

## Anlage 12: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der an der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligten Stellen aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München konnten in der Zeit vom 11.06.2021 bis einschließlich 28.07.2021 per E-Mail oder schriftlich Stellungnahmen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München eingereicht. Neben Bürger\*innen, Bürgerinitiativen, Verbänden, Gemeinden und Landkreisen gaben auch 2 der an der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligten Stellen Stellungnahmen ab, die ebenfalls bewertet werden. Im Folgenden sind die vorgebrachten Stellungnahmen und Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Stelle	Nr.	Stellungnahme/Anregung	Bewertung
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)	1	<p>Wir bitten um Korrektur einer fehlerhaften Zahl: Konkret betrifft dies Anlage 5 Seite 16. Hier heißt es: „Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.2 wie folgt Stellung: Im Berichtszeitraum 01/2019 bis 06/2020 sind laut dem Fluglärmbeauftragten 1.262 Beschwerden über Fluglärm eingegangen, wobei sich 1.198 Beschwerden auf Nachtflüge bezogen (95 %). Aufgrund der bestandskräftigen Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München sind weitere Betriebsbeschränkungen für den Nachtflugverkehr von Seiten der Behörde nicht geboten.“</p> <p><b>Richtig ist allerdings</b> – siehe Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) am 23.07.2020 (Übersicht unten) – „<b>11/2019</b>“ <b>anstelle von „01/2019</b>“. Wir bitten dies entsprechend zu berichtigen.</p> <p>Außerdem ist in diesem Zusammenhang wichtig, dass gemäß o. g. Sitzung der FLK die 1.262 Beschwerden lediglich von insgesamt 21 Beschwerdeführern stammen und nach unseren Informationen nahezu ausschließlich auf einen einzelnen Beschwerdeführer zurückzuführen sind. Wir regen daher an, diesen Sachverhalt in Anlage 5 des LAP-Entwurfs unbedingt aufzunehmen, da ansonsten die Beschwerdesituation am Flughafen München nicht hinreichend beschrieben und erheblich negativer erschei-</p>	Die Stellungnahme des StMB zum Ergebnis der Frage 2.2 in Anlage 5 wurde entsprechend berichtigt.

		<p>nen würde als sie tatsächlich ist und <b>bitten daher um Übernahme des nachfolgenden Textbeitrags:</b></p> <p><b>„Im Berichtszeitraum 11/2019 bis 06/2020 sind laut dem Fluglärmbeauftragten 1.262 Beschwerden über Fluglärm von insgesamt 21 Beschwerdeführern eingegangen, wobei sich 1.198 Beschwerden auf Nachtflüge bezogen (95 %). Die Beschwerden stammten fast ausschließlich von einem einzelnen Beschwerdeführer.“</b></p> <p><b>Übersicht Fluglärmbeschwerden:</b> Zusammenfassung der Anfragen / Fluglärmbeschwerden bezogen auf MUC* im Zeitraum 01.11.2019 bis 30.06.2020</p> <table border="1" data-bbox="562 727 1301 951"> <thead> <tr> <th>Deutsche Flugsicherung</th> <th>Regierung von Oberbayern</th> <th colspan="2">Flughafen München GmbH</th> </tr> <tr> <th>Anfragen, die von der DFS beantwortet wurden</th> <th>Schriftliche und mündliche Beschwerden</th> <th>Schriftliche Beschwerden</th> <th>Beschwerdetelefon</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>k.A.  [Keine statistische Auswertung der DFS]</td> <td>1.262 von 21 Beschwerdeführern</td> <td>22 von 17 Beschwerdeführern, davon DFLD-Beschwerden 1 von 1 Beschwerdeführer</td> <td>46 von 17 Beschwerdeführern</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Eine Addition der Anfragen / Fluglärmbeschwerden erlaubt keine Aussage zur Anzahl der Anfragen / Beschwerdeführer!</p> <p><b>Abbildung: Zusammenfassung der Anfragen/Fluglärmbeschwerden im Zeitraum 01.11.2019 bis 30.06.2020</b></p>	Deutsche Flugsicherung	Regierung von Oberbayern	Flughafen München GmbH		Anfragen, die von der DFS beantwortet wurden	Schriftliche und mündliche Beschwerden	Schriftliche Beschwerden	Beschwerdetelefon	k.A.  [Keine statistische Auswertung der DFS]	1.262 von 21 Beschwerdeführern	22 von 17 Beschwerdeführern, davon DFLD-Beschwerden 1 von 1 Beschwerdeführer	46 von 17 Beschwerdeführern	
Deutsche Flugsicherung	Regierung von Oberbayern	Flughafen München GmbH													
Anfragen, die von der DFS beantwortet wurden	Schriftliche und mündliche Beschwerden	Schriftliche Beschwerden	Beschwerdetelefon												
k.A.  [Keine statistische Auswertung der DFS]	1.262 von 21 Beschwerdeführern	22 von 17 Beschwerdeführern, davon DFLD-Beschwerden 1 von 1 Beschwerdeführer	46 von 17 Beschwerdeführern												
<p>Flughafen München GmbH (FMG)</p>	<p>2</p>	<p><b>Stellungnahme zum Entwurf eines Lärmaktionsplans im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung</b></p> <p><b>Zu Kapitel 2.1 – 1. Absatz, Thema: Verkehrsanbindung des Flughafens München</b> Die Diskussion um die (fehlende) Fernbahnanbindung des Flughafens München hat in den letzten Monaten deutlich an Bedeutung zugenommen; zudem berührt die</p>	<p>Der 1. Absatz unter Kapitel 2.1 wurde angepasst.</p>												

	<p>Prüfung von Möglichkeiten zur Lösung dieses Problems auch den Lärmaktionsplan. Wir schlagen daher vor, den Text wie folgt zu ergänzen: „Allerdings verfügt der Flughafen München derzeit weder über einen Fernbahnanschluss noch eine Expressbahn-anbindung an die Landeshauptstadt München.“</p> <p><b>Zu Kapitel 4.1 – Abschnitt „Haushalts- bzw. Finanzierungsvorbehalt“ für Dritte</b> Da der Finanzierungsvorbehalt von Seiten der FMG als allgemeiner Realisierungsvorbehalt verstanden werden könnte, erscheint uns der Hinweis auf den Grund, nämlich die äußerst angespannte Lage der Luftverkehrswirtschaft aufgrund der Corona-Krise, wichtig. Daher bitten wir um folgende Textergänzung: „Für die anderen fachlich Beteiligten (Dritte) gilt allgemein, aber gerade jetzt angesichts der massiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf die gesamte Luftverkehrswirtschaft und der noch offenen Erholungsperspektiven, ebenfalls der Vorbehalt der Finanzierbarkeit und der Verfügbarkeit personeller, fachlicher und wirtschaftlicher Ressourcen.“</p> <p><b>Zu Kapitel 4.3.2.2 – Abschnitt „Hinweis“</b> Der letzte Satz des o. g. Abschnitts soll u. E. zum Ausdruck bringen, dass trotz der bislang nicht umgesetzten Vorgaben des FluLärmG dennoch ein ausreichender Schutz vor Fluglärm für die Anwohner des Flughafens München durch das Schutzkonzept der Planfeststellung sichergestellt ist. Allerdings erweckt die Formulierung den Eindruck, dass die FMG derzeit ein Schallschutzprogramm zur Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen anbietet. Wie in V10 des LAP-Entwurfs richtig beschrieben, sind die Schallschutzprogramme der FMG nahezu vollständig umgesetzt und An-</p>	<p>Die von der Flughafen München GmbH (FMG) vorgeschlagene Textergänzung wurde als Hinweis in Kapitel 4.1 aufgenommen.</p> <p>Dem Änderungsvorschlag der FMG wurde gefolgt.</p>
--	---	---

	<p>sprüche, die sich aus der Nachtflugregelung ergaben, konnten zuletzt bis 31.12.2006 geltend gemacht werden. Wir regen deshalb an, den letzten Satz „Es gilt deshalb derzeit das Schallschutzprogramm der Flughafen München GmbH auf der Grundlage der Planfeststellungsbeschlüsse, insbesondere der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (siehe nachfolgend unter Kapitel 4.4).“ wie folgt zu ändern: „Es gilt derzeit das Schutzkonzept auf der Grundlage des Genehmigungsbescheids in der Fassung der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 und der Planfeststellungsbeschlüsse, insbesondere des PFB vom 08. Juli 1979 in der Fassung vom 07.06.1984 (siehe nachfolgend unter Kap. 4.4).“</p> <p><b>Zu Kapitel 4.3.2.6 – 2. Absatz, Thema: Geltungsdauer des § 3 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)</b> Nach aktueller Rechtslage tritt gemäß § 4 der derzeitigen Fassung der o. g. VO § 3 am 01. September 2023 außer Kraft. Vor diesem Zeitpunkt ist nicht mit einer Festsetzung des Lärmschutzbereichs nach FluLärmG zu rechnen. Aus diesem Grund bedarf es einer Verlängerung der Übergangsregelung über 2023 hinaus (siehe unten zum Vorschlag zur Aufnahme der neuen Maßnahme „Steuerung der Siedlungsentwicklung mit Instrumenten der Landesplanung“), um zu vermeiden, dass bei der Bauleitplanung der Kommunen nach diesem Zeitpunkt mangels verbindlicher Vorgaben des LEP Lärmgesichtspunkte keine hinreichende Berücksichtigung mehr finden.</p> <p><b>Zu Kapitel 4.4.3 – 2. Absatz, Thema: Realisierung des 98. ÄPFB</b> Die FMG regt an folgenden Textvorschlag in den zweiten Absatz des Kapitels 4.4.3 zu integrieren:</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie</b> teilt hierzu Folgendes mit: Die Verlängerung der Übergangsregelung ist offen.</p> <p>Der Absatz wurde wie folgt neu gefasst: „Von den anderen im 98. ÄPFB planfestgestellten Maßnahmen befindet sich die Verlängerung des S-Bahntunnels für den Ringschluss nach Erding derzeit im</p>
--	--	---

	<p>„Für alle im 98. ÄPFB ausgewiesenen Projektflächen wurde der Grunderwerb bereits frühzeitig begonnen, um möglichst alle benötigten Flächen im Einvernehmen mit den Eigentümern erwerben zu können. Für die bereits realisierten oder in Realisierung befindlichen Maßnahmen wurde der Grunderwerb vollständig auf freiwilliger Basis durchgeführt und abgeschlossen.“ Im Übrigen verweisen wir auf die LT-Drucksache 18/11162 vom 23.12.2020, in der die Staatsregierung dargelegt hat, dass aufgrund des Beginns der Realisierung von Maßnahmen des 98. ÄPFB die Planfeststellung nach der Gesetzeslage inzwischen unbefristet gilt (§ 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz [LuftVG]).</p> <p><b>Zu Kapitel 5.2 – Tabelle 6 „Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Schulgebäude/Schulen im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen)“</b> In Tabelle 6 des Kapitels 5.2 werden alle Schulgebäude im Umfeld des Flughafens München aufgelistet, die von Pegeln <math>L_{DEN} &gt; 55</math> dB(A) betroffen sind. Diesbezüglich stellt das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) klar, dass die Ermittlung auf der Anzahl an Gebäuden, die im Datenmodell des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystems (ALKIS) enthalten sind, und nicht auf der Anzahl an Einrichtungen basiert. Diese differenzierte Betrachtung teilen wir. Betrachtet man die Anzahl an Einrichtungen, so sind nach Informationen der FMG in Eitting und Freising je eine Schule und in Hallbergmoos eine Jugendhilfeeinrichtung (Jugendwerk Birkeneck) betroffen, damit insgesamt drei schulische Einrichtungen.</p>	<p>Bau. Teile der Vorfelderweiterung Ost wurden verwirklicht und in Betrieb genommen. Auch der Ausbau der Straßen im Osten des Flughafens ist weitestgehend abgeschlossen (Osterschließung) und bereits dem Verkehr übergeben worden. Für diese bereits realisierten oder in Realisierung befindlichen Maßnahmen wurden der Grunderwerb vollständig auf freiwilliger Basis durchgeführt und abgeschlossen sowie die planfestgestellten, korrespondierenden naturschutzfachlichen Kompensations- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen umgesetzt; diese Maßnahmen haben keinen relevanten Einfluss auf die Lärmaktionsplanung. Auch für weitere, im 98. ÄPFB ausgewiesene Projektflächen wurde mit dem Grunderwerb bereits frühzeitig begonnen, um möglichst alle benötigten Flächen im Einvernehmen mit den Eigentümern erwerben zu können.“</p> <p>Der Hinweis der FMG wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---	--

	<p><b>Zu „V3 – Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren“</b> Zum Thema „Rabatt für Wirbelgeneratoren“ möchten wir informieren, dass dieser in der bis zum 31.05.2021 am Flughafen München gültigen Entgeltordnung enthalten war. Das seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltsystem enthält diesen Rabatt nicht weiter, da die Nachrüstung von Flugzeugen der bestehenden Flugzeugflotte mit Wirbelgeneratoren zwischenzeitlich abgeschlossen ist und bei neu ausgelieferten Flugzeugen die Entstehung der entsprechenden Töne bereits herstellerseitig verhindert wird. Die Maßnahme ist damit erfolgreich umgesetzt.</p> <p><b>Zu „V6 – Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u. a.“</b> In der Maßnahmenbeschreibung wird in Abs. 2 auf die bisherige Entgeltdifferenzierung in 11 Lärmklassen Bezug genommen. Da diese Differenzierung inzwischen durch die Einteilung in 13 Lärmklassen abgelöst wurde, sollte Abs. 2 dies durch Wahl der Vergangenheitsform kenntlich machen („die Entgelte differenzierten bis zum 31. Mai 2021 nach insgesamt 11 Lärmklassen.“). Eine wesentliche Weiterentwicklung des seit 01.06.2021 geltenden Entgeltsystems stellt die Zuschlagssystematik in den Tagesrandstunden dar. So ist bspw. ein Flug um 23:40 Uhr teurer als ein Flug um 23:10 Uhr, dieser ist wiederum teurer als ein Flug um 22:50 Uhr. In den Tagesrandstunden steigen die Zuschläge in Halb-Stunden-Schritten an; die höchsten Zuschläge werden für Flüge in der Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr erhoben. Da hierzu ein erhöhter Informationsbedarf besteht, insb. zu den wesentlichen Inhalten der Änderungen, schlagen wir folgende Textergänzungen/Neufassung vor: „Die Entgeltordnung des Flughafens München sieht für alle Flugzeuge, die am Flughafen starten oder landen,</p>	<p>Die Information der FMG wurde bei der Maßnahme V3 ergänzt.</p> <p>Der Textvorschlag der FMG wurde bei der Maßnahme V6 übernommen. Ergänzend wurde eine Fußnote mit Verlinkung auf die seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltordnung eingefügt.</p>
--	--	--

	<p>lärmabhängige Start- und Landeentgelte vor. Die Entgelte differenzierten in der bis zum 31.05.2021 geltenden Entgeltordnung u. a. nach insgesamt 11 Lärmklassen.</p> <p>Um den Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge weiter zu erhöhen, hat die Flughafen München GmbH (FMG) das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt. In der am 24.03.2021 genehmigten Entgeltordnung, gültig seit dem 01.06.2021, ist der Anteil der Lärmentgelte an den Gesamtentgelten im Vergleich zur bis zum 31.05.2021 geltenden Entgeltordnung deutlich erhöht worden. Damit steigt auch das Lärmgrundentgelt deutlich an. Mit künftig 13 Lärmklassen wird deutlich stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen unterschieden, sehr laute Flugzeuge der Lärmklasse 13 zahlen z. B. künftig mit einem Lärmentgelt von 5.988,47 € das 33-fache des Lärmentgelts der leisesten Flugzeugklasse 1.</p> <p>Jedes Luftfahrzeug wird der zutreffenden Lärmklasse aufgrund der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel zugeordnet. Zur besseren Erfassung der Unterschiede beim Start- und Landeverhalten werden die Entgelte ab 01.06.2021 differenziert nach Start und Landung erhoben. Für die Nachtzeit wird das Lärmgrundentgelt mit deutlich höheren Aufschlägen versehen; es wird zudem zwischen Flügen in den Tagesrand- und Kernzeiten der Nacht unterschieden. In den Tagesrandstunden steigen die Zuschläge in Halb-Stunden-Schritten, beginnend mit 20 % für die halbe Stunde nach 22:00 Uhr an; die höchsten Zuschläge werden mit plus 120 % für Flüge in der Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr erhoben.</p> <p>Die FMG macht durch diese Weiterentwicklung deutlich, dass sie dem Einsatz leiser und moderner Flugzeugtypen ein hohes Gewicht beimisst und hat daher die finanziellen</p>	
--	---	--

	<p>Anreize dafür deutlich verstärkt. Die Maßnahme beruht auf der Entgeltordnung des Flughafens München i. V. m. § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).“</p> <p>Die FMG hatte wunschgemäß die Fluglärmkommission im Januar 2021 über den Entwurf der Fortschreibung informiert, um ggf. weitere Anregungen berücksichtigen zu können. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission München hatte dazu mit Schreiben vom 25.02.2021 im Namen der Fluglärmkommission mitgeteilt, dass keine Einwände dagegen erhoben werden. Mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 % werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Die Entgeltordnung findet sich auch auf den Internetseiten der FMG.</p> <p><b>Zu „V7 – Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK)“</b> Die FMG weist ergänzend auf ein in der Vergangenheit erfolgtes Beispiel zur Optimierung der Flugroutenführung hin und regt die Ergänzung des folgenden Satzes an: „In der Vergangenheit wurde als Ergebnis der Optimierungen beispielsweise der sog. Abdrehpunkt der Südabflugroute S-SID verschoben und erst auf der Grundlage von Lärmmessungen der FMG in den angrenzenden Ortslagen endgültig festgelegt, um die Betroffenheit der Ortschaften Neufahrn/Mintraching und Hallbergmoos weiter zu minimieren.“</p> <p><b>Zu „V11 – Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen“</b></p>	<p>Der Hinweis der FMG auf das in der Vergangenheit erfolgte Beispiel zur Flugroutenführung wird zur Kenntnis genommen. Nach Rückmeldung des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) wird auf eine Aufnahme des Hinweises in die Maßnahmenbeschreibung jedoch verzichtet, da die Formulierung („festgelegt“) irreführend sein könnte. Nach ständiger Praxis des BAF ist es üblich, dass die Festlegung der Durchführungsverordnung (DVO) vor dem Probebetrieb unbefristet erfolgt, dann der Probebetrieb durchgeführt wird und dann entschieden wird, ob man an der Maßnahme festhält oder diese rückgängig macht.</p> <p>Der in der Beschreibung der Maßnahme V11 enthaltene Absatz: „Im Planfeststellungsverfahren ‚3. Startbahn‘ hat</p>
--	---	--



	<p>Die im zweiten Absatz „Im Planfeststellungsverfahren ‚3. Startbahn‘ [...] anzukaufen.“ enthaltene Aussage trifft zu, ist aber nur im Kontext mit der Auflage A VIII 3.1.2 des 98. ÄPFB zu sehen, steht im Zusammenhang mit der Realisierung der 3. Bahn und kann in dieser Fassung des LAP entfallen, dessen Gegenstand das bestehende 2-Bahn-System ist.</p> <p><b>Zu „V25 - Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising“</b></p> <p>Die FMG begrüßt diese Maßnahme und schlägt vor, den Geltungsbereich dieser Maßnahme, soweit die Zuständigkeit als untere Bauaufsichtsbehörde gegeben ist, nicht nur auf die Stadt Freising zu beschränken, sondern entsprechend der geltenden Rechtslage auf alle anderen Bauaufsichtsbehörden (insbes. Landratsämter Freising und Erding, Stadt Erding) und ggf. auch angrenzende Landkreise und deren Bauaufsichtsbehörden zu erstrecken.</p> <p>Gleiches sollte hinsichtlich der planungsrechtlichen Vorgaben des LEP und des Regionalplans der Planungsregion 14 für alle Städte und Gemeinden gelten, die vom Geltungsbereich der Lärmschutzzonen nach LEP und nach dem Regionalplan München erfasst werden, für die inso-</p>	<p>die FMG verbindlich im Erörterungstermin zu Protokoll erklärt, dass sie im Bereich des sog. Oberdorfs von Attagung bereit ist, freiwillig Anwesen zum Verkehrswert anzukaufen.“ wurde gelöscht.</p> <p>Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) in der aktuell rechtsgültigen Fassung vom 01.01.2020<sup>1</sup> enthält explizit keine Festlegungen zur Siedlungsentwicklung im Flughafenumfeld bzw. Definitionen für Lärmschutzzonen mehr.</p> <p>In der am 01.09.2023 außer Kraft tretenden Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern<sup>2</sup> wird in § 3 als Übergangsregelung bis zur Festsetzung eines Lärmschutzbereiches gem. Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) auf das Ziel B V 6.4.1 aus der Anlage der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006 (GVBI S. 471)<sup>3</sup>, geändert durch Verordnung vom 22.12.2009 (GVBI S. 650)<sup>4</sup> verwiesen. Der Regionalplan München enthält im Rahmen dieser Regelung weiterhin Festlegungen zur Lenkung der Bauleitplanung.</p> <p>Ziele der Raumordnung sind gem. § 1 Abs. 4 Baugesetz-</p>
--	---	--

<sup>1</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

<sup>2</sup> BAYERN.RECHT: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. August 2013 (GVBI. S. 550) BayRS 230-1-5-W ([LEP: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) Vom 22. August 2013 \(GVBI. S. 550\) BayRS 230-1-5-W \(§§ 1–4\) - Bürgerservice \(gesetz-bayern.de\)](#))

<sup>3</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006 ([LEPGVBI2006gg.qxd \(verkuendung-bayern.de\)](#))

<sup>4</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. Dezember 2009 ([28GVBI2008f5.qxd \(verkuendung-bayern.de\)](#))

	<p>weit betroffene kommunale Bauleitplanung. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung und die Vorgaben des Regionalplans beziehen sich bekanntermaßen nicht nur auf die Stadt Freising, sondern gelten ebenso wie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben und die gesetzlichen Lärmschutzanforderungen für alle betroffenen Kommunen, unabhängig von ihrer Lage im jeweiligen Landkreis. Vorgaben aus dem BauGB gelten ohnehin bundesweit. Denn es ist im Zusammenhang mit einem vorausschauenden Lärmschutz wichtig und entscheidend, dass die Landratsämter als Bauaufsichtsbehörden (für die meisten Gemeinden) auf die Einhaltung der Lärmschutzvorgaben bei Erteilung von Baugenehmigungen achten. Die Bauaufsichtsbehörden sollten daher in allen relevanten Baugenehmigungsbescheiden folgende Auflage aufnehmen: „Der Bauherr hat den gesetzlichen Mindestschallschutz nach den Vorgaben der DIN 4109 einzuhalten.“ Analog sollte in den relevanten Bebauungsplänen verfahren werden.</p>	<p>buch (BauGB) generell in der kommunalen Bauleitplanung zu beachten. Das betrifft somit ausnahmslos alle Städte und Gemeinden. Ziele der Raumordnung werden im LEP sowie in den Regionalplänen festgelegt.</p> <p>Zu den Ausführungen der Flughafen München GmbH (FMG) zur Maßnahme V25 nimmt der <b>Landkreis Freising</b> wie folgt Stellung: Die DIN 4109 stellt als technische Baubestimmung für sich genommen keine Rechtsnorm dar. Gem. Art. 81a Abs. 1 Satz 1 Bayerische Bauordnung (BayBO) sind jedoch die vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) öffentlich bekanntgemachten Technischen Baubestimmungen zu beachten. Hierunter fällt gem. Nr. A 5.2 der öffentlich bekanntgemachten Technischen Baubestimmungen auch die DIN 4109 zur Erfüllung der Anforderungen aus Art. 3 und 13 Abs. 2 BayBO. Aufgrund der rechtlichen Ausgestaltung des Beschlussverfahrens sowie der Bekanntgabe der Technischen Baubestimmungen handelt es sich somit um Verwaltungsvorschriften mit rechtsverbindlicher Außenwirkung. Dies bedeutet, dass jede Planung, Bemessung und Ausführung von Anlagen und Gebäuden sich bei Anordnung, Errichtung, Änderung, Instandhaltung, Nutzungsänderung und Beseitigung an den Technischen Baubestimmungen messen lassen muss. Eine Baugenehmigung kann mit einer Nebenbestimmung (hier: Auflage) nur versehen werden, wenn sie entweder durch Rechtsvorschrift zugelassen ist oder wenn sie sicherstellen soll, dass die gesetzlichen Voraussetzungen des Verwaltungsaktes erfüllt werden. Die Einhaltung einer DIN-Norm im Rahmen der Bauausführung – wie vorgeschlagen als Auflage formuliert – fällt jedenfalls nicht hierunter. Die DIN 4109 ist, wie soeben ausgeführt, ohnehin vom Bauherrn zu beachten und könnte daher lediglich als</p>
--	---	--

	<p><b>Zu „G1 - Weiterentwicklung des Entgeltsystems“</b> Mit der Formulierung besteht Einverständnis. Aufgrund der mit Bescheid vom 24.03.2021 erteilten Genehmigung der beantragten Änderung der Entgeltordnung durch das StMB konnte die neue Entgeltordnung wie geplant am 01.06.2021 in Kraft treten. Orientiert an der weiteren Entwicklung des Luftverkehrs sind in den kommenden Jahren weitere Anpassungen der Lärmrentgelte zu prüfen; die Aufnahme in die G-Maßnahmen ist daher gerechtfertigt.</p>	<p>Hinweis auf die geltende Rechtslage in einen Bescheid aufgenommen werden. Hiervon wird aus Sicht des Landkreises Freising jedoch abgeraten, da Hinweise in Baugenehmigungen nur aufgenommen werden sollten, wenn diese zur Klarstellung im Interesse des Bauherrn zweckmäßig sind. Dies ist bei einem bloßen Verweis auf eine DIN-Norm, die komplizierte Schallberechnungen beinhaltet, ohne weitere Ausführungen hierzu nicht der Fall. Bislang wurden keine Lärmschutzbereiche nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm für den Flughafen München festgesetzt, die die tatsächlichen Lärmverhältnisse wiedergeben.</p> <p>Sowohl für die Bauleitplanung als auch für die Genehmigung von Einzelbauvorhaben ist die Kenntnis dieser Lärmbelastungen jedoch wichtig. Nach Auffassung des Landkreises Freising sollten hier von Seiten des StMB transparente und einheitliche Vorgaben entwickelt werden, um die Bauleitplanung im Umfeld des Flughafens im Hinblick auf den erforderlichen Lärmschutz zu lenken und auch im Einzelbauvorhaben ein Werkzeug für die Beurteilung in der Hand zu haben.</p> <p>Die Stellungnahme des Landkreises Freising wurde durch die <b>Regierung von Oberbayern</b> an das StMB weitergeleitet.</p> <p>Ergänzend wurde eine Fußnote mit Verlinkung auf die seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltordnung eingefügt.</p>
--	---	---

	<p><b>Zu „G4 - Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung“</b> Die FMG hält Untersuchungen zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit für sinnvoll, insbesondere wenn sich die Anzahl von Nachtflugbewegungen dem Vorkrisenniveau wieder annähert. Im Jahr 2020 ist die Anzahl der Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht auf 22 abgesunken (2019: 76). Zu berücksichtigen ist in Anbetracht der aktuellen wirtschaftlichen Lage der FMG, dass gemeinschaftliche Untersuchungen mit DFS und Luftverkehrsgesellschaften einschließlich der Berechnung der lärmbegrenzenden Kenngrößen gemäß Nachtflugregelung erhebliche Kapazitäten erfordern werden.</p> <p><b>Zu „G5 - Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm“</b> Die FMG spielt am Flughafen München in der Frage der Information zu Fluglärm eine wichtige Rolle. Allerdings wird die Lärmbelastung durch Luftverkehr von den jeweiligen Flugzeugtypen als der eigentlichen Emissionsquelle und flugbetrieblichen Themen, z. B. den angewandten Flugverfahren, bestimmt. Die Erfahrungen im Umgang mit Beschwerden und das Informationsbedürfnis Betroffener zeigen, dass neben Informationen zum Fluglärm ein hohes Interesse an Informationen zur Abwicklung des Luftverkehrs vorliegt. Regelmäßig verweist die FMG dazu auf die DFS; vor diesem Hintergrund sollte auch sie als zuständige Stelle bei der Maßnahme in der Spalte „Zuständigkeit“ genannt werden. Ebenso informieren die Luftverkehrsgesellschaften regelmäßig über Fluglärmthemen, weshalb auch sie in die Spalte „Zuständigkeit“ aufgenommen werden könnten.</p>	<p>Dem Vorschlag wurde nicht gefolgt.</p>
--	---	---

	<p><b>Vorschlag zur Aufnahme einer neuen, zusätzlichen Maßnahme „Steuerung der Siedlungsentwicklung mit Instrumenten der Landesplanung“</b></p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans enthält zum Thema Siedlungssteuerung lediglich in Kap. 4 „Rechtlicher Hintergrund“ unter 4.3.2.6 „Vorgaben für die Bauleitplanung der Gemeinden“ den Hinweis, dass angesichts der noch nicht erfolgten Festsetzungen eines Lärmschutzbereichs nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FLuLärmG) mit der Wirkung des § 5 FluLärmG als Übergangsregelung die Festsetzungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern aus dem Jahr 2006 unter Ziel B V 6.4.1 mit den dort festgesetzten Lärmschutzzonen bis zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs fortgelten (§ 3 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22.08.2013 i. d. F. vom 21.02.2018).</p> <p>Weitere Aussagen zu möglichen Maßnahmen der Siedlungssteuerung enthält der Lärmaktionsplan nicht, insbesondere nicht unter den jeweiligen Maßnahmenkatalogen.</p> <p>Unstreitig zählen raumordnerische und landesplanerische Vorgaben zur Siedlungsentwicklung sowohl nach internationalem Recht, nach EU-Recht wie auch nach nationalem Recht zu den vorrangigen Mitteln des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm. Nach der Reduzierung des Fluglärms an der Quelle und zusammen mit lärmmindernden Betriebsverfahren zählen lt. § 48 b Abs. 3 in Verbindung mit § 48 a Ziff. 6 LuftVZO Flächennutzungsplanung und -verwaltung zu den möglichen Maßnahmen zur Lösung von Lärmproblemen; in Anhang V zur Richtlinie 2002/49/EG zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist ebenfalls die Raumordnung als in Betracht kommende Maßnahme einer Lärmaktionsplanung genannt. Der „ausgewogene Ansatz“ der ICAO nennt aus-</p>	<p>Änderungen des Kapitels 4.3.2.6 sind nicht veranlasst. Im Sinne dieser Regelung wird derzeit von der <b>Regierung von Oberbayern</b> bei der Abgabe von Stellungnahmen in Bauleitplanverfahren vorgegangen. Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) gibt den derzeit gültigen rechtlichen Rahmen, eine Strategie bzw. geplante Maßnahme sollte wenn, dann schlicht dessen Umsetzung zum Inhalt haben.</p>
--	---	--

	<p>drücklich auch Flächennutzungsplanung als vorrangig gegenüber Betriebsbeschränkungen.</p> <p>Auch faktisch lässt sich feststellen, dass neben der Wahl eines möglichst günstigen Standortes hinsichtlich Lärm-betroffener, wie es für den Flughafen München möglich war, und der Optimierung der Lage der Start- und Landebahnen, wie im Zuge der luftrechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren geschehen, auch die Siedlungsentwicklung nach Errichtung des Flughafens in der Flughafenumgebung eine wichtige Komponente der Entwicklung möglicher Lärmbetroffenheiten darstellt. So kann für den Flughafen München festgestellt werden, dass die Zunahme der Anzahl der Lärmbetroffenen in der Flughafenumgebung nicht primär auf einen Anstieg der Fluglärmbelastung zurückzuführen ist, sondern ganz überwiegend auf eine Zunahme der Bevölkerungszahl in den vom Bayer. Landesamt für Umwelt (LfU) berechneten und ausgewerteten Zonen um den Flughafen München (vgl. Schreiben des LfU vom 13.11.2018, Betrachtungszeitraum 2012-2017).</p> <p>Zu Recht war daher die Steuerung der Siedlungsentwicklung eines der vorrangigen Ziele der Landesplanung in der Vergangenheit, dem bereits weit vor dem Bau des Flughafens mit dem Erlass der „Einzelnen Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ und deren Umsetzung im Regionalplan München Rechnung getragen wurde und weiter in den noch geltenden Regelungen des Landesentwicklungsprogramms Rechnung getragen wird. Die Steuerungswirkung hat sich im Großen und Ganzen bewährt und bedarf daher auch in Zukunft einer ähnlich wirksamen landesplanerischen Anschlussregelung, die über Bauverbote nach § 5 FluLärmG, auch wenn für den Flughafen München in der Zukunft ein Lärmschutzbereich</p>	
--	--	--

	<p>festgesetzt sein sollte, hinausgeht. Dies entspräche auch den fachlichen Vorgaben der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) vom 14. und 15. September 2011 („Hinweise zur Ermittlung von Planungszonen zur Siedlungsentwicklung an Flugplätzen im Geltungsbereich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flughafen-Fluglärm-Hinweise“) und dem Regelungsvorbehalt des FluLämG in § 14 Abs. 3, der ausdrücklich festlegt, dass „Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, unberührt bleiben“.</p> <p>Die FMG empfiehlt daher dringend, eine entsprechende formulierte Maßnahme zur „Steuerung der Siedlungsentwicklung mit Instrumenten der Landesplanung“ in den Katalog der geplanten Maßnahmen (G-Maßnahme) als auch als allgemein formulierte langfristige Strategie (L-Maßnahme) aufzunehmen.</p>	
--	--	--