
Anlage 4: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit sowie der Kommunen im Rahmen der öffentlichen Anhörung und Beteiligung zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München

Während der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München vom Dezember 2021 hatte die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise in der Zeit vom 17.02.2023 bis einschließlich 03.04.2023 die Möglichkeit Stellungnahmen und Anregungen zum Entwurf des Überprüfungsberichts einzureichen. Insgesamt wurden 24 Stellungnahmen abgegeben. Die Anzahl von 24 Stellungnahmen setzt sich aus folgenden Gruppen zusammen:

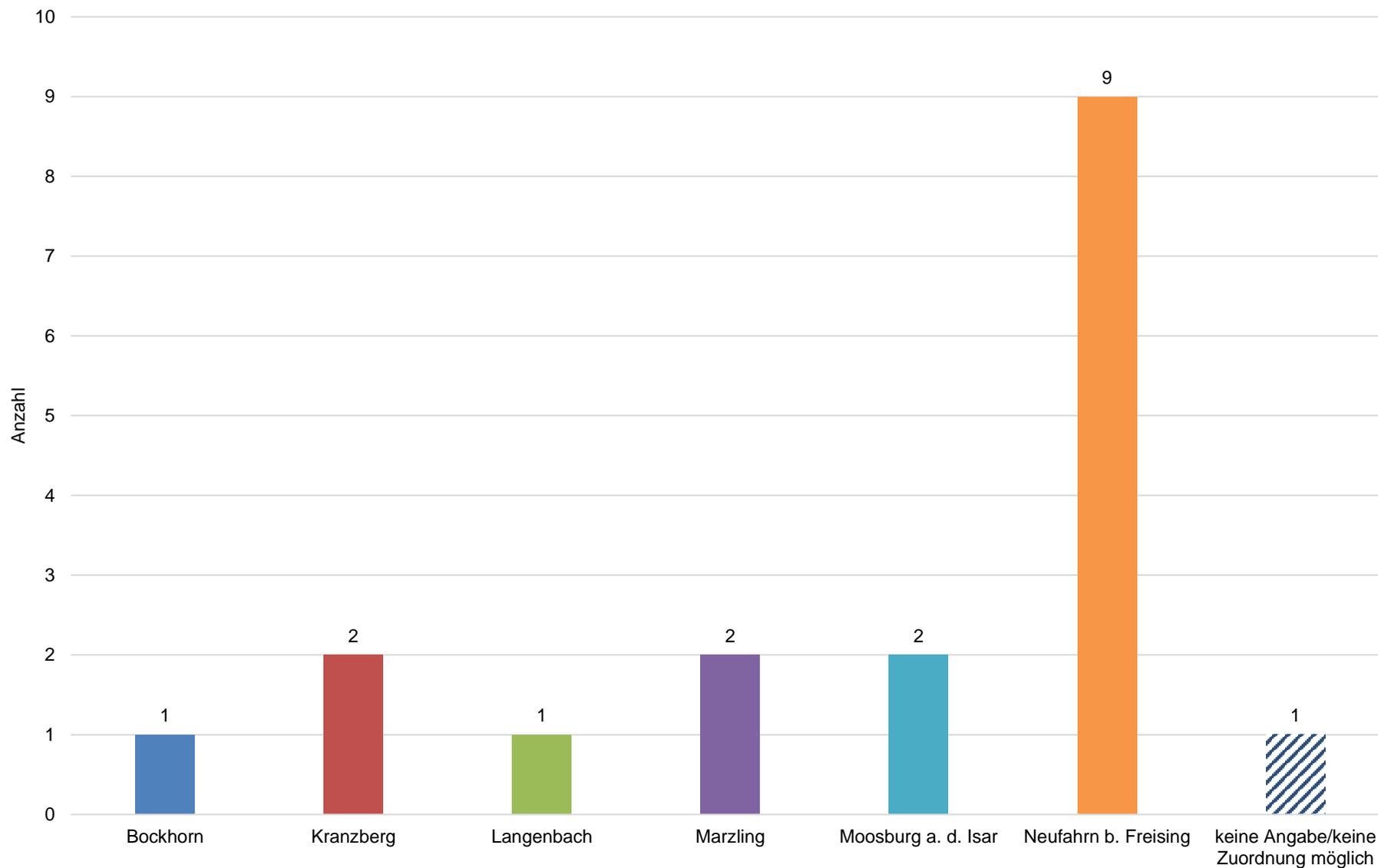
- Bürgerinnen und Bürger: 18
- Bürgervereine sowie Umwelt- und Naturschutzorganisationen: 2
- Gemeinden: 3
- Flughafen München GmbH (FMG)

Die Anzahl der je Gemeinde teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger ist im folgenden Diagramm dargestellt.

Hinweise zu nachfolgendem Diagramm:

Die Angabe der Adressen erfolgte durch die Bürgerinnen und Bürger freiwillig. Stellungnahmen ohne Adressangabe wurden für die Erstellung des Diagramms unter der Kategorie „keine Angabe/keine Zuordnung möglich“ eingeordnet.

Anzahl teilnehmende Bürgerinnen und Bürger je Gemeinde



Die Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung decken dabei (in alphabetischer Reihenfolge) folgende Themen ab:

- Ausschluss lauter Flugzeuge
- Berücksichtigung des rollenden Verkehrs/Reduzierung des Bodenlärms
- Berücksichtigung weiterer Lärmquellen/-arten
- Beschwerdemanagement
- Besteuerung von Kerosin
- Beteiligung des Fluglärmschutzbeauftragten
- Betriebszeitbeschränkung, Nachtflugregelung
- Dauerschallpegel
- Entgeltordnung
- Evaluierung der Lärmentwicklung
- Fluglärmmessungen
- Flugrouten, An- und Abflugverfahren
- Kurzstreckenflüge/Reduzierung des (vermeidbaren) Flugverkehrs
- Landesentwicklungsprogramm
- Lärmkartierung, erneute Datenerhebung, Berechnungsverfahren
- Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems (Lärmabhängige Start- und Landeentgelte)
- Maßnahme G4 – Management der Vorgaben der Nachtflugregelung
- Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm
- Maßnahme G6 – Monitoring und Überwachung des Fluglärms
- Maßnahme G8 – Schallschutzmaßnahmen
- Maßnahme V23 – Experten-Arbeitsgruppe zur Untersuchung weiterer lärmindernder Maßnahmen
- Rolle des Lärmaktionsplans zur Verringerung der Lärmbelastung
- ruhige Gebiete
- Streichung von Subventionen
- vorweggenommene Entscheidung
- wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens München
- 3. Start- und Landebahn

- „5-Jahres-Rhythmus“ der Lärmaktionsplanung

Die Themenschwerpunkte der Stellungnahmen entsprechen im Wesentlichen denen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München.

Die Rückmeldungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und der Bitte um Berücksichtigung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten vorgelegt.

Im Folgenden sind die vorgebrachten Stellungnahmen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt. Im Übrigen wird auf die Anlagen 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 13 zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München vom Dezember 2021 verwiesen, die ausführliche Bewertungen der Rückmeldungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und des Verfahrensschritts zur Herstellung des Benehmens mit den betroffenen Gemeinden enthalten.

Bürger Bürgerverein Gemeinde Umwelt- und Naturschutzor- ganisation	Nr.	Themenbereiche	
		Stellungnahme/Anregung	Bewertung
Bürger	1	<p>Betriebszeitbeschränkung (Nachtflugverbot)</p> <p>Bitte beachten Sie die Anlage Doku Fluglärm [hier nicht wiedergegeben]. Ich erwarte, dass Sie die Dokumentation inhaltlich zur Kenntnis nehmen und auch kommentieren. Die Rechtslage zum Schutz der Bevölkerung hat sich weiterentwickelt. Dem muss auch Rechnung getragen werden. Das bedeutet ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr. Für Ihr Verständnis besten Dank.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 14 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021. Im Wesentlichen ist Folgendes festzuhalten: Starts und Landungen in der Nachtzeit sind durch die bestehende Nachtflugregelung vom 23.03.2001¹ erheblich eingeschränkt. In der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) sind Starts und Landungen weitgehend untersagt. Die Einzelheiten ergeben sich aus der folgenden Übersichtsdarstellung:</p>

¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([Änderungsgenehmigung Nachtflugregelung \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/umwelt/luft/anderung-nachtflugregelung))



² Flughafen München GmbH: Nachtflugregelung gemäß Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (<https://www.munich-airport.de/nachtflug-88324>)

³ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bay-ern.de\)](https://www.luftamt-suedbayern.de/Flughafen-Muenchen-3-Start-und-Landebahn(bay-ern.de)))

			<p>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 2019⁴ 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 Flughafenbewohner berücksichtigt.</p> <p>Darauf weist auch der BayVGH in seinem die Rechtmäßigkeit des 98. ÄPFB bestätigenden Urteil hin und stellt fest, dass angesichts der gesetzgeberischen Entscheidung zu den Zumutbarkeitsgrenzen im FluLärmG und in der Konsequenz auch in § 8 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) der 98. ÄPFB (i. V. m. den Ausgangsbeschlüssen) ein sachgerechtes Lärmschutzkonzept festgesetzt habe, das die Bindungen rechtsstaatlicher Planung nicht verletzt (BayVGH, Urteil vom 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u. a., unter Ziffer 6.3). Es sei Aufgabe des Gesetzgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln zu beobachten und zu bewerten, um ggf. weitere Schutzmaßnahmen treffen zu können. Insofern hat sich</p>
--	--	--	---

⁴ 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))

			<p>die Rechtslage zum Schutz der Bevölkerung nicht geändert.</p> <p>Eine weitere Einschränkung des zulässigen Verkehrs in den Nachtstunden oder ein Nachtflugverbot wäre mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Ein „Nachtflugverzicht“ käme wegen der Betriebspflicht des Flughafenunternehmers nicht in Frage.</p>
Bürger	2	<p>Flugrouten, An- und Abflugverfahren Ausschluss lauter Flugzeuge Beschwerdemanagement Fluglärmmessungen Betriebszeitbeschränkung</p>	
		<p>Mit großem Interesse habe ich Ihre Unterlagen gelesen und doch mit großem Erstaunen festgestellt, dass eigentlich kaum etwas aus den 89 Seiten abgeleitet werden kann, da Ihnen wohl zu wenig Ergebnisse vorliegen.</p> <p>Zu Ihrer umfangreichen Ausarbeitung möchten wir Stellung nehmen, da diese zum Teil einfach nicht korrekt ist, da wir uns damit schon sehr im Detail mit den zuständigen Stellen auseinandergesetzt haben.</p>	
		<p>Wir sind von den startenden Flugzeugen der südlichen Start- und Landebahn (Flughafen München) betroffen. Direkt über unserem Haus (gefühlte) bzw. über Bockhorn liegt ein sogenannter Lotsenpunkt, den die Piloten mit ihren Flugzeugen treffen müssen, bevor sie auf ihrer Flugroute entlassen werden – auf zu ihrem Zielort. D. h. jedes Flugzeug, das Tag- und Nacht auf der südlichen Startbahn startet, fliegt über unser Haus. Es sollte über unserem Haus eine Höhe von 1500 m erreicht haben, was oft nicht der Fall ist, wie wir über Flightradar sehen und vor allem hören können. Auch wenn sie diese Höhe haben, heißt das nicht, dass der Lärm zu ertragen wäre.</p>	<p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verweisen auf ihre grundsätzlichen Stellungnahmen auf Seite 6 der Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021: „Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) weist, soweit im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine laterale Verlagerung von bestehenden Flugverfahren bzw. allgemein die Festlegung lärmindernder 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 Berücksichti-</p>

			<p>gung 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. Insoweit 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 vorliegenden Anlage sowie auf die Maßnahmen V7, G4 und L4 verwiesen.</p> <p>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.</p> <p>Ergänzend verweist das BAF jeweils auf seine auf der Internetseite (BAF - Flugverfahren (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.</p> <p>Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH teilte mit, dass im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlich-</p>
--	--	--	---

		<p>Auch, dass laut der Aussage der Flughafen München GmbH (FMG) fast ausschließlich nur noch die neueren Flugzeuge unterwegs sind, können wir nicht unterschreiben, wenn wir nachts von der DHL-Maschine aus dem Schlaf gerissen werden. Diese Aussage der FMG ist schlichtweg falsch und eine Schönschreibung – wie so vieles.</p>	<p>keitsbeteiligung 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 89 9780-124 zur Verfügung.“</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bezüglich nächtlicher Postflüge wird auf die Stellungnahme zu Nr. 49 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 verwiesen: Hinsichtlich des nächtlichen Postflugs ist darauf hinzuweisen, dass Postflüge in Ziffer A.I.1.3 der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁵ während aller Nachtstunden zugelassen sind. Damit soll die „E + 1“ („Einwurftag + 1 Werktag“) Vorgabe des Postgesetzes, d. h. für den größten Teil der Briefpost die Auslieferung einen Tag nach der Aufgabe der Post zu gewährleisten, durch die nächtliche Beförderung sichergestellt werden. Zum Großteil konnte die Beförderung der Post in der Luft inzwischen durch Beförderung auf der Straße bzw. Schiene ersetzt werden. Am Flughafen München wurde 2022 im Durchschnitt nur ca. ein Postflug pro Nacht durchgeführt. Damit ist auch ein erheblicher Teil der Lärmbelastung durch Postflüge in der Kernzeit der Nacht entfallen. Darüber hinaus wird auf die derzeitige Zusammensetzung des am Flughafen München eingesetzten Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens ver-</p>
--	--	---	---

⁵ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([Änderungsgenehmigung Nachtflugregelung \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/anderung-nachtflugregelung))

		<p>Von den regelmäßigen Vermessungsfügen um halb drei Uhr morgens mit einer Propellermaschine fange ich hier gar nicht an. Ich frage mich, wozu man noch Messgeräte mit kalibrieren muss, wobei es doch bereits Laser Radar und Lidar etc. gibt. ... Mich stört es einfach wenn diese Flüge 1,5 Stunden lang in den Morgenstunden stattfinden und 20 mal über unser Haus und daran vorbei geflogen wird. Ich möchte doch einfach nur schlafen.</p> <p>Wir haben bereits mehrfach mit der Deutschen Flugsicherung, der FMG (Beschwerdetelefon) und mit dem Fluglärmbbeauftragten der Regierung Kontakt aufgenommen.</p>	<p>wiesen. Eine Erhöhung des Anteils der Flugzeuge mit besonders hohen Anforderungen in der Lärmzertifizierung (Kapitel 14) ist deutlich erkennbar, wie auch nachfolgende Abbildung zeigt:</p> <p>Typenmix nach ICAO Annex 16 in den Jahren 2015 bis 2022</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Kapitel 14 (ICAO, Annex 16)</th> <th>Kapitel 4 (ICAO, Annex 16)</th> <th>Kapitel 3 (ICAO, Annex 16)</th> <th>Rest</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>22%</td> <td>75%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>26%</td> <td>71%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>30%</td> <td>66%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>33%</td> <td>65%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>33%</td> <td>65%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>36%</td> <td>60%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>42%</td> <td>54%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>44%</td> <td>53%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Abbildung: Entwicklung Typenmix ab 2015 bis 2022 (Quelle: Flughafen München GmbH)</p> <p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Nähere Details hierzu findet die Öffentlichkeit unter folgendem Link: FCS Flight Calibration Services GmbH Flight Inspection</p> <p>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 angeboten.</p>	Jahr	Kapitel 14 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 4 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 3 (ICAO, Annex 16)	Rest	2015	22%	75%	0%	0%	2016	26%	71%	0%	0%	2017	30%	66%	0%	0%	2018	33%	65%	0%	0%	2019	33%	65%	0%	0%	2020	36%	60%	0%	0%	2021	42%	54%	0%	0%	2022	44%	53%	0%	0%
Jahr	Kapitel 14 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 4 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 3 (ICAO, Annex 16)	Rest																																												
2015	22%	75%	0%	0%																																												
2016	26%	71%	0%	0%																																												
2017	30%	66%	0%	0%																																												
2018	33%	65%	0%	0%																																												
2019	33%	65%	0%	0%																																												
2020	36%	60%	0%	0%																																												
2021	42%	54%	0%	0%																																												
2022	44%	53%	0%	0%																																												

			<p>schwerden bereitgestellt, das bereits die wesentlichen Informationen für eine zügige Bearbeitung abfragt. Fluglärmbeschwerden können beim Fluglärmenschutzbeauftragten für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege eingereicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Über ein Online-Formular: Start – Fluglärmbe-schwerde (bayern.de) • telefonisch: +49 89 2176-1 • per E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de • schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München • per Fax: +49 89 2176-3102 <p>Über das „Servicetelefon Lärmschutz“ (+49 89 975-40410) können jederzeit Anfragen und Beschwerden an die Flughafen München GmbH (FMG) gerichtet werden. Weitere Kontaktmöglichkeiten seitens der FMG sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontaktformular: https://www.munich-airport.de/kontakt • E-Mail: info@munich-airport.de • Post oder Fax <p>Fragen zum Thema „Flugverfahren und Abwicklung des Luftverkehrs“ können an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (fluglaerm.muenchen@dfs.de) gerichtet werden.</p>
		<p>Doch der Fluglärmbeauftragte ist eine Farce. Dieser besagte Fluglärmbeauftragte schaltet einen Anrufbeantworter auf dem man sein Leid als Betroffener klagen kann. Eine Rückantwort erhalten wir bereits seit vielen Jahren nicht mehr. Ganz zu Beginn (2012) als er noch zurückgerufen hat, kamen auch keinen brauchbaren Aussagen. Er werde es prüfen ... nichts.</p>	<p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Fluglärmenschutzbeauftragte (FLSB) der Regierung von Oberbayern ist für Bürgeranliegen über Telefon, Fax, E-Mail, Brief und Online-Formular jederzeit erreichbar. Es können jedoch keine Nachrichten auf einem Anrufbeantworter hinterlassen werden.</p>
		<p>Die FMG (Beschwerdetelefon) sagt, sie könne nichts tun, denn die Deutsche Flugsicherung wäre ja zuständig. Und Flugzeuge, die nach 24:00 Uhr starten, begründet</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Behauptung, dass alle Flugzeuge auch nach</p>

	<p>man damit, dass die Lufthansa dort ihre Homebase hätte und dies dürfe. Dass auch andere Fluglinien nach 24 Uhr starten, wird nicht begründet. Man hört auch nur hinter vorgehaltener Hand, dass alle Flugzeuge starten dürfen, wenn sie das nötige Startgeld entrichten würden. Also wieder eine Farce. Im Übrigen rufen diese Mitarbeiter auch nicht mehr zurück, weil sie uns ja schon alles gesagt haben.</p> <p>Und zu guter Letzt die Deutsche Flugsicherung: Diese Institution ist für gar nichts zuständig, denn die schieben alles nur auf die Politik und die Regierung („Sie müssen</p>	<p>24:00 Uhr starten dürfen, wenn sie das „nötige Startgeld“ entrichten, weisen wir zurück.</p> <p>Flüge von Luftfahrtunternehmen, die einen Wartungsschwerpunkt ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen München haben, dürfen gemäß Änderungsgenehmigung der Ziffer A.I.1.1.3 (sog. „Homebase-Regelung“) vom 23.03.2001⁶ in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:30 Uhr für alle Landungen sowie für Starts im Interkontinentalverkehr geplant werden. In Ausnahmefällen und bei Vorliegen eines besonderen Verkehrsinteresses dürfen Flüge im Interkontinentalverkehr bis 24:00 Uhr geplant werden. Davon unberührt bleiben im Einzelfall Flugbewegungen, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind (siehe Ziffer A.I.2.3 der Änderungsgenehmigung). Die Vorgaben der Nachtflugregelung werden eingehalten.</p> <p>Ein Beispiel für eine zusätzliche lärmmindernde Maßnahme ist, dass die alternierende Nutzung nur einer Start-/Landebahn in der Nacht für eine weitere Entlastung der Anwohner sorgt (siehe Maßnahme V8 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021).</p> <p>Bezüglich Entgelten ist anzumerken, dass am Flughafen München verschiedene Entgelte zu entrichten sind, deren Höhe durch die jeweils geltende Entgeltordnung (Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)) eindeutig festgelegt ist.</p> <p>Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wie bereits in den vorherigen Ausführungen erwähnt, be-</p>
--	---	--

⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([Änderungsgenehmigung Nachtflugregelung \(bayern.de\)](#))

	<p>sich an die Vorgaben des Verkehrsministers halten, da er die die Bestimmungen erlassen hat und erlässt. Wir müssten uns an ihn wenden.“). Ich unterstelle, dass das Wissen eines Verkehrsministers über Flugrouten nicht sehr ausgeprägt ist. Hier kann nichts Gutes und Intelligentes rauskommen. Dafür ist die Lobby viel zu groß.</p> <p>Wir haben damals in 2014 (wenn ich mich recht erinnere) eine Lärmmessung auf einem freien Nachbargrundstück initiiert. 14 Tage lang wurden die Ereignisse gemessen. Eigentlich war dieses Ergebnis schon lustig. Die Tage, an denen die lauten und/oder zu tiefen und deswegen zu lauten Flugzeuge drüberflogen, konnten die Ereignisse nicht gewertet werden, weil angeblich der Strom kurzzeitig an dem Tag ausgefallen ist. Schon komisch, denn das Messgerät hing an unserem Hausstrom. Wir konnten keinen Störungen/Ausfälle feststellen. Die Messung hatte damals genau in den Osterferien stattgefunden und wir wurden von Nachbarn angesprochen, ob es sein kann, dass nun ausgerechnet während der Messung weniger Flugzeuge über unser Baugebiet fliegen würden. Selbstverständlich sind das alles Mutmaßungen, doch in Summe hat das einen faden Beigeschmack. Oder einfach viel zu viele Zufälle auf einmal?</p> <p>Wir wurden zu einer Veranstaltung der Deutschen Flugsicherung (2016) im kleinen Kreis eingeladen. Hier sollte versucht werden uns die Flugrouten und die daraus entstehenden Lärmimmissionen zu erklären. Doch leider kamen selbst die Verantwortlichen durch Ihre Schönrednerie ins Trudeln. Bei dieser Veranstaltung haben wir einige Vorschläge gebracht, wie man das Start- und Lan-</p>	<p>findet sich die DFS in der Rolle des Rechtsanwenders. Laut § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) besteht der gesetzliche (hoheitliche) Auftrag der DFS u. a. darin, den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Daraus ergeben sich auch die entsprechenden Zuständigkeiten der DFS.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Unterstellung, die FMG würde mobile Fluglärmmessungen insbesondere mit vorgetäuschten Stromausfällen bewusst manipulieren, weisen wir zurück. Die Ergebnisse der Messungen werden veröffentlicht und die Messberichte den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich der in 2013 durchgeführten Fluglärmmessung der FMG in Bockhorn ergeben die Datenaufzeichnungen keine Hinweise auf längere Ausfallzeiten durch Stromausfälle. Insgesamt wurden an vier verschiedenen Tagen Stromausfälle registriert. Die jeweilige Ausfalldauer lag im Bereich einiger Sekunden bis maximal zwei Minuten, nämlich 24 Sekunden am 28.03., 87 Sekunden am 29.03., 110 Sekunden am 05.04. und 92 Sekunden am 09.04. Zur Überflugsituation ist anzumerken, dass mobile Fluglärmmessungen durch die FMG unabhängig von der Flugführung, deren Zuständigkeit bei Deutschen Flugsicherung liegt, durchgeführt werden. Ergänzend wird hingewiesen, dass die Streckenführung und damit die Anzahl der Überflüge von der Windrichtungsverteilung abhängt.</p> <p>Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Gemeinde Bockhorn kann sehr gerne entsprechende Vorschläge für Flugroutenänderungen über ihren Vertreter in der Fluglärmkommission einbringen, so wie es § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vorsieht. Für detailliertere Fragen und Antworten stehen wir den Bürgern aus Bock-</p>
--	---	--

	<p>deverhalten sinnvoll verändern könne, so dass die Last nicht auf einem kleinen Ort, wie Bockhorn abgeladen wird. Doch dies sollten wir dem Verkehrsminister vorschlagen. Und nun bitten wir Sie – finden Sie den Fehler!</p> <p>Nun, möchten Sie hierzu Stellung beziehen, was Ihre 89 Seiten für den Bürger bringen sollen, wenn nicht mal in Ihren Aufzeichnungen Bockhorn betrachtet wird? Wir können Ihnen bestätigen, wir haben bereits körperliche Schäden davongetragen, denn unsere Nächte beginnen frühestens mit dem letzten Flugzeug (kann auch 01:30 Uhr werden) und endet kurz vor 6 Uhr morgens. Wie sollen sich steuerzahlende Bürger hier verhalten? Können Sie uns das erklären? Wir sind maßlos enttäuscht von dem Vorgehen, da hier nur Geld verbraten wird und eh nichts daraus abgeleitet wird. Da Sie ja selbst in Ihren 89 Seiten Bezug auf die o. g. Stellen nehmen und deren Aussagen als manifestiert betrachten. Wir schlafen in unserem eigenen Zuhause einem Einfamilienhaus mit Ohrenstöpsel.</p> <p>Was sollen die Bürger, z. B. aus Bockhorn, noch glauben? Wir sind leider kein Einzelfall, es gibt einige Bürger in Bockhorn, die regelmäßig den Fluglärmbeauftragten kontaktiert haben. Es kamen immer irgendwelche faden-scheinigen Aussagen/Ausreden. Selbst wir haben unsere Frequenz dort anzurufen aus gesundheitlichen Gründen zurückgefahren, da es uns nur noch aufregt. Lärm ist nachweislich Körperverletzung und wir sind die Leidtra-genden.</p> <p>Ich hoffe, dass Sie diese Mail bis zum Ende gelesen haben. Denn wir sind verzweifelt. Und nun kommen auch noch die wärmeren Temperaturen und man könnte die Fenster offen lassen. Doch das ist nicht möglich, da wir vom Homeoffice aus arbeiten und nicht telefonieren kön-</p>	<p>horn so wie auch allen anderen interessierten Bürgern gerne telefonisch (+49 89 9780-124) oder auch schriftlich (z. B. E-Mail: fluglaerm.muenchen@dfs.de) zur Verfügung.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern ist zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München. Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen obliegt allerdings unterschiedlichen für den Flughafen München zuständigen Behörden und Institutionen, wie in Kapitel 6 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 zu den aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen unter „Zuständigkeit“ einzeln aufgeschlüsselt. Für die Umsetzung von Maßnahmen, die in die kommunale Planungshoheit fallen, wie z. B. Bauleitplanung, sind die Kommunen zuständig (vgl. auch Kapitel 3 Zuständigkeiten des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 bzw. Kapitel 1 des Überprüfungsberichts).</p> <p>§ 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.</p> <p>Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.</p> <p>Ein Lärmaktionsplan ersetzt keine Zuständigkeiten.</p> <p>Im Übrigen wird auch hier auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der</p>
--	---	--

	<p>nen, wenn ein Flugzeug drüberfliegt. Wir müssen bei geschlossenen Fenstern im Büro sitzen, da wir unsere Gesprächspartner nicht mehr verstehen. Ein Dilemma, Hauptsache Erding wird in Ihren 89 Seiten aufgeführt, über das seltenst ein Flugzeug fliegt. Es wurde einfach mal beschlossen, dass Erding nicht überflogen werden darf. Aber warum das Umland? Haben wir kein Recht auf Ruhe?</p> <p>Verstehen Sie uns bitte nicht miss. Wir wollen einfach eine gerechtere Verteilung der Flugrouten, die durch eine frühere Auffächerung oder durch eine Verschiebung des Lotsenpunktes in ein unbesiedeltes Gebiet hinter Bockhorn erreicht werden könnte. Während unserer Bauphase wurden die Flugrouten geändert, wie dem damalige Kommunikationschef der Deutschen Flugsicherung einmal versehentlich herausgerutscht ist. Beim Kauf des Grundstückes war vom Fluglärm keine Spur. Und glauben Sie uns, wir waren oft am Grundstück.</p> <p>Sie sind herzlich eingeladen und auf unserer, aus diesen Gründen, kaum frequentierten Terrasse zu besuchen. Am besten bei Westwind, dann können wir uns wenigstens ein bisschen unterhalten.</p>	<p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 der Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 verwiesen, die unter Nr. 2 (siehe oben) der vorliegenden Anlage wiedergegeben sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 22 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021: Die Fluglärmkommission (FLK) hat sich bereits Anfang der 90er-Jahre darauf verständigt, Flugverfahren in der Nähe des Flughafens zu bündeln und in weiterer Entfernung des Flughafens zu streuen, um erst dort eine Verteilung der Belastung zu bewirken. Diese grundsätzliche Festlegung wurde in zahlreichen weiteren Sitzungen bestätigt. Die An- und Abflugverfahren wurden im Einzelnen in der FLK von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vorgestellt, ausführlich besprochen und, wo möglich, unter Lärmgesichtspunkten optimiert. Zudem ergibt sich bereits aufgrund von betrieblichen Abläufen beim An- und Abflug und der Lage der Start- und Landebahnen die Notwendigkeit, Flugverfahren in der Nähe des Flughafens zu bündeln.</p>
Bürger	<p>3</p> <p>Flugrouten, An- und Abflugverfahren Betriebszeitbeschränkung</p> <p>Wir bemerken einen Anstieg an Überflügen, teilweise auch explizit in den Abendstunden. Unsere Lebensqualität ist dadurch negativ beeinflusst. Manche Flieger stechen aufgrund Ihrer geringen Flughöhe besonders hervor. Ich bitte Sie dies in den Lärmaktionsplan mitaufzunehmen.</p>	<p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verweisen diesbezüglich auf ihre grundsätzlichen Ausführungen auf Seite 6 der Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, die unter Nr. 2 der vorliegenden Anlage wiedergegeben sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

			Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München lag im Jahr 2022 über derer der Jahre 2020 und 2021, jedoch noch deutlich unter der des Jahres 2019. Zur Frage der Flughöhe wird auf die Deutsche Flugsicherung verwiesen.
Bürger	4	<p>Flugrouten, An- und Abflugverfahren Betriebszeitbeschränkung</p> <p>Ich möchte Ihnen mitteilen, dass es durchaus Lärmbelästigung in Neufahrn gibt. Ich wohne ... und es ist immer wieder hauptsächlich zu später Stunde ca. 10:30 Uhr, dass große Flugzeuge lange und laut zu hören sind. Ich arbeite ... und heute [20.03.2023] früh um 07:26 Uhr ist wohl ein Flugzeug sehr nah über Neufahrn gewesen ... kommt auch regelmäßig vor.</p>	<p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verweisen diesbezüglich auf ihre grundsätzlichen Ausführungen auf Seite 6 der Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, die unter Nr. 2 der vorliegenden Anlage wiedergegeben sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bei dem Ereignis am 20.03.2023 handelte es sich sehr wahrscheinlich um einen Start eines Airbus A319 mit Ziel-flughafen Paris. Die in Neufahrn gelegene Lärm-messstelle der FMG zeichnete für diesen Überflug einen Pegel von rund 65 dB(A) auf. Der Verlauf der Flüge, rückwirkend für zwei Monate, als auch die gemessenen Lärmpegel der jeweiligen Messstationen der FMG, können über das WebReporting der FMG abgerufen werden (vgl. https://ix-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php). Zur Frage der nächtlichen Flugbewegungen wird auf die Stellungnahmen zu Nr. 1 und Nr. 7 verwiesen.</p>
Gemeinde Neu-fahrn b. Freising	5	<p>Reduzierung des (vermeidbaren) Flugverkehrs Betriebszeitbeschränkung (Nachtflugverbot) 3. Start- und Landebahn</p> <p>Auszug aus der Niederschrift – Sitzung des Gemeinderats am 27.03.2023 TOP 2 Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München</p> <p>Beschluss:</p>	

	<p>Der Gemeinderat nimmt den Entwurf des Berichts zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München vom Dezember 2021 zur Kenntnis. Der Gemeinderat hält seine Forderungen zum Schutz seiner Bevölkerung weiterhin aufrecht.</p> <p>Zur Verbesserung der Lärmsituation für die Bevölkerung des Flughafenumlandes ist eine Reduzierung der Anzahl der Flugbewegungen</p>	<p>Allgemein wurden die vorgebrachten Forderungen bereits im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 von den zuständigen Stellen umfassend bewertet. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen sind als Anlagen 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 13 dem Lärmaktionsplan vom Dezember 2021 beigelegt. Dabei finden sich die Bewertungen der Stellungnahmen der Gemeinde Neufahrn b. Freising in Nr. 12 der Anlage 8, Nr. 5 der Anlage 11 und Nr. 5 der Anlage 13 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 wieder.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Flughafen München unterliegt im Rahmen der genehmigungsrechtlichen und planfeststellungsrechtlichen Zulassungen einer Betriebspflicht (§ 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO]). Eine Reduzierung der Anzahl der Flugbewegungen ist daher dem Flughafenunternehmer auf dem Wege über Anordnungen nicht möglich. Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme zu Nr. 5 in Anlage 11 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 verwiesen. Im Wesentlichen ist Folgendes festzuhalten: 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 Flughafen München als Drehkreuz von europäischem Rang auszubauen – nicht zu vereinbaren (siehe Landesentwicklungsprogramm Bayern [LEP], 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 im Lärmaktionsplan vom 27. Dezember 2021 aufgeführt sind, möglichst zu reduzieren. Die langjährigen Lärmmessun-</p>
--	---	---

		<p>und ein konsequentes Nachtflugverbot erforderlich.</p> <p>Der Gemeinderat fordert zusätzlich, die endgültige Beendigung der Planungen für eine 3. Start- und Landebahn in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p>	<p>gen zeigen zudem, dass es in rund 30 Jahren des Betriebs des Flughafens München gelungen ist, die Lärm-entwicklung vom Verkehrszuwachs zu entkoppeln.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 1 (siehe oben).</p> <p>Gegenstand des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 und auch der vorliegenden Überprüfung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011⁷ ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung,</p>
--	--	---	---

⁷ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/luftverkehr/luftverkehr/3-start-und-landebahn))

			<p>eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses⁸ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 14 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 und nimmt hierzu Stellung wie folgt: Der bestandskräftige 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB) enthält nicht nur die Planfeststellung der 3. Start- und Landebahn, sondern ist auch Rechtsgrundlage für eine 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. Die o. g. genannten Bestandteile des 98. ÄPFB, mit deren Realisierung bereits begonnen wurde, führen 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 begon-</p>
--	--	--	---

⁸ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/flughafen-muenchen-3-start-und-landebahn))

			<p>nen wurde (siehe dazu Antwort zu Frage 3 bzw. 4 der BayLT-Drs 18/11162 vom 23.12.2020⁹). Der Koalitionsvertrag CSU/FW vom 05.11.2018 bedingt derzeit ein Moratorium der weiteren Planung des 98. ÄPFB. Zu § 9 Abs. 3 LuftVG wird auf die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zu Nr. 14 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 verwiesen.</p> <p>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 (siehe auch Antwort zur Frage 6 der BayLT-Drs. 18/11162 vom 23.12.2020).</p> <p>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.</p>
		Abstimmung: Ja 29, Nein 0	
Stadt Freising	6	3. Start- und Landebahn Landesentwicklungsprogramm Betriebszeitbeschränkung, Nachtflugregelung	
		Auszug aus dem Schreiben der Stadt Freising vom	

⁹ 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 \(landtag.de\)](#))

	<p>29.03.2023:</p> <p>Im aktuell vorliegenden Fall stimmt die Stadt Freising der Bewertung der Regierung von Oberbayern zu: Insbesondere auf Grund neuer Berechnungsverfahren, wodurch ein Vergleich der Ergebnisse aus der Kartierung 2017 mit denen aus 2022 nicht möglich ist und deutlicher Abnahmen bei den Flugbewegungen auf Grund der Corona-Pandemie im Jahr 2021 (Basis für Lärmkartierung 2022), wird es auch aus Sicht der Stadt Freising nicht als erforderlich und vor allem nicht sinnvoll erachtet, den bestehenden Lärmaktionsplan vom Dezember 2021, für den die Flugverkehrsdaten aus 2017 zu Grunde gelegt wurden, jetzt zu überarbeiten. Die von der Regierung von Oberbayern vorgebrachten Gründe hierfür sind nachvollziehbar.</p> <p>Ich bin mir bewusst, dass die 3. Start- und Landebahn nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München ist, da dieser auf das bestehende 2-Bahnen-System abgestellt ist. Dennoch hält die Stadt Freising an den im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen bereits vorgebrachten Stellungnahmen fest – insbesondere, was die 3. Start- und Landebahn betrifft: Es wird erneut darauf hingewiesen, dass weitere erhebliche Lärmzunahmen – sowohl durch den Flug- als auch durch den dadurch generierten Straßenverkehrslärm im Umland des Flughafens München – durch ein endgültiges Lossagen von der Realisierung einer 3. Start- und Landebahn am effektivsten vermieden werden.</p> <p>Nach wie vor wird aus Sicht der Stadt Freising kein Bedarf für eine 3. Start- und Landebahn gesehen. Zwar rechnet die FMG damit, dass die Verkehrsdaten von 2019, also</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG begrüßt und unterstützt die Haltung der Stadt Freising, dass der Lärmaktionsplan vom 27. Dezember 2021 nicht überarbeitet werden muss.</p> <p>Gegenstand des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 und auch der vorliegenden Überprüfung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu</p>
--	--	---

	<p>vor der Corona-Pandemie, voraussichtlich im Zeitraum 2024/2025 wieder erreicht werden. Die bisher meisten Flugbewegungen fanden in den Jahren 2007 und 2008 mit jeweils 432.000 Flugbewegungen/Jahr und 34,0 Mio. bzw. 34,5 Mio. Passagieren statt, wofür das 2 Bahnen-System ausreichend war. Damals betrug die Fluggastauslastung durchschnittlich rund 80 Passagiere/Flug. Im Jahr 2019 fanden 417.000 Flüge mit 47,9 Mio. Passagieren statt, was einer durchschnittlichen Fluggastauslastung von 115 Passagieren/Flug entspricht. Dies zeigt, dass durch Optimierung bei der Flugzeuggastauslastung die Anzahl der Starts- und Landungen durchaus auf das bestehende 2 Bahnen-System angepasst werden kann.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist es nach wie vor nicht nachvollziehbar, dass im Landesentwicklungsprogramm (LEP) für Bayern dennoch an dem Vorranggebiet für die 3. Start- und Landebahn festgehalten wird. Aus Sicht der Stadt Freising ist das Vorranggebiet im Landesentwicklungsprogramm aufzuheben.</p>	<p>berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011¹⁰ ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses¹¹ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 5 (siehe oben).</p> <p>Nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) ist die Frage zur Streichung der Ausbauplanungen, insbesondere die der 3. Start- und Landebahn, nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung und daher an dieser Stelle nicht zu beantworten. Im Übrigen dient das im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) festgelegte Vorranggebiet Flughafenentwicklung der dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und dessen langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten. Hiermit sollen auch bisher nicht absehbare Entwicklungen an diesem für ganz Bayern bedeutenden Anschluss an den internationalen Luftverkehr sichergestellt werden. Das Vorranggebiet sichert die Entwicklung des Flughafens damit unabhängig von der 3. Start- und Lan-</p>
--	---	--

¹⁰ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

¹¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

		<p>Des Weiteren ist es aus Sicht der Stadt Freising erforderlich, die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001, zum Schutz der Anwohner in der Umgebung des Flughafens München, zu aktualisieren.</p>	<p>debahn.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Als führendes europäisches Luftfahrt-Drehkreuz hat der Verkehrsflughafen München für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung, die gefestigt und weiterentwickelt werden soll (siehe Landesentwicklungsprogramm¹²). Das Vorranggebiet im Landesentwicklungsprogramm sichert daher mögliche zukünftige Erweiterungserfordernisse des Flughafens. Es dient zur Absicherung langfristiger Entwicklungsoptionen und ist daher unverzichtbar. Es dient im Übrigen auch dem Interesse der Kommunen, weil dadurch Planungen im unmittelbaren Flughafennahbereich verhindert und damit neue Belastungen zumindest insoweit ausgeschlossen werden können.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zu Nr. 8 in Anlage 11 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021: Die Nachtflugregelung vom 23.03.2001¹³ 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</p>
--	--	--	--

¹² Bayerische Staatsregierung: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ([Landesentwicklungsprogramm - Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/landwirtschaft-und-energie/landesentwicklungsprogramm))

¹³ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([Änderungsgenehmigung Nachtflugregelung \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/anderung-nachtflugregelung))

			<p>bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB¹⁴) 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 2019¹⁵ 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.</p>
		<p>Zusammenfassend ist im Rahmen des aktuellen Verfahrens aus Sicht der Stadt Freising festzustellen, dass eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplans als nicht erforderlich und nicht sinnvoll erachtet wird.</p>	<p>Diese Einschätzung wird von der Regierung von Oberbayern geteilt.</p>
		<p>Die Stadt Freising hält an ihren Stellungnahmen, die im Rahmen der Aufstellung des bestehenden Lärmaktions-</p>	<p>Allgemein wurden die vorgebrachten Forderungen bereits im Rahmen der Aufstellung von den zuständigen umfas-</p>

¹⁴ 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))

¹⁵ 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/Drucksache197220))

		<p>plans abgegeben wurden, fest.</p>	<p>send bewertet. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen sind als Anlagen 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 und 13 dem Lärmaktionsplan vom Dezember 2021 beigefügt. Dabei finden sich die Bewertungen der Stellungnahmen der Stadt Freising in Nr. 1 der Anlage 8, Nr. 12 der Anlage 11, Nr. 2 der Anlage 13 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 wieder.</p>
		<p>Die Stellungnahme der Stadt Freising wurde anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Überprüfung einer Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplans im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt am 29.03.2023 per Beschluss behandelt.</p> <p>Wir bitten, unsere Stellungnahme im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.</p>	
<p>Bürgerverein Freising zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffbelastungen e. V. Bürger Gemeinde Kranzberg</p>	<p>7 17 21</p>	<p>Lärmkartierung Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems (Lärmabhängige Start- und Landeentgelte) Maßnahme G4 – Management der Vorgaben der Nachtflugregelung Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm Maßnahme G6 – Monitoring und Überwachung des Fluglärms Maßnahme G8 – Schallschutzmaßnahmen Maßnahme V23 – Experten-Arbeitsgruppe zur Untersuchung weiterer lärmmindernder Maßnahmen 3. Start- und Landebahn Lärmkartierung: Für die Lärmkartierung 2022 wurde als Bezugsjahr das Jahr 2021 herangezogen. Im Jahr 2021 wurden am Flughafen München lediglich 153.000 Flugbewegungen durchgeführt. Mittlerweile sind die pandemiebedingten Einschränkungen weltweit weitgehend aufgehoben. In den nächsten Jahren ist im Vergleich zum Jahr 2021 ein etwa doppelt so hohes Flugaufkommen zu erwarten. Die Lärmkartierung 2022 wurde auf Basis von viel zu niedrigen Werten erstellt und ist daher nicht aussagekräftig. Bis zur nächsten turnusmäßigen Lärmkartierung in</p>	<p>Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, ist auf Basis der Lärmkartierung 2022 nicht erforderlich. In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen, zu berücksichtigen sein. Insofern berücksichtigt der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2021 eine hohe Auslastung („Vor-</p>

	<p>fünf Jahren soll weiterhin die Lärmkartierung von 2017 gelten.</p>	<p>Corona“) des Flughafens.</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Anhang A.1.2 der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) nennt das der Kartierung vorausgehende Jahr als maßgeblichen Bezugsraum: „Erforderliche Angaben zur Ermittlung der Lärmkarten beziehen sich auf das ‚Ist-Jahr‘; das Ist-Jahr ist das vorausgegangene Kalenderjahr.“ Mit der Wahl des Bezugsjahres 2021 wurde zudem das Ziel verfolgt, den jeweiligen Flugbetrieb möglichst aktuell und realistisch abzubilden. Zum Zeitpunkt der Beauftragung der Lärmkartierungen und damit der Erstellung der Datenerfassungssysteme war es nicht absehbar, wie sich die Flugbewegungszahlen in der näheren Zukunft entwickeln werden. Im UmweltAtlas Bayern sind sowohl die Lärmkarten für die Kartierung 2017 als auch für die Kartierung 2022 enthalten.</p>
	<p>Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems (Lärmabhängige Start- und Landeentgelte): Die lärmabhängigen Entgelte setzen sich aus Grundentgelten und Aufschlägen für Nachtflüge zusammen. Ein Vergleich der aktuellen Entgeltordnung des Flughafens München mit der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt zeigt, dass die Nachtaufschläge in München deutlich niedriger sind als in Frankfurt. Außerdem sind die lärmabhängigen Entgelte bei Starts von lauten Flugzeugtypen in München deutlich niedriger als in Frankfurt. Zum Beispiel beträgt das lärmabhängige Entgelt für einen Start eines Airbus A380 kurz vor 23:00 Uhr in München 348 Euro, in Frankfurt 1394 Euro. Dieser enorme Unterschied bei den lärmabhängigen Entgelten trägt dazu bei, dass Nachtflüge und Flüge lauter Flugzeugtypen von Frankfurt nach München verlagert</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Rechtsgrundlage für die Genehmigung der Flughafenentgelte ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Demnach ist die Genehmigung zu erteilen, wenn die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind. Dies ist in der seit dem 01.01.2023 gültigen Entgeltordnung des Flughafens München der Fall, was mit Genehmigungsbescheid vom 27.10.2022 festgestellt wurde. Gegenstand der Genehmigung war unter anderem eine Anhebung der lärmabhängigen Entgelte um 3 Prozent. Die Weiterentwicklung des Entgeltsystems ist nicht Gegenstand des behördlichen Genehmigungsverfahrens nach § 19b LuftVG.</p>

	<p>werden. Die geringen Nachtaufschläge in München schaffen kaum Anreize für eine Verlegung von Nachtflügen in den Tagzeitraum.</p> <p>Die Nachtaufschläge und die lärmabhängigen Entgelte für Starts von lauten Flugzeugtypen am Flughafen München sollen, auch im Vergleich mit anderen in-nerdeutschen Flughäfen, eine deutlichere Lenkungswirkung entfalten. Hintergrund: Flüge, insbesondere auch von lauten Flugzeugen, sollen zum Schutz der Nachtruhe vom Zeitraum 22:00-24:00 Uhr in die Tagzeiten verlagert werden. Aktuell ist dies nicht der Fall. Eine Anhebung der Nachtaufschläge und der lärmabhängigen Entgelte ist erforderlich.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Hinsichtlich Informationen zum Lärmentgeltmodell wird auf die Stellungnahme zu Nr. 5 in Anlage 11 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 verwiesen. Im Wesentlichen ist Folgendes festzuhalten: Die geltende Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München (https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759) veröffentlicht. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden in der 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 zwischen 23.07.2020 und 20.07.2022 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 % werde eine wieder-</p>
--	---	--

			<p>kehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Demnach erhielt die Fluglärmkommission seitens der FMG und des StMB die Gelegenheit, über die Entgeltordnung zu beraten.</p> <p>In 2021 wurde die Entgeltordnung am Flughafen München, darunter das Lärmentgeltmodell, unter Berücksichtigung der im Aufstellungsprozess für den Lärmaktionsplan eingegangenen Stellungnahmen umfassend überarbeitet. In diesem Zuge wurde der Anteil der Lärmentgelte im Vergleich zur Entgeltordnung 2020 deutlich erhöht. Dabei wurden insbesondere die Lärmklassen erweitert, die Entgelthöhe jeder Lärmklasse angepasst und Aufschläge zu Tagesrand- und Nachtzeiten eingeführt. Im Wesentlichen ist dies im Lärmaktionsplan vom 27. Dezember 2021 bereits unter den Maßnahmen V6 erläutert. Die Entgelte wurden im Jahr 2022 um 2,8 % sowie letztmalig in 2023 um 3 % erhöht. In Zukunft sollen die Entgelte evaluiert und ggf. – auch strukturell unter Berücksichtigung der Lärmthematik – weiterentwickelt werden (vgl. Maßnahme L2 des Lärmaktionsplans). Dabei ist stets zu beachten, dass nach § 19b LuftVG die Gesamtheit der Entgelte (inkl. der Lärmentgelte) dem Kostendeckungsprinzip des Flughafenunternehmers unterliegt. Sie dürfen demnach nicht höher sein als die Gesamtheit der Kosten, die für den Betrieb und die Vorhaltung der Flughafeninfrastrukturanlagen/-einrichtungen und Dienstleistungen anfallen.</p> <p>Gegenüber dem Flughafen Frankfurt liegen die Lärmentgelte am Flughafen München im Bereich der regelmäßig verkehrenden Flugzeugtypen nicht niedriger, sondern höher. Auch wenn z. T. die Nachtaufschläge in Frankfurt höher sind, ergeben sich für die meisten Flugzeugtypen am Flughafen München in Summe (lärmorientiertes Grundentgelt und Nachtzuschlag) für die Tagesrandzeiten (bis 23:00 Uhr und ab 05:00 Uhr) regelmäßig höhere</p>
--	--	--	--

			<p>Lärmentgelte. Eine Verlagerung von Nachtflügen von Frankfurt nach München ist nicht feststellbar. Der Flugzeugeinsatz und die Stationierung von Flotten richten sich vorrangig nach der Nachfrage und deren Struktur sowie den für die einzelnen Flugzeuge und Flugzeugflotten sich ergebenden Umlaufplänen. Im Übrigen dienen die lärmorientierten Grundentgelte primär dazu, lautere Flugzeugtypen durch leisere Flugzeuge zu ersetzen und zielen nicht auf eine Verlagerung von Verkehren an andere Standorte ab. Anreize bzw. Vorgaben zur Vermeidung von Flügen in der Nachtzeit setzen primär die jeweiligen Nachflugbeschränkungen in der luftrechtlichen Genehmigung und das Bewusstsein auch bei den Airlines, dass Nachtflüge nach Möglichkeit zu vermeiden sind, es sei denn, die Nachfrage etwa nach Spätankünften oder die Umlaufplanung im Interkontinentalverkehr machen Flüge auch nach 22:00 Uhr oder Landungen vor 06:00 Uhr erforderlich. Nachtzuschläge können hierzu ggf. einen weiteren Beitrag leisten. Schließlich trägt auch die von den gestiegenen Umweltanforderungen geförderte Umrüstung der Flugzeugflotten zu einer Entlastung auch in der Nachtzeit bei: so ist der Anteil der besonders lärmarmen, nach Kapitel 14 der I-CAO Vorschriften (ICAO: Internationale Zivilluftfahrtorganisation von International Civil Aviation Organization) zertifizierten Flugzeuge in München in 2022 bereits auf 44 % gestiegen, während er 2019 erst 33 % aller Flugbewegungen ausmachte (siehe auch Stellungnahme zu Nr. 2).</p>
		<p>Maßnahme G4 – Management der Vorgaben der Nachtflugregelung: Im Geschäftsleben werden Präsenzveranstaltungen immer mehr durch virtuelle Online-Besprechungen ersetzt. Der Geschäftsreiseverkehr wird deshalb nicht mehr das Niveau von 2019 erreichen. Der Privatreiseverkehr wird</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die während der Corona-Krise geäußerten Vermutungen, es käme zu bleibenden Verwerfungen im Reiseverkehr, haben sich nicht manifestiert. Erhebliche Strukturänderungen zur Reisenachfrage sind, trotz höherer Ticketprei-</p>

	<p>wegen der deutlich höheren Ticketpreise und wegen der geringeren Kaufkraft der Bevölkerung ebenfalls nicht mehr an das Niveau von 2019 herankommen. Die aktuellen monatlichen Verkehrszahlen am Flughafen München bestätigen diese Trends. Flüge, die bisher zwischen 23:00 und 00:00 Uhr starten, können aufgrund der im Vergleich zu 2019 deutlich geringeren Auslastung in den Zeitraum vor 23:00 Uhr verlegt werden.</p> <p>Die Betriebszeitbeschränkung am Flughafen München soll von derzeit 00:00 bis 05:00 Uhr auf 23:00 bis 05:00 Uhr (bei Starts bis 06:00 Uhr) ausgedehnt werden.</p> <p>Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm: Die Nachtflugregelung des Flughafen München begrenzt den nächtlichen Fluglärm u. a. durch ein jährliches Lärmkontingent und durch einen Dauerschallpegel von 50 dB(A) an den Schnittpunkten der Flugkorridore mit der Grenzlinie des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets. Die Flughafen München GmbH (FMG) überprüft die Einhaltung dieser Regelungen durch eine „Vergleichsrechnung Lärmkontingent“ und eine „Kontrollrechnung Dauerschallpegel“. Die Überprüfung erfolgt für die Flughafen-Anwohner völlig intransparent. Die Anwohner haben ein berechtigtes Interesse an einer unabhängigen sowie zeitnahen Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung. Jeder Anwohner soll die Möglichkeit haben, die Einhaltung der Nachtflugregelung selbst überprüfen zu können.</p> <p>Die FMG soll die vollständige Vergleichsrechnung Lärmkontingent und die vollständige Kontrollrechnung Dauerschallpegel mit Erläuterungen im Internet veröffentlichen.</p>	<p>se, weder für Geschäftsreisen noch für Privatreisen erkennbar. Das Verkehrsniveau des Jahres 2019 wird wieder erreicht werden. Begrenzender Faktor ist dabei die Verfügbarkeit von Fluggerät und Personal. Es besteht keine Veranlassung für eine Änderung an der bestehenden Nachtflugregelung. Im Übrigen sind die Flugbewegungen zwischen 23:30 Uhr und 24:00 Uhr bereits deutlich stärker als zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr eingeschränkt. Auf die Stellungnahme zu Nr. 1 (siehe oben) wird verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 65 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021. Im Wesentlichen ist Folgendes festzuhalten: Die FMG berichtet 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 (Fluglärmüberwachung - Online - Flughafen München (munich-airport.de)). Die FMG veröffentlicht auf ihren Internetseiten außerdem 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 sowie in einem Nachtflugjahresbericht, der jährlich im Internet veröffentlicht wird. Die Berechnungsmethodik hat die FMG zuletzt in der 65. Sitzung der Fluglärmkommission am 23.07.2020 eingehend erläutert und anhand konkreter Beispiele vorgestellt. Die Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung</p>
--	--	--

	<p>Maßnahme G6 – Monitoring und Überwachung des Fluglärms: Bisher veröffentlicht die FMG in ihren Fluglärm-Messberichten Dauerschallpegel und Pegelbänder, zum Beispiel „sieben Einzelschallpegel lagen im Pegelband 71 bis 75 dB(A)“. Für Flughafen-Anwohner sind diese Werte wenig aussagekräftig. Sie wollen wissen, wie laut die einzelnen Überflüge, insbesondere in der Nacht, sind. Zukünftig soll die FMG in ihren Messberichten die Einzelschallpegel der Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit Datum und Uhrzeit veröffentlichen.</p> <p>Maßnahme G8 – Schallschutzmaßnahmen: Wer innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets wohnt und bis 31.12.2006 einen Antrag gestellt hat, kann seinen Anspruch auf den Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen geltend machen. Die FMG stellt die Grenzen des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets auf ihrer Internetseite nur unzureichend dar. Auf der Karte „Tag- und Nachtschutzgebiet“ fehlen viele Ortschaften. So ist für Betroffene oftmals nicht ersichtlich, ob sie innerhalb oder außerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets wohnen. Die FMG soll auf ihrer Internetseite eine detaillierte Landkarte mit den Grenzen des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets veröffentlichen.</p>	<p>obliegt der zuständigen Behörde.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 19 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021: Die von der FMG zu den durchgeführten mobilen Fluglärmmessungen an die Gemeinden übergebenen und auch veröffentlichten Messberichte enthalten die für eine fachliche Bewertung notwendigen Auswertungen und Informationen. Die korrelierten Lärmereignisse und die maximalen Einzelschallpegel werden in den Messberichten der FMG standardmäßig wegen der sehr hohen Datenmengen nicht veröffentlicht. Bei Vorliegen eines berechtigten Interesses können diese Daten bei der FMG angefragt werden. Im Übrigen wird verwiesen auf das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online – „Flumo“ der FMG (Fluglärmüberwachung - Online - Flughafen München (munich-airport.de)).</p> <p>Die „Landkarte mit den Grenzen des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets“ ist Bestandteil des Änderungsbescheids der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München. Der Bescheid vom 23.03.2001 ist auf folgender Internetseite der Regierung von Oberbayern veröffentlicht: Änderungsgenehmigung Nachtflugregelung (bayern.de) Anhang 3 des Bescheids vom 23.03.2001 enthält die „Plankarte: Erweitertes Nachtschutzgebiet“.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt wie folgt Stellung: Die Antragsfristen zur Geltendmachung von Schallschutzansprüchen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet ist im Jahr 2006 ausgelaufen, noch offene Zusagen werden von der FMG auf Wunsch des Anspruchsberechtigten und ohne zeitliche Befristung er-</p>
--	--	---

	<p>Maßnahme V23 – Experten-Arbeitsgruppe zur Untersuchung weiterer lärmmindernder Maßnahmen: Laut Lärmaktionsplan, Seite 67 tagte ab 2012 eine „Experten-Arbeitsgruppe“, die unter anderem zwei Studien der Technischen Universität München zu lärmmindernden Maßnahmen am Flughafen München betreute und begutachtete. 2016 beschloss die Arbeitsgruppe, bis auf Weiteres auf eine Entscheidung hinsichtlich des Baus der dritten Start- und Landebahn zu warten. Die Entscheidung über einen Bau einer dritten Start- und Landebahn ist de facto durch den fehlenden Bedarf und der politischen Konstellation in Bayern gefallen: Es wird keine dritte Start- und Landebahn gebaut werden, weil es dafür keine Mehrheit im bayerischen Landtag gibt und weil die Stadt München weiterhin am ablehnendem Votum ihrer Bürger beim Bürgerentscheid am 17.06.2012 festhält. Die Arbeitsgruppe kann ihre Arbeit fortsetzen und die Studien der Technischen Universität München zu lärmmindernden Maßnahmen am Flughafen München auswerten und ggf. lärmmindernde Maßnahmen umsetzen. Die „Experten-Arbeitsgruppe“ soll ihre Arbeit wieder aufnehmen und die Studien der Technischen Universität München zu lärmmindernden Maßnahmen am Flughafen München auswerten und ggf. lärmmindernde Maßnahmen umsetzen.</p> <p>[Anmerkung: Die Stellungnahme der Gemeinde Kranz-</p>	<p>füllt. Eine schematische Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets im Zusammenhang mit dem Nachtflug am Flughafen München findet sich unter: https://www.munich-airport.de/nachtflug. Die „Landkarte“ mit den Grenzen des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet ist Teil der von der zuständigen Regierung von Oberbayern erlassenen Änderungsgenehmigung für den Flughafen München.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Abschlussbericht des Arbeitspakets II (vom Januar 2016) der wissenschaftlichen Untersuchung der Technischen Universität München (TUM) wurde von der Experten-Arbeitsgruppe ausführlich diskutiert. Im Ergebnis wurde einvernehmlich festgehalten, dass die Untersuchungen der TUM die – hinsichtlich Lärmgesichtspunkten – insgesamt günstige Lage des Flughafens München bestätigen. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der vom Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sinnvollen lärmmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits eingesetzt. Ferner stellte die Experten-Arbeitsgruppe fest, dass fundierte Untersuchungen bzw. Aussagen zu einem möglichen Einsatz neuartiger Maßnahmen insbesondere hinsichtlich der Machbarkeit sowie der möglichen Lärminderung nur auf Basis eines grundsätzlich planbaren Gesamtsystems Flughafen möglich sind. Dies wurde auch von der Fluglärmkommission bestätigt. Eine Fortsetzung der Experten-Arbeitsgruppe erscheint derzeit nicht sachdienlich.</p>
--	--	--

		<p>berg enthält diese Forderung nicht.]</p> <p>Die FMG soll wegen des fehlenden Bedarfs (siehe Stellungnahme zu Maßnahme G4) endgültig auf die Errichtung einer dritten Start- und Landebahn verzichten.</p>	<p>Gegenstand des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 und auch der vorliegenden Überprüfung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011¹⁶ ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahmen zu Nr. 5 (siehe oben).</p>
Bürger	8 9 12 13 14 15	<p>„5-Jahres-Rhythmus“ der Lärmaktionsplanung</p> <p>Dauerschallpegel</p> <p>Beteiligung des Fluglärmschutzbeauftragten</p> <p>Weiterentwicklung des Entgeltsystems</p> <p>vorweggenommene Entscheidung</p> <p>Rolle des Lärmaktionsplans zur Verringerung der Lärmbelastung</p>	

¹⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de))

	<p>16 23 24</p>	<p>3. Start- und Landebahn Berücksichtigung des rollenden Verkehrs/Reduzierung des Bodenlärms Berücksichtigung weiterer Lärmquellen/-arten wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens München Betriebszeitbeschränkung (Nachtflugverbot) Entgeltordnung Evaluierung der Lärmentwicklung erneute Datenerhebung ruhige Gebiete</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für eine Überprüfung des von ihr 2021 veröffentlichten sogenannten „Lärmaktionsplans“ zum Flughafen München (LAP-MUC) geht wie von mir nicht anders erwartet an den Erwartungen der von den Lärmemissionen des Flughafens betroffenen und belästigten Bürger*innen vorbei.</p>	<p>Die Regierung von Oberbayern ist zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München. Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen obliegt allerdings unterschiedlichen für den Flughafen München zuständigen Behörden und Institutionen, wie in Kapitel 6 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 zu den aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen unter „Zuständigkeit“ einzeln aufgeschlüsselt. Für die Umsetzung von Maßnahmen, die in die kommunale Planungshoheit fallen, wie z. B. Bauleitplanung, sind die Kommunen zuständig (vgl. auch Kapitel 3 Zuständigkeiten des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 bzw. Kapitel 1 des Überprüfungsberichts).</p> <p>§ 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.</p> <p>Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vor-</p>
--	-------------------------	---	--

		<p>Kommentare zum Entwurf der Überprüfung des LAP-MUC von 2021</p> <p>[Anmerkung: Nicht alle Stellungnahmen enthalten die folgenden Kommentare.]</p> <p>Anlass für die Überprüfung des LAP-MUC ist die kürzlich erfolgte aktualisierte Lärmkartierung; das kommt etwas überraschend, weil der „Fahrplan“ für die Überprüfungen eigentlich einen 5-Jahres-Rhythmus vorsieht. Andererseits ist die Überraschung aber doch nicht zu groß, ergibt sich doch so wegen der aktuellen Flugverkehrszahlen ein positiv wirkendes optisches Szenario, weil die dargestellten Fluglärmzonen wegen der Akkumulierung der Lärmereignisse zu einem schmalen Streifen in der Landschaft schrumpfen.</p>	<p>handen ist. Ein Lärmaktionsplan ersetzt keine Zuständigkeiten.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bekämpfung von Umgebungslärm) und dementsprechend auch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowohl für die Lärmkartierung als auch für die Lärmaktionsplanung in der Regel einen 5-Jahres-Rhythmus vorsieht. Allerdings ist die aktuelle Runde der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (vierte Runde) spätestens bis zum 18. Juli 2024 abzuschließen. Diese Frist gilt – entsprechend der „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung“ – für bestehende Lärmaktionspläne der dritten Runde unabhängig davon, ob sie fristgerecht zum 18. Juli 2018 oder zu einem späteren Zeitpunkt aufgestellt wurden.</p> <p>Hierzu im Detail: Die Umgebungslärmrichtlinie sah ursprünglich vor, dass Lärmaktionspläne etwa ein Jahr nach der Veröffentlichung der Lärmkartierung ausgearbeitet sind. Dies ergibt sich aus Artikel 7 Abs. 1, 2 und 5 der Umgebungslärmrichtlinie sowie Artikel 8 Abs. 1, 2 und 5 der Umgebungslärmrichtlinie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 7 Umgebungslärmrichtlinie – Ausarbeitung strategischer Lärmkarten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Abs. 1: Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens bis zum 30. Juni 2007 für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten ... ausgearbeitet und
--	--	--	---

			<p>gegebenenfalls genehmigt sind.</p> <ul style="list-style-type: none">○ Abs. 2: Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten ... ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.○ Abs. 5: Die strategischen Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung überprüft und bei Bedarf überarbeitet. <ul style="list-style-type: none">● Artikel 8 Umgebungslärmrichtlinie – Aktionspläne:<ul style="list-style-type: none">○ Abs. 1: Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden ...○ Abs. 2: Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, für ... ausgearbeitet haben.○ Die Aktionspläne werden im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung überprüft und er-
--	--	--	---

			<p>forderlichenfalls überarbeitet.</p> <p>Bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht im BImSchG in § 47c Abs. 1 und 4 sowie § 47d Abs. 1 und 5 wurden die „Fristen“ entsprechend berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none">• § 47c BImSchG:<ul style="list-style-type: none">○ Abs. 1: Die zuständigen Behörden arbeiten bis zum 30 Juni 2007 bezogen auf das vorangegangene Kalenderjahr Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen aus. Gleiches gilt bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.○ Abs. 4: Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.• § 47d BImSchG:<ul style="list-style-type: none">○ Abs. 1: Die zuständigen Behörden stellen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für ... Gleiches gilt bis zum 18. Juli 2013 für ...○ Abs. 5: Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.
--	--	--	--

			<p>Mit der „Verordnung 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.06.2019 zur Angleichung der Berichterstattungspflichten im Bereich der Rechtsvorschriften mit Bezug zur Umwelt und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 166/2006 und (EU) Nr. 995/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2002/49/EG, 2004/35/EG, 2007/2/EG, 2009/147/EG und 2010/63/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnungen (EG) Nr. 338/97 und (EG) Nr. 2173/2005 des Rates und der Richtlinie 86/278/EWG des Rates“ (L_2019170DE.01011501.xml (europa.eu)) wurde die Umgebungslärmrichtlinie geändert, sodass jetzt ca. zwei Jahre zwischen dem Abschluss der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung liegen. Lärmaktionspläne sind bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen oder zu überprüfen oder zu überarbeiten. Geregelt ist dies in Artikel 2 Nr. 2 der Verordnung 2019/1010:</p> <p style="padding-left: 40px;">Artikel 8 Absatz 5 erhält folgende Fassung: „Die Aktionspläne werden im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Genehmigung dieser Pläne überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die Überprüfungen und Überarbeitungen, die gemäß Unterabsatz 1 im Jahr 2023 stattfinden sollten, werden verschoben und finden spätestens bis zum 18. Juli 2024 statt.“</p> <p>Zum Ergebnis der Lärmkartierung 2022: Die Flugverkehrszahlen im Jahr 2021, die für die aktuelle Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) heranzuziehen waren, sind deutlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Der deutliche</p>
--	--	--	---

		<p>Dazu ist festzustellen, dass die alleinige Erstellung der Fluglärmmzonen über die kumulierende Methode, die die lärmintensiven Einzelereignisse außer Acht lässt, das subjektive Lärmempfinden der Betroffenen schlicht und einfach negieren. Übertrieben gesprochen: Da kann neben Ihnen einmalig eine Saturn V-Rakete starten, die Ihnen das Trommelfell zerreißt, und zum Kreislaufkollaps führt; in der zugehörigen Fluglärmmzone wird dieses Ereignis keine merkbare Auswirkung hinterlassen. Ich halte deshalb das Verfahren der kumulierten Lärmereignisse nicht für ausreichend, um die Schädigungen der betroffenen Bürger*innen zu würdigen. Es stünde der Regierung von Oberbayern zum Vorteil an, wenn sie sich in diesem Sinne mehr für die Interessen der Bürger*innen einsetzte.</p>	<p>Rückgang der von Umgebungslärm belasteten Flächen und der Anzahl der belasteten Einwohner im Vergleich zur Lärmkartierung 2017 ist primär auf diese Abnahme des Flugverkehrs zurückzuführen.</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: 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. Maximale Einzelpegel gehen in die Berechnung des Mittelungspegels ein; eine gesonderte Darstellung oder Auswertung ist entsprechend der gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 67 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021: 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 die Verwendung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von</p>
--	--	---	---

		<p>Ich erkenne aber auch noch einen zweiten nachteiligen Aspekt der „verfrühten“ Überprüfung der LAP-MUC. Jetzt lässt sich ganz einfach wieder auf den 5-Jahres-Rhythmus für Überprüfungen umschalten. Mit anderen Worten: Die nächste Überprüfung wird erst im Jahr 2028 fällig werden. Dies wird von der Regierung von Oberbayern sogar selbst so angekündigt. Und bis dahin ruhen im Prinzip alle Überlegungen für notwendige Verbesserungen und erst recht die sinnvollen, von uns Bürger*innen erwarteten Maßnahmen.</p>	<p>Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmergebnis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet.</p> <p>Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben in § 47d Abs. 5 BImSchG wird der Lärmaktionsplan für den Großflughafen München bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch spätestens in fünf Jahren durch die Regierung von Oberbayern überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Entsprechend des EU-weit festgelegten 5-Jahres-Rhythmus müsste die fünfte Runde der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie spätestens bis zum 18. Juli 2029 abgeschlossen sein.</p> <p>Im Lärmaktionsplan für den Flughafen München sind lärm mindernde Maßnahmen beschrieben, die unabhängig von dem Instrument der Lärmaktionsplanung bereits vorhanden waren oder sich in Umsetzung befinden. Diese werden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Verfügbarkeit von notwendigen Ressourcen fortgesetzt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans enthalten die geplanten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre. Diese sind bereits in Arbeit oder Dauermaßnahmen. Dabei ist die Maßnahmenumsetzung vor dem Hintergrund der massiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie zu sehen. Des Weiteren werden im Lärmaktionsplan im Sinne einer perspektivisch ausgerichteten Langfriststrategie derzeit noch unverbindliche Maßnahmen diskutiert und vorgestellt.</p> <p>Unabhängig davon können die zuständigen Stellen im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten Lärm mindernde Maßnahmen durchführen.</p> <p>Die Fluglärmkommission (Fluglärmkommission) berät das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF), die Geneh-</p>
--	--	--	--

		<p>Bereits der LAP-MUC wurde von der Regierung von Oberbayern nur unfreiwillig und erst auf Druck der EU-</p>	<p>migungsbehörde (StMB) und die DFS über Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm; sie ist berechtigt, dem BAF, der Genehmigungsbehörde und der DFS Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen (§ 32b Abs. 1 und 3 LuftVG). Über die Fluglärmkommission können deshalb – unabhängig von der Lärmaktionsplanung – Lärmprobleme und Maßnahmenvorschläge an die für den Lärmschutz am Flughafen München zuständigen Stellen herangetragen werden.</p> <p>Auch der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) nimmt sich der Lärmprobleme der Bürgerinnen und Bürger durch den zivilen Luftverkehr an. Er ist zu den üblichen Dienstzeiten über Telefon (+49 89 2176-1), Fax (+49 89 2176-3102), E-Mail (luftamt@reg-ob.bayern.de) und Brief (Regierung von Oberbayern, 80534 München) erreichbar. Auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern wird auch ein spezielles Online-Verfahren (Start – Fluglärmbeschwerde (bayern.de)) für Fluglärmbeschwerden bereitgestellt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Aussage, dass alle Überlegungen für Verbesserungen ruhen, ist nicht zutreffend. Der Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 dokumentiert, dass am Flughafen München bereits zahlreiche Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung umgesetzt sind. Der Lärmaktionsplan benennt in Kapitel 6.2 alleine 27 vorhandene lärmmindernde Maßnahmen („V“-Maßnahmen), davon 17 unter Beteiligung der FMG. Darüber hinaus enthält der Lärmaktionsplan in Kapitel 6.3 acht weitere geplante lärmmindernde Maßnahmen („G“-Maßnahmen), davon sieben unter Beteiligung der FMG.</p> <p>Ziel der Überprüfung ist es festzustellen, ob es einer Überarbeitung des Lärmaktionsplans bedarf. In Kapitel 1</p>
--	--	---	---

	<p>Kommission in Angriff genommen. Deswegen bin ich nicht erstaunt, dass die verantwortliche Behörde für die Überprüfung des LAP bereits in der Einleitung (Seite 5) feststellt,</p> <p><i>Zitat: „Sofern die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis kommt, dass eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 nicht erforderlich ist, ist der Prozess abgeschlossen.“</i></p>	<p>des Überprüfungsberichts ist der Ablauf der Überprüfung ausgehend von der Lärmkartierung 2022 dargestellt. Die Entscheidung, ob eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München vom Dezember 2021 wird von der Regierung von Oberbayern unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung getroffen.</p>
	<p>Umso weniger überrascht dann die Schlussfolgerung</p> <p><i>Zitat: „Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmkartierung (siehe Kapitel 3) und der Tatsache, dass der Lärmaktionsplan für den Flughafen München erst vor Kurzem (Dezember 2021) in Kraft getreten ist, ist aus Sicht der Regierung von Oberbayern eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, derzeit nicht erforderlich.“</i></p>	
	<p>Ich habe bereits einleitend darauf hingewiesen, dass der Rückgriff auf nicht aussagefähige Lärmzonen kein Argument sein darf, sich keine weiterführenden Gedanken mehr über Verbesserungen des LAP-MUC zu machen. Zudem sind bereits 16 Monate vergangen, in denen auf die eingereichten Einwendungen der Bevölkerung kaum eingegangen wurde.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan für den Flughafen München sind lärmmindernde Maßnahmen beschrieben, die unabhängig von dem Instrument der Lärmaktionsplanung bereits vorhanden waren oder sich in Umsetzung befinden. Diese werden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Verfügbarkeit von notwendigen Ressourcen fortgesetzt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans enthalten die geplanten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre. Diese sind bereits in Arbeit oder Dauermaßnahmen. Dabei ist die Maßnahmenumsetzung vor dem Hintergrund der massiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie zu sehen. Des Weiteren werden im Lärmaktionsplan im Sinne einer perspektivisch ausgerichteten Langfriststrategie derzeit noch unverbindliche Maßnahmen diskutiert und vorgestellt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist auf ihre o. g. Stellungnahme.</p>

	<p>Bevor ich zu einigen grundsätzlichen Anmerkungen zum LAP-MUC und dessen Überprüfung komme, möchte ich zwei Details hervorheben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich ist der Fluglärmbbeauftragte (FLSB) bei allen Fragen des Lärmschutzes am Flughafen zu beteiligen. Die Überprüfung des LAP-MUC ist aber offenbar ohne den FLSB erfolgt. Auf Seite 7 des Entwurfs (letzter Absatz) sind die beteiligten Behörden, Institutionen und Ämter genannt; der FLSB fehlt hier! • Ich begrüße, dass wenigstens eine Detail-Maßnahme des LAP-MUC inzwischen umgesetzt wurde: Es gibt eine „Weiterentwicklung des Entgeltsystems“ (Maßnahme G1) und offenbar ein neues Lärmentgeltmodell. Die Information darüber ist aber leider unzureichend; der Öffentlichkeit wurde nicht erläutert, wie dieses neue System gestaltet wurde und somit hat sie auch keine Möglichkeit zu beurteilen, ob sie davon den erwarteten Nutzen hat. Zudem entsteht durch die nur sehr moderate Erhöhung von im Schnitt 3 % ein Missverhältnis zu den ansonsten für die Bevölkerung gängigen Teuerungen von ca. 8% dar. 	<p>Wie in Kapitel 1, Tabelle 1 „Übersicht Zuständigkeiten“ des Überprüfungsberichts dargestellt ist der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) am Luftamt Südbayern beschäftigt. In der Aufzählung der bei der Erstellung des Überprüfungsberichts eingebundenen Stellen ist das Luftamt Südbayern genannt. Der FLSB war also sehr wohl bei der Erstellung des Überprüfungsberichts involviert.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Je leiser ein Flugzeug ist, um so geringere lärmabhängige Entgelte müssen entrichtet werden. Dies entfaltet generell eine Anreizwirkung, möglichst lärmarme Flugzeuge am Flughafen München einzusetzen. Davon profitiert das Flughafenumland.</p> <p>Die seit geraumer Zeit hohe Teuerungsrate schlägt auch auf die Kosten des Flughafens München durch und damit auf die Entgelte. Denn zwischen den festgelegten Entgelten und der Höhe der voraussichtlichen tatsächlichen Kosten des Flughafens muss ein angemessenes Verhältnis bestehen. Dies wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) geprüft. Mit Bescheid vom 27.10.2022 wurde die Entgeltordnung des Flughafens München zum 01.01.2023 genehmigt.</p> <p>Die Entgeltordnung des Flughafens München ist im Internet veröffentlicht.¹⁷</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Hinsichtlich der Information zum Lärmentgeltmodell wird</p>
--	--	--

¹⁷ Flughafen München GmbH: Flughafenentgelte ([Flughafenentgelte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

	<p>Angesichts der vorweggenommenen Entscheidung, den LAP MUC jetzt nicht anzupassen, betrachte ich die Beteiligung der Öffentlichkeit an dieser sogenannten „Überprüfung“ lediglich als eine pro forma-Maßnahme ohne wirkliche Auswirkung auf die Lärmbelastung der Bevölkerung. Deswegen kann ich nur auf die Einwendungen zum LAP MUC von 2021 verweisen:</p> <p>Unter Lärmaktionsplan – man beachte die semantische Bedeutung – sollte enthalten sein, welche Maßnahmen in der Zukunft ergriffen werden sollen. Das bedeutet ausdrücklich nicht, dass die Aktion darin bestehen darf nichts</p>	<p>auf die Stellungnahme zu Nr. 7 (siehe oben) verwiesen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass sich die erwähnte Erhöhung um 3 % lediglich auf die Erhöhung der Entgelte zum 01.01.2023 bezieht. Wesentliche Strukturänderungen im Entgeltsystem wurden bereits zum 01.06.2021 vorgenommen (siehe Maßnahme V6 des Lärmaktionsplans vom 27.12.2021). Der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten wurde von vormals 11 % auf 14 % erhöht. Für einzelne lärmintensive Flugzeugtypen stiegen die lärmorientierten Grundentgelte um bis zu 360 %. 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 % ein Anreiz zur Vermeidung von Flugbewegungen in diesen Zeiten gesetzt.</p> <p>Aus der Überschrift des Kapitels 6 des Entwurfs des Überprüfungsberichts „Vorläufige Einschätzung zum Erfordernis einer Überarbeitung des Lärmaktionsplans – Vorbehaltlich der Ergebnisse der Mitwirkung durch die Öffentlichkeit“ sowie den Ausführungen hierzu: „Unter Berücksichtigung der obenstehenden Ausführungen zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München vom Dezember 2021, kommt die Regierung von Oberbayern – vorbehaltlich der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung – zur Einschätzung, dass eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans derzeit nicht erforderlich ist.“ war ersichtlich, dass es sich um keine vorweggenommene Entscheidung handelte. Vielmehr handelte es sich um eine vorläufige Bewertung durch die Regierung von Oberbayern vor Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p> <p>Ziel der Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) ist nach Art. 1 die Festlegung eines gemeinsamen Konzepts, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu ver-</p>
--	--	--

	<p>zu tun, oder nur den Status quo fortzuschreiben. Der vorgelegte Entwurf hinterlässt aber genau den Eindruck, dass die Regierung bereits alles in ihrer Macht Stehende getan hätte, um die Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger zu mindern. Das ist definitiv nicht der Fall! Vielmehr hinterlässt der Entwurf den Eindruck eines „Weiter so“! Unter Lärmaktionsplan – man beachte die semantische Bedeutung – sollte enthalten sein, welche Maßnahmen in der Zukunft ergriffen werden sollen. Was nicht bedeutet, dass es keiner Aktionen bedarf oder nur der Fortschreibung eines Status quo. Nur hinterlässt dieser Entwurf den Eindruck, dass zwar eine Vielzahl von historischen – mithin abgeschlossenen – Maßnahmen berichtet werden, die aber im Sinne von weiterer Lärminderung nichts mehr beitragen können.</p> <p>Bei einem echten Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie für die Zukunft Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann./Bei einem echten Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie für die Zukunft Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann. Dieser Entwurf hinterlässt den Eindruck eines „Weiter so“./Bei einem echten Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie für die Zukunft Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann.</p> <p>Da der vorgelegte Entwurf diesem Ziel keineswegs gerecht wird stelle ich fest, dass sich die Staatsregierung für die Belange und Interessen der lärmgeplagten Bevölkerung sehr wenig interessiert. Weil zudem die einige Jahrzehnte zurückliegende und nicht mehr zeitgemäße Planfeststellung zum Ausbau des Flughafens auf 4 Start- und Landebahnen nicht endgültig beendet wird, lehne ich den vorgelegten Entwurf einer Lärmaktionsplanung in jetziger Form und Inhalt ab.</p>	<p>hindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. § 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.</p> <p>Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.</p> <p>Ein Lärmaktionsplan ersetzt keine Zuständigkeiten.</p> <p>Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) legt die Mindestanforderungen für Aktionspläne fest. Demnach müssen die Aktionspläne u. a. Angaben zu den bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung enthalten. Gemäß § 47d Abs. 2 haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist auf ihre o. g. Stellungnahme in dieser Nummer.</p> <p>Gegenstand des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 und auch der vorliegenden Überprüfung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen.</p>
--	--	--

			<p>gen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011¹⁸ ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses¹⁹ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahmen zu Nr. 5 (siehe oben) und teilt darüber hinaus mit: Eine Planfeststellung für eine 4. Start- und Landebahn wurde von der FMG nie beantragt: sie ist daher auch nicht planfestgestellt. Die Tatsache, dass sie in der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974²⁰ noch enthalten ist,</p>
--	--	--	---

¹⁸ 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))

¹⁹ 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))

²⁰ 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/luftverkehr/flughafen-muenchen/genehmigung-09-05-1974))

			entfaltet keine Außenwirkung und hat daher auch keinen Zulassungscharakter mit Wirkung gegenüber Dritten.
		Deswegen müssen vor allem auch die fehlenden Maßnahmen in den LAP aufgenommen werden, die zukünftigen Lärm verhindern. Im Besonderen gehören dazu:	
		<ul style="list-style-type: none"> • Endgültige Rücknahme der Planfeststellung für die 3. Startbahn 	siehe oben
		<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung des rollenden Verkehrs auf dem Flughafengelände 	Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist auf ihre Stellungnahme zu Nr. 68 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021: Am Flughafen München liegen auf Grund der technischen 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 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021) auf das absolut notwendige Minimum reduziert.
		<ul style="list-style-type: none"> • Integration der kumulierenden weiteren Lärmquellen (z. B. Verkehr) 	Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Aufnahme des mit dem Flughafen verbundenen (Straßen-)Verkehrslärms nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und (falls erforderlich) für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Zudem fehlen noch verbindliche wissenschaftliche Grundlagen für eine Gesamtlärbetrachtung verschiedener Lärmquellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärm-

			<p>karten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} zu erfolgen. Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben. Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärmminimierung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht.</p> <p>Zum Vorbringen bzgl. einer Berücksichtigung des mit dem Flughafen verbundenen (Straßen-)Verkehrslärms wird deshalb auf die zentrale Lärmaktionsplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020²¹ bzw. die anstehende Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans durch die Regierung von Oberfranken verwiesen. Seit 01.01.2021 ist in Bayern die Regierung von Oberfranken zuständig für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG</p>
--	--	--	---

²¹ Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Lärmaktionsplanung Bayern für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020 ([Lärmaktionsplanung - Für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/umwelt/laerm/laermaktionsplanung-fuer-hauptverkehrsstraessen-außerhalb-von-ballungsräumen-und-für-bundesautobahnen-in-ballungsräumen))

		<p>für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupt-eisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes).</p> <p>Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass im UmweltAtlas Bayern die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung einsehbar sind. Diese umfasst Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume, die (Groß-)Flughäfen München und Nürnberg sowie die Ballungsräume Augsburg, Erlangen, Fürth, Ingolstadt, München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg. Weitere Informationen hierzu sind auf der Internetseite des LfU Allgemeines zur EG-Umgebungslärmrichtlinie (bayern.de) zu finden.</p>
	<p>Bewertung</p> <p>Ich stelle fest, dass sich die Staatsregierung für die Belange und Interessen der lärmgeplagten Bevölkerung sehr wenig interessiert. Dass die Planfeststellung Jahrzehnte zurückliegt und längst neue Fakten bekannt sind, wird großzügig ignoriert:</p> <p>Aktuelle wissenschaftliche Studien belegen die gesundheitsschädliche Wirkung von Lärm, auch von niederschwelligem! Schon bei einem Lärmpegel ab 50 dB(A) tagsüber können massive Lernstörungen bei Kindern festgestellt werden, eine von vier Personen fühlt sich ab 55 dB(A) signifikant belastigt. Die meisten Gemeinden im Umkreis des Flughafens sind jedoch mit 55-60 dB(A) belastet, einige Orte sogar mit bis zu 70 dB(A). Auffallend ist, dass es sich hier um Durchschnittsmesswerte handelt. Es ist also vereinzelt noch von erheblich größerer Belastung auszugehen.</p>	<p>siehe oben</p>
	<p>Ein weiterer Beleg für die verfehlte Ausrichtung des</p>	<p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

	<p>„Lärmaktionsplans“ ist die Diskussion zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens. Diese steht in keinem Zusammenhang zu einer dringend benötigten Lärminderung. Die Prosperität der FMG darf nicht über die Gesundheit der Bevölkerung gestellt werden. Es kommt noch hinzu, dass die Daten zum Thema „Wertschöpfung“ kritiklos von der FMG übernommen wurden. Es braucht eine von der FMG unabhängige Bewertung. Auch die hier vorgelegte „Überprüfung“ des LAP MUC verweist wieder an mehreren Stellen darauf, dass Maßnahmen zur Lärminderung nur im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten der FMG umgesetzt werden können(!).</p>	<p>Es geht nicht um wirtschaftliche Interessen der FMG. Der Flughafen München ist eine wichtige Infrastruktureinrichtung für den gesamten süddeutschen Raum, der im öffentlichen Interesse betrieben wird. Die widerstreitenden Belange im Zusammenhang mit den Folgen des Fluglärms wurden in den jeweiligen Genehmigungsverfahren unter Beachtung von Recht und Gesetz abgewogen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 69 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans von 27. Dezember 2021. Im Wesentlichen ist Folgendes festzuhalten:</p> <p>Der Flughafen München erfüllt als wichtigste Einrichtung der Luftverkehrsinfrastruktur Bayerns und als zweites Drehkreuz der Bundesrepublik wichtige öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge. So stellt der Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979²² fest, dass der Luftverkehr zu den Leistungen gehört, die zu erbringen, sicherzustellen und zu entwickeln eine öffentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge darstellt.</p> <p>Die bedeutende Funktion des Flughafens im internationalen Luftverkehrsnetz zählt als wichtiger Standortfaktor für die Region München und für ganz Bayern. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern legt als Grundsatz fest, dass der Verkehrsflughafen München als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrsanbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung Südbayerns sicherzustellen hat.</p> <p>Eine kritiklose Übernahme von Zahlen der FMG ist lediglich unterstellt: die Zahlen zur wirtschaftlichen Bedeutung sind von renommierten Wirtschaftsforschungsinstituten, die auch für die Städte Freising und Erding tätig waren,</p>
--	--	--

²² Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München Nr. 315 F-98-1 vom 8. Juli 1979 (regierung.oberbayern.bayern.de)

			ermittelt worden. Sie waren auch Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen. Auch Untersuchungen der IHK München und Oberbayern bestätigen die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens.
		<p>Zusammenfassung meiner Position:</p>	
		<p>Ich lehne den Lärmaktionsplan in seiner jetzigen Form und Inhalt ab und fordere folgende konkrete Nachbesserungen von Seiten der Regierung von Oberbayern und der Bayerischen Staatsregierung:</p>	
		<p>Ich erwarte, dass es eine neue Nachtflugregelung gibt, die ihrem Namen gerecht wird. Dies verlangt, dass die Kernzeit auf die Zeitspanne von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr ausgeweitet wird, wobei zusätzlich in der Stunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr nur besonders leise Flugzeuge zur Landung im Einsatz sein dürfen, aber keine Starts stattfinden dürfen. Ausnahmen in Notfällen oder für Flüge zur Aufrechthaltung von Sicherheit und Ordnung sollen gestattet sein.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahmen zu Nr. 1 und Nr. 6 (siehe oben).</p>
		<p>Ich erwarte, dass eine neue effektive und transparente (d. h. für Bürger*innen nachvollziehbare) Kostenregelung bei den Gebühren für Flugbewegungen und Stationierung von Flugzeugen eingeführt wird. Die Kategorisierung von Flugzeugen in „Chaptern“ muss komplett aufgehoben werden. Das „Verstecken“ von lärmproduzierenden Flugzeugen in den weit gefassten Kategorien muss beendet werden, damit eine direkte Zuordnung der Gebühren zum Lärmdruck möglich wird. Die Gebühren müssen transparent sein (für die Öffentlichkeit einsehbar) und die Einnahmen der FMG aus den Gebühren sind direkt und unmittelbar in effektive Lärmschutzmaßnahmen zu investieren.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht (Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)). Der Entgeltordnung können sämtliche Regelungen zu den lärmabhängigen Entgelten, u. a. die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie die Gebührenstaffelung, entnommen werden. Die Änderungen der Entgeltordnung, die am 01.01.2023 in Kraft getreten sind (u. a. Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte um 3,0 Prozent), 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 Entgelte dienen der Deckung der Kosten, die durch die Nutzung der Einrichtung</p>

			<p>gen und Dienstleistungen, die mit der Beleuchtung, dem Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen, entstehen (Kostendeckungsprinzip).</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt wie folgt Stellung: Die aktuelle Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de) veröffentlicht. Hinsichtlich der Ausführungen zum Lärmentgeltmodell wird auf die Stellungnahme zu Nr. 7 (siehe oben) verwiesen. Zur Forderung, eine Zuordnung der Entgelte nicht nach „Chaptern“ vorzunehmen, ist festzustellen, dass die Lärmentgelte am Flughafen München auf der Basis von 13 Lärmklassen festgelegt sind. Die Zuordnung zu den einzelnen Lärmklassen erfolgt über Lärmmessungen für die einzelnen Flugzeugmuster und nicht gemäß der für die Zulassung von Flugzeugmuster relevanten Chapter-Einordnung nach den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (von International Civil Aviation Organization). Hinsichtlich der Verwendung der Entgelte ist Folgendes festzuhalten: Rechtsgrundlage für die Festsetzung und Verwendung der Entgelte ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Demnach dürfen den Luftverkehrsgesellschaften lediglich die Kosten auferlegt werden, die durch Vorhaltung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die dem Starten und Landen der Flugzeuge und der Abfertigung der Fluggäste und der Fracht dienen, entstehen. Demnach können die Entgelte nicht unmittelbar in Lärmschutzmaßnahmen investiert werden, soweit nicht diese durch Gesetz oder behördliche Vorgaben vorgesehen sind.</p>
--	--	--	--

			<p>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 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021).</p>
		<p>Ich erwarte die unmittelbare Bewertung von Lärmauswirkungen nach absoluten Zahlen. Das Heranziehen von Mittelwerten ist sachlich nicht im Sinne der lärmgeplagten Anwohner*innen. Auch hier ist die Aufhebung der Bewertungsklassen entscheidend – besonders laute Flugzeuge fallen in einer zusammengefassten Statistik nicht ins Gewicht, sind aber insbesondere in der Nacht eine enorme Gesundheitsbelastung.</p>	<p>siehe oben</p>
		<p>Ich erwarte, dass alle politischen und rechtlichen Schritte ergriffen werden, damit die weitere Ausbauplanung (und nicht nur Baumaßnahmen) für den Flughafen gestoppt wird. Insbesondere ist auf den Bau der 3. Startbahn zu verzichten; die Baugenehmigung ist zu widerrufen (was natürlich auch für eine 4. Startbahn laut Planfeststellung zutrifft). Zwei Bahnen reichen!</p>	<p>siehe oben</p>
		<p>Ich erwarte eine kontinuierliche Evaluierung der Lärmmentwicklung, die auf die einzelnen Ursachen/Lärmquellen und getroffene Maßnahmen nachvollziehbar eingeht; fortlaufende und transparente Veröffentlichung ist notwendig.</p>	<p>Grundsätzlich sind die Lärmkarten und Lärmaktionspläne mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 [Bundes-Immissionsschutzgesetz] BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG). Dementsprechend sieht der</p>

			<p>Lärmaktionsplan für den Großflughafen München vom Dezember 2021 als geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans vor, die Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans durch einen Vergleich der Kartierungsergebnisse zu überprüfen und zu bewerten.</p> <p>Aufgrund aktualisierter Berechnungsmethoden („Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen“ [BUF] statt der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen“ [VBUF] und „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ [BEB] statt der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ [VBEB]) ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 mit den Ergebnissen der vorangegangenen Kartierungsrunde nicht möglich.</p> <p>Auf diese „Berechnungsgrundlagen“ hat die Regierung von Oberbayern keinen Einfluss.</p> <p>Außerdem sind die Flugverkehrszahlen im Jahr 2021, die für die aktuelle Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) heranzuziehen waren, deutlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst und deshalb nicht mit den Flugverkehrszahlen im Jahr 2015, dem Bezugsjahr der Lärmkartierung 2017, vergleichbar.</p> <p>Während im Jahr 2015 die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München bei etwa 380.000 lag, betrug sie im Jahr 2021 etwa 153.000. Der deutliche Rückgang der von Umgebungslärm belasteten Flächen und der Anzahl der belasteten Einwohner ist primär auf diese Abnahme des Flugverkehrs zurückzuführen. Auch auf die Wahl des Bezugsjahres hat die Regierung von Oberbayern keinen Einfluss.</p> <p>Diese Umstände lassen eine Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans derzeit nicht zu.</p> <p>Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezem-</p>
--	--	--	---

	<p>ber 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, ist auf Basis der Lärmkartierung 2022 nicht erforderlich. In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen, zu berücksichtigen sein.</p> <p>Soweit möglich, enthalten die Maßnahmentabellenblätter in den Kapiteln 6.2 und 6.3 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 allgemeine Angaben zur Lärmminde- rungswirkung. Eine konkrete Angabe zu jeder Maßnahme, wie sich die Anzahl nach VBEB bzw. jetzt nach BEB der von Fluglärmpegeln belasteten Einwohner reduziert, ist mit verhältnismäßigem Aufwand nicht möglich. Durch die im Fünf-Jahres-Turnus durchzuführende Kartierung durch das LfU werden die Lärminderungswirkungen durch die Maßnahmen und die sonstigen Entwicklungen insgesamt berücksichtigt.</p> <p>Ich erwarte, dass eine erneute Datenerhebung stattfindet, wenn die Flugbewegungen das Niveau vor der Pandemie erreichen oder zumindest in die Nähe der vollen Auslastung kommen. Eine Erhebung während immer noch ein deutlich reduziertes Flugaufkommen besteht ist keine geeignete Basis für eine zukunftsgerichtete und bürgerfreundliche Planung der Lärmreduzierung.</p> <p>Ich erwarte die konsequente Ausweisung von ruhigen Gebieten. Diese werden im derzeitigen Plan zu Unrecht pauschal von der Hand gewiesen (§. 79 des Berichtsent-</p>	<p>In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen, zu berücksichtigen sein. Insofern berücksichtigt der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2021 eine hohe Auslastung („Vor-Corona“) des Flughafens.</p> <p>Nach § 47 Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.</p>
--	---	---

	<p>wurfs):</p> <p><i>Zitat: „Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München erscheint nicht zielführend und wird deshalb in der gegenständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.“</i></p> <p>Dies bedeutet für mich den aktiv geplanten Verzicht auf Maßnahmen und damit einen Verstoß gegen die EU-Richtlinie.</p>	<p>Die Festlegung von ruhigen Gebieten erfordert von den zuständigen Behörden bei zukünftigen Planungen eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete und schränkt ggf. ihren Ermessensspielraum ein. Eine in jedem Fall zwingende Vorgabe, etwa im Sinn eines Verbots von lärm erhöhenden Maßnahmen in den ruhigen Gebieten, ist damit jedoch nicht verbunden. Aus Sicht der Regierung von Oberbayern erscheint die Ausweisung ruhiger Gebiete nur auf lokaler Ebene im Rahmen von kommunalen Lärmaktionsplänen sinnvoll. Die Festsetzung ruhiger Gebiete kann mit Einschränkungen in der Gemeinde-/Stadtentwicklung verbunden sein und greift deshalb aus Sicht der Regierung von Oberbayern in die kommunale Selbstverwaltung der Gemeinden ein. Ein Wesensmerkmal des kommunalen Selbstverwaltungsrechts ist u. a. die Planungshoheit, d. h. die Befugnis, die bauliche Entwicklung in der Gemeinde zu ordnen. Aus den oben genannten Gründen wird die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München nicht weiterverfolgt. Den Gemeinden steht es frei im Rahmen einer kommunalen Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete auszuweisen. Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München und auch der vorliegenden Überprüfung waren die Gemeinden im Umfeld des Flughafens München beteiligt. Mögliche ruhige Gebiete wurden dabei der Regierung von Oberbayern nicht mitgeteilt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)²³ unter Nr. 7.1.3 den Grundsatz enthält, dass freie Landschaftsbereiche, die keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind, weiterhin vor Lärm geschützt</p>
--	---	--

²³ Bayerische Staatsregierung: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ([Landesentwicklungsprogramm - Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/landwirtschaft-und-ländliche-entwicklung/landesentwicklungsprogramm-bayern))

	<p>Ich erwarte einen Lärmaktionsplan, der den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung gerecht wird. Vor allem erwarte ich, dass die Interessen der Bevölkerung vor denen der FMG rangieren. Der Vorbehalt, der in diesem sogenannten Lärmaktionsplan (S. 67) steht</p> <p><i>Zitat: „Soweit die Maßnahmen finanzielle Belastungen der beteiligten Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, z. B. Flughafen München GmbH und DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, beinhalten, stehen sie wegen der derzeit besonders schwierigen wirtschaftlichen Lage der an der Luftfahrt beteiligten Unternehmen unter einem zeitlichen, personellen und wirtschaftlichen Umsetzungsvorbehalt.“</i></p> <p>bedeutet nichts anderes, als dass die Regierung von Oberbayern und die sie steuernde Staatsregierung in vollem Bewusstsein mit der Gesundheit der Bevölkerung vabanque spielen und nur den wirtschaftlichen Erfolg der FMG im Auge haben. Das ist ein nicht hinzunehmender Zustand.</p> <p>Ich erwarte außerdem, dass verbindliche Maßnahmen und Strategien zur langfristigen Lärmreduzierung getroffen werden. Der vorgelegte Entwurf, der sich zum Großteil</p>	<p>werden sollen.</p> <p>§ 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.</p> <p>Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.</p> <p>Ein Lärmaktionsplan ersetzt keine Zuständigkeiten.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 69 der Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 und nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Angesichts der Corona-bedingten schwierigen wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, von der auch die FMG massiv betroffen war und weiter ist, 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.</p> <p>Die bereits vorhandenen und die FMG betreffenden Maßnahmen werden weitergeführt.</p> <p>Selbstverständlich bleiben davon alle bestehenden Ansprüche von Gesetzes wegen oder von den aus der Planfeststellung erlassenen Verpflichtungen unberührt.</p> <p>siehe oben</p>
--	---	---

		auf dem „Status quo“ ausruhen und nichts tun möchte, enthält lediglich einige unverbindliche Ansätze. Das ist für die Bevölkerung/alle Anwohner*innen nicht hinnehmbar. Ich vertraue auf eine angemessene Berücksichtigung meiner Eingabe.	
Flughafen München GmbH (FMG)	10	Lärmkartierung, Berechnungsverfahren	
		Zum Entwurf des Überprüfungsberichts des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München nimmt die Flughafen München GmbH (FMG) wie folgt Stellung:	
		Aus unserer Sicht besteht Einverständnis. Änderungen am Lärmaktionsplan für den Großflughafen München vom 27.12.2021 halten wir nicht für erforderlich, insbesondere da dessen Veröffentlichung erst wenige Monate zurückliegt und der Corona bedingte Rückgang der Flugbewegungen bereits bei dessen Aufstellung berücksichtigt wurde.	
		Wir teilen ausdrücklich die Ausführungen im Entwurf des Überprüfungsberichts, dass für die nächste voraussichtlich in 5 Jahren vorgesehene Überprüfung und ggf. Fortschreibung des Lärmaktionsplans die Lärmkartierung der dritten Runde als Referenzszenario zu berücksichtigen sein wird, da diese Grundlage der Aufstellung des o. g. Lärmaktionsplans war.	
		An dieser Stelle möchten wir bereits heute darauf hinweisen, dass für die dann fünfte Runde der Lärmkartierung im Vergleich zur vierten Runde deutlich höhere Lärmbetroffenheiten zu erwarten sein werden, da die vierte Runde auf den niedrigen Verkehrszahlen des Jahres 2021 beruht.	Diese Einschätzung wird von der Regierung von Oberbayern geteilt. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, ist auf Basis der Lärmkartierung 2022 nicht erforderlich. In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden

		<p>Abschließend wollen wir Sie noch darauf aufmerksam machen, dass zur Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF), wie sie erstmals für die vierte Runde der Lärmkartierung angewandt worden war, offene fachliche Fragen noch nicht abschließend geklärt sind.</p>	<p>allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen, zu berücksichtigen sein. Insofern berücksichtigt der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2021 eine hohe Auslastung („Vor-Corona“) des Flughafens.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern hat auf die Wahl und die Ausgestaltung des Berechnungsverfahrens keinen Einfluss. Die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München erfolgt auf Grundlage der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) veröffentlichten Lärmkartierung. Dabei wird die Lärmkartierung durch das LfU entsprechend der bundesweit gesetzlichen Vorgaben (34. BImSchV) durchgeführt. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren für Fluglärm werden dabei vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Einvernehmen (bzw. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, BMUV) mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (bzw. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, BMDV) durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger konkretisiert.</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Anhang A.1.2 der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) nennt das der Kartierung vorausgehende Jahr als maßgeblichen Bezugsraum: „Erforderliche Angaben zur Ermittlung der Lärmkarten beziehen sich auf das ‚Ist-Jahr‘; das Ist-Jahr ist das vorausgegangene Kalenderjahr.“ Mit der Wahl des Bezugsjahres 2021 wurde zudem das Ziel verfolgt, den jeweiligen Flugbetrieb möglichst aktuell und realistisch abzubilden. Die zuletzt im Bundesanzeiger vom 05.10.2021 veröffentlichte Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von</p>
--	--	---	--

			<p>Flugplätzen (BUF) stellt ein modernes und praxisgerechtes Verfahren zur Berechnung der Geräuschbelastung in der Umgebung von Flughäfen im Sinne der EG-Umgebungslärmrichtlinie dar. Der Ordnungsgeber hat u. a. durch die Entwicklung von Testaufgaben dafür gesorgt, dass die an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt der Fluglärmrechnung angepassten und festgelegten Berechnungsverfahren- und -algorithmen, korrekt und sachgerecht in die Softwareprogramme zur Lärmbeurteilung umgesetzt werden konnten. Damit ist eine Qualitätssicherung im Sinne der DIN 45687 „Akustik – Software-Erzeugnisse zur Berechnung der Geräuschmissionen im Freien – Qualitätsanforderungen und Prüfbestimmungen“ gewährleistet.</p>
Bürger	11	<p>Betriebszeitbeschränkung (Nachtflugverbot) Dauerschallpegel</p>	
		<p>Der von der Regierung von Oberbayern im Februar 2023 vorgelegte Entwurf für die Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München berücksichtigt nur sehr unzureichend die Bedürfnisse der Bewohner im Flughafenumland. Um einen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz zu erreichen sind insbesondere Verbesserungen beim Nachtflug erforderlich.</p> <p>Deshalb fordere ich folgende Punkte im Lärmaktionsplan aufzunehmen:</p>	
		<p>Echtes Nachtflugverbot Die momentan geltende Nachtflugregelung wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei einer Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Es profitiert also von einer technischen Verbesserung nur der Flugverkehr, die Anwohner werden</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Für die Begrenzung des zulässigen nächtlichen Verkehrs wurde von der Regierung von Oberbayern im Ergebnis der Abwägung unter Berücksichtigung der Belange der Flughafenanwohner ein maximal zulässiges Lärmkontingent festgesetzt, wonach ein $N_{eq} = 105$ nicht überschritten werden darf. Das Lärmkontingent ermöglicht damit eine gewisse Flexibilität hinsichtlich Flugzeugtypen, des</p>

		<p>dagegen „bestraft“. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht. Diese haben gezeigt, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört. Deshalb fordere ich ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06.00 Uhr einzuführen (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben).</p>	<p>Anteils von Langstreckenflügen sowie des prozentualen Anteils von Start- und Landungen. Im Übrigen ist der nächtliche Fluglärm zusätzlich durch die Auflage der „Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen“ auf $L_{eq} = 50 \text{ dB(A)}$ limitiert. Hinsichtlich Dauerschallpegel wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9 (siehe oben) und hinsichtlich der Forderung eines Nachtflugverbots auf die Stellungnahme zu Nr. 1 (siehe oben) verwiesen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: 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. Maximale Einzelpegel gehen in die Berechnung des Mittelungspegels ein; eine gesonderte Darstellung oder Auswertung ist entsprechend der gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen.</p>
Bürger	18	<p>Flugrouten, An- und Abflugverfahren Betriebszeitbeschränkung (Nachtflugverbot)</p>	
		<p>Um es auf den Punkt zu bringen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Abflugroute Nord muss geringfügig weiter nach Osten über menschenleeres Gebiet geführt werden und nicht direkt über die Bevölkerung von 	<p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verweisen diesbezüglich auf ihre grundsätzlichen Ausführungen auf</p>

		<p>Langenbach und Haag. Die Flugzeuge müssen nach dem Start regelrecht nachziehen um dann Langenbach direkt mit ihrem immensen und nicht aushaltbaren Lärmpegel überziehen zu können. Das ist sicht- und hörbar.</p> <p>2. Aus selbigem Grund muss das Nachtflugverbot menschenachtend nachgebessert werden. Wir, die Bevölkerung die für Bayern arbeitet, brauchen eine Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr mit nur minimalen Ausnahmen.</p> <p>Mit der Bitte, diese beiden für uns Anwohner existenziellen Punkte einzubringen.</p>	<p>Seite 6 der Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, die unter Nr. 2 der vorliegenden Anlage wiedergegeben sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf die Stellungnahmen zu Nr. 1 und Nr. 6 (siehe oben).</p>
Bürger	19	<p>Betriebszeitbeschränkung, Nachtflugregelung Besteuerung von Kerosin 3. Start- und Landebahn Evaluierung der Lärmentwicklung ruhige Gebiete</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für eine Überprüfung des von ihr 2021 veröffentlichten Lärmaktionsplans zum Flughafen München (LAP-MUC) geht an den Erwartungen der von den Lärmemissionen des Flughafens tatsächlich betroffenen Bürger vorbei.</p> <p>Bei einem realistischen Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie für die Zukunft Lärm signifikant reduziert und so die Bevölkerung geschützt werden kann.</p> <p>Der vorgelegte Entwurf wird diesem Ziel nicht gerecht.</p>	<p>Die Lärminderungsmaßnahmen am Flughafen München sind in Kapitel 6 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 dargestellt. Dabei werden lärmmindernde Maßnahmen beschrieben, die unabhängig von dem Instrument der Lärmaktionsplanung bereits vorhanden waren oder sich in Umsetzung befinden. Diese werden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit und Verfügbarkeit von notwendigen Ressourcen fortgesetzt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Kapitel 6.3) enthalten die geplanten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre. Diese sind bereits in Arbeit oder Dauermaßnahmen. Dabei ist die Maßnahmenumsetzung vor dem Hintergrund der massiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie zu sehen. Des Weiteren werden im Lärmaktionsplan im Sinne einer perspektivisch ausgerichteten Langfriststrategie derzeit noch unverbindliche Maßnahmen diskutiert und vorgestellt.</p> <p>Dem Landesentwicklungsprogramm Bayern zufolge soll</p>

		<p>Wir fordern konkrete Nachbesserungen von Seiten der Regierung von Oberbayern:</p>	<p>der Flughafen München als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherstellen. Nach dem Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2009 besteht ein großes und volkswirtschaftliches Interesse und Bundesinteresse an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung der sechs Flughafenstandorte Nordrhein-Westfalen, Berlin, Hessen, Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern bzw. der sieben Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Berlin Brandenburg, Frankfurt, Hamburg, Stuttgart und München. Insofern ist davon auszugehen, dass der Flughafen München nach der Begriffsbestimmung („Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr“) in § 47b BImSchG dauerhaft ein Großflughafen sein wird. Demzufolge wird der Flughafen München auch künftig von der Lärmkartierung erfasst werden. Da Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden müssen, für die kartierte Bereiche vorliegen, selbst unabhängig davon ob es in diesen Bereichen Lärmbetroffenheiten gibt, muss für den Flughafen München vermutlich dauerhaft ein Lärmaktionsplan bestehen. Wie in den „LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung“ zutreffend ausgeführt, verleiben den für die Lärmaktionsplanung an Flughäfen zuständigen Behörden nur wenige Handlungsmöglichkeiten die Fluglärmbelastungen und die Lärmbetroffenheiten zu reduzieren. Dabei ist anzumerken, dass der Standort des Flughafens München auch im Hinblick auf die günstige Umgebungsstruktur ausgewählt wurde. Der Flughafen München weist deshalb – insbesondere unter den großen Flughäfen in Deutschland – mit die geringsten Lärmbetroffenheitszahlen im Umfeld auf.</p> <p>Zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG und auch dessen Über-</p>
--	--	--	---

			<p>prüfung ist in Bayern diejenige (Bezirks-)Regierung, der die luftrechtlichen Aufgaben für diesen übertragen sind (Art. 2 Abs. 4 Bayerisches Immissionsschutzgesetz [BayImSchG]). Für die Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München ist somit die Regierung von Oberbayern zuständig.</p> <p>Die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung durch den Flughafen München liegt in der Zuständigkeit verschiedener Stellen (siehe auch Kapitel 3 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021). Für die Umsetzung von Maßnahmen die in die kommunale Planungshoheit fallen, wie z. B. die Bauleitplanung, sind die Kommunen zuständig.</p> <p>Dabei sind die für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Stellen an die nationalen Rechtsgrundlagen gebunden. Rechtsgrundlagen für den Schutz vor Fluglärm enthalten insbesondere das Luftverkehrsgesetz (LuftVG), das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG), die Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärm-schutzbereichen – 1. FlugLSV, die Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV, die Fluglärm-Außenbereichsentschädigungs-Verordnung – 3. FlugLSV. Darüber hinaus gibt es Vorgaben für die Bauleitplanung der Gemeinden.</p>
		<p>1. Wir fordern eine neue Nachtflugregelung. Diese kann sich an den Nachflugregelungen der Flughäfen in Frankfurt und Berlin orientieren. Jedenfalls ist die zurzeit gültige Regelung mit Lärmkontingenten und Ausnahmen für die betroffenen Bürger inakzeptabel, zumal die Kontingente nicht ausgeschöpft sind und zu noch mehr Lärm in der Zukunft führt. Insbesondere laute Flugzeuge müssen in den Tagstunden landen und starten und nicht in den Nachtstunden. Nachts sind diese Lan-</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Hinsichtlich der Forderung zur Modernisierung der Nachtflugregelung wird auf die Stellungnahme zu Nr. 6 (siehe oben) verwiesen. Zum Vergleich mit anderen Flughäfen ist festzuhalten: Am Flughafen Frankfurt dürfen planmäßige Flüge zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr grundsätzlich nicht starten und landen; Ausnahmeregelungen existieren u. a. für verspätete Landungen. Am Flughafen Frankfurt sind zwischen</p>

		<p>dungen und Starts für die Bevölkerung mit einer erheblichen Gesundheitsbelastung verbunden.</p>	<p>22:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr bis zu 133 planmäßige Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht zulässig, die tatsächliche Anzahl durchgeführter Flüge lag in 2019 bei ca. 94. Die Anzahl der am Flughafen München durchgeführten Flüge für die gesamte Nacht (22:00 Uhr und 06:00 Uhr) lag im Jahr 2019 bei ca. 76.</p> <p>Die Nachtflugregelung am Flughafen Berlin ist im Wesentlichen der am Flughafen München nachgebildet und beruht wie in München auf den Grundsätzen, die das Bundesverwaltungsgericht zur Zulässigkeit von nächtlichen Flugbewegungen entwickelt hat (vgl. Urteil vom 20.04.2005, Az. 4 C 18.03 und Beschluss vom 22.02.2007, Az. 4 B 2.07).</p> <p>Hinsichtlich des Lärmkontingents wird auf die Stellungnahme zu Nr. 11 (siehe oben) verwiesen.</p>
		<p>2. Wir fordern eine durchgängige Besteuerung von Flugbenzin (Kerosin etc.) Andere Umweltverschmutzer, z. B. Autofahrer zahlen eine CO₂-Abgabe, nur die Luftfahrt ist zum größten Teil steuerbefreit. Das ist natürlich keine Maßnahme, die die Regierung von Oberbayern beschließen kann, aber sie könnte den Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen auf dem Flughafengelände (Busse, Räum- und Flurfahrzeuge etc.) fördern und politisch darauf hinwirken, dass eine Kerosinbesteuerung eingeführt wird. Das würde den Anteil der alten, lauten und überdurchschnitt viel Kerosin verbrauchenden Flugzeuge reduzieren.</p>	<p>Die Regierung von Oberbayern hat keine Einflussmöglichkeiten auf die Besteuerung von Flugbenzin bzw. Kerosin.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt wie folgt Stellung: Das Argument, die Luftfahrt sei zum größten Teil steuerbefreit, während andere Verkehrsarten eine CO₂-Abgabe bezahlen, geht insofern fehl, als der Luftverkehr seine Aufwendungen selbst ohne Steuermittel finanziert – im Gegensatz zur Straße oder zur Schiene – und darüber hinaus dieser in Deutschland mit einer Luftverkehrssteuer einer eigenen Besteuerung unterworfen wurde. Außerdem ist der Flugverkehr innerhalb Europas in den Emissionshandel einbezogen. Schließlich sorgt das Klimaschutzinstrument CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme für International Aviation) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (von International Civil Aviation Organization) dafür, dass der Luftverkehr nur noch</p>

			<p>klimateutral wächst. Zudem kann festgestellt werden, dass modernere Flugzeuge in aller Regel treibstoffeffizienter und zudem lärmärmer sind als die jeweiligen Vorgängermuster und daher für Flottenerneuerungen auch massive wirtschaftliche Gründe sorgen.</p> <p>Hinsichtlich Fahrzeugen auf dem Flughafengelände ist anzumerken, dass bereits zahlreiche emissionsfreie Fahrzeuge am Flughafen München in Betrieb sind. Der Anteil von Elektrofahrzeugen liegt bereits bei über 30 % der gesamten Fahrzeugflotte. Die Flotte an Passagier-Bussen wird derzeit vollständig mit elektrisch betriebenen Bussen ersetzt.</p>
		<p>3. Wir fordern, dass alle politischen und rechtlichen Schritte ergriffen werden, damit die weitere Ausbauplanung (und nicht nur Baumaßnahmen) für den Flughafen gestoppt wird. Insbesondere ist auf den Bau der 3. Startbahn zu verzichten.</p>	<p>Gegenstand des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 und auch der vorliegenden Überprüfung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011²⁴ ausführlich und abschließend mit Fra-</p>

²⁴ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/flughafen-muenchen/3-start-und-landebahn))

			<p>der vorangegangenen Kartierungsrunde nicht möglich. Auf diese „Berechnungsgrundlagen“ hat die Regierung von Oberbayern keinen Einfluss.</p> <p>Außerdem sind die Flugverkehrszahlen im Jahr 2021, die für die aktuelle Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) heranzuziehen waren, deutlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst und deshalb nicht mit den Flugverkehrszahlen im Jahr 2015, dem Bezugsjahr der Lärmkartierung 2017, vergleichbar. Während im Jahr 2015 die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München bei etwa 380.000 lag, betrug sie im Jahr 2021 etwa 153.000. Der deutliche Rückgang der von Umgebungslärm belasteten Flächen und der Anzahl der belasteten Einwohner ist primär auf diese Abnahme des Flugverkehrs zurückzuführen. Auch auf die Wahl des Bezugsjahres hat die Regierung von Oberbayern keinen Einfluss.</p> <p>Diese Umstände lassen eine Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans derzeit nicht zu. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, ist auf Basis der Lärmkartierung 2022 nicht erforderlich. In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen, zu berücksichtigen sein. Insofern berücksichtigt der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2021 eine hohe Auslastung („Vor-Corona“) des Flughafens.</p> <p>Soweit möglich, enthalten die Maßnahmentabellenblätter in den Kapiteln 6.2 und 6.3 des Lärmaktionsplans vom</p>
--	--	--	---

		<p>5. Wir fordern die Ausweisung von ruhigen Gebieten. Diese werden im derzeitigen Plan zu Unrecht pauschal von der Hand gewiesen (S. 79 des Berichtsentwurfs):</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Zitat „Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München erscheint nicht zielführend und wird deshalb in der gegenständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.“</i></p> <p>Dies bedeutet für uns den aktiv geplanten Verzicht auf Maßnahmen und damit einen Verstoß gegen die EU-Richtlinie.</p> <p>Wir hätten einen Lärmaktionsplan erwartet, der den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung gerecht wird. Vor allem, dass die Interessen der Bevölkerung vor denen der FMG rangieren. Der Vorbehalt, der im Lärmaktionsplan steht, bedeutet nichts anderes, als dass die Regierung von Oberbayern in vollem Bewusstsein die Gesundheit der Bevölkerung hintanstehen lässt, wenn der wirtschaftliche Erfolg der FMG beeinträchtigt werden könnte. Das ist ein nicht hinzunehmender Zustand.</p>	<p>Dezember 2021 allgemeine Angaben zur Lärminderungswirkung. Eine konkrete Angabe zu jeder Maßnahme, wie sich die Anzahl nach VBEB bzw. jetzt nach BEB der von Fluglärmpegeln belasteten Einwohner reduziert, ist mit verhältnismäßigem Aufwand nicht möglich. Durch die im Fünf-Jahres-Turnus durchzuführende Kartierung durch das LfU werden die Lärminderungswirkungen durch die Maßnahmen und die sonstigen Entwicklungen insgesamt berücksichtigt.</p> <p>Nach § 47 Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.</p> <p>Die Festlegung von ruhigen Gebieten erfordert von den zuständigen Behörden bei zukünftigen Planungen eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete und schränkt ggf. ihren Ermessensspielraum ein. Eine in jedem Fall zwingende Vorgabe, etwa im Sinn eines Verbots von lärm erhöhenden Maßnahmen in den ruhigen Gebieten, ist damit jedoch nicht verbunden.</p> <p>Aus Sicht der Regierung von Oberbayern erscheint die Ausweisung ruhiger Gebiete nur auf lokaler Ebene im Rahmen von kommunalen Lärmaktionsplänen sinnvoll. Die Festsetzung ruhiger Gebiete kann mit Einschränkungen in der Gemeinde-/Stadtentwicklung verbunden sein und greift deshalb aus Sicht der Regierung von Oberbayern in die kommunale Selbstverwaltung der Gemeinden ein. Ein Wesensmerkmal des kommunalen Selbstverwaltungsrechts ist u. a. die Planungshoheit, d. h. die Befugnis, die bauliche Entwicklung in der Gemeinde zu ordnen. Aus den oben genannten Gründen wird die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München nicht weiterverfolgt. Den Gemeinden steht es frei im Rahmen einer kommunalen Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete auszuweisen. Im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den</p>
--	--	---	---

			Großflughafen München und auch der vorliegenden Überprüfung waren die Gemeinden im Umfeld des Flughafens München beteiligt. Mögliche ruhige Gebiete wurden dabei der Regierung von Oberbayern nicht mitgeteilt.
		Wir vertrauen auf eine angemessene Berücksichtigung unserer Eingabe.	
Bürger	20	Bezugsjahr der Lärmkartierung 2022 Entgeltordnung	
		Bitte berücksichtigen Sie:	
		<ul style="list-style-type: none"> in München starteten 2021 viel weniger Flugzeuge als sonst (> -50%)! Soll das eine realistische Basis sein? 	<p>Diese Einschätzung wird von der Regierung von Oberbayern geteilt. Die Flugverkehrszahlen im Jahr 2021, die für die aktuelle Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) heranzuziehen waren, sind deutlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst und deshalb nicht mit den Flugverkehrszahlen im Jahr 2015, dem Bezugsjahr der Lärmkartierung 2017, vergleichbar. Während im Jahr 2015 die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München bei etwa 380.000 lag, betrug sie im Jahr 2021 etwa 153.000 (siehe Kapitel 2.1 des Überprüfungsberichts). Der deutliche Rückgang der von Umgebungslärm belasteten Flächen und der Anzahl der belasteten Einwohner ist primär auf diese Abnahme des Flugverkehrs zurückzuführen. Dieser Umstand lässt eine Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zu. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, ist auf Basis der Lärmkartierung 2022 nicht erforderlich. In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen,</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • München verlangt viel niedrigere lärmbezogene Gebühren für Flugzeuge als vergleichbare deutsche Flughäfen! Soll das realistisch sein? 	<p>zu berücksichtigen sein. Insofern berücksichtigt der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2021 eine hohe Auslastung („Vor-Corona“) des Flughafens.</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Anhang A.1.2 der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) nennt das der Kartierung vorausgehende Jahr als maßgeblichen Bezugsraum: „Erforderliche Angaben zur Ermittlung der Lärmkarten beziehen sich auf das ‚Ist-Jahr‘; das Ist-Jahr ist das vorausgegangene Kalenderjahr.“ Mit der Wahl des Bezugsjahres 2021 wurde zudem das Ziel verfolgt, den jeweiligen Flugbetrieb möglichst aktuell und realistisch abzubilden. Zum Zeitpunkt der Beauftragung der Lärmkartierungen und damit der Erstellung der Datenerfassungssysteme war es nicht absehbar, wie sich die Flugbewegungszahlen in der näheren Zukunft entwickeln werden. Im UmweltAtlas Bayern sind sowohl die Lärmkarten für die Kartierung 2017 als auch für die Kartierung 2022 enthalten.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Rechtsgrundlage für die Genehmigung der Flughafenentgelte ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Demnach ist die Genehmigung zu erteilen, wenn die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind. Dies ist in der seit dem 01.01.2023 gültigen Entgeltordnung des Flughafens München der Fall, was mit Genehmigungsbescheid vom 27.10.2022 festgestellt wurde. Gegenstand der Genehmigung war unter anderem eine Anhebung der lärmabhängigen Entgelte um 3 Prozent. Die Weiterentwicklung des Entgeltsystems ist nicht Gegenstand des behördlichen Genehmigungsverfahrens</p>
--	--	--	--

			<p>nach § 19b LuftVG.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 7 (siehe oben).</p>
<p>BUND Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe Freising</p>	<p>22</p>	<p>Bitte berücksichtigen Sie diese Punkte in Ihren Betrachtungen, damit es gerecht und ehrlich zugeht und nicht so halbverdeckt wie es der Flughafen gerne macht und kommuniziert. Flankiert von einer unerträglichen Politik und Verwaltung.</p> <p>Bezugsjahr der Lärmkartierung 2022 3. Start- und Landebahn Betriebszeitbeschränkung (Nachtflugverbot) Kurzstreckenflüge/Reduzierung des (vermeidbaren) Flugverkehrs Reduzierung des Bodenlärms Streichung von Subventionen</p>	
		<p>Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen. Am 25.06.2002 wurde die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Richtlinie 2002/49/EG, verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu erfassen und Lärmkarten sowie Lärmaktionspläne für Problembereiche zu erstellen. Flughäfen spielen dabei als große und sehr störend empfundene Lärmquelle eine herausragende Bedeutung. Ein sehr großer Teil der Bevölkerung empfindet Fluglärm als sehr störend und belastend. Gesundheitliche Belastungen sind entsprechend anzunehmen. Diese Belastungszone reicht – wie Beschwerden zeigen – bis über 30 km Entfernung Luftlinie, beispielsweise bis Au i. d. Hallertau.</p>	
		<p>Die vorgelegte Überprüfung des Lärmaktionsplan Großflughafen München von der der Regierung von Oberbayern sieht nach wie vor keinen wirksamen und nachhaltigen Schutz der Bevölkerung vor.</p>	

	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Lärmaktionsplan sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen.</p> <p>Insbesondere entspricht die derzeit gültige Nachtflugregelung nicht dem notwendigen Schutz der Bevölkerung. Die herangezogenen Grundlagen zur Überprüfung mit Coronakrisen bedingten stark rückläufigem Flugverkehr sind nicht geeignet, eine sachgemäße Entscheidung zu einer Überprüfung des Lärmaktionsplanes zu treffen.</p> <p>Der BN hält deshalb inhaltlich seine Forderungen aus</p>	<p>siehe unten zu Nr. 2</p> <p>Diese Einschätzung wird von der Regierung von Oberbayern geteilt. Die Flugverkehrszahlen im Jahr 2021, die für die aktuelle Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) heranzuziehen waren, sind deutlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst und deshalb nicht mit den Flugverkehrszahlen im Jahr 2015, dem Bezugsjahr der Lärmkartierung 2017, vergleichbar. Während im Jahr 2015 die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München bei etwa 380.000 lag, betrug sie im Jahr 2021 etwa 153.000 (siehe Kapitel 2.1 des Überprüfungsberichts). Der deutliche Rückgang der von Umgebungslärm belasteten Flächen und der Anzahl der belasteten Einwohner ist primär auf diese Abnahme des Flugverkehrs zurückzuführen. Dieser Umstand lässt eine Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zu. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, ist auf Basis der Lärmkartierung 2022 nicht erforderlich. In der nächsten Kartierungsrunde 2027 werden mögliche Erholungseffekte bzw. ein Ansteigen des Verkehrsniveaus im Vergleich zur Kartierungsrunde 2022 berücksichtigt. Als Referenzszenario für die spätestens wieder in fünf Jahren anstehende Überprüfung des Lärmaktionsplans werden allerdings die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017, die dem Lärmaktionsplan vom 27.12.2021 zugrunde liegen, zu berücksichtigen sein. Insofern berücksichtigt der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2021 eine hohe Auslastung („Vor-Corona“) des Flughafens.</p> <p>Die Bewertung der Stellungnahme des BUND Natur-</p>
--	--	---

			<p>eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses²⁷ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 5 (siehe oben).</p>
		<p>2. Verbot von Nachtflügen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr mit Wegfall der sogenannten Tagesrandzeiten von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahmen zu Nr. 1 (siehe oben).</p>
		<p>3. Starke Reduzierung von Kurzstreckenflügen Bei diesen Flügen sind die sogenannten externen Kosten, die beispielsweise für Gesundheitsvorsorge oder Klimaschutz der Allgemeinheit aufgebürdet werden, relativ am höchsten und zudem leicht verzichtbar.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahme zu Nr. 80 in Anlage 10 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021 und nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen (Intermodalität). Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Dies resultiert aus der grundrechtsgeschützten Handlungsfreiheit der Bürger (Art. 2 Abs. 1 Grundgesetz [GG]), wonach jeder selbst entscheiden darf und kann, ob und wie er mobil sein möchte. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen. So lag der Anteil 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 % und sank 2022 auf rund 15 %. 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 kön-</p>

²⁷ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/flughafen-muenchen/3-start-und-landebahn))

			<p>nen, 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.</p> <p>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 Bahnangebotes im Fernverkehr, auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfähiger Schienennetze erforderlich.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
--	--	--	--

	<p>4. Reduzierung des Bodenlärms Dieser ist beispielsweise bis in weite Teile Freisings hinein deutlich und belastend spürbar. Für dessen Reduzierung besteht eine Vielzahl von Möglichkeiten, die auch problemlos und sofort umgesetzt werden können. Als Beispiel etwa der Transport von Flugzeugen mit Schleppern von und zum Terminal (von der Landung zum Terminal bzw. vom Terminal zum Start) ohne Triebwerksbetrieb. Dies würde den Bodenlärm stark reduzieren und den Kerosinausstoß reduzieren. Es ist eine verbindliche Anordnung für diese Verfahren erforderlich.</p>	<p>sein. Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist diesbezüglich auf ihre Stellungnahmen zu Nr. 68 der Anlage 10 sowie Nr. 29.4 der Anlage 7 des Lärmaktionsplans vom 27. Dezember 2021: 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 Kosten 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</p>
--	--	--

		<p>5. Subventionen streichen Durch das Förderprogramm der Flughafen München (GmbH) für Flugverbindungen und ähnlichen</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Unabhängig davon unternimmt die FMG bereits seit Inbetriebnahme intensive Bemühungen zur Reduzierung des Bodenlärms. So wurde durch den Bau und die Vorhaltung von PCA-Anlagen (PCA: Pre Conditioned Air) zur Klimatisierung der Flugzeuge und der 400 Hz-Bodenstromanlagen der Betrieb von Hilfstriebwerken während der Standzeiten der Flugzeuge am Boden weitgehend überflüssig bzw. sogar untersagt. Durch den Einsatz des Airport-CDM (Collaborative Decision Making) wurden die Rollzeiten der Flugzeuge erheblich verkürzt (siehe auch Nr. 3.2 der Anlage 5).</p> <p>Im Übrigen liegt die Stadt Freising einige Kilometer vom Flughafen München entfernt. So beträgt der Abstand zwischen den Vorfeldern des Flughafens zu den nächstgelegenen Gebäuden des Ortsteils Lerchenfeld mehr als rund 3 km. Am südlichen Rand der Stadt Freising und damit deutlich näher als der Flughafen liegt die Autobahn A 92, die ihrerseits eine Lärmquelle darstellt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Förderprogramm der FMG wurde zwischenzeitlich</p>
--	--	---	--

		<p>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.</p>	<p>eingestellt und durch ein Vermarktungskonzept ersetzt. Im Rahmen des Vermarktungskonzepts führt die FMG im Einklang mit ihrer (verkehrs-)strategischen Ausrichtung sowie unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitskriterien und der rechtlichen Rahmenbedingungen ausschließlich Maßnahmen zur Vermarktung ihres Drehkreuzes sowie des Wirtschafts- und Tourismusstandortes Bayern durch (vgl. LT-Drs. 18/22487, Nr. 39²⁸).</p>
		<p>Der BUND Naturschutz verweist darüber hinaus auf die Stellungnahmen der Stadt Freising vom 28.07.2021 und die Stellungnahme der Bürgerinitiative Attaching, vertreten durch ..., 85356 Freising-Attaching über die RA-Kanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnern, vom 27.07.2021, denen sich der BUND Naturschutz inhaltlich anschließt.</p>	<p>Die Bewertungen der Stellungnahmen der Stadt Freising vom 28.07.2021 und die Stellungnahme der Schönefelder Ziegler Lehnern Rechtsanwälte – Partnerschaft mbB im Auftrag der Bürgerinitiative Attaching vom 27.07.2021, finden sich in Anlage 11, Nr. 12 und Anlage 10, Nr. 80 des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 wieder.</p>

²⁸ Bayerischer Landtag: Drucksache 18/22487, 25.04.2022 ([Drucksache 18/22487 \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/22487))