar unter „Webreporting Mobil“: https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html (→ Messjahr „2016“ und Messung „Markt Schwaben“ auswählen) Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen. Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen.
Gemeinde Haimhausen	3	Im Rahmen der 2. Mitwirkungsphase gibt die Gemeinde Haimhausen folgende Stellungnahme ab: Es werden erneut lärm mindernde Maßnahmen gefordert: Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Fluglärmmonitoring Die FMG führt seit Jahren ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm durch und wird das auch fortsetzen. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens

		• Ausschluss lauter Flugzeuge	werden die vom Luftverkehr ausgehenden Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet. Darüber hinaus bietet die FMG auf freiwilliger Basis und als Serviceleistung für Kommunen und Bürger auch mobile Fluglärmmessungen an. Damit kommt die FMG ihrer Pflicht zur Überwachung bereits in deutlich stärkerer Ausprägung nach als vorgegeben oder an anderen Verkehrsflughäfen üblich. Die gemessenen Lärmpegel und die zugehörigen Flugspuren werden im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ in Echtzeit veröffentlicht (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php). Da jede Messstelle im Sekundentakt Werte aufzeichnet, kann daraus beispielsweise auch der Pegelzeitverlauf (mit Pegelspitzen) dargestellt werden. Zudem lassen sich die Lärmereignisse inkl. der Flugspuren über die Archiv-Funktion bis zu zwei Monate in die Vergangenheit nachverfolgen. Die Ergebnisse der Messungen wie z. B. der berechnete Dauerschallpegel oder die summierten Pegelhäufigkeiten werden im Webreporting auf den Internetseiten der FMG veröffentlicht und stehen dauerhaft zur Verfügung. Neben den monatlichen Messberichten der 16 stationären Messstellen (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WebReport/mst.php?nmtid=1) umfasst dieses Angebot zudem die Einzelberichte der mobilen Messungen (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html?nmtid=1) sowie weitergehende Informationen zu Betriebsrichtungsverteilung, Routenbelegung, Nachtflug oder Typenmix und Jahresvergleiche der Fluglärmentwicklung. Auf den stattfindenden Sitzungen der Fluglärmkommission werden die Ergebnisse regelmäßig vorgestellt. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung:
--	--	---	--

		• Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere)	Ein vollständiger kategorischer Ausschluss bestimmter, zum Verkehr zugelassener Flugzeuge am Flughafen München ist mit geltendem Recht nicht vereinbar. Neben den in der gültigen Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München festgelegten Betriebsbeschränkungen sind lärmabhängige Nutzungsentgelte ein wichtiges Anreizinstrument. Im Detail wird auf die aktuelle Entgeltordnung des Flughafens Münchens verwiesen, die auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht ist (https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759). U. a. enthält sie eine Zuteilung der Flugzeugtypen zu 13 Lärmklassen sowie eine Gebührenstaffelung. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugzeugaustauschprogramme Die Erneuerung einer Flugzeugflotte ist eine laufende Maßnahme der Luftfahrtgesellschaften. Sie liegt in deren Entscheidung und ist insbesondere eine entscheidende Maßnahme zur künftigen Lärmreduzierung und ist zurecht als Maßnahme L1 in Kapitel 6.3.2.1 als langfristiges Ziel definiert. Die Lärminderung an der Quelle stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte (vgl. Maßnahmen V6, G1 und L2) Anreize zum Einsatz lärmarmen Flugzeuge. Hinweis: Bedingt durch die Corona-Krise im Luftverkehr wurden von den Airlines neben den üblichen Austauschprogrammen zusätzlich aktuell bereits ältere und v. a. vierstrahlige Flugzeuge außer Betrieb genommen.
--	--	--	--

		• Lärmmindernde An- und Abflugverfahren • Weitergehende Beschränkungen der Betriebszeiten in den Nachstunden • Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen)	Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Der Flugbetrieb in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung vom 23.03.2001¹ bereits erheblich eingeschränkt. Insbesondere in der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) ist der Flugbetrieb nur noch in sehr geringen Ausnahmefällen zulässig. Der Nachtflugbetrieb wird mit der bestehenden Nachtflugregelung daher zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung bereits stark reguliert. Die Einhaltung der in der Nachtflugregelung enthaltenen Vorgaben wird konsequent überwacht. Ergänzend wird auf die Erläuterungen der FMG in Nr. 9.1 der Anlage 7 und Nr. 5 (der Anlage 11) verwiesen. Das StMB nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ein zentrales Thema bayerischer Verkehrspolitik ist die intelligente, kundenfreundliche und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger. Attraktive Verkehrswege und gut vernetzte Verkehrssysteme sind entscheidende Standortfaktoren für gesamt Bayern einschließlich des Großraums München und der Flughafenregion. Menschen und Unternehmen in Bayern sind heutzutage in einem Maße international verwoben, dass auf zeiteffektive Reisen und Transporte rund um die Welt nicht verzichtet werden kann. Ziel muss es deshalb sein, die arteigenen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Gestaltung von Reise- und Logistikketten effizient einzu-
--	--	--	---

¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

			setzen und die Verkehrsträger mittels leistungsfähiger Schnittstellen bestmöglich zu kombinieren. Zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München hat der Freistaat Bayern im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg gebracht. Außerdem lässt der Freistaat im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ weitere Möglichkeiten für zusätzlichen überregionalen Schienenpersonenverkehr und die dafür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen untersuchen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG begrüßt den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den Ersatz von Zubringerflugzeugen auf Kurzstrecken. Die Umsetzung dürfte leider nur mittel- und langfristig möglich sein.
Gemeinde Oberding (VG Oberding)	4	Eigene Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm werden für nicht erforderlich gehalten. Der Gemeinderat Oberding hat sich in seiner Sitzung am 20.07.2021 mit der o. g. Maßnahme befasst. Folgende Stellungnahme wird hierzu abgegeben: Es wird festgestellt, dass die Gemeinde weiterhin sehr stark durch den Flugbetrieb am Großflughafen München betroffen ist. Bereits in der Mitwirkungsphase 1 (Onlinefragebogen) im August 2020 wurde von der Gemeinde Oberding bei den Fragestellungen zu möglichen lärmmindernden Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München insbesondere auf fol-	

		gende Themen abgestellt: 1. Lärmreduzierungen beim Fluggerät/-betrieb • Ausschluss lauter Flugzeuge • Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere) • lärmindernde An- und Abflugverfahren • lärmabhängige Start- und Landeentgelte (Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge)	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen). Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugzeugaustauschprogramme Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen. Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte Adressat der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften. Sie sollen durch derartige monetäre Anreize zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München bewogen werden. Dieser Anreiz gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für regelmäßig bzw. häufig am Flughafen München verkehrende Fluggesellschaften des gewerblichen Verkehrs. Mit der aktuellen, seit dem 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung² wurden alle Lärm-entgelte angehoben und laute Flugzeuge wurden überproportional verteuert. Mit der stärkeren Differenzierung
--	--	--	---

² Flughafen München GmbH: Entgeltordnung, Teil 1, gültig ab: 01. Juni 2021 ([01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf))

			zwischen den Lärmklassen wird zudem das lärmbezogene Entgelt insbesondere für die regelmäßig verkehrenden lärmintensiveren Flugzeugtypen erheblich teurer und damit Anreize geschaffen, kapazitativ vergleichbare, aber modernere und leisere Flugzeugtypen einzusetzen. Dieses Vorgehen dient auch dem Interesse der Flughafen-anwohner. Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärmentgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen. Das Beispiel der Lärmentgelte für einen Airbus 350-900 zeigt, dass die Start- und Landeentgelte nun rund 42 Prozent geringer ausfallen als für das vergleichbare, alte Flugzeugmuster Airbus 340-600. Der Trend zum Einsatz moderner und umweltfreundlicher Flugzeuge zeigt sich anhand des Typenmixes am Flughafen München. So wurden im Jahr 2019 bereits rund 98,5 Prozent der Flugbewegungen mit den „leiseren“ Kapitel 4- und Kapitel 14-Flugzeugen durchgeführt. Dabei stieg der Anteil der Kapitel 14-Flugzeuge in den vergangenen Jahren stetig an. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu Maßnahme V6, Anlage 5 Nr. 3.2, Anlage 6 Nr. 2.2, Anlage 7 Nrn. 12 und 21 verwiesen.
--	--	--	--

		das Bremsen mit Schubumkehr soll verboten werden	Das StMB nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Einsatz der Schubumkehr ist gemäß luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974³ beschränkt. Schubumkehr darf demnach nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Die Nutzung der Schubumkehr liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften bzw. des jeweiligen Piloten. Zahlen zur Nutzung von Schubumkehr liegen dem StMB nicht vor. Fluglärmbeschwerden oder Anzeigen im Zusammenhang mit Verstößen gegen die Regelung zur Schubumkehr sind beim StMB, der Regierung von Oberbayern, insbesondere beim Fluglärmbeauftragten, nicht eingegangen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verbot Umkehrschub Laut luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974 ist der Einsatz der Schubumkehr landender Luftfahrzeuge bereits beschränkt. Schubumkehr darf nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Umgesetzt ist diese Vorgabe gegenüber den Fluggesellschaften und den Flugzeugbesatzungen durch die entsprechende Vorgabe der Flughafenbenutzungsordnung, Teil 2.2.2: „Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf ‚Leerlaufschubumkehr‘ wird von dieser Regelung nicht umfasst.“ Ob diese Sicherheitsgründe vorliegen, muss vom verantwortlichen Piloten an Hand der ak-
--	--	--	--

³ Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/verkehr/luftverkehr/1974-05-09_genehmigung.pdf))

		• Es wird gefordert, die Tagesrandzeiten nicht voll auszunutzen.	tuellen Situation entschieden werden. Ein absolutes Verbot der Schubumkehr ist nicht umsetzbar, da die Möglichkeit der Nutzung der Schubumkehr für die Gewährleistung der Sicherheit des Flugverkehrs unabdingbar ist. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugbetrieb Tagesrandzeiten Auch der Flugverkehr in den Tagesrandzeiten – gemeint ist wohl die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 00:00 Uhr und zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr – unterliegt den strengen Anforderungen der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁴. Darüber hinaus hat die FMG keine rechtliche Handhabe, den Verkehr weiter einzuschränken. Die Planung der Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erfolgt durch die am Flughafen verkehrenden Fluggesellschaften, die Vergabe der hierfür benötigten „Slots“ durch den von der Bundesrepublik Deutschland in Umsetzung Europäischen Rechts mit der Flugplankoordination beauftragten Flugplankoordinator. Rechtsgrundlage für dessen Tätigkeit sind § 31a und § 32 Abs. 1 Nr. 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. der Verordnung über die Beauftragung des Flugplankoordinators vom 17.12.1992 und der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung vom 13.06.1994, jeweils in der aktuell geltenden Fassung. Die FMG hat auf Grund ihrer Betriebspflicht (§ 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO]) die koordinierten Flugbewegungen abzuwickeln. Die Anzahl der verfügbaren Slots wird durch die sog. Koordinierungseckwerte (KEW) bestimmt. Der aktuelle Koordinierungseckwert (KEW) für die Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr beträgt 90 Starts und Landungen pro Stunde.
--	--	--	--

⁴ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

			Von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr gelten zwar grundsätzlich dieselben Kapazitätseckwerte, Slots dürfen aber vom Flugplankoordinator nur vergeben werden, wenn die angefragten Starts oder Landungen nach den Vorgaben der Nachtflugregelung für den Flughafen München zugelassen sind (siehe A.I.1 und A.I.2 der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 oder Maßnahme V5). Die FMG hat auf die Slotzuteilung keinen Einfluss. Da die zeitliche Abfolge von Flügen bedarfsorientiert stattfindet, ist eine über diese Vorgaben hinausgehende Verteilung bzw. „Entzerrung“ von Spitzen auch in den Tagesrandzeiten nicht darstellbar. Verkehrsspitzen orientieren sich bei allen Verkehrsträgern an der Nachfrage durch die Kunden. Sie sind daher nicht „unnötig“, sondern systembedingt. Sondereffekte, wie z. B. wetterbedingte Verspätungen, die für vor 22:00 Uhr koordinierte Flüge nach 22:00 Uhr abgewickelt werden dürfen, sind nicht planbar und von der FMG auch nicht beeinflussbar. Durch die in der Nacht gestaffelten Entgelte, die mit der aktuellen Entgeltordnung sogar noch deutlich stärker gespreizt wurden, bietet die FMG Anreize für die Fluggesellschaften, die Nachtzeiten möglichst in ihren Planungen auszusparen oder die Flüge auf das nachfrageorientiert notwendige Minimum zu beschränken. In Gesprächen mit den Fluggesellschaften weist die FMG darüber hinaus auf die Bedeutung des Lärmschutzes in der Nacht hin. Zum faktischen Geschehen ist darauf hinzuweisen, dass die Zahl der Flugbewegungen bereits in der Stunde nach 22:00 Uhr deutlich abnimmt. 2019 wurden im Schnitt in dieser Stunde nur noch ca. 51 Flugbewegungen abgewickelt. Die Zahl sinkt in der Stunde nach 23:00 Uhr weiter deutlich, 2019 auf ca. 14 Flugbewegungen. Die FMG berichtet in jeder Sitzung der Fluglärmkommission über die Entwicklung der Nachtflüge, über die Einhaltung der Vorgaben der Nachtflugregelung und erläutert zudem die
--	--	--	---

		2. Reduzierung des Bodenlärms Abschirmungsmaßnahmen (Lärmschutz durch Wälle, Gebäude, Anpflanzungen etc.)	Ergebnisse der Berechnungen zur Einhaltung der lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen nach A.I.3 der Nachtfluggenehmigung. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 11.1 der Anlage 7 verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Abschirmungsmaßnahmen Bodenlärm In der Maßnahme V22 wird auf die vorhandenen und auf Wunsch der Gemeinde errichteten Lärm-/Sichtschutzwälle im Osten des Flughafens zum Schutz der Ortschaft Schwaig hingewiesen. Über die jüngst realisierten Lärm-/Sichtschutzwälle hinaus sind dort keine weiteren Abschirmungsmaßnahmen vorgesehen. Im Bereich des Ortsteils Attaching der Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos ist für den Fall der Erweiterung des Flughafens um eine weitere Start- und Landebahn im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss⁵ ebenfalls eine Abschirmung vorgesehen. Da das dafür benötigte Material erst im Zuge des dann erforderlichen großräumigen Massenausgleichs zur Verfügung stehen wird, ist eine Realisierung erst im Zuge eines Baus der 3. Start- und Landebahn möglich. Eine teilweise Abschirmung des Ortsteils Attaching gegen Bodenlärm von den Vorfeldern des Terminals 2 ist heute schon durch die Gebäude des T2 und des Satelliten gegeben. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmreduzierung Rollverkehr Am Flughafen München liegen auf Grund der technischen
		Einsatz technischer Hilfsmittel zur Reduzierung des Triebwerklärms auf dem Rollfeld und des Bodenlärms aus dem Rollverkehr	

⁵ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/de/3-start-und-landebahn))

			Konzeption des Bahnsystems sämtliche Rollbahnen zwischen den beiden Start- und Landebahnen. Vor diesem Hintergrund sind die Lärmemissionen aus dem Rollverkehr am Flughafen München von Haus aus geringer als an anderen Flughäfen, bei denen Rollverkehre in unmittelbarer Nähe zu Siedlungen stattfinden. Außerdem werden die Rollzeiten durch den Einsatz eines punktgenauen Planungssystems mit Rollfreigabe erst zu einem Zeitpunkt, der ein verzögerungsfreies Rollen zum Startbahnkopf erlaubt (Airport-CDM, siehe Maßnahme V19) auf das absolut notwendige Minimum reduziert. Die Forderung nach Einsatz technischer Hilfsmittel zur Reduzierung des Rollverkehrs zielt neben der Beschränkung auf ein oder zwei Triebwerke beim Rollen (vgl. dazu Stellungnahme der FMG zu Nr. 8) auch auf den Einsatz von Schleppern zum Transport der Flugzeuge vom Terminal zum Startbahnkopf und nach der Landung zurück zum Terminal ab. Für das Schleppen der Flugzeuge wäre vornehmlich der Einsatz von sogenannten TaxiBots (Spezialschlepper, die durch den Piloten selbst gesteuert werden) erforderlich. Beim Einsatz von TaxiBots ist zu beachten, dass die Triebwerke eine ausreichend lange „Warm-Up“-Phase von mindestens fünf Minuten benötigen, die üblicherweise während des Rollens stattfindet. Würden die Flugzeuge zu den Startbahnköpfen geschleppt, müsste die Warmlaufphase dort stattfinden. An den Startbahnköpfen würden dadurch Staus entstehen, während die Lärm- und Emissionsbelastung weiterhin gegeben ist. Auch die geringe Rollgeschwindigkeit beim Schleppen erfordert erheblich mehr Zeitaufwand bei der Flugbetriebsabwicklung. Zudem sind TaxiBots nach unserem Kenntnisstand aktuell nur für die Flugzeugtypen Boeing 737, 757 und Airbus A320 zertifiziert. Neben der Anschaffung von TaxiBots (bei bis zu 58 Starts in der Stunde wären dies Kos-
--	--	--	--

		ten im zweistelligen Millionenbereich), müsste auch das Personal für den Schlepperfuhrpark erheblich aufgestockt, spezielle Abkoppelungsflächen am Startbahnkopf geschaffen sowie neue Betriebsstraßen für die Rückführung der Schlepper im Europäischen Vogelschutzgebiet errichtet bzw. ausgebaut werden. Ähnliche Herausforderungen würden bei einer Rückführung gelandeter Flugzeuge durch Schlepper zu den Terminals entstehen; da feste Übergabepunkte zum Andocken an die Schlepper eingerichtet werden müssten. Dadurch würde sich der Lande- und Abrollvorgang – neben den deutlich niedrigeren Schleppgeschwindigkeiten – weiter verzögern. Zudem müssen die Triebwerke auch vor dem Abstellen noch einige Minuten zum Abkühlen weiterlaufen. Da die Rollzeiten nach der Landung wegen des optimierten Layouts des Rollbahnsystems nur ca. fünf Minuten betragen, würde auch insoweit kaum eine Lärmreduzierung eintreten. Die operativen, infrastrukturellen, wirtschaftlichen, prozess- und systemtechnischen Herausforderungen für die Verwendung von TaxiBots sind immens und würden zu erheblichen Nachteilen und Einschränkungen insbesondere bei der Flugbetriebsabwicklung am Flughafen München führen. Sie erfordern umfangreiche Investitionen für Personal, Gerät und infrastrukturelle Maßnahmen, ohne speziell am Flughafen München eine nennenswerte Lärmmentlastung zu bewirken. Das StMB verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen).
		3. Umstieg auf andere Verkehrsträger • Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs für die bessere Erreichbarkeit des Flughafens der Gewerbegebiete • Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen

		Zubringerflügen) Die Gemeinde Oberding fordert, dass vorgenannte Maßnahmen über das bis jetzt geschehene Maß hinaus kontinuierlich weiterverfolgt und dem neuesten Stand der Technik/Möglichkeiten entsprechend stetig verbessert werden. Ferner fordert die Gemeinde Oberding, dass im planfestgestellten Flughafengelände kein zusätzlicher Verkehr generiert werden soll, durch die Ansiedlung von zweifelhaftem flughafenbedingtem Gewerbe.	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG begrüßt den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den Ersatz von Zubringerflugzeugen auf Kurzstrecken. Die Umsetzung dürfte leider nur mittel- und langfristig möglich sein. Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Fachbehörden. Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch § 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthalten zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Der Lärmaktionsplan gibt die Maßnahmen und Bewertungen der jeweils zuständigen Fachinstitutionen wieder. Soweit das Einvernehmen der zuständigen Fachbehörde(n) vorliegt, kann eine Maßnahme in den Lärmaktionsplan verbindlich aufgenommen werden. Diese ist dann durch die jeweils zuständige(n) Stelle(n) umzusetzen. Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG). Nach Auskunft des Luftamts Südbayern werden auf dem Flughafengelände ausschließlich Vorhaben zugelassen, die in den Anwendungsbereich des Luftverkehrsgesetzes fallen, mithin also flughafenaffin sind. Bei diesen Zulassungen werden – soweit veranlasst – jeweils auch die verkehrlichen Belange berücksichtigt. Zeitlich befristete Ausnahmen erfolgen stets im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden.
--	--	--	--

		Im Hinblick auf die nun schon seit Jahren bestehende Übergangsregelung für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche fordert die Gemeinde Oberding als weiteren wichtigen Punkt die zeitnahe Anpassung und Neuregelung der Lärmschutzbereiche. Dies ist hinsichtlich der Lenkung und Sicherung der Bauleitplanung für die Gemeinden und Landkreise zwingend erforderlich.	
Gemeinde Neufahrn b. Freising	5	Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erhalten Sie hiermit die Stellungnahme der Gemeinde Neufahrn zum Entwurf der Lärmaktionsplanung mit der Bitte um Würdigung und Beachtung. Sitzung des Gemeinderats am 19.07.2021 TOP 5 Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München: 2. Mitwirkungsphase Beschluss 1: Der Gemeinderat nimmt den dargestellten Sachverhalt und die im Entwurf des Lärmaktionsplans unter Kapitel 6.1 und 6.2 beschriebenen, bereits durchgeführten bzw. in Umsetzung befindlichen Lärminderungsmaßnahmen am Flughafen München zur Kenntnis, fordert aber gleichzeitig zum Schutz der Bevölkerung ausdrücklich • die unbedingte Vermeidung jeder Lärmzunahme im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München und	Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Auswirkungen von Änderungsvorhaben am Flughafen München werden im Hinblick auf Boden- bzw. Fluglärm – soweit veranlasst – in den jeweiligen Genehmigungsverfahren gewürdigt und berücksichtigt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Vermeidung Lärmzunahme Der Flugbetrieb am Flughafen München unterliegt in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr bereits strengen Betriebsbe-

			schränkungen nach Vorgabe der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁶. Die Nachtflugregelung sieht die Einhaltung eines maximalen Lärmvolumens sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (sog. „Schnittpunktkriterium“) vor. Für den Tag ergibt sich der zulässige Flugbetrieb aus der luftrechtlichen Genehmigung und Planfeststellung; für den insoweit zugelassenen Flugbetrieb sind zahlreiche Auflagen und Maßgaben zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in der Planfeststellung verfügt. Dass sie den rechtlichen Anforderungen genügen, ist vielfach gerichtlich bestätigt worden. Weitergehende betriebliche Beschränkungen wären mit der Verkehrsaufgabe des Flughafens München – die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherzustellen und langfristig den Flughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang auszubauen – nicht zu vereinbaren (siehe Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)⁷ vom 01.01.2020 Ziffer 4.5.1). Unabhängig davon sind sich die am Verkehrsgeschehen am Flughafen München Beteiligten einig, den Fluglärm durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch Lärmaktionsplan aufgeführt sind, möglichst zu reduzieren. Die langjährigen Lärmmessungen zeigen zudem, dass es in fast 30 Jahren des Betriebs des Flughafens München gelungen ist, die Lärmentwicklung vom Verkehrszuwachs zu entkoppeln.
--	--	--	--

⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

⁷ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

		die zeitnahe Umsetzung der zusätzlich geplanten Lärminderungsmaßnahmen für die nächsten 5 Jahre sowie der langfristigen Strategien, wie sie in Kapitel 6.3 des Entwurfs des Lärmaktionsplans formuliert sind.	§ 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können, soweit sie durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung erfolgen sollen, nur auf der Basis des einschlägigen Fachrechts durchgesetzt werden. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenenteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte. Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt, diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insbesondere Raumordnung sowie Bauleitplanung) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördliche Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.
--	--	---	--

		Das ausgefüllte Formblatt zu lärmmindernden Maßnahmen in der Bauleitplanung, bei Baugenehmigungsverfahren sowie bei gemeindlichen Bauvorhaben wird an die	Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist. (Siehe Kapitel 4.1 des Lärmaktionsplans.) Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Umsetzung Maßnahmen Die Regierung von Oberbayern weist im Lärmaktionsplan zu Recht darauf hin, dass beteiligte Behörden an die Vorgaben des Lärmaktionsplans gebunden und zur Umsetzung verpflichtet seien. Für Dritte gilt diese Verpflichtung nicht unmittelbar; allerdings wird die FMG im Rahmen ihrer Möglichkeiten an der Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Da der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre fortzuschreiben ist (§ 47d Abs. 5 BImSchG), ist mit der Fortschreibung auch eine Prüfung des Standes der Umsetzung der in der Erstfassung enthaltenen Maßnahmen zu erwarten. Schon dadurch werden alle Beteiligten in die Pflicht zur Umsetzung genommen. Gleichwohl ist angesichts der Corona-bedingten schwierigen wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, von der auch die FMG massiv betroffen ist, ein wirtschaftlicher Vorbehalt für die Realisierung der mittel- und längerfristig geplanten Maßnahmen unabdingbar, zumindest soweit sie den Aufbau neuer oder zusätzlicher sachlicher oder personeller Ressourcen erfordern. Die bereits vorhandenen, die FMG betreffenden Maßnahmen werden weitergeführt (soweit sie nicht vom Planungsstopp der 3. Bahn betroffen sind). Die von der Gemeinde Neufahrn b. Freising vorgeschlagene Maßnahme „Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben“ wurde im Lärmaktionsplan im Kapitel 6.2 Lärmmindernde Maßnahmen, die vorhanden sind oder
--	--	--	---

	Regierung von Oberbayern übermittelt. Abstimmung: Ja 26, Nein 0 Beschluss 2: Der Gemeinderat beschließt, die Stellungnahme zum Lärmaktionsplan um die in der Stellungnahme des Aktionsbündnisses „AufgeMUCKt“ aufgeführten 5 Punkte zu ergänzen. Die beigefügte Stellungnahme mit Stand 19.07.2021 ist Bestandteil des Beschlusses. Abstimmung: Ja 26, Nein 0 Anlagen Formblatt lärm mindernde Maßnahmen <table><tr><th>Maßnahme</th><th>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben</th></tr><tr><td>Beschreibung</td><td>1. Bauleitplanung Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes 2. Baugenehmigungsverfahren Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten 3. Gemeindliche Bauvorhaben Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben</td></tr><tr><td>Lärminderungswirkung</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr><tr><td>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr><tr><td>Aktueller Verfahrenstand / Zeitplan</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr><tr><td>Zuständigkeit</td><td>Gemeinde Neufahrn b. Freising - Bauamt</td></tr><tr><td>Kosten</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr></table>	Maßnahme	Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben	Beschreibung	1. Bauleitplanung Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes 2. Baugenehmigungsverfahren Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten 3. Gemeindliche Bauvorhaben Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben	Lärminderungswirkung	Keine Angaben möglich	Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Keine Angaben möglich	Aktueller Verfahrenstand / Zeitplan	Keine Angaben möglich	Zuständigkeit	Gemeinde Neufahrn b. Freising - Bauamt	Kosten	Keine Angaben möglich	sich in Umsetzung befinden aufgenommen (siehe Kapitel 6.2.9). Siehe Bewertung der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a.
Maßnahme	Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben															
Beschreibung	1. Bauleitplanung Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes 2. Baugenehmigungsverfahren Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten 3. Gemeindliche Bauvorhaben Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben															
Lärminderungswirkung	Keine Angaben möglich															
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Keine Angaben möglich															
Aktueller Verfahrenstand / Zeitplan	Keine Angaben möglich															
Zuständigkeit	Gemeinde Neufahrn b. Freising - Bauamt															
Kosten	Keine Angaben möglich															

		Stellungnahme Aktionsbündnis AufgeMUCkt, Stand: 19.07.2021:	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Hinsichtlich der Ausführungen zur Nachtflugregelung und zum Lärmkontingent wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 der Anlage 10 verwiesen. Starts und Landungen in der Nachtzeit sind durch die bestehende Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁸ erheblich eingeschränkt. In der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) sind Starts und Landungen weitgehend untersagt. Die von der Rechtsprechung geforderte besondere Rechtfertigung für die genehmigungsrechtliche Zulassung von Flügen in den Nachtrandstunden (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) und in der Kernnacht wurde dabei eingehend geprüft. Die Nachtflugregelung vom 23.03.2001 berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB⁹) von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamt abwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig. Die zum Zeitpunkt der gerichtlichen Überprüfung des 98. ÄPFB bereits im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 zugrunde liegenden Erkenntnisse zur
--	--	---	--

⁸ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

⁹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

	Stellungnahme Stand: 19.7.2021 „Aufgeht es“ laermaktionsplanung@reg-ob.bayern.de oder Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München „Lärmaktionsplanung Flughafen München“ Stellungnahme und Verbesserungsvorschläge Sehr geehrte Damen und Herren, der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner (unserer) Sicht eine einzige Enttäuschung. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen. Deshalb fordere ich (wir) die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan: Echtes Nachtflugverbot Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört. Deshalb fordere ich (wir) ein echtes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen. Ausbaupläne endlich beerdigen In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“ In Punkt 4.4.1 (Luftrechtliche Genehmigungen) wir auf die vier, luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen. „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnsystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“	Lärmwirkungsforschung und den sich daraus ergebenden Werten in § 2 Abs. 2 FluLärmG, konnten dabei berücksichtigt werden. Die Bundesregierung führt in ihrem Ersten Bericht zur Evaluierung des FluLärmG aus dem Jahr 2019¹⁰ aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen. Eine weitere Einschränkung des zulässigen Verkehrs in den Nachtstunden oder ein Nachtflugverbot wären mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Ein „Nachtflugverzicht“ käme wegen der Betriebspflicht des Flughafenunternehmers nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG in Nrn. 9.1 und Nr. 9.3 der Anlage 7 und Nr. 14 u. a. der Anlage 10 verwiesen. Ausbaupläne Der bestandskräftige 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB) enthält nicht nur die Planfeststellung der 3. Start- und Landebahn, sondern ist auch Rechtsgrundlage für eine
--	--	--

¹⁰ Deutscher Bundestag: Drucksache 19/7220, 18.01.2019, Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – Unterrichtung durch die Bundesregierung ([Drucksache 19/7220 \(bundestag.de\)](https://www.bundestag.de/Drucksache19/7220))

		Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt. Deshalb fordere ich (wir) die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein. Entgeltordnung grundlegend überarbeiten Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich (wir) fordern dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Darüber hinaus fordere ich/fordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken. Subventionen streichen. Durch das Förderprogramm der Flughafen München (GmbH) für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z.B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden. Ich (wir) fordern die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen. Regelmäßige Evaluierung Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden	Reihe weiterer Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so ist der Neubauabschnitt des S-Bahn-Tunnels vom bestehenden Bahnhof bis zur Ostgrenze des Flughafens bereits im Rohbau fertiggestellt und wird der DB Netz AG zur eisenbahntechnischen Ausrüstung übergeben. Ebenfalls fertiggestellt ist die Erweiterung der östlichen Straßenerschließung. Fertiggestellt sind außerdem die Teilabschnitte der östlichen Vorfelder; im Bau befinden sich zudem Teile der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für alle Maßnahmen bildet der 98. ÄPFB die Rechtsgrundlage. Der Koalitionsvertrag CSU/FW vom 05.11.2018 bedingt derzeit ein Moratorium der weiteren Planung des 98. ÄPFB. Eine Aufgabe des Projekts ist wegen der Verkehrsaufgabe des Flughafens München nicht möglich. Es besteht langfristig nach wie vor der Bedarf zur Erweiterung des Flughafens; die Luftverkehrswirtschaft geht auch nach der Corona-Krise und der zu erwartenden Erholung der Nachfrage bis Mitte der 2020er Jahre von einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus. Eine Rücknahme der Planfeststellung ist von Gesetzes wegen ohnehin nur bei rechtswidrigen Verwaltungsakten vorgesehen und scheidet wegen der rechtskräftigen Bestätigung durch die Gerichte aus; für einen Widerruf des 98. ÄPFB nach § 49 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) liegen die Voraussetzungen – nachträgliche Änderung der der Planung zu Grunde liegenden Tatsachenfeststellungen, die die Grundlagen für die Entscheidung entfallen lassen, <u>und</u> Gefährdung des öffentlichen Interesses, wenn der Widerruf nicht erfolgen würde – aus den oben genannten Gründen nicht vor. Zur ebenfalls erhobenen Forderung nach Aufhe-
--	--	---	--

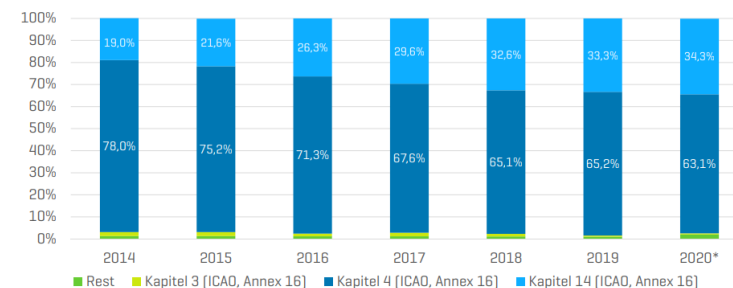
			bung/Änderung der luftrechtlichen Genehmigung aus dem Jahr 1974¹¹, soweit sie die genehmigungsrechtliche Zulassung einer 3. und 4. Bahn betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die luftrechtliche Genehmigung bei Anlagen, die wie die 3. Bahn eine wesentliche Änderung der planfestgestellten Anlagen darstellen, keine Außenwirkung entfaltet und es vielmehr einer Planfeststellung der Erweiterung bedarf. Insofern bedarf es auch keiner aktuellen Änderung der luftrechtlichen Genehmigung. Im Übrigen ist in der luftrechtlichen Genehmigung eine 3. Bahn in anderer Lage und mit anderer Länge enthalten. Entgelte Die seit dem 01.06.2021 geltende Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de) veröffentlicht. Eine zusätzliche Dokumentation im Lärmaktionsplan ist damit nicht erforderlich. Diese enthält im Teil 1 unter Ziffer 2.2 eine Tabelle mit der Zuteilung einzelner Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie das jeweilige Grundentgelt je Lärmklasse. Die Lärmklassen differenzieren stärker als bislang zwischen „modernen, besonders lärmarmen Flugzeugtypen“, „modernen lärmarmen Flugzeugtypen“ und „lärmintensiven Flugzeugtypen“. Darüber hinaus ist für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmentgelt zu entrichten, der zeitlich gestaffelt je nach Tagesrand- oder Nachtzeit zwischen 20 % (22:00 Uhr-22:29 Uhr / 05:30 Uhr-05:59 Uhr) bis zu 120 % (00:00 Uhr-04:59 Uhr) beträgt. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden in der
--	--	--	--

¹¹ Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/Pressemitteilungen/1974-05-09_genehmigung.pdf))

			65. Sitzung der Fluglärmkommission am 23.07.2020 von der FMG über den Sachstand der lärmabhängigen Landentgelte, d. h. die kontinuierliche Weiterentwicklung und die wesentlichen Unterschiede zwischen dem bisherigen und den sich zum damaligen Zeitpunkt in Überarbeitung befindenden und inzwischen ab 01.06.2021 geltenden Lärmentgeltmodell informiert. Der in der Sitzung geäußerten Bitte des damaligen Vorsitzenden der Fluglärmkommission um Einbindung der Fluglärmkommission in den Prozess wurde insofern nachgekommen, dass die FMG den Vorsitzenden mit Schreiben vom 12.01.2021 „Information der Fluglärmkommission; Entgeltordnung des Flughafens München“ über das neue Lärmentgeltmodell ab 2021 informierte und die Fluglärmkommission so in die anstehende Überarbeitung der Entgeltrahmenvereinbarung einbezog, da bedingt durch Corona seit dem 23.07.2020 keine Sitzung der Fluglärmkommission stattfand. Zudem wurde dem Vorsitzenden der Fluglärmkommission mit Schreiben des StMB vom 05.02.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme zum Antrag zur Änderung der Entgeltordnung der FMG gegeben. Dieser äußerte sich mit Schreiben vom 25.02.2021 im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden; mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 Prozent werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Demnach erhielt die Fluglärmkommission seitens der FMG und des StMB die Gelegenheit, über die Entgeltordnung zu beraten. Auch wurde die Forderung der Fluglärmkommission zur Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte in der seit 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung für den Flughafen München bereits umgesetzt. Zur Forderung nach deutlich höheren Lärmentgelten ist anzuführen, dass die ab 01.06.2021 geltende Entgeltord-
--	--	--	--

			nung für den Flughafen München eine deutliche Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte im Vergleich zur früher geltenden Entgeltordnung beinhaltet. So wurden bspw. die Lärmrentgelte bei einzelnen lärmintensiven Flugzeugtypen um mehr als 360 Prozent erhöht und damit ein deutlicher finanzieller Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge geschaffen. Zudem wurde durch die stärkere Differenzierung der Entgelte in den Tagesrandstunden und zur Nachtzeit mit zeitlich gestaffelten Aufschlägen auf die jeweiligen Lärmrentgelte von bis zu 120 Prozent, ein Anreiz zur Vermeidung von Flugbewegungen in diesen Zeiten gesetzt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 der Anlage 10 verwiesen Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Die Zulassung von Luftfahrzeugen richtet sich nach den internationalen Vorgaben der ICAO (Chicagoer Abkommen, Anhang 16). Demnach erfolgt eine Einteilung der Luftfahrzeuge in die Kapitel 2, 3, 4 und 14. Der Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens setzte sich im Jahr 2019 am Flughafen München folgendermaßen zusammen: • Kapitel 2: rund 0 % • Kapitel 3: rund 0,5 % • Kapitel 4: rund 65,2 % • Kapitel 14: rund 33,3 % • Rest: rund 1 % (leichtere Propellerflugzeuge und Hubschrauber) Damit entsprachen in 2019 bereits rund 98,5 % der am Flughafen München verkehrenden Flugzeuge den gestiegenen Anforderungen der Kapitel 4 bzw. 14. Eine weitere Verlagerung des Flugzeugtypenmix hin zu Kapitel 14 zeichnet sich aktuell als Folge der Corona-Pandemie und den vereinbarten Zielen der Luftfahrtindustrie zum Klimaschutz und dem damit verbundenen Flottenumbau der Airlines ab.
--	--	--	---

Typenmix nach ICAO Annex 16 in den Jahren 2014 bis 2020*



* Januar bis Juni 2020

Abbildung: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2020 (Quelle: Flughafen München GmbH)

Die FMG fördert diese Entwicklung durch Anreize in ihrer neuen Entgeltordnung, die deutlich verstärkte Vorteile für leise Flugzeuge und entsprechend höhere Belastungen für „laute“ Flugzeuge vorsieht. Die am Flughafen München anzutreffende Flugzeugflotte ist technisch modern. Nach der Luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 dient der Flughafen München dem allgemeinen Luftverkehr und darf von Flugzeugen, soweit sie den internationalen Vorgaben zur Zulassung von Luftfahrzeugen entsprechen, benutzt werden. Die Flughafen München GmbH unterliegt einer Betriebspflicht (siehe § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO] i. V. m. Ziffer A.I.6. und 7. der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974). In den Nachtstunden sind zudem (nach Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001) Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Verspätungen). Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des StMB zu Nr. 11.3 der Anlage 7 und der FMG zu Nr. 10.3 der Anlage 8 verwiesen.

			Förderprogramm Das bisherige Förderprogramm der FMG steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gesellschafter der FMG, den Flughafen München zu einem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz auszubauen und die Entwicklung von Luftverkehrsverbindungen von und zum Flughafen München zu fördern. Damit soll dem Wirtschaftsstandort Bayern und seinen Passagieren ein möglichst optimales Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden. Alle Fördermaßnahmen, die in der Regel nur neue Verbindungen betreffen, müssen auch zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FMG beitragen und im Einklang mit EU-Recht stehen. Daher wird jede Fördermaßnahme einer Wirtschaftlichkeitsprüfung und einer Rechtmäßigkeitsprüfung nach den Anforderungen der EU unterzogen. Der Fokus liegt auf kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen, nur untergeordnet auf Zubringerflügen. Ein Verbot wurde – weil mit den Zielsetzungen für die Entwicklung des Flughafens München nicht vereinbar – von den Gesellschaftern abgelehnt (siehe auch Sitzung des Landtagsausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 06.10.2020). Ergänzend wird auf Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 der Anlage 7 verwiesen. Evaluierung Auf die Stellungnahme der Regierung von Oberbayern zum Punkt Evaluierung der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a. wird verwiesen.
Gemeinde Langenbach	6	Stellungnahme der Gemeinde Langenbach Die Gemeinde Langenbach nimmt zur Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München im Rahmen der 2. Mitwirkungsphase wie folgt Stellung:	

		Grundsätzliches: Seitens der Gemeinde Langenbach wird die Aufstellung und Weiterführung eines Lärmaktionsplans begrüßt, damit der Schutz der Bevölkerung vor übermäßigen Immissionen verbessert werden kann. Auch die Beteiligung der Öffentlichkeit wird explizit begrüßt, da hiermit der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben wird, das eigene Empfinden der Fluglärmbelastung gegenüber den Behörden mitzuteilen. Zwar ist die Gemeinde Langenbach laut Anlagen 3 und 4 zum Entwurf des Lärmaktionsplans mit einem Pegel von unter 55 dB(A) betroffen, doch auch dieser wird als starke Fluglärmbelastung empfunden, schließlich handelt es sich um Durchschnittswerte. Die Gemeinde Langenbach ist daher der Ansicht, dass jegliche Lärmzunahme durch ein steigendes Flugaufkommen unbedingt zu vermeiden ist. Gerade im letzten Jahr der Corona-Pandemie wurde im Gemeindegebiet positiv aufgenommen, dass der Flugverkehr stark reduziert war und dadurch so gut wie keine Fluglärmbelastung aufgetreten ist.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Mobile Messung Langenbach Die zuletzt im Jahr 2013 durchgeführte mobile Fluglärm-messung in Langenbach zeigte eine Fluglärmbelastung mit einem Dauerschallpegel von tagsüber LEQ3 Tag = 50 dB(A) und nachts LEQ3 Nacht = 36 dB(A), die fast ausschließlich durch Abflüge (Starts) auf der Nordbahn Richtung Osten (D08L) verursacht wurde. Die Ergebnisse der 2013 durchgeführten mobilen Flug-lärm-messung in Langenbach sind verfügbar unter „Webreporting Mobil“: https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html (→ Messjahr „2013“ und Messung „Langenbach“ auswählen) Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmzunahme vermeiden Insbesondere durch den Einsatz leiseren Fluggeräts kann eine Lärmzunahme durch steigendes Verkehrsaufkommen verhindert bzw. reduziert werden, siehe dazu Maßnahmen unter Kapitel 6.2.1 des Lärmaktionsplans. Weitere Beiträge leisten eine erhöhte Auslastung der Flugzeuge
--	--	--	--

		Die Gemeinde Langenbach fordert daher, innerdeutsche Flüge und Zubringerflüge auf ein Mindestmaß zu reduzieren.	und der Ersatz kleiner Flugzeugmuster durch größere Flugzeugtypen; dadurch ist es in den letzten Jahren gelungen, das Wachstum der Flugbewegungszahlen weitgehend vom Wachstum der Passagiernachfrage zu entkoppeln. Auf die im Lärmaktionsplan abgebildeten Charts des Passagier- und Flugbewegungsentwicklung darf Bezug genommen werden. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 verwiesen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ein erheblicher Teil der Inlands-Passagiere fliegt über München als Drehkreuzflughafen („Hub“), um von dort aus ein internationales Langstreckenziel zu erreichen. Inlandsflüge sind daher als Zubringerverkehr zu Interkontinentalflügen notwendig, diese Bündelung ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Andererseits ermöglichen sie die internationale Konnektivität von Regionen außerhalb der großen Drehkreuze. Um eine Reduzierung von Kurzstreckenflügen zu erreichen, bedarf es neben einer Steigerung der Attraktivität des Bahnfahrens einer intelligenten Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, die dem Reisenden eine komfortable und nahtlos ineinandergreifende Reise trotz Wechsel des Verkehrsmittels erlaubt. Die (Teil-)Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr gilt es zu vermeiden. Hierfür ist das Bahnnetz weiter auszubauen, hierfür hat der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg gebracht. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge
--	--	--	---

			Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen (Intermodalität). Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot, auch bei Kurzstreckenflügen, auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen. Voraussetzung, um Kurzstreckenflüge reduzieren zu können, ist eine attraktive Vernetzung von Flug- und Schienenangeboten. Dies wiederum kann am Standort München nur durch eine deutlich verbesserte Schienenanbindung des Flughafens erfolgen. Daran wird bereits in Form der geplanten Weiterführung der Bahntrasse nach Erding (Erdinger Ringschluss) und der Anbindung an die Strecke Freilassing/Salzburg über die Walpertskirchener Spange gearbeitet. Beide Maßnahmen werden zu einer weiteren Verbesserung führen, da der Flughafen München dann auch von Fernzügen aus dem Süd-/Osten erreicht werden kann. Unerlässlich wäre auch eine Fernverkehrs-/ICE-Anbindung nach Norden, Süden und Westen sowie eine Expressbahnverbindung nach München. Beides würde entscheidend zu einer attraktiven Vernetzung von Schienen- und Luftverkehr beitragen und könnte im Verbund mit der Deutschen Bahn, nach Schaffung eines entsprechenden Bahnangebots im Fernverkehr, auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfähiger Schienennetze erforderlich.
--	--	--	--

		Aber auch künstlich akquirierte Billigflugangebote sind angesichts der Lärmbelastung des Flughafenumlandes zu unterbinden. Unnötige Spaßflugangebote sind nicht mit der Zielsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vereinbar!	Die FMG vertritt seit langem die Forderung nach einer besseren Schienenanbindung des Flughafens; dazu zählt auch die bessere Anbindung an den Fernverkehr und damit auch die Einbindung in den neuen „Deutschlandtakt“ der Deutschen Bahn. Beispiele wie die Einstellung der Flugverbindungen Hamburg – Berlin oder Frankfurt – Köln zeigen, dass auf innerdeutsche Flugverbindungen dann verzichtet werden kann, wenn ein attraktives, alternatives Schienenverkehrsangebot besteht. Die FMG begrüßt daher den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den Ersatz von Zubringerflugzeugen auf Kurzstrecken. Die Umsetzung dürfte leider nur mittel- und langfristig möglich sein. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Billigflugangebote Die FMG ist keine Airline, bietet selbst keine Flugtickets an und kann daher in ihrer Rolle als Flughafenbetreiber keine Ticketpreise vorgeben. Regelmäßig muss die Summe der verkauften Flugtickets einer Flugverbindung schon aus wirtschaftlichen Gründen alle anfallenden Kosten abdecken. Dies inkludiert auch die Kosten für CO₂-Zertifikate sowie die Luftverkehrssteuer ebenso wie die Entgelte an Flughäfen. Zudem kann von einzelnen Sonderangeboten für nur wenige Tickets nicht auf den Durchschnittspreis von Flugtickets geschlossen werden. Die „Billigflugtickets“ werden i. d. R. als Teilkontingente auf speziellen Flügen zu Marketingzwecken angeboten. Unabhängig davon ist das Angebot von „Billigtickets“ am Flughafen München deutlich geringer als an anderen Flughäfen; die Ticketpreise sind im Branchenvergleich eher hochpreisig.
--	--	---	--

		Die Fortführung der Durchführung von mobilen Fluglärm-messungen fordert die Gemeinde Langenbach auch weiterhin ein.	Der Anteil der Low-Cost-Carrier am gesamten Passagier-aufkommen am Flughafen München 2019 lag bei etwas über 10 %, europaweit zwischen 30 % und 40 %. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Fortführung mobiler Fluglärm-messungen Die FMG wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch weiterhin mobile Fluglärm-messungen durchführen (siehe auch Maßnahme G6). Der Einsatz von mobilen Lärm-messstellen ist eine freiwillige Zusatzleistung der FMG und kann von der Fluglärm-kommission oder den von Fluglärm betroffenen Gemein-den bei der FMG beantragt werden. Bisher konnte die FMG allen Wünschen der verschiedenen Kommunen nach mobilen Messungen nachkommen. Die Ergebnisse werden den Gemeinden mitgeteilt und erläutert. Über die Ergebnisse wird zudem regelmäßig in der Fluglärmkom-mission berichtet.
Gemeinde Berg- lern Gemeinde Lan- genpreising Markt Warten- berg (VG Wartenberg)	7	Stellungnahme der Gemeinden Berglern, Langenpreising und Wartenberg (VG Wartenberg) zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München: Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen. Für die vorbezeichneten Gemeinden ist es unabdingbar, dass die Möglichkeiten einer Bauleitplanung nicht weiter eingeschränkt werden, die einzelne Planungshoheit der jeweiligen Kommune vollumfänglich erhalten und eine maßvolle Entwicklung unserer Gemeinden möglich bleibt. Gerade Berglern hat enorm mit belastenden Pegelberei-che (z. T. 50-60 dB(A) und mehr) zu kämpfen. Daher soll-	

	te zwingend darauf hingewirkt werden, dass hier drastische Lärminderungsmaßnahmen stattfinden, die deutlich über die Mindestanforderungen hinausgehen. Wir fordern dringend weitergehende Maßnahmen konkret anzugehen, wie z. B. besonders laute Flugzeuge auszuschließen und den Nachtflug noch deutlicher und konsequenter zu regulieren! Dazu ist es aber unerlässlich, dass diese Maßnahmen stetig dokumentiert, überwacht und kontrolliert werden! Auch sollten zwingend lärmmindernde An- und Abflugverfahren untersucht werden! Wir fordern ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) ein-	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung¹². Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstößen gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen. Monitoring Maßnahmen Der Lärmaktionsplan für den Flughafen München wird nach Aufstellung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) alle fünf Jahre zu überprüfen sein. Es ist davon auszugehen, dass Gegenstand der Überprüfung auch die Umsetzung der im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen sein wird. Zudem ist durch die alle fünf Jahre erfolgende Lärmkartierung des Flughafens München ein regelmäßiges Monitoring der Lärmsituation sichergestellt. Die Forderung ist nach Auskunft des StMB mit den gegenwärtigen Rechtsvorschriften und der daraus entwickelten Rechtsprechung unvereinbar.
--	---	---

¹² 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))

		zuführen! Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört. Auch ist es für unsere Kommunen zwingend erforderlich, dass der Umgebungsverkehr besser und gezielter gesteuert und aus den Ortschaften geleitet wird und dass die Planung für eine Quertraverse von Ost nach West wiederaufgenommen wird.	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Das StMB nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die erhobene Behauptung hält einer objektiven Überprüfung nicht stand. Ein Fakten-Check kann jederzeit durch Auswertung der Betriebszeiten europäischer Flughäfen in entsprechenden Luftfahrthandbüchern vorgenommen werden. Die Münchner Nachtflugregelung ist ausgewogen, mehrfach und höchstinstanzlich gerichtlich überprüft und somit bestandskräftig. Die FMG verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu Nachtflug. Dem Freistaat Bayern ist die herausragende Bedeutung einer leistungsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur in der Flughafenregion bewusst. Bereits im Jahr 2000 wurde ein „Aktionsprogramm Straßenerschließung Flughafen München“ entwickelt. Dieses Aktionsprogramm wird seitdem Schritt für Schritt umgesetzt, kontinuierlich fortgeschrieben und im Flughafenforum sowie im Nachbarschaftsbeirat des Flughafens München vom Freistaat kommuniziert. Auch im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen und im Ausbauplan für die Staatsstraßen sind Straßenprojekte in der Flughafenregion enthalten. Zwischenzeitlich sind viele in diesen Programmen genannten Straßenprojekte fertiggestellt worden, andere befinden sich im Bau oder in Planung. Im Bereich des nördlichen Landkreises Erding sind hier insbesondere der Ausbau der Staatsstraße 2580 (Flughafentangente Ost) (unterschiedliche Projektstadien:
--	--	--	--

		In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“ In Punkt 4.4.1(Luftrechtliche Genehmigungen) wird auf die vier, luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnssystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“	in Planung, im Planfeststellungsverfahren und in Bau) oder der Neubau der Kreisstraße ED 99 Nordumfahrung Erding (derzeit im Planfeststellungsverfahren) zu nennen. Aufgrund der Vielzahl der Projekte werden die dringlichsten Projekte vorrangig vorangetrieben. Die im Jahr 2020 vom Nachbarschaftsbeirat des Flughafens München erarbeitete Resolution benennt hier – außerhalb der Bundesautobahnen – den Ausbau der Staatsstraße 2580 (Flughafentangente Ost), den Ausbau bzw. Neubau der B 301 zwischen der FS 44/45 und Hallbergmoos sowie den Neubau der Kreisstraße ED 99 Nordumfahrung Erding. Für das von der VG Wartenberg angesprochene Projekt des Landkreises Erding einer Quertraverse von Ost nach West (Spange Berglern – Eitting) gibt es derzeit keine Planungsaktivität. Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der zitierte Satz aus Kapitel 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen befindet sich unter den Kapiteln 4 Rechtlicher Hintergrund und 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München und entspricht den historischen Tatsachen. Neben der Darstellung der historischen Tatsachen sind keinerlei Absichten verbunden. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.
--	--	---	---

	Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt. Deshalb fordere ich (wir) die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein. Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im	Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Flughafen München GmbH (FMG) ist im Besitz einer bestandskräftigen Planfeststellung, die ihr das Recht zum Bau und Betrieb der im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)¹³ bezeichneten Anlagen verleiht. In Teilen wurde davon bereits Gebrauch gemacht (siehe LT-Drs. Nr. 18/11162 vom 23.12.2020¹⁴). Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich. Die FMG verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu Ausbaupläne. Die seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltordnung findet sich auf den Internetseiten der FMG¹⁵. In Kapitel 2.2 der derzeit gültigen Entgeltordnung sind nähere Informationen zum lärmorientierten Grundentgelt enthalten. Das StMB nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht
--	--	---

¹³ 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))

¹⁴ 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.bayern.de/Drucksache/18/11162))

¹⁵ Flughafen München GmbH: Entgeltordnung, Teil 1, gültig ab: 01. Juni 2021 ([01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf \(munich-airport.de\)](https://www.fmg-airport.de/01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf))

	Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich (wir) fordern dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Darüber hinaus fordere ich/fordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken. Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes	(https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759). Der Entgeltordnung können sämtliche Regelungen zu den lärmabhängigen Entgelten, u. a. die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie die Gebührenstaffelung, entnommen werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten ist, hat das StMB die Fluglärmkommission des Flughafens München beteiligt und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Änderungen gegeben. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission München äußerte im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden. Mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 % werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Die Fluglärmkommission wird durch das StMB in sämtlichen Genehmigungsverfahren zu den Flughafenentgelten beteiligt. Die Änderungen der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten sind, entfalten eine noch stärker ausgeprägte Anreizwirkung als bisher, möglichst umweltfreundliche Flugzeuge am Flughafen München einzusetzen. Je leiser ein Flugzeug ist, desto geringere lärmabhängige Entgelte müssen entrichtet werden. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Förderprogramm Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.
--	--	---

		Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden. Wir fordern die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen.	
Landkreis Freising	8	Ich bedanke mich im Namen des Landkreises Freising für die Möglichkeit, sich in der zweiten Mitwirkungsphase zu beteiligen. Der Landkreis Freising begrüßt die Lärmaktionsplanung durch die Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München und steht den im Entwurf aufgeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung grundsätzlich positiv gegenüber. Aus Sicht des Landkreises Freising sind allerdings Bemerkungen angezeigt und folgende zusätzliche Aspekte in die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München aufzunehmen: 1. Nachtflugregelungen Die geltenden Nachtflugbeschränkungen, die im Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.2001 festgelegt wurden, sind nunmehr über 20 Jahre alt. Der Landkreis Freising und das gesamte Umland des Flughafens hat sich in dieser Zeit rasant entwickelt. Allein im Landkreis Freising ist die Bevölkerung seit dem Jahr 2000 um über 18 Prozent bzw. um über 28.000 Einwohner gestiegen. Laut einer Prognose des Bayerischen Landesamt für Statistik ist bis 2039 mit einem weiteren Anstieg der Bevölkerung um bis zu 7,5 Prozent zu rechnen. Für die anderen umliegenden Landkreise werden sogar noch höherer Bevölkerungszuwäch-	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Nachtflugregelung für den Flughafen München ist ausgewogen und bestandskräftig. Der Zuzug in die Region stellt die Wirksamkeit der festgelegten Lärmminierungsmaßnahmen unter Beweis. Für das Flughafenunternehmen stellt diese Entscheidung eine eigentumsrechtlich geschützte Position dar (eingetragter und ausgeübter Gewerbebetrieb) in die behördlicherseits nicht bzw. nur in Ausnahmefällen eingegriffen werden kann. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:

		se prognostiziert. Die geltenden Nachtflugregeln sollten deshalb nach den aktuellen wissenschaftlichen Standards modernisiert und unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung neu bewertet werden.	Modernisierung Nachtflugregelung Die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001¹⁶ berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVG) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB¹⁷) von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig. Die zum Zeitpunkt der gerichtlichen Überprüfung des 98. ÄPFB bereits im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 zugrunde liegenden Erkenntnisse zur Lärmwirkungsforschung und den sich daraus ergebenden Werten in § 2 Abs. 2 FluLärmG, konnten dabei berücksichtigt werden. Die Bundesregierung führt in ihrem Ersten Bericht zur Evaluierung des FluLärmG aus dem Jahr 2019¹⁸ aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der
--	--	--	---

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

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

¹⁸ Deutscher Bundestag: Drucksache 19/7220, 18.01.2019, Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – Unterrichtung durch die Bundesregierung ([Drucksache 19/7220 \(bundestag.de\)](#))

		2. Belastung Bevölkerung im Vergleich zu anderen Flughäfen Auf Seite 12 des Entwurfs für die Öffentlichkeitsbeteiligung wird erwähnt, dass der Standort des Flughafens in Hinblick auf die günstige Umgebungsstruktur gewählt worden sei. Es wird weiter ausgeführt, dass die Belastung der Bevölkerung in Vergleich zu anderen deutschen Flughäfen vergleichsweise gering sei. Dieser Vergleich ist aus Sicht des Landkreises Freising in einem Lärmaktionsplan nicht zielführend. Die bestehenden Belastungen der Flughafenanwohner durch Fluglärm werden nicht dadurch geringer oder eher zumutbar, dass andernorts möglicherweise noch stärkere Belastungen zu beklagen wären. Im Übrigen weisen wir noch einmal auf die stark steigende Bevölkerung im Umfeld des Flughafen München hin (siehe vorheriger Punkt).	staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen. Nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungs-lärmrichtlinie“) sind der Kommission u. a. eine allgemeine Beschreibung des Flughafens (Lage, Größe, Angaben über das Verkehrsaufkommen) sowie eine Beschreibung der Umgebung zu übermitteln. Im angesprochenen Kapitel 2.1 wird auf die Lage und Bedeutung des Flughafens München eingegangen. Zum Nachweis, dass der Standort des Flughafens auch im Hinblick auf die günstige Umgebungsstruktur ausgewählt wurde, enthält der Lärmaktionsplan einen Vergleich der Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen in Deutschland. Diese Informationen wurden vom Umweltbundesamt zusammengestellt. Aus Sicht der Regierung von Oberbayern ist deshalb keine Änderung des Lärmaktionsplans veranlasst. Durch die im Fünf-Jahres-Turnus durchzuführende Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) werden die Lärminderungswirkungen durch die Maßnahmen und die sonstigen Entwicklungen, zu denen beispielsweise eine steigende Bevölkerung im Umfeld des Flughafens zählt, insgesamt berücksichtigt. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmbetroffenheit Flughafenumgebung Die FMG ist sich bewusst, dass der Luftverkehr zu Lärmbetroffenheiten in der Umgebung des Flughafens führt, nimmt diese sehr ernst und versucht diese im Zusam-
--	--	--	--

		3. Lärmabhängige Landeentgelte Im Entwurf des Lärmaktionsplanes vom Juni 2021 werden u. a. lärmabhängige Landeentgelte und Nachtzuschläge (Maßnahmen V6) als Maßnahmen zur Lärminderung aufgeführt. Eine entsprechende neue Entgeltordnung wurde vom StMB am 01.06.2021 genehmigt. Auch andere deutsche Flughäfen operieren mit diesem Instrument. Aus Sicht des Landkreises fehlt es jedoch an Informationen, ob es Untersuchungen gibt, die belegen, dass sich diese Lärmrentgelte auch tatsächlich lärmreduzierend auswirken und wie die Einnahmen verwendet werden, um die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilen zu können.	menwirken mit den anderen am Luftverkehr Beteiligten möglichst zu reduzieren. Die vom Umweltbundesamt ermittelten Zahlen und der dazu erstellte Vergleich der verschiedenen Flughafenstandorte zeigt, dass in Relation zur Bewegungsanzahl die Gesamtzahl der Lärmbetroffenen vergleichsweise niedrig ist. Damit wird offensichtlich, dass die Standortwahl des Flughafens München auch unter dem Gesichtspunkt erfolgte, die Anzahl der Betroffenen möglichst gering zu halten. Darüber hinaus wurde bei der Festlegung des Bahnsystems auf der Basis einer umfangreichen Konfigurationsanalyse darauf geachtet, dass ein direkter Überflug von Ortschaften weitgehend vermieden wird. Speziell für die Stadt Freising werden durch die Anordnung des bestehenden Start- und Landebahnsystems damit Überflüge durch Starts weitgehend vermieden, Überflüge bei Landungen finden auf Grund der Lage der Bahnen nicht statt Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wirkung Entgelte Die Entscheidung welches Flugzeug bzw. welcher Flugzeugtyp angeschafft und jeweils eingesetzt wird, liegt bei der jeweiligen Fluggesellschaft. Neben der Wirtschaftlichkeit spielen für die Airlines auch die Nachfrage, das aktuell verfügbare Fluggerät als auch Nachhaltigkeitsaspekte eine entscheidende Rolle. Zu beobachten ist, dass sich die Flottenzusammensetzung über die Jahre deutlich zum Einsatz „leiserer“ Flugzeuge verschoben hat. Lärmabhängige Landeentgelte leisten dafür einen Beitrag, um die Airlines zum Einsatz von möglichst modernem und leisere Fluggerät zu bewegen. Untersuchungen zur Wirksamkeit von Lärmrentgelten erfordern eine Betrachtung im größeren Systemzusammenhang und nicht nur bezogen auf den Flughafen München. Die Wirkungen von lärmab-
--	--	--	--

			hängigen Entgelten sind unstrittig und haben daher auch als notwendige Komponente Eingang in § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gefunden. Hinweis: Bedingt durch die Corona-Krise im Luftverkehr wurden von den Airlines neben den üblichen Austauschprogrammen zusätzlich aktuell bereits ältere und v. a. vierstrahlige Flugzeuge außer Betrieb genommen. Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG in Nr. 47 der Anlage 10 verwiesen. Verwendung Entgelte Am Flughafen München existieren bereits lärmabhängige Entgelte. Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der ab 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärmrentgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen. Rechtsgrundlage für die von der zuständigen Behörde für die Entgeltordnung erforderliche Genehmigung ist § 19b LuftVG. Demnach dürfen den Luftverkehrsgesellschaften nur Kosten auferlegt werden, die durch die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die dem Starten und Landen der Flugzeuge und der Abfertigung der Fluggäste und der Fracht entstehen. Ihre Verwendung ist damit an die sich aus § 19b LuftVG ergebende Zwecke gebunden (reines Kostendeckungsprinzip). Ein ggf. mit den Entgelten erwirtschafteter Überschuss ist den Airlines zurückzuerstatten. Eine Auszahlung lärmabhängiger Entgelte an Kommunen oder Privatbürger ist daher unzulässig. Aus § 19b LuftVG folgt zudem, dass die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien zu regeln sind.
--	--	--	---

		4. Nichteinhaltung von Flugverfahren Die Maßnahme V14 beinhaltet die Einleitung und Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten-Verfahren im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Flugverfahren oder Einzelfreigaben. Dies soll die Einhaltung von der Lärminderung dienenden Vorgaben unterstützen. Wie unter Punkt 3. Sollten auch hier Informationen mit aufgenommen werden, wie viele Verstöße pro Jahr festgestellt und wie viele Bußgeldverfahren eingeleitet und mit ei-	Airlines haben im Rahmen der Konsultation die Möglichkeit, die Kalkulation der Entgelte einzusehen und zu prüfen. Sie ist damit transparent und gerichtlich überprüfbar. Die seit dem 01.06.2021 geltende Entgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de) veröffentlicht und damit für die Öffentlichkeit einsehbar. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die FMG im Rahmen zweier Schallschutzprogramme auf Grundlage der für den Flughafen München bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen hat. So wurden rund 4000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die FMG hat dazu in der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert (siehe Maßnahme V10). Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG zu den Entgelten in Maßnahme V6, Nr. 3.2 der Anlage 5, Nr. 2.2 der Anlage 6, Nrn. 12 und 21 der Anlage 7 verwiesen. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Jahresbericht des BAF werden die Zahlen der vom BAF verfolgten Ordnungswidrigkeiten aufgeschlüsselt nach den am häufigsten vorkommenden Verstößen veröffentlicht. Der Jahresbericht ist online auf der Homepage des BAF unter www.baf.bund.de abrufbar.
--	--	--	---

		nem Bußgeldverfahren abgeschlossen werden. 5. Schubumkehr Der Einsatz der Schubumkehr ist laut der luftfahrtrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 für landende Flugzeuge nur beschränkt zulässig (Maßnahme V18). Durch diese Regelung sollen erhöhte Lärmemissionen während der Landung von Flugzeugen vermieden werden, die aus der verstärkten Verwendung von Umkehrschub entstehen würden. Hier sollte der Plan um belastbare Zahlen ergänzt werden, wie oft die Schubumkehr verwendet wird und ob sich diese im Rahmen des Zulässigen bewegen. 6. Bodenlärm Die Maßnahme V20 sieht den Ersatz der Hilfstriebwerke durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung vor. Den diesbezüglichen Ausführungen ist allerdings zu entnehmen, dass es sich hierbei nur um ein Angebot an die Airlines handelt. Diese Maßnahme sollte für die Airlines verbindlich eingeführt werden, damit am Boden erzeugter Lärm minimiert werden kann.	Das StMB verweist hierzu auf seine Bewertung unter Nr. 4 (Gemeinde Oberding [VG Oberding]). Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Monitoring Umkehrschub Der Einsatz der Schubumkehr ist gemäß luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974¹⁹ beschränkt. Schubumkehr darf demnach nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Die Nutzung der Schubumkehr liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften bzw. des jeweiligen Piloten. Zahlen zur Nutzung von Schubumkehr liegen der FMG nicht vor. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nutzung PCA-Anlagen Wie in Maßnahme V20 geschildert, ist die Nutzung der bodengebundenen Klimageräte (PCA-Anlagen) durch die Fluggesellschaften ein wichtiger Punkt zur Reduzierung von Bodenlärmemissionen und zur Einsparung von CO₂. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Anlagen soweit das technisch möglich ist, auch tatsächlich genutzt werden. Das gilt auch für die 400 Hz-Stromversorgung durch bodengebundene Anlagen. Denn dadurch wird die Nutzung der Hilfstriebwerke der Flugzeuge, die ansonsten Strom und Wärme/Kälte erzeugen, entbehrlich. Beide Anlagen gehören zu den zentralen Infrastrukturanlagen des Flughafens. Die Benutzung ist für die 400 Hz-Anlagen in der Flughafenbenutzungsordnung
--	--	--	--

¹⁹ Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/1974-05-09_genehmigung.pdf))

		Die Maßnahme „One/Dual Engine Taxi In“ (V21) hängt von der jeweiligen Entscheidung der Fluggesellschaften ab. Diese Maßnahme sollte ebenso verbindlich umgesetzt werden, wenn dies, unter Einhaltung der notwendigen Aufwärm- oder Abkühlzeit der Triebwerke, möglich ist. 7. Fortdauernde Optimierungsmaßnahmen Als Maßnahme G3 wird im Entwurf zur Lärmaktionsplanung die Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen genannt. Dies ist im Grundsatz sehr zu begrüßen. Hier ist aus Sicht des Landkreises allerdings eine Ergänzung des Planes um Anga-	(FBO), Teil II Ziff. 2.5.5., vorgeschrieben, für die PCA-Anlagen ist die Nutzung empfohlen. Darüber hinaus schreibt die FBO in Ziff. 7.4 des Teils II aus Gründen des Umweltschutzes vor, die Nutzung der Hilfstriebwerke auf ein Minimum zu beschränken. Nachdem in der Entgeltordnung des Flughafens München festgelegt ist, dass die FMG für die Bereitstellung der PCA-Anlagen ein Infrastrukturentgelt an allen gebäudenahen Positionen erhebt, und die Airlines dafür zahlen müssen ist aus Sicht der FMG sichergestellt, dass deren Nutzung erfolgt. Nutzung One/Dual Engine Taxi-In Die Entscheidung zur Nutzung von One/Dual Engine Taxi-In obliegt dem jeweiligen Flugzeugführer/der Luftfahrtgesellschaft. Aus Sicht der FMG lässt sich feststellen, dass die Maßnahme (V21) regelmäßig von den Fluggesellschaften zur Lärmreduzierung und auch zur Treibstoffeinsparung genutzt wird. Das erfüllt auch die Vorgabe der Ziff. 7.4 des Teils II der FBO, die vorschreibt, das Laufenlassen von Flugzeugmotoren auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Eine weitere Detaillierung dieser Vorgabe hin zu einem Gebot des One/Dual Engine Taxi-In ist nicht möglich, weil die Entscheidung über den Einsatz der Triebwerke beim Piloten liegt. Außerdem verwenden die Fluggesellschaften schon im Eigeninteresse dieses Verfahren. Die Abkühl- und Aufwärmzeiten der Triebwerke müssen dabei beachtet werden. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Optimierung Maßnahmen Die Optimierung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung ist eine Daueraufgabe für alle Beteiligten. Die FMG ist ständig bemüht, ihre operationellen Abläufe weiter zu verbessern, auch und besonders unter Lärmgesichtspunkten. Dabei lässt sich heute nicht abschließend festlegen, wel-
--	--	---	--

		ben dazu erforderlich, welche Maßnahmen derzeit im Focus sind bzw. auf ihre lärmindernde Wirkung geprüft werden. 8. Verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger Der Ausbau der Anbindung des Flughafen München an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn und an das Schienennetz in der Region wird ausdrücklich begrüßt. Durch diese Maßnahme könnte die Notwendigkeit innerdeutscher Zubringerflüge reduziert und die Zubringerstraßen zum Flughafen deutlich entlastet werden. Die Anstrengungen in diesem Bereich sind zu verstärken. Wir fordern die Staatsregierung deshalb auf, Maßnahmen zu ergreifen, um das Schienennetz zu verbessern und die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern. Aus Sicht des Landkreises Freising ist insbesondere ein Lückenschluss zwischen dem U-Bahnhof Garching — Forschungsgelände und der S-Bahnlinie 1 unverzichtbar, um dem Ziel einer multimodalen Anbindung des Flughafens an die Landeshauptstadt München näherzukommen! 9. Schallschutzprogramme Die aufgelegten Schallschutzprogramme sind positiv zu werten und sind weiter fortzuführen und auszuweiten.	che technischen oder betrieblichen Maßnahmen im Einzelnen in den kommenden fünf Jahren verfügbar sein, untersucht und ggf. umgesetzt werden. Auf den Finanzierungsvorbehalt (siehe Kapitel 4.1 und 6.3.1) wird verwiesen. Das StMB verweist hierzu auf seine Bewertung unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen). Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG begrüßt den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den Ersatz von Zubringerflugzeugen auf Kurzstrecken. Die Umsetzung dürfte leider nur mittel- und langfristig möglich sein. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Schallschutzprogramme fortführen Wie in Maßnahme V10 dargestellt, sind die Schallschutzprogramme des Flughafens München nahezu vollständig umgesetzt. Ansprüche konnten bis 31.12.2006 geltend gemacht werden. Der Zeitpunkt der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der FMG stand und steht den Betroffenen offen, insoweit werden die Schallschutzprogramme fortgeführt. Darüber hinaus gehende Schallschutzmaßnahmen erge-
--	--	--	---

		10. Bau der 3. Start- und Landebahn Der Bau der 3. Start- und Landebahn ist nicht Gegenstand des Entwurfs des Lärmaktionsplans. Andererseits hat sich die Bayerische Staatsregierung immer noch nicht von dem Vorhaben 3. Start- und Landebahn endgültig distanziert. Der Bau der 3. Start- und Landebahn würde viele zusätzliche Flugbewegungen ermöglichen und wäre mit nicht hinnehmbaren zusätzlichen Lärmbelastungen verbunden. Der Landkreis Freising hat die Verantwortlichen deshalb mit Kreistagsbeschluss vom 03.12.2020 aufgefordert, den Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn aufzuheben. Dies ist die wirksamste Maßnahme, um die ansonsten zu erwartenden unzumutbaren Lärmbelastungen für die Anwohner zu vermeiden und gleichzeitig den Anforderungen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen. Ich bitte Sie, diese Anliegen des Landkreises Freising in der Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen.	ben sich aus den für das Zweibahnssystem geltenden Planfeststellungsbeschlüssen nicht. Das 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)²⁰ 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. In der Zwischenzeit wurde mit der Realisierung folgender Bestandteile des 98. ÄPFB begonnen: Verlängerung des S-Bahntunnels nach Osten mit Tunnelbauwerk (Rohbau) „Erdinger Ringschluss“ samt Rampe (Fertigstellung September 2021), Ausbau des Flughafenzubringers Ost: Südring, vierstreifiger Ausbau der Staatsstraße 2584 und Anpassung Kreuzungsbereich mit der Kreisstraße ED 5 (Verkehrsfreigabe im Dezember 2020), teilweise Erweiterung des Vorfeldes Ost (Fertigstellung im März 2021). Für die genannten Maßnahmen wurden die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen und Aufschüttungen umgesetzt. Dies führt dazu, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr nach § 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Art. 75 Abs. 4 Satz 1 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) außer Kraft treten kann, da mit der Durchführung des Plans bereits begonnen wurde. Zudem würden die genannten Baumaßnahmen mit der
--	--	--	--

²⁰ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/3-Start-und-Landebahn))

			geforderten Aufhebung des Bescheides nachträglich ihre Rechtsgrundlage verlieren und könnten dadurch in ihrem Bestand gefährdet werden. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 (Gemeinde Neufahrn b. Freising) wird verwiesen.
Gemeinde Marzling	9	Die Gemeinde Marzling äußert sich in der 2. Mitwirkungsphase wie folgt: Nachtflugbeschränkungen Die Regelungen für den Nachtbetrieb dürfen keinesfalls aufgeweicht werden. Vielmehr soll auf die Einhaltung der Beschränkungen für die Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr hingewirkt werden.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Sorge hinsichtlich der Aufweichung der bestandskräftigen Nachtflugregelung besteht weder Anlass noch Rechtsgrundlage. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einhaltung Nachtflugregelung Die Nachtflugregelung wird strikt eingehalten. Insbesondere für die lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen gilt, dass die Überprüfung des Lärmkontingents nach Ziffer A.I.3.1 der Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001²¹ anhand der Vergleichsrechnung für das Lärmvolumen und für die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen nach Ziffer A.I.3.2 der Nachtflugregelung durch die Kontrollrechnung (Schnittpunktkriterium) jeweils bezogen auf das Kalenderjahr stattfindet. Die FMG berichtet zur Einhaltung der Nachtflugregelung regelmäßig und ausführlich, u. a. in

²¹ 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/medien/03-23_nachtflugregelung.pdf))

		Wünschenswert wäre die Einführung eines echten Nachtflugverbotes von 22:00 bis 06:00 Uhr, ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben, da Dauerschallpegel zu Gesundheitsbelastungen der Flughafenanwohner führen können. Vermeidung jeglicher Lärmzunahme Zum Schutz unserer Bevölkerung fordern wir die Vermeidung jeglicher Lärmzunahme im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München.	den Sitzungen der Fluglärmkommission sowie im Nachtflugjahresbericht²². Nachtflug Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Vermeidung Lärmzunahme Der Flugbetrieb am Flughafen München unterliegt in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr bereits strengen Betriebsbeschränkungen nach Vorgabe der Nachtflugregelung vom 23.03.2001²³. Die Nachtflugregelung sieht die Einhaltung eines maximalen Lärmvolumens sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (sog. „Schnittpunktkriterium“) vor. Für den Tag ergibt sich der zulässige Flugbetrieb aus der luftrechtlichen Genehmigung und Planfeststellung; für den insoweit zugelassenen Flugbetrieb sind zahlreiche Auflagen und Maßgaben zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in der Planfeststellung verfügt. Dass sie den rechtlichen Anforderungen genügen, ist vielfach gerichtlich bestätigt worden. Weitergehende betriebliche Beschränkungen wären mit der Verkehrsaufgabe des Flughafens München – die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherzustellen und langfristig den Flughafens München als Drehkreuz von europäischem
--	--	---	--

²² Flughafen München GmbH: Nachtflug ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/de/nachtflug))

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))

		Ferner fordern wir die Durchführung von mobilen Fluglärmmessungen in unserem Gemeindegebiet. Umsetzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen Wir fordern eine zeitnahe Umsetzung der in Kapitel 6.3	Rang auszubauen – nicht zu vereinbaren (siehe Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)²⁴ vom 01.01.2020 Ziffer 4.5.1). Unabhängig davon sind sich die am Verkehrsgeschehen am Flughafen München Beteiligten einig, den Fluglärm durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch Lärmaktionsplan aufgeführt sind, möglichst zu reduzieren. Die langjährigen Lärmmessungen zeigen zudem, dass es in fast 30 Jahren des Betriebs des Flughafens München gelungen ist, die Lärmentwicklung vom Verkehrszuwachs zu entkoppeln. Durchführung mobiler Messungen Die FMG hat in der Vergangenheit drei mobile Fluglärm-messungen in Marzling durchgeführt. Die FMG wird auch weiterhin im Rahmen ihrer Möglichkeiten mobile Fluglärm-messungen durchführen (siehe auch Maßnahme G6). Die FMG wird mit der Gemeinde Marzling Kontakt aufnehmen, um eine weitere mobile Fluglärm-messung vor Ort abzustimmen. Der Einsatz von mobilen Lärm-messstellen ist eine freiwillige Zusatzleistung der FMG und kann von der Fluglärm-kommission oder den von Fluglärm betroffenen Gemeinden bei der FMG beantragt werden. Bisher konnte die FMG allen Wünschen der verschiedenen Kommunen nach mobilen Messungen nachkommen. Die Ergebnisse werden den Gemeinden mitgeteilt und erläutert. Über die Ergebnisse wird zudem regelmäßig in der Fluglärmkommission berichtet. Nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1
--	--	---	--

²⁴ 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/))

		des Entwurfs des Lärmaktionsplans formulierten Lärm-minderungsmaßnahmen. Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnah-men sind regelmäßig zu evaluieren.	BlmSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Ent-scheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwal-tung nach dem BlmSchG oder anderen Rechtsvorschrif-ten umzusetzen (siehe Kapitel 4.1). Das Luftamt Südbayern führt hierzu aus, dass die Um-setzung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen entsprechend den Vorgaben, die das Immissionsschutz-recht für Lärmaktionspläne festlegt, erfolgt. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Umsetzung Maßnahmen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Auf die Stellungnahme zum Punkt Evaluierung der Vorla-ge des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a. wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Evaluierung Auf die Stellungnahme der Regierung von Oberbayern zum Punkt Evaluierung der Vorlage des Aktionsbündnis-ses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a. wird verwie-sen.
Gemeinde Haag a. d. Amper Gemeinde Zolling (VG Zolling)	10	Die Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling möchte sich zu-nächst für die Beteiligung an der 2. Mitwirkungsphase zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München be-danken. Die Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling nimmt zur Lärm-aktionsplanung der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München im Rahmen der 2. Mitwirkungs-phase wie folgt Stellung:	

		• Seitens der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling wird nochmals darauf verwiesen, dass trotz der Argumente der FMG und der genehmigten Starts und Landungen, gerade die Lärmimmissionen zur Nachtzeit besonders belastend für die betroffenen Bürger sind. Alleine auf bestehende Genehmigungen und nicht Ausschöpfen der Kontingente zu verweisen, stellt nach Ansicht der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling nicht die Würdigung der Problematik dar, wie sie tatsächlich vor Ort beim Bürger auftritt. • Seitens der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling wird gefordert, dass die FMG weitere, intensive Anstrengungen unternimmt, dass dieses Nachtflugkontingent noch weniger ausgeschöpft werden muss, als bisher. Hierzu werden gerade Maßnahmen, wie Entzerren der Flugpläne zur Nachtzeit hin und in den Mor-	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auslastung Lärmkontingent Gemäß Ziffer A.I.3.1 der Nachtflugregelung²⁵ sind die Nachtflugbewegungen durch ein Lärmkontingent beschränkt, das für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres maximal $N_{eq} = 105$ beträgt und nicht überschritten werden darf. Damit dieses Kontingent nicht überschritten wird, muss nach Erreichen von 80 % des Lärmkontingentes den zuständigen Luftfahrtbehörden zusätzlich eine lärmphysikalische Prognose nach Anhang 1 der Nachtflugregelung für das geplante Bewegungsaufkommen übermittelt werden (A.II.1.2 der Nachtflugregelung). Die Auslastung von 80 % wurde bisher noch nicht erreicht. Zusätzlich setzt sich die FMG dafür ein, den durch Luftverkehr bedingten Fluglärm auch in der Nachtzeit weiter zu reduzieren, u.a. mit der Ausgestaltung der Start- und Landeentgelte. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 der Anlage 7 verwiesen. Flugbetrieb Tagesrandzeiten Hinsichtlich der Ausführungen zum Entzerren der Flug-
--	--	---	--

²⁵ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

		genstunden als wirksam erachtet, damit genügend zeitlicher Puffer für verspätete Flüge entsteht. Außerdem sollten in der Nachtzeit nur besonders lärmarme Flugzeugtypen starten und landen dürfen.	pläne zur Nachtzeit wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 verwiesen. Einsatz lärmarmer Flugzeuge Hinsichtlich der für die gängigen Verkehrsflugzeuge geltenden Anforderungen, die im Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 der Anlage 10 verwiesen. Zur Zusammensetzung des Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens am Flughafen München im Jahr 2019 wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a. verwiesen. 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 23.03.2001). Ein darüberhinausgehendes generelles Landeverbot für Airlines, die „lautes“ Fluggerät verwenden, ist wegen der notwendigen Berücksichtigung der Vorgaben der Betriebsbeschränkungsverordnung 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 [EPNdB: „Effective Perceived Noise in Decibels“; Einheit des effektiv wahrgenommenen Lärmpegels] unterschreiten, möglich. Weitere Diskriminierungen einzelner Airlines bzw. von Flugzeugen, die den geltenden Zulassungsvorschriften entsprechen, sind unzulässig. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des StMB in Nr. 11.3 der Anlage 7 und der FMG in Nr. 10.3 der Anlage
--	--	---	--

		Schließlich wird ein intensives Monitoring als probates Mittel zur Reduzierung der nächtlichen Flugbewegungen erachtet. Dabei sollte jede nächtliche Flugbewegung mit ausführlicher Begründung zur Notwendigkeit dokumentiert und tagesaktuell im Internet der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.	ge 8 verwiesen. Fluglärmmonitoring Die FMG betreibt ein umfangreiches Messprogramm, dazu zählen stationäre und auch mobile Fluglärmmessungen, die deutlich über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehen. Es wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 verwiesen. Transparenz Nachtflugbewegungen Die FMG berichtet bereits ausführlich zum Flugverkehr am Flughafen München, auch in der Nachtzeit. Detaillierte Informationen zu einzelnen Flügen können mit Hilfe der Online-Anwendung „Flumo“ rückwirkend für zwei Monate abgerufen werden (www.munich-airport.de/flumo). In „Flumo“ werden neben der Flugspur u. a. das Datum, die Uhrzeit, die Flugnummer und der Flugzeugtyp eines jeden Fluges angegeben. Darüber hinaus veröffentlicht die FMG auf ihren Internetseiten ausführliche Statistiken zum Flugverkehr, beispielsweise die Anzahl der monatlichen Flugbewegungen für die Zeiträume Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) für die vergangenen Jahre. Zur Einhaltung der Nachtflugregelung berichtet die FMG regelmäßig und ausführlich in den Sitzungen der Fluglärmkommission, auch zu den Gründen der durchgeführten Nachtflüge gemäß Ziffer A.I.1.1 bis A.I.2.3 der Nachtflugregelung vom 23.03.2001. Zur Frage nach Ausnahmegenehmigungen nach Ziffer A.I.2.3 der Nachtflugregelung und zur Forderung weiterer Informationen diesbezüglich verweist die FMG auf das hierfür zuständige Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Anzumerken ist, dass der Anteil von Flügen nach Ziffer A.I.2.3 der Nachtflugregelung an allen Nachtflügen im Jahr 2019 bei rund 1 % lag. Außerdem verweist die FMG auf die 62. Sitzung der Fluglärmkommission, in der das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
--	--	---	---

		Die Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling unterstreicht an dieser Stelle nochmals die klare Forderung, dass das Nachtflugkontingent wieder zu einem Nachtflugverbot geführt werden soll. Ökonomische Aspekte dürfen hierfür keine Rolle spielen. Wir bitten Sie die Anliegen der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen, um die Belange der Bürger bestmöglich zu berücksichtigen.	zur Praxis der Handhabung von Ausnahmegenehmigungen berichtete. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen zu Nr. 3 der Anlage 7 verwiesen. Nachtflug Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.
Stadt Unterschleißheim	11	Für die Beteiligung am vorgeschriebenen Verfahren und die Zustellung der umfangreichen Planunterlagen danken wir Ihnen. Der Grundstücks- und Bauausschuss Unterschleißheim hat sich in seiner Sitzung am 12.07.2021 mit dem Lärmaktionsplan befasst und der folgenden Stellungnahme inhaltlich zugestimmt. Hiermit nimmt die Stadt wie folgt Stellung: Die Stadt Unterschleißheim legt zunächst Wert auf die Feststellung, dass der Lärmaktionsplan einen Beitrag zur Sicherung der Lebensgrundlagen der Menschen in unserer Region leisten kann, indem er Maßnahmen enthält, die die Belastung mit Fluglärm mindern helfen. Er dient der Abstimmung aller Träger öffentlicher Belange Maßnahmen im Sinne dieses Ziels umzusetzen. Die einzelnen Maßnahmen tragen zur Verbesserung der Gesamtsituation bei und wirken nicht einzeln, sondern erst in ihre Summe. Insbesondere ist zu begrüßen, dass Maßnahmen die durch die technische Entwicklung Lärmreduzierungen an den Triebwerken und das Fahrgestell erwirken,	

		• Flugzeugaustauschprogramme und Erneuerungen der Flotte ermöglichen, • den Ausschluss lauter Flugzeuge festsetzen, • die Planung und Umsetzung von lärmindernden An- und Abflugverfahren vorsehen sowie • die Vermeidung und Reduzierung von Bodenlärm bewirken im Lärmaktionsplan vorgeschlagen werden. Die Stadt begrüßt zudem, dass der Lärmaktionsplan auf die Betreiber des Flughafens hinwirkt, bei den Start- und Lande-Entgelten auf die Lärmemissionen der Fluglinien zu achten, um den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge durch diese zu induzieren. Zuletzt ist die Vernetzung von Verkehrsträgern sicherlich geeignet, die Möglichkeiten einer innovativen Betriebsmobilität auszuschöpfen, um unnötige Flugbewegungen zu vermeiden. Gleichwohl stellt der Lärmaktionsplan Maßnahmen dar, denen ein besonderes Gewicht zukommt und die auch für Unterschleißheim eine nähere Prüfung und Betrachtung erfordern. Im Einzelnen möchte die Stadt auf folgende Maßnahmen hinweisen: 1. Maßnahme V5: Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung (Tabelle 11 LAP MUC, Seite 46 ff.) Die Stadt Unterschleißheim fordert mit Nachdruck, dass die Regelungen für den Nachtbetrieb nicht aufgeweicht werden. Vielmehr soll auf die Einhaltung der Beschränkungen für die Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr hingewirkt werden. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, dass Ausbildungs- und Übungsflüge (von 22:00 bis 23:00 Uhr)	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Sorge hinsichtlich der Aufweichung der bestandskräftigen Nachtflugregelung besteht weder Anlass noch Rechtsgrundlage. Die Bestandskraft des Bescheides steht einer fortwährenden Anpassung entgegen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einhaltung Nachtflugregelung
--	--	---	---

		in der Nacht im dicht besiedelten Raum München erfolgen sollen. Dies gilt auch für Vermessungsflüge, welche über die ganze Nacht erlaubt sind. Die bisher in den Nachtflugregelungen enthaltenen Beschränkungen sollen in den oben genannten Punkten hinsichtlich des Ziels einer Lärmminde- rung eingehend geprüft und dementsprechend an- gepasst werden. 2. Maßnahme G4 — Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung Die Stadt Unterschleißheim fordert mit Nachdruck, dass die Nutzung der Abflugstrecke mit dem Ken- ner „W“ (sog. „W-SIDs“) durch Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkatgorie „H“ und „J“ zwischen 22:00 und 06:00 Uhr nicht mehr zugelassen wird. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, dass Groß- raumflugzeuge das dicht besiedelte Gebiet Ober- schleißheims und Unterschleißheims mit mehr als 42.000 Einwohner am südlichen Gebietsrand überfliegen. Dies ist umso wichtiger, als durch die Nutzung dieser Strecke (W-SIDs) der vermehrte Luftverkehr durch die Polizei-Hubschrauberstaffel in Oberschleißheim umgeleitet werden muss und die Überfliegung der Wohngebiete unvermeidbar macht. Die Stadt Unterschleißheim beantragt deshalb hiermit die Prüfung der Möglichkeiten zur Optimie- rung der Flugroutennutzung (W-SIDs) zur Nacht- zeit anzugehen, um für die Siedlungsgebiete Oberschleißheim und Unterschleißheim möglichst weiteren Fluglärm zu vermeiden.	Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 (Gemeinde Marzling) wird verwiesen. Modernisierung Nachtflugregelung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 8 (Landkreis Frei- sing) wird verwiesen. Für die Bewegungen der Luftfahrzeuge im Luftraum hat das Luftamt Südbayern keinerlei Zuständigkeiten. Dies wird direkt durch entsprechende rechtliche Vorgaben, durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH oder durch die einzelnen Piloten bestimmt.
--	--	---	---

		3. Maßnahmen V13 – Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden und Maßnahme V14 – Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF]) und V15 – Fluglärmüberwachung und –messungen Die Stadt Unterschleißheim fordert mit Nachdruck, dass das bisher ausgebaute System zum Beschwerdemanagement und ein Monitoring für den Flughafen München noch bürgernäher weiterentwickelt und an den Anforderungen der Kommunikationstechnik angepasst werden,	Lärmbeschwerden können an den Fluglärmschutzbeauftragten (FLSB) und die Flughafen München GmbH gerichtet werden. Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) der Regierung von Oberbayern ist zu den üblichen Dienstzeiten für die Bürgeranliegen über Telefon, Fax, E-Mail und Brief erreichbar. Auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern wird auch ein spezielles Online-Verfahren für Fluglärmbeschwerden bereitgestellt, das bereits die wesentlichen Informationen für eine zügige Bearbeitung abfragt. Fluglärmbeschwerden können beim Fluglärmschutzbeauftragten für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege eingereicht werden: - Über ein Online-Formular: Start – Fluglärmbeschwerde (bayern.de) - telefonisch: +49 (0)89 2176-1 - per E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de - schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München - per Fax: +49 (0)89 2176-3102 Über das „Servicetelefon Lärmschutz“ können jederzeit Anfragen und Beschwerden an die Flughafen München GmbH (FMG) gerichtet werden. Jede einzelne der Anfragen/Beschwerden wird von der FMG individuell beantwortet. Die Telefonnummer lautet: +49 (0)89 975-
--	--	---	--

			40410. Zu den weiteren Möglichkeiten zur Einreichung von Fluglärmbeschwerden bei der FMG wird auf die nachfolgende Stellungnahme der FMG hingewiesen. Fragen zum Thema „Flugverfahren und Abwicklung des Luftverkehrs“ können an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gerichtet werden. Ergänzend teilte das Luftamt Südbayern Folgendes mit: Die Maßnahme V13 beschreibt die Möglichkeiten, sich an den FLSB der Regierung von Oberbayern zu wenden. Defizite hinsichtlich der Bürgernähe der derzeit vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten mit dem Fluglärm-schutzbeauftragten sind dem Luftamt nicht bekannt. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Weiterentwicklung Beschwerdemanagement und Fluglärmmonitoring Zur Einreichung von Fluglärmbeschwerden bei der FMG stehen den Betroffenen verschiedene Möglichkeiten in analoger und digitaler Form zur Verfügung. Der einfachste und am häufigsten verwendete Weg ist der Anruf beim „Servicetelefon Lärmschutz“ unter +49 (0)89 975-40410. Ebenso ist es möglich, das Kontaktformular auf den Internetseiten der FMG zu verwenden (https://www.munich-airport.de/kontakt) und dort bei Art der Mitteilung „Beschwerde“ auszuwählen. Neben einem Freitextfeld können hier auch spezifische Angaben zur Identifikation der Flugbewegung wie z. B. Datum/Uhrzeit, Airline oder Flugnummer gemacht werden. Diese Informationen sind wiederum sehr einfach über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ in Erfahrung zu bringen. Auch die E-Mail Adresse info@munich-airport.de kann zur Kontaktaufnahme mit der FMG genutzt werden. Nicht zuletzt können Anfragen oder Beschwerden nach wie vor auch postalisch oder per Fax an die FMG gerichtet werden.
--	--	--	--

		• die Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen sowie die Verfolgung und Ahndung von Verstößen dezidiert angegangen wird und • die Erfassung des Fluglärms und Messungen mit Hilfe von mobilen Messstellen vor Ort verstetigt und kontinuierlich fortgeschrieben werden.	Sämtliche Beschwerden werden individuell und zeitnah von der FMG beantwortet oder an die zuständigen Stellen, z. B. DFS, weitergeleitet. Bezüglich des von der FMG umfangreich durchgeführten Fluglärmmonitorings verweisen wir auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen). Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu wie folgt Stellung: Abweichungen von Flugverfahren werden laufend überprüft und erfasst und Verstöße sanktioniert, vgl. insbesondere Maßnahme V14. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Durchführung mobiler Messungen Die FMG wird auch weiterhin mobile Fluglärmmessungen durchführen (siehe auch Maßnahme G6). Die FMG wird mit der Stadt Unterschleißheim Kontakt aufnehmen, um eine mobile Fluglärmmessung vor Ort abzustimmen. Der Einsatz von mobilen Lärmmessstellen ist eine freiwillige Zusatzleistung der FMG und kann von der Fluglärmkommission oder den von Fluglärm betroffenen Gemeinden bei der FMG beantragt werden. Bisher konnte die FMG allen Anfragen der verschiedenen Kommunen nach mobilen Messungen nachkommen (Verfügbarkeit und Orts-/Terminabstimmung). Die Ergebnisse werden den Gemeinden mitgeteilt und erläutert. Über die Ergebnisse wird zudem regelmäßig in der Fluglärmkommission berichtet.
Stadt Freising	12	Ich möchte mich zunächst für die Beteiligung an der 2. Mitwirkungsphase bedanken. Grundsätzlich wird die Lärmaktionsplanung durch die Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München begrüßt. Des Weiteren wird positiv gesehen, dass Kurz-	

		streckenflüge vermindert werden sollen. Ziel sollte jedoch sein, auf Kurzstreckenflüge weitestgehend ganz zu verzichten. Insgesamt sieht die Stadt Freising aber Defizite beim aktiven Lärmschutz, der insbesondere für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung von großer Bedeutung ist. Zu dem am 08.06.2021 vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München nimmt die Stadt Freising daher wie folgt Stellung: 1. Nachtflugregelungen In Bezug auf die im Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgeführte Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 ist zu sagen, dass es sich bei den darin festgesetzten Nachtflugbeschränkungen überwiegend um Ausnahmeregelungen zu Gunsten des Flughafens, nicht um Nachtflugregelungen zu Gunsten der Gesundheitsvorsorge der Bevölkerung handelt. Die Nachtflugbeschränkungen sind aus Sicht der Stadt Freising als betroffene Kommune nach nun 20 Jahren den jetzt aktuellen wissenschaftlichen Standards anzupassen.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen ist an objektive Kriterien gebunden (unbestimmte – jedoch voll justiziable – Rechtsbegriffe). Die Steuerungsmöglichkeiten der Behörde sind damit begrenzt. Der Hebel ist vielmehr die reibungslose Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems Luftfahrt welches Verspätungen und ähnliche Störungen vermeidet und damit Ausnahmegenehmigungen entbehrlich werden lässt. Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung²⁶. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstößen gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Modernisierung Nachtflugregelung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 8 (Landkreis Freising) wird verwiesen.
--	--	---	---

²⁶ 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))

		In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass gemäß aktueller medizinischer Studien zur Beurteilung von negativen Gesundheitsauswirkungen durch Störungen in der Nachtzeit nicht der Dauerschallpegel, sondern der Einzelschallpegel heranzuziehen ist.	Die Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wurde entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (§ 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz [BImSchG] und Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) durchgeführt. Demnach sind zur Beurteilung die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} zu verwenden. L_{DEN} stellt einen 24-Stunden-Mittelungspegel dar, in dem die Zeiträume „Abend“ und „Nacht“ durch Zuschläge von 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) für erhöhte Ruhebedürftigkeit berücksichtigt werden. L_{DEN} stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; L_{Night} dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen. Auf die entsprechenden Stellungnahmen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) in Anlage 10, z. B. unter den Nrn. 4 und 67 wird hingewiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Dauerschallpegel Das Heranziehen von Dauerschallpegeln beruht auf deren anerkannter und weitverbreiteter Verwendung im Fachgebiet der Akustik. Auch sehen das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Nacht die Verwendung 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. Zu den Ausführungen der Stadt Freising ist zusätzlich anzufügen, dass nach deren Auffassung auf der einen Seite zur Beurteilung von Störungen in der Nachtzeit Einzelschallpegel herangezogen werden sollen (siehe 1.,
--	--	---	---

		Zahlreiche Studien belegen die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Fluglärm, insbesondere in der Nachtzeit: • AIRCRAFT NOISE, HEALTH, AND RESIDENTIAL SORTING: EVIDENCE FROM TWO QUASI-EXPERIMENTS STEFAN BOESa, STEPHAN NOESCHb, and STEVEN STILLMANc HEALTH ECONOMICS Health Econ. 22: 1037-1051 (2013) Published online 8 July 2013 in Wiley Online Library (wileyonlinelibrary.com). DOI: 10.1002/hec.2948	2. Absatz), da „gemäß aktueller medizinischer Studien zur Beurteilung von negativen Gesundheitsauswirkungen durch Störungen in der Nachtzeit nicht der Dauerschallpegel heranzuziehen ist“, gleichzeitig fordert sie auf der anderen Seite die Einhaltung eines Dauerschallpegels für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung gemäß den WHO-Empfehlungen (siehe 1., 2. Absatz, 2. Anstrich, 2. Unterpunkt). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen, die der FMG durch die Planfeststellung für das bestehende 2-Bahn-System auferlegt wurden, auf Basis von Einzelschallpegeln erfolgt ist, und dass das FluLärmG mit dem „NAT-Kriterium“ auch Einzelschallpegel berücksichtigt. Gesundheitliche Auswirkungen Fluglärm Die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001²⁷ berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGh) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchststrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Rahmen des 98. Änderungsplanfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB²⁸ ist seit März 2016 bestandskräftig. Die zum Zeitpunkt der gerichtlichen Überprüfung des 98. ÄPFB bereits im FluLärmG 2007 zugrunde liegenden Erkenntnisse zur Lärmwirkungsforschung und den sich daraus ergebenden
--	--	---	---

²⁷ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

²⁸ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

		Aus Umweltbundesamt (7/2019): 3.3 Fluglärm Empfehlungen der WHO für die	Werten in § 2 Abs. 2 FluLärmG, konnten dabei berücksichtigt werden. Die Bundesregierung führt in ihrem Ersten Bericht zur Evaluierung des FluLärmG aus dem Jahr 2019²⁹ aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen. Die in der Stellungnahme genannten „forschenden Mediziner“ bilden nicht den Konsens der wissenschaftlichen Diskussion ab, sondern stellen in ihren Schlussfolgerungen über die Wirkung von Fluglärm eine Einzelmeinung dar. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung wird festgestellt, dass die in Gesetzen oder Entscheidungen zu Grunde gelegten wissenschaftlichen Erkenntnisse erst dann obsolet werden, wenn sich ein neuer wissenschaftlicher Grundkonsens gebildet hat. Solange die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudien in der Wissenschaft kontrovers diskutiert werden, bleibt der Konsens über die Geeignetheit der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bestehen. WHO-Leitlinie Die WHO-Empfehlungen können nicht direkt mit nationa-
--	--	---	--

²⁹ Deutscher Bundestag: Drucksache 19/7220, 18.01.2019, Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – Unterrichtung durch die Bundesregierung ([Drucksache 19/7220 \(bundestag.de\)](https://www.bundestag.de/Drucksache19/7220))

		Lärmbelastung durch Luftverkehr: ○ Durchschnittliche Belastung (L_{DEN}) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel L_{DEN} von 45 dB(A) nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. ○ Nächtliche Dauerschallbelastung (L_{Night}): Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel L_{Night} von 40 dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. ○ Lärminderungsmaßnahmen des Luftverkehrs: Die WHO empfiehlt, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Luftverkehr oberhalb der empfohlenen Leitlinienwerte ergreift, um die gesundheitlichen Auswirkungen durch Luftverkehrslärm zu mindern. Als konkrete Maßnahmen empfiehlt die WHO Luftverkehrslärm durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. Die Stadt Freising bekräftigt erneut die in der	len Grenz- und Richtwerten zum Schutz vor Geräuschmissionen verglichen werden. Zum einen verwendet die WHO einen deutlich erweiterten Gesundheitsbegriff, der nicht nur einen Zustand ohne Krankheit beschreibt. Zum anderen basieren die WHO-Empfehlungen auf anderen Berechnungsverfahren und Lärmindizes. Bei den WHO-Empfehlungen handelt es sich nicht um allgemein anerkannte Werte, sondern lediglich um bloße Empfehlungen. Zudem führte nach gegenwärtigem Stand der Technik die Einhaltung der Empfehlungen der WHO dazu, dass der gesamte Flugverkehr annähernd zum Erliegen käme. Selbst im Jahr 2020, als die Verkehrszahlen am Flughafen München dramatisch eingebrochen sind, wurden die genannten WHO-Lärmpegel nicht erreicht. Das Verkehrsaufkommen verzeichnete in 2020 mit rund 147.000 Flugbewegungen einen Rückgang von über 64 % im Vergleich zu 2019. Dennoch lagen die an den Lärmmessstellen des Flughafens gemessenen Pegel im Jahre 2020 überwiegend oberhalb der genannten WHO-Lärmpegel von 45 dB(A) am Tag bzw. 40 dB(A) in der Nacht. Selbst im April 2020, dem Monat mit einem Rückgang der Flugbewegungen von über 95 % im Vergleich zum Vorjahresmonat, waren höhere als die genannten Pegel gemessen worden. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung:
--	--	--	---

		1. Stellungnahme bereits aufgeführte Forderung, wonach ein Nachtflugverbot für den Zeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr in einer aktualisierten Nachtflugregelung festzusetzen ist. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“) empfiehlt: „Insoweit sollte allerdings der Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gewährleistet bleiben.“ Die Belastungen in der für die Gesundheit besonders sensiblen Nachtzeit nahmen kontinuierlich zu. Stattdessen wären aus Gründen der Gesundheitsvorsorge Reduzierungen erforderlich. Laut bayerischem Landtag (2018) stieg „die Zahl der beantragten Ausnahmegenehmigungen (Anm.: für Nachtflüge) (...) demnach von 446 im Jahr 2014 auf 925 im Vorjahr. Allein im ersten Halbjahr 2018 waren es bereits 694. Genehmigt wurden ebenfalls immer mehr Ausnahmen: von 282 (2014) bis 661 (2017) und 524 im ersten Halbjahr 2018. In Bezug auf die längst erforderliche Änderung der Nachtflugregelungen ist anzumerken, dass bereits gefasste Planfeststellungsbeschlüsse durchaus geändert und angepasst werden können: Zwischenzeitlich liegen 147 Planänderungs- und Änderungsplanfeststellungsverfahren des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 vor.	Nachtflug Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 (Gemeinde Neufahrn b. Freising) wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Belastung nachts Die Nachtflugbewegungen am Flughafen München zeigen über die Jahre eine uneinheitliche Entwicklung. So lag die Zahl der Bewegungen in der Nachtzeit im Jahr 2005 bei 56, sank im Jahr 2009 auf 52, stieg im Jahr 2011 auf 64, ging im Jahr 2015 auf 59 zurück, stieg im Jahr 2018 auf 78 und betrug im Jahr 2019 76 (siehe untenstehende Grafik „Anzahl Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht“). In dieser tendenziell zunehmenden Zahl spiegelt sich die zunehmende Auslastung des Flughafens wider. Eine Betrachtung der Auslastung des Lärmkontingents über die Jahre zeigt allerdings, dass die Lärmbelastung in den letzten zehn Jahren aufgrund des Einsatzes leiserer Flugzeuge nur in deutlich geringerem Maße angestiegen ist (siehe untenstehende Grafik „Auslastung Lärmkontingent“). Die Vorgaben der Nachtflugregelung wurden in allen Jahren eingehalten.
--	--	--	--

- 2. Dritte Start- und Landebahn/98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)**
Die Stadt Freising hat zur Kenntnis genommen, dass die dritte Start- und Landebahn nicht Gegenstand des hier vorgelegten Lärmaktionsplans (Entwurfssfassung) ist und der 98. ÄPFB bestands-

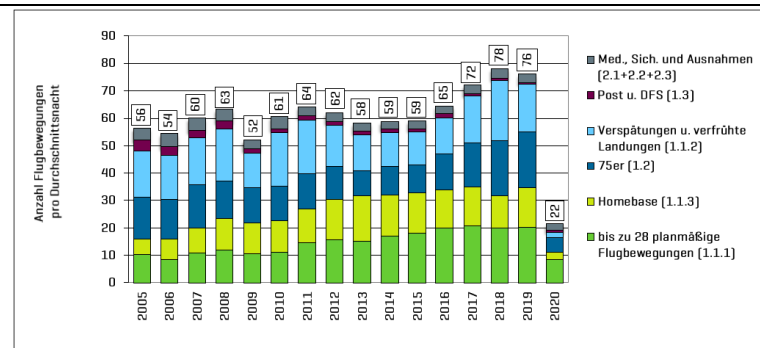


Abbildung: Anzahl Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht (Quelle: Flughafen München GmbH)

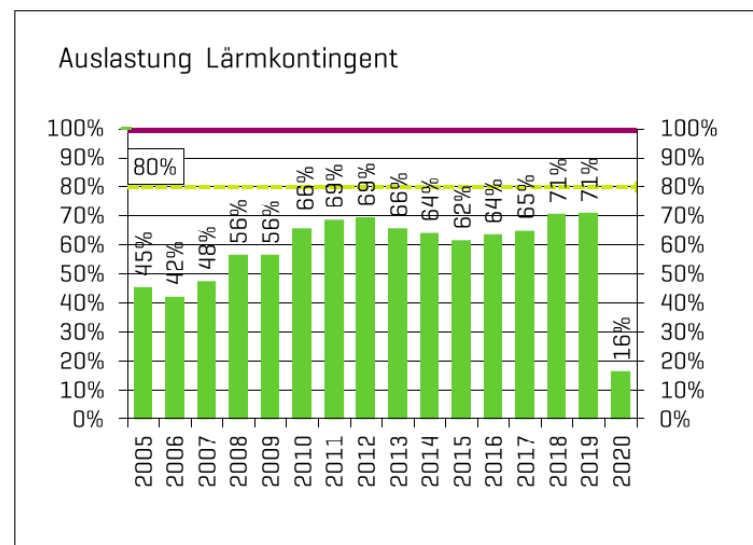


Abbildung: Auslastung Lärmkontingent (Quelle: Flughafen München GmbH)

Das **StMB** verweist hierzu auf seine Bewertung unter Nr. 8 (Landkreis Freising).

		kräftig und unbefristet von Gültigkeit ist, dennoch hält die Stadt Freising an der Forderung aus der Stellungnahme vom 09.09.2020 fest, wonach die Planungen und insbesondere die Umsetzung der dritten Start- und Landebahn für einen langfristigen und nachhaltigen Lärmschutz der Anwohner des Flughafens nicht weiterverfolgt werden soll. Der Bedarf für eine dritte Start- und Landebahn ist, auch nach Überwindung der Corona-Pandemie, nicht gegeben. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang erneut aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzuheben; hilfsweise die Teilplanung der dritten Start- und Landebahn aufzuheben.	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bedarf 3. Bahn Die Corona-Krise und die damit verbundenen Eingriffe in den Luftverkehr stellen temporäre Ereignisse dar, die das langfristige Wachstum der Luftverkehrsnachfrage nicht in Frage stellen. Die Luftverkehrswirtschaft geht – gerade weil auch intensive Bemühungen zur Ermöglichung eines CO₂-reduzierten Fliegens unternommen werden – nach der Überwindung der Corona-Krise von einem weiteren Wachstumspotential bei der Luftverkehrsnachfrage aus. Dies gilt umso mehr, als es für den Luftverkehr auf Mittel- und Langstrecken keine vergleichbare Alternative gibt. Auch die Bayerische Staatsregierung erwartet nach Überwindung der Corona-Krise künftig weitere Zuwächse im Luftverkehr (siehe auch BayLT-Drs. 18/11162 vom 23.12.2020³⁰). Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19.2 der Anlage 7 verwiesen. Es wird auf die Bewertung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses³¹ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.
--	--	---	---

³⁰ 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 \(landtag.de\)](#))

³¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

		Diesbezüglich wird auf „Widersprüche“ im Landesentwicklungsprogramm hingewiesen: In der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm (LEP) der obersten Landesplanungsbehörde, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, vom 01.01.2020 wird zum einen eine dritte Start- und Landebahn für den Flughafen München als erforderlich betrachtet, um den – damals noch – steigenden Flugbewegungen gerecht zu werden. Zum anderen sind im LEP im Kapitel 7 Freiraumstruktur Maßnahmen insbesondere der Schutz und Erhalt von Landschaft und Natur sowie der regionalen Grünzüge und Grünstrukturen verankert, die eine zentrale Funktion in Bezug auf Durchlüftung, Klimaregulierung, aber auch für den Erhalt einer vielfältigen Biodiversität und für die Erholung der Bewohner/-innen in der sehr dicht besiedelten Region um München einnehmen. Diese wichtigen Funktionen unserer Landschaft müssen aus unserer Sicht vor wirtschaftliche Interessen der FMG gestellt werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die „Vision Bayern 2025“ (LEP, Seiten 5 bis 7) hingewiesen. Zu dieser „Vision“ zählen u. a.: Räumliche ausgewogene, polyzentrale Entwicklung, wonach u. a. ausgewogene Wirtschaftsstruktur in allen Teilräumen geschaffen aber zugleich der hohe Nutzungs- und Bevölkerungsdruck in den Verdichtungsräumen,	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 (Gemeinde Neu-fahrn b. Freising) wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Widersprüche LEP Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB), der die Planungen der 3. Start- und Landebahn enthält, hat sich ausführlich mit der Vereinbarkeit des Erweiterungsvorhabens mit den Zielen und Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung sowie den Auswirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt und die Vereinbarkeit anhand einer detaillierten Prüfung bejaht (98. ÄPFB³², insbesondere unter C III 3.13, S. 2388 ff.).
--	--	---	---

³² 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))

		insbesondere im Raum München, abgemildert werden soll. Aus Sicht der Stadt Freising wird dieser Bevölkerungsdruck mit Umsetzung einer dritte 3. Start- und Landebahn noch mehr verstärkt. Der Norden Münchens, inklusive der Stadt Freising, ist aber schon jetzt vom Bevölkerungsdruck und den damit verbundenen Auswirkungen – Wohnungsdruck und steigende Immobilienpreise, starke Zunahmen beim straßenseitigen Verkehr – überfrachtet. Eine weitere „Vision“ sind Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen (LEP, Seite 6) wonach u. a. besonders gefährdete Bereiche von der Bebauung freigehalten und klimarelevante Freiflächen wie etwa Frischluftschneisen in Verdichtungsräumen gesichert werden sollen. Der als „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ gekennzeichnete Bereich liegt im „Erdinger Moos“ und dem Europäischen Vogelschutzgebiet, welches durchaus als „gefährdeter Bereich“ bzw. als „besonders schützenswerter Bereich“ bezeichnet werden kann. Eine weitere „Vision“ beschreibt den Erhalt der vielfältigen Regionen, Städte, Dörfer und Landschaften, wonach Bedürfnisse der Heimat und regionale Identität Rechnung getragen werden soll. Historisch gewachsene Landschafts- und Siedlungsbilder sowie regionale Identität sollen „behutsam“ weiterentwickelt werden und „bedeutsame“ Naturräume bewahrt werden. Ich gehe davon aus, dass damit nicht nur die Voralpen-Kommunen mit ihren touristischen Highlights, wie Tegernsee, Schloss Neuschwanstein, Schliersee usw., angesprochen sind. Auch die Stadt Freising zählt mit ihrer historisch gewachsenen Altstadt und dem geschichtlich bedeutsamen Dom- und Nährberg zu den „historisch gewachsenen Siedlungs-	
--	--	---	--

		bildern“ mit regionaler Identität, die mit Umsetzung einer 3. Start- und Landebahn aber erheblich „gestört“ wird. Schließlich ist eine „Vision“ eine maßvolle Flächeninanspruchnahme, wonach u. a. die Flächeninanspruchnahme in Bayern verringert und auch zukünftigen Generationen die natürliche Lebensgrundlage erhalten bleiben soll. Ein Ausbau des Flughafens München mit einer dritten Start- und Landebahn steht im direkten Widerspruch zu der „Vision Bayern 2025“. Daher sind weitere Planungen und die Umsetzung der dritte Start- und Landebahn nicht mehr weiter zu verfolgen. 3. Bodenlärm Eine nicht unerhebliche Rolle beim flughafeninduzierten Lärm spielt der Bodenlärm, der beim Warmlaufen der Triebwerke, Rollen von der Landebahn zur Parkposition bzw. von der Parkposition zur Startbahn, beim „Warten“ auf Take-Off, Schub geben nach Freigabe „Take Off“ sowie durch Umkehrschub beim Landevorgang usw. entsteht. Hier sind geeignete Lärminderungsmaßnahmen zeitnah zu ergreifen. Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind bereits mehrere Möglichkeiten sowohl bei den bereits vorhandenen Maßnahmen als auch bei den geplanten und langfristig geplanten aufgeführt, die sozusagen direkt an der „Lärmquelle“ ansetzen. In diesem Zusammenhang wird es aus Sicht der Stadt Freising zum Schutz der Anwohner/-innen als erforderlich erachtet, flughafenrelevanten Bodenlärm durch neue Technologien rasch zu minimieren.	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmreduzierung Rollverkehr Auf die Stellungnahmen der FMG zu Nr. 4 (der Anlage 11, Gemeinde Oberding [VG Oberding]) und Nr. 29.4 der Anlage 7 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung:
--	--	--	---

		Im Zusammenhang mit Möglichkeiten zur Minimierung des Bodenlärms wird im Hinblick auf die Maßnahme V20 – PCA-Anlagen; Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge (siehe Seite 63) von Seiten der Stadt Freising angeregt, dass diese Möglichkeit nicht nur als „Hinweis“ bzw. „Aufforderung“ in der Flughafenutzungsverordnung an die Airlines, sondern als „verbindlich“ formuliert wird. Ähnliches gilt für die Maßnahme V21 – One/Dual Engine Taxi In (siehe Seite 64), bei der für den Weg eines Flugzeuges nach dem Landevorgang 1 (2-strahlige Flugzeuge) bzw. 2 (4-strahlige Flugzeuge) beim Rollweg zur Parkposition abgeschaltet wird. Gemäß V21 beruht die Maßnahme auf der jeweiligen Entscheidung der Fluggesellschaften – hier wird seitens der Stadt Freising angeregt, diese Maßnahme seitens FMG „verbindlich“ vorzugeben.	Nutzung PCA-Anlagen Wie in Maßnahme V20 geschildert, ist die Nutzung der bodengebundenen Klimageräte (PCA-Anlagen) durch die Fluggesellschaften ein wichtiger Punkt zur Reduzierung von Bodenlärmemissionen und zur Einsparung von CO₂. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Anlagen soweit das technisch möglich ist, auch tatsächlich genutzt werden. Das gilt auch für die 400 Hz-Stromversorgung durch bodengebundene Anlagen. Denn dadurch wird die Nutzung der Hilfstriebwerke der Flugzeuge, die ansonsten Strom und Wärme/Kälte erzeugen, entbehrlich. Beide Anlagen gehören zu den zentralen Infrastrukturanlagen des Flughafens. Die Benutzung ist für die 400 Hz-Anlagen in der Flughafenbenutzungsordnung (FBO), Teil II Ziff. 2.5.5., vorgeschrieben, für die PCA-Anlagen ist die Nutzung empfohlen. Darüber hinaus schreibt die FBO in Ziff. 7.4 des Teils II aus Gründen des Umweltschutzes vor, die Nutzung der Hilfstriebwerke auf ein Minimum zu beschränken. Nachdem in der Entgeltordnung des Flughafens München festgelegt ist, dass die FMG für die Bereitstellung der PCA-Anlagen ein Infrastrukturentgelt an allen gebäudenahen Positionen erhebt, und die Airlines dafür zahlen müssen ist aus Sicht der FMG sichergestellt, dass deren Nutzung erfolgt. Nutzung One/Dual Engine Taxi-In Die Entscheidung zur Nutzung von One/Dual Engine Taxi-In obliegt dem jeweiligen Flugzeugführer/der Luftfahrtgesellschaft. Aus Sicht der FMG lässt sich feststellen, dass die Maßnahme (V21) regelmäßig von den Fluggesellschaften zur Lärmreduzierung und auch zur Treibstoffeinsparung genutzt wird. Das erfüllt auch die Vorgabe der Ziff. 7.4 des Teils II der FBO, die vorschreibt, das Laufenlassen von Flugzeugmotoren auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Eine weitere Detaillierung dieser Vorgabe
--	--	--	---

		4. Passive Schallschutzmaßnahmen und Außenbereichsentschädigungen Die von der FMG aufgelegten Schallschutzprogramme 1 und 2 (Maßnahme V10 auf Seite 52 und 53) werden sehr begrüßt. In diesem Zusammenhang regt die Stadt Freising an, auch die Erneuerung/den Austausch älterer Schallschutzfenster großzügig zu unterstützen. Des Weiteren wird gebeten zu prüfen, ob die unter Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Ser-	hin zu einem Gebot des One/Dual Engine Taxi-In ist nicht möglich. Außerdem verwenden die Fluggesellschaften schon im Eigeninteresse dieses Verfahren. Die Abkühl- und Aufwärmzeiten der Triebwerke müssen dabei beachtet werden. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen Die im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979³³ geregelte Erstattung von Schallschutzmaßnahmen sieht deren erstmaligen Einbau vor. Kosten für Unterhalt und Erneuerung von eingebauten Schallschutzfenstern bzw. -lüftern sind nicht erstattungsfähig. Auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) in der novellierten Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 sieht nur eine einmalige Kostenerstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor. Dies wurde vom Vorsitzenden der Fluglärmkommission in der Sitzung vom 18.07.2014 mit einem Verweis auf die Kommentarliteratur und die Rechtsprechung bekräftigt (z. B. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 23.01.2018, Az. 9 C 1852/14.T). Die FMG hat gleichwohl in den Folgejahren nach den Schallschutzprogrammen freiwillig zusätzliche Maßnahmen ergriffen, um die Bürger bei der Pflege und Instandhaltung der gewährleisteten Schallschutzmaßnahmen zu unterstützen. Insbesondere hat die FMG im Rahmen zweier freiwilliger Serviceprogramme Fenster gewartet bzw. hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ausgetauscht. Verlängerung Serviceprogramm „Gießharzscheiben“ Aufgrund deutlich zurückgegangener Neuanträge in 2019
--	--	--	--

³³ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

		viceprogramms „Gießharzscheiben“ (siehe Seite 72), für einen längeren Zeitraum als bis Ende 2023 aufgelegt werden kann. Hintergrund ist, dass mit einer Zunahme des Flugverkehrsaufkommens nach der Corona-Pandemie erst Mitte der 2020er Jahre gerechnet wird. Zu den unter Maßnahme V12 (Seite 54) aufgeführten Außenbereichsentschädigungen wird seitens der Stadt Freising zudem angeregt, dieses nach Überwindung der Corona-Pandemie, neu aufzulegen, da viele Bewohner/-innen gerade in den Ortsteilen Attaching, Pulling, Achering, teilweise auch in Sünzhausen und Lerchenfeld von erheblichen Fluglärmereignissen im Außenbereich betroffen sind. 5. Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm, die die Stadt Freising bereits ergriffen hat bzw. ergreift In diesem Zusammenhang ist auszuführen, dass die in dem Maßnahmenblatt im Rahmen der 1. Mitwirkungsphase aufgeführten Maßnahmen der Stadt Freising nach wie vor von Bestand sind. Darüber hinaus sind stadtplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen zur Minimierung von Verkehrslärm im Allgemeinen und auch in Bezug auf Fluglärm im Stadtentwicklungsprogramm STEP 2030 sowie in den Ortsteilentwicklungsplänen für Achering, Attaching und Pulling enthalten. Aus dem STEP 2030: Seite 51: Ziele Flughafen & Lärm Insbesondere in Bezug auf den Fluglärm ist hier zu entnehmen: ○ „Die Stadt wird insbesondere bei der	und 2020 war die Einstellung des Serviceprogramms ursprünglich bis Ende 2021 geplant. Im Rahmen der Maßnahme G7 hat die FMG bereits zugesagt, das Serviceprogramm um weitere zwei Jahre bis Ende 2023 zu verlängern. Eine darüber hinausgehende Verlängerung des Serviceprogramms wird zu gegebener Zeit geprüft. Neuaufgabe Außenwohnbereichsentschädigungen Aus Sicht der FMG besteht keine Notwendigkeit, Außenwohnbereichsentschädigungen als freiwillige Leistung neu „aufzulegen“. Wie in Maßnahme V12 dargestellt, ist die Maßnahme umgesetzt und abgeschlossen.
--	--	--	--

		Bekämpfung von Lärmimmissionen durch den Flughafen ihre Einflussmöglichkeiten nutzen. ○ Der Flughafen darf nicht mit der Stadt zusammenwachsen. Die bestehenden Negativfolgen des Flughafens für die Stadt Freising sollen gemildert und weitere Beeinträchtigungen abgewehrt werden. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass der Flughafen zu Bewältigung der Negativfolgen herangezogen wird.“ Darüber hinaus werden die Lärmauswirkungen durch den Flughafen München in den Rahmenplänen zur Ortsteilentwicklung der Ortsteile Acherding, Attaching und Pulling aufgegriffen. Auf Grund der Fluglärmbelastungen in den zuvor genannten Ortsteilen bestehen Entwicklungsrestriktionen, die u. a. Neuausweisungen neuer auch kleiner Wohngebiete im Außenbereich auszuschließen. Teilweise sind nur Gewerbe- bzw. Industriegebiete und auf Ziele zugeschnittene Sondergebiete möglich. Die Stellungnahmen der Stadt Freising wurden anlässlich der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt am 28.07.2021 per Beschluss behandelt. Ich bitte Sie, die zuvor aufgeführten Anliegen der Stadt Freising in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen und einfließen zu lassen.	
Gemeinde Eit- ting (VG Oberding)	13	Der Gemeinderat Eitling hat sich in seiner letzten Sitzung mit dem o. g. Thema befasst.	

		Folgende Stellungnahme wird hierzu abgegeben: Es wird festgestellt, dass die Gemeinde weiterhin sehr stark durch den Flugbetrieb am Großflughafen München betroffen ist. Bereits in der Mitwirkungsphase 1 (Onlinefragebogen) im August 2020 wurde von der Gemeinde Oberding bei den Fragestellungen zu möglichen lärm mindernden Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München insbesondere auf folgende Themen abgestellt: 1. Lärmreduzierungen beim Fluggerät/-betrieb • Ausschluss lauter Flugzeuge • Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere) • Lärmreduzierungen an Flugzeugen	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen) Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen. Flugzeugaustauschprogramme Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen. Lärmreduzierung an Flugzeugen Die Lärmreduzierung an Flugzeugen ist eine laufende Maßnahme, die auch in Zukunft zu relevanten Lärmreduzierungen beitragen kann. Sie wurde deshalb unter Maßnahme L1 in Kapitel 6.3.2.1 als langfristiges Ziel definiert. Die Maßnahme liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften und benötigt zudem die Freigabe der Luftfahrzeughersteller. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte (vgl. Maßnahmen V6, G1 und L2) Anreize zur Nachrüstung bestehender Flugzeuge. Ein Beispiel für eine Maßnahme zur Lärmreduzierung war die Entwicklung von und die Umrüstung bestehender
--	--	--	---

		• lärmindernde An- und Abflugverfahren • lärmabhängige Start- und Landeentgelte (Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge)	Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren. Ergänzend wird auf die Maßnahme V3 verwiesen. Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 1 wird verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte Adressat der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften. Sie sollen durch derartige monetäre Anreize zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München bewogen werden. Dieser Anreiz gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für regelmäßig bzw. häufig am Flughafen München verkehrende Fluggesellschaften des gewerblichen Verkehrs. Mit der aktuellen, seit dem 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung wurden alle Lärm-entgelte angehoben und laute Flugzeuge wurden überproportional verteuert. Mit der stärkeren Differenzierung zwischen den Lärmklassen wird zudem das lärmbezogene Entgelt insbesondere für die regelmäßig verkehrenden lärmintensiveren Flugzeugtypen erheblich teurer und damit Anreize geschaffen, kapazitativer vergleichbare, aber modernere und leisere Flugzeugtypen einzusetzen. Dieses Vorgehen dient auch dem Interesse der Flughafen- anwohner. Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärm-entgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von
--	--	--	--

		ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen. Das Beispiel der Lärmentgelte für einen Airbus 350-900 zeigt, dass die Start- und Landeentgelte nun rund 42 Prozent geringer ausfallen als für das vergleichbare, alte Flugzeugmuster Airbus 340-600. Der Trend zum Einsatz moderner und umweltfreundlicher Flugzeuge zeigt sich anhand des Typenmixes am Flughafen München. So wurden im Jahr 2019 bereits rund 98,5 Prozent der Flugbewegungen mit den „leiseren“ Kapitel 4- und Kapitel 14-Flugzeugen durchgeführt. Dabei stieg der Anteil der Kapitel 14-Flugzeuge in den vergangenen Jahren stetig an. Ergänzend wird auf die Ausführungen zu V6, Anlage 5 Ziffer 3.2, Anlage 6 Ziffer 2.2, Anlage 7 Ziffer 12 und 21 des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Stand Juni 2021 verwiesen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Abschirmungsmaßnahmen Bodenlärm Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 wird verwiesen Lärmreduzierung Rollverkehr Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 wird verwiesen Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen). Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG begrüßt den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den
--	--	---

2. Reduzierung des Bodenlärms

- Abschirmungsmaßnahmen (Lärmschutz durch Wälle, Gebäude, Anpflanzungen etc.)
- Einsatz technischer Hilfsmittel zur Reduzierung des Triebwerklärms auf dem Rollfeld und des Bodenlärms aus dem Rollverkehr

3. Umstieg auf andere Verkehrsträger

- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs für die bessere Erreichbarkeit des Flughafens der Gewerbegebiete
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen)

		Die Gemeinde Eitting fordert, dass vorgenannte Maßnahmen über das bis jetzt geschehene Maß hinaus kontinuierlich weiterverfolgt und dem neuesten Stand der Technik/Möglichkeiten entsprechend stetig verbessert werden. Im Hinblick auf die nun schon seit Jahren bestehende Übergangsregelung für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche fordert die Gemeinde Eitting als weiteren wichtigen Punkt die zeitnahe Anpassung und Neuregelung der Lärmschutzbereiche. Dies ist hinsichtlich der Lenkung und Sicherung der Bauleitplanung für die Gemeinden und Landkreise zwingend erforderlich.	Ersatz von Zubringerflugzeugen auf Kurzstrecken. Die Umsetzung dürfte leider nur mittel- und langfristig möglich sein.
--	--	---	---