



# Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München

Dezember 2021



**Abbildung 1: Flughafen München (Titelseite; Quelle: Flughafen München GmbH)**

## **Impressum**

Lärmaktionsplan  
der Regierung von Oberbayern  
für den Großflughafen München  
Dezember 2021

Regierung von Oberbayern  
Maximilianstraße 39  
80538 München

Telefon: +49 (89) 2176-0  
Telefax: +49 (89) 2176-2914  
E-Mail: [poststelle@reg-ob.bayern.de](mailto:poststelle@reg-ob.bayern.de)  
Internet: <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/>

## **Nutzungsbedingungen**

Texte, Bilder, Grafiken sowie die Gestaltung dieses Lärmaktionsplans unterliegen dem Urheberrecht. Sie dürfen von Ihnen nur zum privaten und sonstigen eigenen Gebrauch im Rahmen des § 53 Urheberrechtsgesetzes (UrhG) verwendet werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieses Lärmaktionsplans oder Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen und deren Veröffentlichung ist nur mit unserer Einwilligung gestattet. Diese erteilen wir auf Anfrage. Weiterhin können Texte, Bilder, Grafiken und sonstige Dateien ganz oder teilweise dem Urheberrecht Dritter unterliegen. Auch über das Bestehen möglicher Rechte Dritter geben wir Ihnen auf Anfrage nähere Auskünfte.

## **Hinweis**

Soweit zur leichteren Lesbarkeit des Textes nur die männliche Form gewählt wurde, gilt diese gleichermaßen für das weibliche und das diverse Geschlecht.



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung und Anlass .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Beschreibung des Flughafens München und der örtlichen Situation .....</b>	<b>9</b>
2.1	Lage und Bedeutung des Flughafens München .....	11
2.2	Start und Landebahnen .....	14
2.3	Flugrouten .....	15
2.4	Flugbewegungen und Luftfahrzeuggruppen .....	15
2.5	Beschreibung der Lärmquellen .....	17
<b>3</b>	<b>Zuständigkeiten .....</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>Rechtlicher Hintergrund.....</b>	<b>21</b>
4.1	Lärmaktionsplan .....	21
4.2	Lärmkarten nach EG-Umgebungslärmrichtlinie .....	25
4.3	Geltende Grenzwerte und Schallschutzvorgaben .....	27
4.3.1	Auslösewerte und Schutzziele für die Lärmaktionsplanung .....	27
4.3.2	Rechtsgrundlagen für den Schutz vor Fluglärm .....	28
4.3.2.1	Luftverkehrsgesetz (LuftVG) .....	28
4.3.2.2	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) .....	29
4.3.2.3	Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV .....	30
4.3.2.4	Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV .....	30
4.3.2.5	Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung – 3. FlugLSV .....	31
4.3.2.6	Vorgaben für die Bauleitplanung der Gemeinden .....	31
4.4	Genehmigungssituation für den Flughafen München .....	33
4.4.1	Luftrechtliche Genehmigungen .....	33
4.4.2	Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (Ursprungsgenehmigung vom 08.07.1979 i. d. F. der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse) .....	33
4.4.3	Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011 .....	34
<b>5</b>	<b>Darstellung und Bewertung der Fluglärmbelastung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie.....</b>	<b>35</b>
5.1	Ergebnisse der Lärmkartierung .....	35
5.2	Lärmstatistiken für die kartierten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München und Bewertung der Fluglärmbelastung .....	36
<b>6</b>	<b>Lärmminderungsmaßnahmen .....</b>	<b>41</b>
6.1	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung von Fluglärm ..	41
6.2	Lärmmindernde Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden.....	42
6.2.1	Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge .....	43
6.2.2	Nachtflugbeschränkungen .....	48
6.2.3	Lärmabhängige Start- und Landeentgelte .....	50
6.2.4	Lärmmindernde An- und Abflugverfahren.....	51

6.2.5	Schallschutz- und Entschädigungsprogramme .....	54
6.2.6	Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms .....	57
6.2.7	Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm .....	62
6.2.8	Einsatz von Experten-Know-How zur Fluglärmreduzierung .....	67
6.2.9	Siedlungssteuerung, kommunale Planung und Schallschutzmaßnahmen, Berücksichtigung von Lärmbelastungen .....	69
6.3	Maßnahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München .....	71
6.3.1	Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre .....	71
6.3.1.1	Lärmabhängige Start- und Landeentgelte .....	72
6.3.1.2	Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger .....	73
6.3.1.3	Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen .....	73
6.3.1.4	Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein .....	75
6.3.1.5	Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms .....	76
6.3.1.6	Schallschutzmaßnahmen .....	77
6.3.2	Langfristige Strategien .....	79
6.3.2.1	Lärmreduzierungen an der Quelle, Einsatz leiserer Flugzeuge .....	80
6.3.2.2	Lärmabhängige Start- und Landeentgelte, Schaffung weiterer ökonomischer Anreize .....	81
6.3.2.3	Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen .....	82
6.3.2.4	Prüfung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten bei Bodenlärm .....	83
<b>7</b>	<b>Ruhige Gebiete .....</b>	<b>84</b>
<b>8</b>	<b>Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Kommunen .....</b>	<b>85</b>
8.1	Erste Mitwirkungsphase .....	85
8.2	Zweite Mitwirkungsphase .....	86
8.3	Benehmen mit den betroffenen Gemeinden nach Art. 4 Satz 3 BaylmschG .....	87
<b>9</b>	<b>Maßnahmenverwirklichung .....</b>	<b>89</b>
9.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen .....	89
9.2	Auswirkungen auf die betroffenen Personen .....	96
9.3	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans .....	97
9.4	Zeitlicher Ablauf .....	97
<b>10</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>100</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>113</b>
	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>114</b>
	<b>Anlagen .....</b>	<b>117</b>
	Anlage 1: Standardabflugrouten am Flughafen München („MINIMUM NOISE ROUTING [SID]“, Quelle: LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND)	

- Anlage 2: Erläuterung der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG: Kartierungen der Großflughäfen München und Nürnberg gemäß EG-ULR 2017 vom 02.12.2016
- Anlage 3: Übersichtskarte und Detail-Lärmkarten  $L_{DEN}$
- Anlage 4: Übersichtskarte und Detail-Lärmkarten  $L_{Night}$
- Anlage 5: Auswertung und Bewertung der Ergebnisse des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Öffentlichkeit
- Anlage 6: Auswertung und Bewertung der Ergebnisse des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Gemeinden/Landkreise
- Anlage 7: Zusammenstellung und Bewertung der ergänzenden schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen der Öffentlichkeit aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 8: Zusammenstellung und Bewertung der schriftlichen Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 9: Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Stand: Oktober 2019
- Anlage 10: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 11: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 12: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der an der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligten Stellen aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 13: Zusammenstellung und Bewertung der Rückäußerungen der Gemeinden im Rahmen der Herstellung des Benehmens

# 1 Einführung und Anlass

Auf Grundlage von § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupt-eisenbahnstrecken und der **Großflughäfen**, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gemäß § 47b BImSchG ist ein **Großflughafen** ein Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr, wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird.

Durch die Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm und konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c BImSchG. Danach sind bestimmte Pegelbereiche darzustellen und es ist u. a. die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Der Großflughafen München ist zuletzt bei der im Jahr 2017 durch das Bayerische Landesamt für Umwelt für das Gebiet des Freistaates Bayern durchgeführten 3. Runde der Lärmkartierung der Großflughäfen erfasst worden. Entsprechend den Vorgaben des § 47d BImSchG i. V. m. der Umgebungslärmrichtlinie ist auf die eben genannte, aktuellste Lärmkartierung abzustellen. Im Umfeld des Flughafens wohnt eine relevante Anzahl von Menschen in den kartierten Lärmpegelbereichen gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der 34. BImSchV.

Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$  betroffen sind.

Zudem wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979<sup>1</sup> in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse<sup>2</sup> umfassender Schallschutz für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbeeinträchtigung von Außenwohnbereichen flankiert war.

Demnach war eine Lärmaktionsplanung bisher im Zusammenhang mit dem Kriterium für die Lärmbrennpunkte entsprechend den Hinweisen des StMUV vom 31.07.2012, auch im Einvernehmen mit dem StMUV, nicht geboten.

---

<sup>1</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/000134neu))

<sup>2</sup> Regierung von Oberbayern: Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr – Luftverkehr – Aktuelle luftrechtliche Planfeststellungsbeschlüsse – Verkehrsflughafen München – Zusammenstellung aller bisherigen Planfeststellungs- bzw. -änderungsbeschlüsse zum Verkehrsflughafen München ([Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/Wirtschaft_Landesentwicklung_und_Verkehr))



Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$  und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen. Auf die vorherige Festsetzung eines Lärmschutzbereichs kommt es nach Auffassung der EU-Kommission und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit nicht an.

Zudem stellt eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen München aus Sicht der EU-Kommission ein besonders wichtiges Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland dar.

Der Lärmaktionsplan soll zum einen bereits realisierte Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms am Flughafen München darstellen und für die Betroffenen transparent machen, zum anderen aber auch für die Zukunft weitere Maßnahmen vorstellen.

Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten. Der Plan entwickelt jedoch keine unmittelbare Außenwirkung zu Gunsten oder zu Lasten der Bürger\*innen. Er ist grundsätzlich gerichtlich auch nicht angreifbar (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 28.11.2019 – 7 C 2.18).

**Die Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wie auch die §§ 47a-47f BImSchG enthalten keine Grenzwerte und auch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans.**

**§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können, soweit sie durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung erfolgen sollen, nur auf der Basis des einschlägigen Fachrechts durchgesetzt werden. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenenteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte.**

**Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.**

*Hinweis:*

Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm. Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms wird auf die zentrale Lärmaktionsplanung des StMUV für Hauptverkehrsstraßen außerhalb

von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020<sup>3</sup> verwiesen.

Seit dem 01.01.2021 ist die Regierung von Oberfranken zuständig für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes).

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ist seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt<sup>4</sup> zuständig.

---

<sup>3</sup> Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Lärmaktionsplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz 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 \(bayern.de\)](#))

<sup>4</sup> Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplanung ([EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](#))

## 2 Beschreibung des Flughafens München und der örtlichen Situation

Die 1955 gegründete Flughafen München GmbH (FMG) betreibt mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften den Münchner Airport. Das bayerische Luftverkehrsdrehkreuz ist Deutschlands zweitgrößter Flughafen und der einzige Fünf-Sterne-Flughafen Europas. Als „Full-Service-Operator“ bietet er Leistungen in allen Bereichen des Flughafenbetriebs an. Seit der Eröffnung 1992 ist der Flughafen München einer der passagierstärksten in Europa, Nummer 2 in Deutschland und heute ein wichtiges Luftverkehrsdrehkreuz von internationalem Rang.

Er wurde am 17.05.1992 in Betrieb genommen und verfügt über zwei parallele, 4.000 m lange Start- und Landebahnen.

Die Passagierabfertigung findet in zwei Terminals statt, wobei im Terminal 2 samt dem zugehörigen Satelliten die Passagiere der Lufthansa und der Star-Alliance abgefertigt werden, während im Terminal 1 alle anderen Airlines beheimatet sind (Stand 2019).

2019 wurden am Flughafen München rund 47,9 Mio. Passagiere abgefertigt sowie rund 417.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen; siehe Kapitel 2.4) abgewickelt. Der Langstreckenverkehr macht einen erheblichen Teil des Flugaufkommens aus, auch deshalb waren ca. 38 % der Passagiere Umsteiger<sup>5</sup>. Das Luftfrachtaufkommen lag 2019 bei rund 339.000 Tonnen.

Aufgrund der Corona-Pandemie ist im Jahr 2020 die Anzahl der abgefertigten Passagiere um 76,8 % (im Vergleich zu 2019) auf rund 11,1 Mio. und die Anzahl der Flugbewegungen um 64,8 % (im Vergleich zu 2019) auf rund 147.000 eingebrochen. Die geflogene Luftfracht sank gegenüber 2019 um 54,9 % auf rund 153.000 Tonnen.<sup>6</sup>

In den Monaten Januar bis September 2021 wurden ca. 7,4 Mio. Fluggäste abgefertigt. Die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Zeitraum betrug 93.639.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> Flughafen München GmbH ([statistischer-jahresbericht-2019-kompr.pdf \(munich-airport.de\)](#))

<sup>6</sup> Flughafen München GmbH ([Verkehrszahlen - Flughafen München \(munich-airport.de\)](#))

<sup>7</sup> Flughafen München GmbH ([vb\\_20213.pdf \(munich-airport.de\)](#))

1992 - 2020: Gewerbliche Passagiere in Millionen

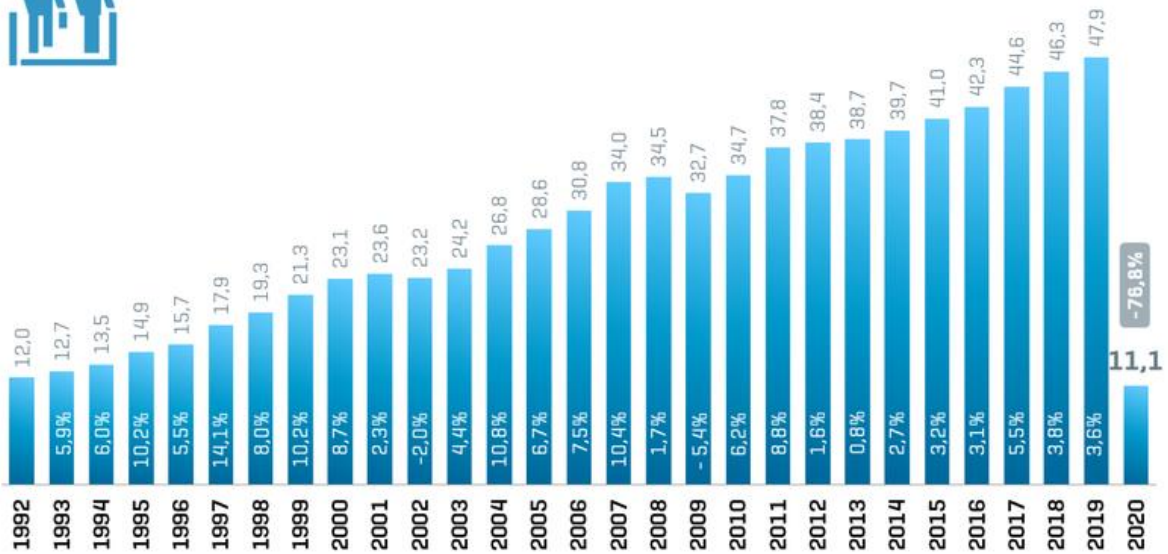


Abbildung 2: Entwicklung des Fluggastaufkommens seit 1992 am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH)

1992 - 2020: Geflogene Luftfracht in Tausend t (an+ab+Transit)

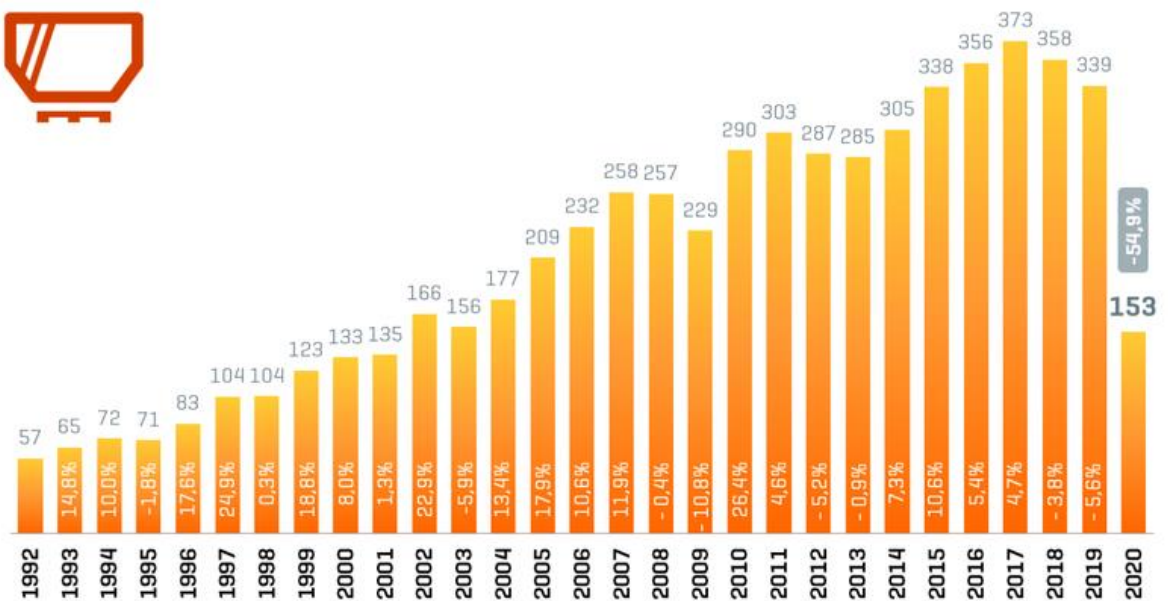


Abbildung 3: Entwicklung der geflogenen Luftfracht seit 1992 am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH)



Der Flughafen wurde mit Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 08.07.1979<sup>8</sup> planfestgestellt und auf der Basis ergänzender Planfeststellungen<sup>9</sup> erweitert (2. Terminal, Satellit, Erweiterung der Frachtanlagen, Munich Airport Center [MAC], Parkanlagen, Hotels u. v. a. m.).

Zudem wurde mit inzwischen rechtskräftigem Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011<sup>10</sup> eine dritte Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen genehmigt. Mit der Erweiterung der Vorfelder, dem Bau der Weiterführung des S-Bahn-Tunnels sowie dem Ausbau der östlichen Straßenerschließung wurde inzwischen begonnen. Die Planungen für den Bau der dritten Start- und Landebahn werden gemäß Koalitionsvertrag in der Legislaturperiode 2018-2023<sup>11</sup> nicht weiterverfolgt. Der Koalitionsvertrag enthält hierzu folgende Ausführungen: „Über die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München gibt es unter den Koalitionspartnern unterschiedliche Auffassungen. Die Planungen für deren Bau werden daher während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt.“

Infolge der Corona-Pandemie sind die Passagierzahlen stark eingebrochen. Wann sich der Luftverkehr von den Nachfrageeinbrüchen wieder erholt und ob sich infolge der Pandemie bleibende Änderungen im Flugverhalten ergeben, ist derzeit offen; die Luftverkehrswirtschaft geht von einem Erreichen des Verkehrsniveaus von 2019 bis etwa Mitte dieses Jahrzehnts aus.

Betreiberin des Verkehrsflughafens München ist die Flughafen München GmbH (FMG). Ihr obliegt gemäß § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die Betriebspflicht für den Flughafen. Sie hat demnach den Flughafen in betriebssicherem Zustand zu halten und ordnungsgemäß zu betreiben. Dazu gehört auch, dass allen Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Zugang zur Nutzung der Flughafenanlagen gewährt werden muss; zudem dürfen Nutzer nicht ohne sachlichen Grund unterschiedlich behandelt werden.

Gesellschafter der FMG sind der Freistaat Bayern zu 51 %, die Bundesrepublik Deutschland zu 26 % und die Landeshauptstadt München zu 23 %.

## 2.1 Lage und Bedeutung des Flughafens München

Der Flughafen München am Standort Erding/Nord – Freising liegt auf einer Höhe von 448 m über dem Meeresspiegel. Der Flughafen ist 28,5 km vom Stadtzentrum Münchens entfernt. Seine Fläche beträgt derzeit ca. 1.600 ha, davon zwei Drittel Grünfläche. Der Flughafen ist über die Bundesautobahnen A 9 und A 92, die Flughafentangente Ost (Staatsstraße

---

<sup>8</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu](https://www.bayern.de/000134neu) ([bayern.de](https://www.bayern.de)))

<sup>9</sup> Regierung von Oberbayern: Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr – Luftverkehr – Aktuelle luftrechtliche Planfeststellungsbeschlüsse – Verkehrsflughafen München – Zusammenstellung aller bisherigen Planfeststellungs- bzw. -änderungsbeschlüsse zum Verkehrsflughafen München ([Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr](https://www.wirtschaft.landesentwicklung.verkehr.bayern.de) ([bayern.de](https://www.bayern.de)))

<sup>10</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn](https://www.flughafen-muenchen.de/3-Start-und-Landebahn) ([bayern.de](https://www.bayern.de)))

<sup>11</sup> Bayerische Staatsregierung ([Koalitionsvertrag 2018 – 2023 – Bayerisches Landesportal](https://www.koalitionsvertrag2018-2023.de) ([bayern.de](https://www.bayern.de)))

St 2084), zwei S-Bahn-Linien sowie Bahn- und Buslinien an die Landeshauptstadt und das Einzugsgebiet angebunden. Der Anschluss der östlich des Flughafens gelegenen Gemeinden an den Flughafen durch eine S-Bahnverbindung ist mit dem Bau des Erdinger Ringchlusses für die nächsten Jahre geplant.

Der Flughafen München hat sein Passagieraufkommen seit der Inbetriebnahme im Jahr 1992 bis zum Jahr 2019 nahezu vervierfacht; die Zahl der Bewegungen im Linien- und Charterverkehr hat sich mehr als verdoppelt. Gleichzeitig sind Sitzladefaktor und durchschnittliche Flugzeuggröße deutlich angestiegen, die Transporteffizienz hat damit ebenfalls deutlich zugenommen.

Der Flughafen München belegt in Bezug auf das Passagieraufkommen den zweiten Platz in Deutschland und gehört zu den zehn aufkommensstärksten Flughäfen Europas (Stand 2019). Was die Verbindungsqualität betrifft, liegt der Flughafen München im weltweiten Vergleich auf Platz 8<sup>12</sup> (Stand 2019). Er beheimatet neben dem Flughafen Frankfurt das zweite deutsche Drehkreuz des Lufthansakonzerns und seiner Partner in der Star-Alliance.

Der Flughafen bietet Arbeitsplätze für 38.000 Beschäftigte, die zum größten Teil in der Landeshauptstadt München sowie den Landkreisen Freising und Erding beheimatet sind. Größte Arbeitgeber sind die Deutsche Lufthansa und die Flughafengesellschaft mit Töchtern.

Das durchschnittliche Einkommen der Beschäftigten liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt. Die direkten Effekte der Bruttowertschöpfung für den Flughafencampus betragen im Jahr 2019 3,78 Mrd. €, mit dem Flughafenumland 4,57 Mrd. € und für Bayern 5,52 Mrd. €. <sup>13</sup> Das im Großraum München inkl. des Flughafenumlandes vergebene Auftrags- und Beschaffungsvolumen lag 2019 bei 250 Mio. €, für ganz Bayern bei 422 Mio. €. Allein am Flughafencampus waren 2019 rund 520 Unternehmen tätig.

Der Festlegung LEP 4.5.1 (G) des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP)<sup>14</sup> zufolge soll der Flughafen München als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrsanknüpfung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung Südbayerns sicherstellen.

Nach dem Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009<sup>15</sup> besteht ein großes verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse und Bundesinteresse an der bedarfsgerechten

---

<sup>12</sup> Hinsichtlich „Hub-Connectivity“ siehe:

ACI EUROPE: Airport Industry – Connectivity Report 2019 ([aci europe airport industry connectivity report 2019.pdf \(aci-europe.org\)](https://www.aci-europe.org/~/media/ACI-Europe/2019-03-20-Report-2019.pdf));

auch Flughafen München GmbH: Statistischer Jahresbericht 2019 – Luftverkehrsstatistik, Stand März 2020 ([statistischer-jahresbericht-2019-kompr.pdf \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/~/media/Flughafen_Muenchen/2019-03-20-Statistischer_Jahresbericht_2019.pdf))

<sup>13</sup> Flughafen München GmbH: Flughafen München – Integrierter Bericht 2019 ([Wertschöpfung – der Flughafen München als Wirtschaftsfaktor - Flughafen München Integrierter Bericht 2019 \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/~/media/Flughafen_Muenchen/2019-03-20-Integrierter_Bericht_2019.pdf))

<sup>14</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](https://www.landesentwicklung.bayern.de/~/media/LEP_Nichtamtliche_Lesefassung_Stand_2020.pdf))

<sup>15</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 ([Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 \(bmvi.de\)](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/verkehr/luftverkehr/2009-flughafenkonzept.pdf)) und Flughafenkonzept der Bundesre-

Weiterentwicklung der sechs Flughafenstandorte Nordrhein-Westfalen, Berlin, Hessen, Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern, bzw. der sieben Flughäfen Berlin Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Hamburg, München und Stuttgart.

Der Standort des 1992 eröffneten Flughafens München wurde auch im Hinblick auf die günstige Umgebungsstruktur ausgewählt. Deshalb ist der Flughafen München auch unter den großen Flughäfen in Deutschland einer derjenigen Flughäfen, die die wenigsten Betroffenen im Umfeld aufweisen (siehe nachfolgende Tabelle).

**Tabelle 1: Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) (Quelle: Umweltbundesamt)<sup>16</sup>**

**Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night)**

Bundesland	Großflughafen	Kennung	L DEN > 55 dB(A)	L DEN > 65 dB(A)	L DEN > 70 dB(A)	L Night > 50 dB(A)	L Night > 55 dB(A)	L Night > 60 dB(A)
Brandenburg/Berlin	Berlin-Schönefeld	EDDB	34.600	400	0	14.000	600	0
Berlin	Berlin-Tegel	EDDT	278.800	25.300	2.500	90.200	16.200	1.000
Baden-Württemberg	Stuttgart	EDDS	35.500	0	0	1.700	0	0
Bayern	München	EDDM	13.700	200	0	3.600	200	0
Bayern	Nürnberg	EDDN	12.100	100	0	4.300	200	0
Hessen	Frankfurt am Main	EDDF	189.300	0	0	36.700	300	0
Hamburg	Hamburg Fuhlsbüttel	EDDH	63.400	4.100	200	9.900	1.800	200
Niedersachsen	Hannover-Langenhagen	EDDV	19.500	200	0	9.200	1.600	0
Nordrhein-Westfalen	Düsseldorf	EDDL	56.700	3.400	1.000	9.800	2.600	0
Nordrhein-Westfalen	Köln-Bonn	EDDK	101.400	600	0	53.000	10.600	300
Sachsen	Leipzig-Halle	EDDP	10.500	0	0	8.100	2.100	0
<b>Summe</b>			<b>815.500</b>	<b>34.300</b>	<b>3.700</b>	<b>240.500</b>	<b>36.200</b>	<b>1.500</b>

Stand: 01.08.2018

Quelle: Umweltbundesamt 2018, Zusammenstellung der Mitteilungen der Bundesländer entsprechend § 47c BImSchG

gierung: Zusammenfassung der Maßnahmen ([FLUGHAFFENKONZEPT DER BUNDESREGIERUNG: ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN \(bmvi.de\)](#))

<sup>16</sup> Umweltbundesamt: Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) ([5\\_tab\\_fluglaerm\\_gfh\\_2019-01-09.png \(1545x775\) \(umweltbundesamt.de\)](#))



Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über das Umfeld des Flughafens München.

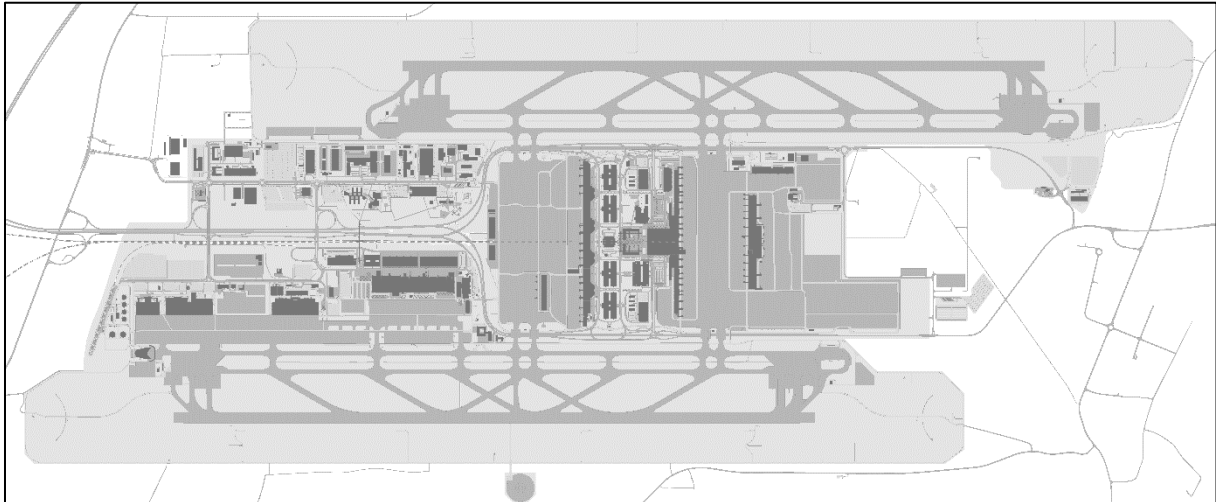


Abbildung 4: Umfeld des Flughafens München (Quelle: Rauminformationssystem der Regierung von Oberbayern, Geobasisdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung)

## 2.2 Start und Landebahnen

Die bestehenden Start- und Landebahnen mit den Bezeichnungen 08R/26L und 08L/26R sind jeweils 4.000 m lang, verfügen über eine Breite von 60 m, mit befestigten Schultern von 75 m und sind lateral 2.300 m voneinander entfernt. Der Schwellenversatz beträgt 1.500 m. Sie können daher von der Flugsicherung unabhängig voneinander betrieben werden. Die Gesamtkapazität beider Bahnen liegt bei 90 planbaren Bewegungen (Starts und Landungen) pro Stunde (sog. Koordinationseckwert). Vorfelder und Rollbahnen liegen ebenso wie die Terminals und die sonstigen Flughafenanlagen zwischen den beiden Start- und Landebahnen. Der Bestandsplan in der nachstehenden Abbildung zeigt eine Übersicht der vorgenannten Bereiche des Flughafens.





**Abbildung 5: Bestandsplan des Flughafens München (Quelle: Flughafen München GmbH)**

## 2.3 Flugrouten

Die Flugrouten am Flughafen München werden u. a. durch Standardanflug- und -abflugstrecken bestimmt. Die von der Deutschen Flugsicherung veröffentlichten Standardabflugstrecken für Instrumentenflüge (Standard Instrument Departures) am Flughafen München sind in Anlage 1 dargestellt. Im realen Flugbetrieb hat ein abfliegendes Luftfahrzeug zunächst grundsätzlich einer Standardabflugstrecke zu folgen. Wird ihm vom zuständigen Fluglotsen eine davon abweichende sog. Einzelfreigabe (mitunter auch als Direktfreigabe bezeichnet) erteilt, so ist diese nach den gesetzlichen Vorgaben stets vorrangig zu beachten. Die Freigabe kann ab einer Flughöhe von 5.000 Fuß über NN (Normalnull) erfolgen. Anflüge am Flughafen München erfolgen in der Regel im sog. Transitionsverfahren („Transition to final Approach“). Dabei fliegt ein ankommendes Luftfahrzeug parallel versetzt zur Landebahn entgegen der Landerichtung („Gegenanflug“), bis das Luftfahrzeug mittels einer 180°-Kurve den Endanflugkurs erfliert und sodann bis zur Landung dem Endanflugteil eines der Standardanflugverfahren folgt.

## 2.4 Flugbewegungen und Luftfahrzeuggruppen

Gemäß den Angaben der Flughafen München GmbH (FMG)<sup>17</sup> liegt am Flughafen München folgendes Verkehrsaufkommen vor:

---

<sup>17</sup> Flughafen München GmbH ([Verkehrszahlen - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

1992 – 2020: Bewegungen gesamt in Tausend

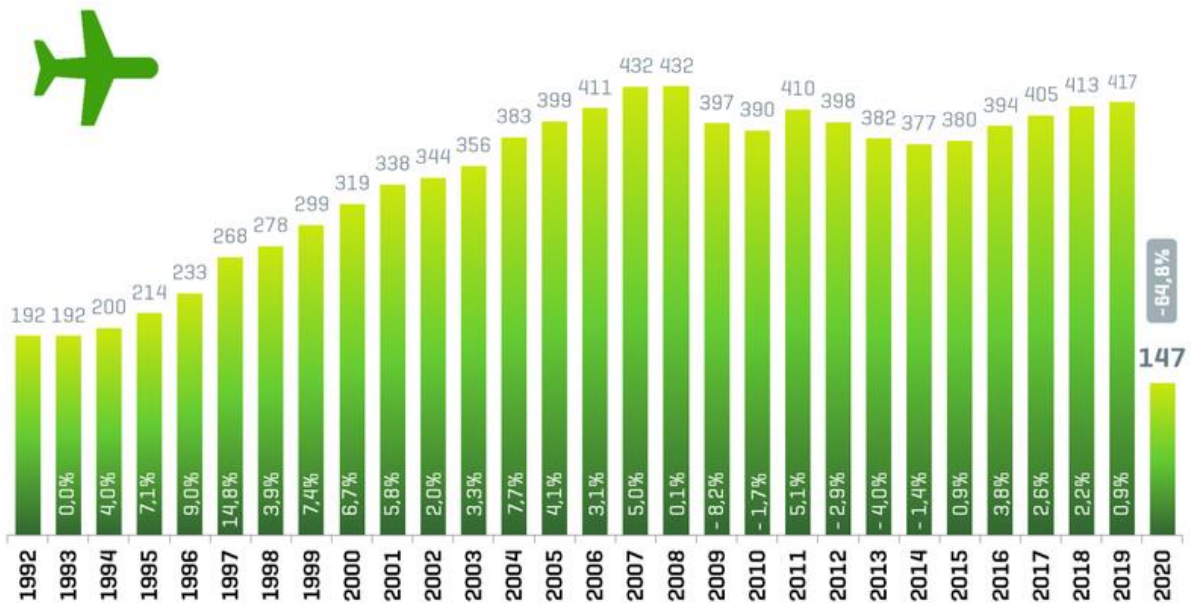


Abbildung 6: Flugbewegungen am Flughafen München seit 1992 (Quelle: Flughafen München GmbH)

Auch hier zeigt sich der drastische Einbruch der Bewegungszahlen aufgrund der Corona-Pandemie im Jahr 2020.

Das Verkehrsaufkommen des Jahres 2019 gliedert sich in folgende Luftfahrzeuggruppen auf:

Tabelle 2: Typenmix nach ICAO Annex 16 am Flughafen München im Jahr 2019

Luftfahrzeuggruppe	Flugbewegungen des Jahres 2019
Propellerflugzeuge (< 8618 kg)	0,3 %
Hubschrauber	0,7 %
Kapitel 2	0,0 %
Kapitel 3	0,5 %
Kapitel 4	65,2 %
Kapitel 14	33,3 %

Gemäß Annex 16 der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (von International Civil Aviation Organization) werden Luftfahrzeuge entsprechend ihrer Lärmemissionen unter Berücksichtigung des Luftfahrzeuggewichtes in sog. Kapitel (Chapter) aufgenommen. Die einzelnen Kapitel des Annex 16 geben maximale Lärmemissionen vor. Unterschreitet ein Luftfahrzeug die in einem Kapitel genannten maximalen Lärmemissionen, entspricht es beispielsweise „den Vorgaben des Kapitels 4“. Während Kapitel 2 die höchsten Lärmemissionen kennzeichnet, beschreibt das Kapitel 14 Luftfahrzeuge mit den geringsten Lärmemissionen.

## 2.5 Beschreibung der Lärmquellen

Bezüglich einer ausführlichen Beschreibung der im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen auftretenden Lärmquellen wird auf die Internetseiten des Umweltbundesamtes<sup>18</sup> sowie des Fluglärmportals des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.<sup>19</sup> verwiesen.

Am Flughafen München entstehen Lärmquellen vorrangig aus dem Betrieb der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge. Die aus einem Überflug resultierende Lärmimmission am Boden (Fluglärm) hängt insbesondere von der individuellen Lärmemission des Luftfahrzeuges und der jeweiligen Entfernung des Luftfahrzeuges zum Immissionsort ab. Darüber hinaus entstehen auf dem Flughafengelände Lärmemissionen aus dem Bodenbetrieb (Bodenlärm), beispielsweise aus Roll- und Schleppvorgängen. Abgesehen von Lärmemissionen, die dem Luftverkehr zuzuordnen sind, entsteht im Umfeld des Flughafens weiterer Lärm durch den flughafenbedingten Straßenverkehr (Landverkehrslärm). Die Ausarbeitung von Lärmkarten hat allerdings für jede Lärmart, also auch für den Fluglärm bei Flughäfen, getrennt zu erfolgen (§ 4 Abs. 2 der 34. BImSchV, § 14 i. V. m. § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm [FluLärmG], der Anlage zu § 3 FluLärmG und der Ersten Verordnung zur Durchführung des FluLärmG [1. FlugLSV]). Eine Gesamtlärbetrachtung sieht für Flughäfen weder das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) noch das FluLärmG vor.

---

<sup>18</sup> Umweltbundesamt ([Fluglärm | Umweltbundesamt](#))

<sup>19</sup> Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. ([Lärmquellen im Luftverkehr \(xn--fluglrm-portal-9hb.de\)](#))

### 3 Zuständigkeiten

Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für einen Großflughafen ist in Bayern diejenige (Bezirks-)Regierung, der die luftrechtlichen Aufgaben für diesen übertragen sind (Art. 2 Abs. 4 Bayerisches Immissionsschutzgesetz [BayImSchG]); für den Großflughafen München somit die **Regierung von Oberbayern**.

Nach Art. 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BayImSchG ist das **Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU)** zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten von Großflughäfen nach § 47c BImSchG.

Die Umsetzung von Maßnahmen obliegt unterschiedlichen für den Flughafen zuständigen Behörden und Institutionen, wie in Kapitel 6 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.

Das **Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF)** legt u. a. per Rechtsverordnung die Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für die Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte fest (§ 33 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung [LuftVO] i. V. m. § 32 Abs. 4 Nr. 8, Abs. 4c Luftverkehrsgesetz [LuftVG]). Des Weiteren werden dort Flugregelverstöße verfolgt (z. B. die Nichteinhaltung von Flugverfahren), Fluglotsen lizenziert und Flugsicherungsorganisationen zertifiziert. Ihm obliegt die kontinuierliche Sicherheitsaufsicht über alle Organisationen, Systeme, Verfahren und Personen, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten eingesetzt werden. So inspiziert das BAF z. B. alle Betriebsstätten der zu beaufsichtigenden Flugsicherungsorganisationen.

Die Flugsicherung ist für die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs verantwortlich. Am Flughafen München ist die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** mit der Durchführung dieser Aufgaben betraut und damit für die Steuerung und Überwachung des Flugverkehrs zuständig (§ 27c Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1a LuftVG i. V. m. § 31b LuftVG).

Das **Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)** ist oberste Landesluftfahrtbehörde und Genehmigungsbehörde für den Flughafen München. Das StMB ist insbesondere Genehmigungsbehörde nach § 19b LuftVG und führt die Aufsicht gemäß § 47 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), soweit dies nicht von europäischen Vorschriften überlagert wird.

Das **Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern (Luftamt)** ist untere Landesluftfahrtbehörde und Planfeststellungsbehörde für den Flughafen München. Das Luftamt ist zuständig für die Luftaufsicht, d. h. zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt. Hierzu zählen auch Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Fluglärm. Das Luftamt führt auch die Aufsicht über das



Fortbestehen der Voraussetzungen für die Erteilung des Zeugnisses nach Art. 8a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (Zertifizierung EU). Am Luftamt ist ein **Fluglärmschutzbeauftragter (FLSB)** beschäftigt, der sich der Lärmprobleme der Bürger\*innen bei Lärmereignissen durch zivilen Luftverkehr annimmt. In neutraler Funktion nimmt er dabei jeweils eine Mittlerrolle zwischen den Bürger\*innen und allen Beteiligten am Luftverkehr mit dem Ziel von Abhilfemaßnahmen wahr. In diesem Zusammenhang sind auch sein Beschwerdemanagement und die Unterstützung der Arbeit der Fluglärmkommission(en) als fachlicher Berater zu erwähnen. Die Aufgaben des FLSB sind in den Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien)<sup>20</sup> festgehalten.

Die **Kommunen** sind für die Bauleitplanung und demnach auch für die Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens zuständig und verantwortlich.

Die **Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Flughafen München (FLK, Fluglärmkommission)** berät das BAF, die Genehmigungsbehörde (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).

In der FLK sind die Städte Freising und Erding vertreten. An weiteren Kommunen sind

- die Gemeinden Allershausen, Eching, Fahrenzhausen, Haag a. d. Amper, Hallbergmoos, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Neufahrn b. Freising und Zolling (sämtlich Landkreis Freising),
- die Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eitting, Fraunberg, Oberding und Wartenberg (alle Landkreis Erding) und
- die Gemeinde Ismaning (Landkreis München) vertreten.

Des Weiteren sind die Landkreise Freising, Erding, München, Dachau, Ebersberg und Pfaffenhofen a. d. Ilm in der FLK vertreten.

Weiter gehören der FLK an: ein Vertreter des **Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt- und Verbraucherschutz (StMUV)**, der **Flughafen München GmbH (FMG)**, der **Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern**, der **Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. (BVF)** und der **Deutschen Lufthansa**.

Der Flughafenunternehmer, hier die **FMG**, ist für den Bau und den ordnungsgemäßen Betrieb der Flughafenanlagen sowie die Organisation der Abläufe auf dem Flughafen (mit Ausnahme der Start- und Landevorgänge) zuständig. Die FMG ist verpflichtet, die unmittelbar geltenden gesetzlichen Vorgaben, die sich an einen Flughafenunternehmer richten, zu beachten. Ebenfalls hat sie die Rahmenbedingungen und Nebenbestimmungen zu befolgen

---

<sup>20</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien), Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 2. Februar 2021, Az. 56-3739.1-1-6, BayMBl. 2021 Nr. 142, 24. Februar 2021 ([BayMBl. 2021 Nr. 142 - Verkündungsplattform Bayern \(verkuendung-bayern.de\)](https://www.verkuendung-bayern.de))

bzw. umzusetzen, die sich aus der luftrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung für den Flughafen München ergeben. Soweit sie die Nutzung des Flughafens durch die Fluggesellschaften und sonstige Dritte betreffen, werden sie, soweit rechtlich zulässig, durch die von der FMG mit Genehmigung des StMB erlassene Flughafenbenutzungsordnung umgesetzt.

Lärmbeschwerden können an den o. g. **FLSB** und die **FMG** gerichtet werden (siehe hierzu auch Kapitel 6).

Fragen zum Thema „Flugverfahren und Abwicklung des Luftverkehrs“ können an die **DFS** adressiert werden.

Die **Fluggesellschaften** und deren Piloten sind für die Umsetzung der Vorgaben des BAF und der DFS verantwortlich.

Weitere Stellen, die sich mit dem Thema Lärmschutz im Luftverkehr beschäftigen, sind z. B. die **International Civil Aviation Organization (ICAO)**, Internationale Zivilluftfahrtorganisation), die **European Union Aviation Safety Agency (EASA)**, Europäische Agentur für Flugsicherheit), das **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**, das **Luftfahrt-Bundesamt (LBA)**, das **Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)**, das **Umweltbundesamt (UBA)**, der **Beratende Ausschuss nach § 32a Luftverkehrsgesetz (LuftVG)**, die **Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. (BVF)**, die **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)**, die **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (ADV)**.

Interessenverbände seitens der Luftverkehrswirtschaft sind z. B. der **Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V. (BDF)**, der **Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)** und **Board of Airline Representatives in Germany e. V.**

## 4 Rechtlicher Hintergrund

### 4.1 Lärmaktionsplan

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

„Umgebungslärm“ sind nach Art. 3 Buchstabe a der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Die „Umgebungslärmrichtlinie“ zählt darunter Lärm, der durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie durch Industrie- und Gewerbeanlagen verursacht wird. Sog. „Nachbarschaftslärm“ (private Feste, Musik, Singen etc.), der Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln, der Lärm von Sportanlagen sowie der Lärm auf Militärgeländen zählen nicht zum Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie.

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für diese Bereiche geregelt werden.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesgesetzblatt [BGBl.] I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a-47f) – ein. Über das bisherige nationale Fachrecht hinaus wurden durch die Umgebungslärmrichtlinie weder Grenzwerte noch neue Rechtsgrundlagen der Durchsetzung von Maßnahmen geschaffen.

Nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen (Verkehrsaufkommen von über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege sowie für Großflughäfen Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für diese Bereiche geregelt werden (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

In der Vergangenheit wurden Lärmkarten erstellt (zuletzt 2017). Aus ihnen ergab sich, dass nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern in der Umgebung des Flughafens keine sog.

Lärmbrennpunkte zu verzeichnen sind. Daher wurde für den Flughafen München im Einvernehmen mit dem StMUV davon ausgegangen, dass bislang kein Erfordernis zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans bestand (siehe auch Ziff. 1 und 4.3.1). Die Lärmaktionsplanung stellt aber aus Sicht der EU-Kommission ein Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie dar; aus diesem Grund wurde der vorliegende Lärmaktionsplan erarbeitet.

Einschlägige Norm für die Ausarbeitung und Durchführung von Lärmaktionsplänen ist § 47d BImSchG, der für die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne auf den Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie verweist.

Wesentliche Bestandteile eines Lärmaktionsplans sind neben der Beschreibung der Lärmbelastungssituation die Benennung von Maßnahmen zur Lärminderung. Hierbei wird unterschieden in:

- Maßnahmen, die aufgrund anderer (Fach-)Planungen unter Einbeziehung von Maßnahmen der (Luft-)Verkehrsbehörden und der kommunalen Bauleitplanung oder aufgrund von freiwilligen Initiativen Dritter (z. B. Flughafen München GmbH, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH oder Fluggesellschaften) bereits erfolgt oder geplant sind und
- Maßnahmen, die darüber hinaus im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft und festgelegt werden sollen.

Zeitlich wird differenziert in:

- bereits vorhandene oder kurz vor Umsetzung befindliche Maßnahmen,
- Maßnahmen, die für die nächsten 5 Jahre geplant sind und
- Maßnahmen, die im Rahmen einer langfristigen (Lärminderungs-)Strategie beabsichtigt sind.

Lärmaktionspläne entfalten keine unmittelbare Außenwirkung zu Gunsten oder zu Lasten der Bürger\*innen.

Je nach Art der im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorgaben reicht die Bindungswirkung für die zur Umsetzung zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG unterschiedlich weit.

Nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften umzusetzen.

§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können, soweit sie durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung erfolgen sollen, nur auf der Basis des einschlägigen Fachrechts durchgesetzt werden. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum ein-

räumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte.

Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt, diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insbesondere Raumordnung sowie Bauleitplanung) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördliche Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.

Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.

Lärmaktionspläne der Regierung sind nach Art. 4 Satz 3 Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen.

Gemäß Umgebungslärmrichtlinie und in Übereinstimmung mit der Richtlinie über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt ist die Öffentlichkeit über die Lärmkarten und Aktionspläne zu informieren. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist darüber hinaus auch die Öffentlichkeit anzuhören und deren Mitwirkung sicherzustellen. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG).

### **Haushalts- bzw. Finanzierungsvorbehalt**

Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen werden im Rahmen vorhandener Stellen und Mittel umgesetzt und lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus.

Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen richtet sich – was den behördlichen Teil angeht – nach den hierfür verfügbaren Haushaltsmitteln und nach Maßgabe der festgestellten Prioritäten (Art. 4 Satz 4 BayImSchG).

Für die anderen fachlich Beteiligten (Dritte) gilt ebenfalls der Vorbehalt der Finanzierbarkeit und der Verfügbarkeit personeller, fachlicher und wirtschaftlicher Ressourcen.

### *Hinweis:*

Die Flughafen München GmbH weist darauf hin, dass der o. g. Vorbehalt der Finanzierbarkeit und der Verfügbarkeit personeller, fachlicher und wirtschaftlicher Ressourcen allgemein, aber gerade jetzt angesichts der massiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise auf die gesamte Luftverkehrswirtschaft und der noch offenen Erholungsperspektiven, gilt.

### **Strategische Umweltprüfung (SUP)**

Der Lärmaktionsplan enthält keine planungsrechtlichen Vorgaben für Vorhaben nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVPG haben. Der Plan enthält vielmehr lediglich Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in verschiedenen Bereichen. Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen. Damit besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP bei der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans.

### Ablauf der Lärmaktionsplanung

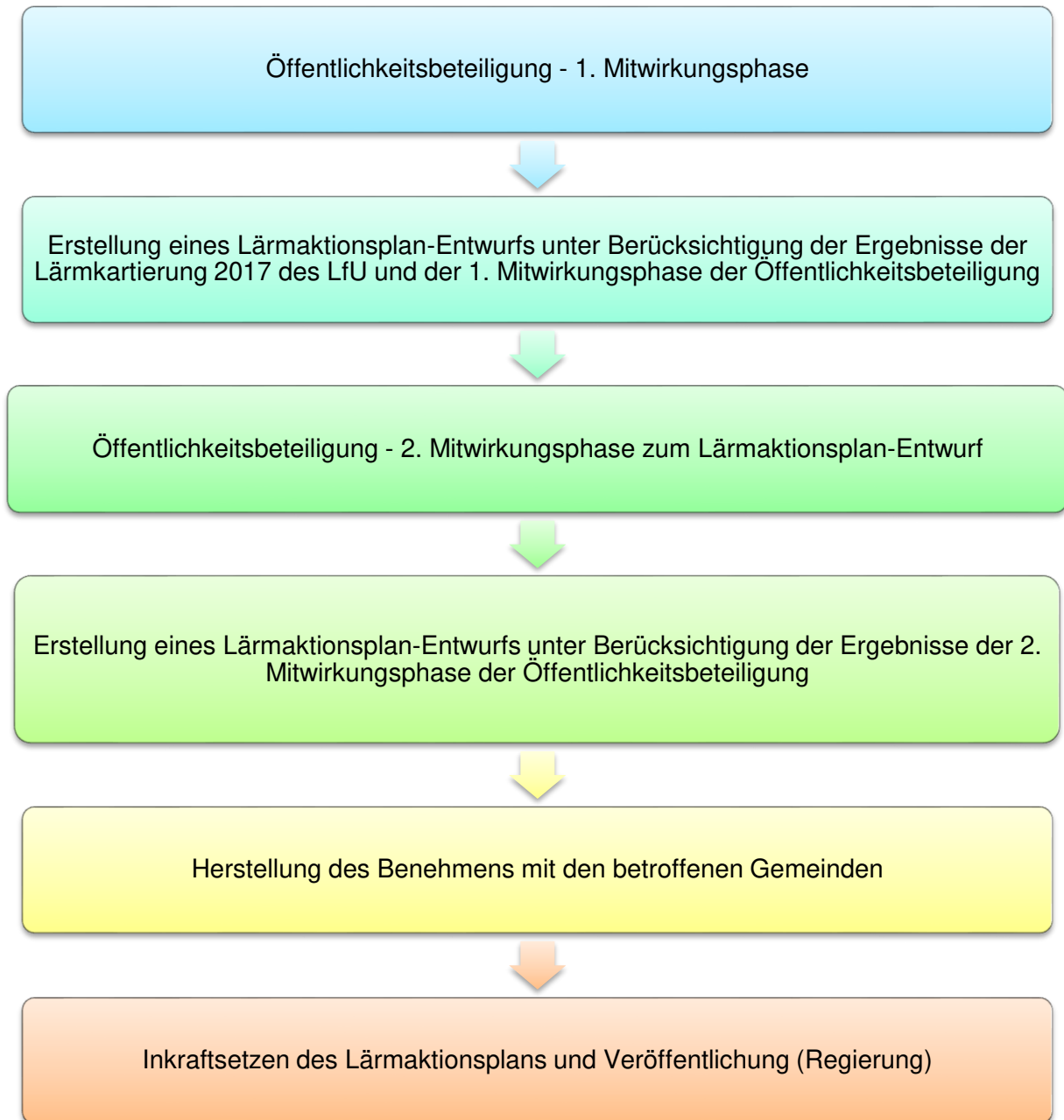


Abbildung 7: Ablauf der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München

#### 4.2 Lärmkarten nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie

Aufbauend auf der Lärmkartierung erfolgt die Lärmaktionsplanung, daher kommt der Lärmkartierung eine besondere Bedeutung zu. Die Anforderungen an die Lärmkarten hat der Bund durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für Lärmkarten nach der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a veröffentlicht. Im Einzelnen wurden bis ein-



schließlich der auch hier zu Grunde gelegten 3. Runde der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 folgende Verfahren angewandt:

- VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen,
- VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen,
- VBUF: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen und
- VBUI: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe.

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen werden durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen.

Eine Ermittlung des Lärms durch Messungen ist nach der 34. BImSchV nicht vorgesehen.

Nach den Berechnungsvorschriften werden für Immissionsorte in ca. 4 m Höhe über dem Boden die äquivalenten Dauerschallpegel für die Zeiträume „Tag-Abend-Nacht“ als Index  $L_{DEN}$  (Day, Evening, Night) und die „Nacht“ als Index  $L_{Night}$  berechnet.

Der Dauerschallpegel  $L_{DEN}$  wird aus den Kenngrößen  $L_{Day}$  für den Zeitraum von 06:00 bis 18:00 Uhr,  $L_{Evening}$  für den Zeitraum von 18:00 bis 22:00 Uhr und  $L_{Night}$  für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr ermittelt; die größere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

Die endgültigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) wurden am 07.09.2021 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger (BAnz AT 05.10.2021 B4<sup>21</sup>) am 05.10.2021 veröffentlicht. Diese werden ab der 4. Runde der Lärmkartierung Anwendung finden. Im Bundesanzeiger (BAnz AT 02.12.2021 B6<sup>22</sup>) wurde die Berichtigung der Bekanntmachung vom 07.09.2021 veröffentlicht.

---

<sup>21</sup> Bundesanzeiger – Herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)\* – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB – Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB-D – Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF-D vom 7. September 2021 ([Amtliche Veröffentlichungen – Bundesanzeiger](#))

<sup>22</sup> Bundesanzeiger – Herausgegeben vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Berichtigung der Bekanntmachung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)\* – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen – BUF – Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm – BEB – Datenbank für die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienen-

## 4.3 Geltende Grenzwerte und Schallschutzvorgaben

### 4.3.1 Auslösewerte und Schutzziele für die Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47a-47f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) enthalten keine Grenzwerte und auch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Für die Wirkung verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf die entsprechenden Regelungen zu den Luftreinhaltplänen in § 47 Abs. 6 BImSchG, wonach die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Behörden zu erfolgen hat. Die Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden; eine Ausnahme bilden planungsrechtliche Festlegungen, diese haben die Planungsträger bei ihren Planungen lediglich zu berücksichtigen (§ 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) den Regierungen gemäß den „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 07.07.2008 und 31.07.2012 für Fluglärm als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) oder
- eines Nachtwertes  $L_{Night}$  von 60 dB(A)

vorgegeben. Eine Priorisierung der Lärmaktionsplanung erfolgt, wenn zudem gleichzeitig mehr als 50 Einwohner nach der vorläufigen Berechnungsmethode VBEB in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind.

Lärmaktionspläne waren konkret für Orte in Erwägung zu ziehen oder aufzustellen, die das Kriterium für Lärmbrennpunkte erfüllen. Seit der 3. Runde der Lärminderungsplanung werden für alle bayerischen Kommunen, die von der Lärmkartierung erfasst sind, Lärmaktionspläne erstellt.

#### **Erläuterungen zum Planerfordernis und zu den Schutzzielen:**

Nach den Hinweisen des StMUV zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln  $L_{DEN} > 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 60$  dB(A) betroffen sind. Zudem ist für den Flughafen München wegen der Ausbauplanungen bislang kein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 (FluLärmG) festgesetzt, der bei der Lärmaktionsplanung als Schutzziel zu beachten wäre.

Bei der Beurteilung des Planerfordernisses für den Flughafen wurde auch einbezogen, welchen Nutzen eine Lärmaktionsplanung nach europäischem Recht für den Fluglärmschutz in der Umgebung des Flughafens hätte, da im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren für den Flughafen München die schutzwürdigen Belange der

---

Flughafennachbarschaft bereits umfassend zu berücksichtigen waren und daher bereits ein umfassendes, rechtlich verbindliches Schutzkonzept vorliegt.

Eine Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe des Großflughafens München war demnach auf der Grundlage der Vollzugshinweise des StMUV vom 31.07.2012 nicht veranlasst.

Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von  $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$  und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen.

## **4.3.2 Rechtsgrundlagen für den Schutz vor Fluglärm**

### **4.3.2.1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)**

Nach § 6 Abs. 2 LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung für einen Flugplatz besonders zu prüfen, ob bei der geplanten Maßnahme der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt wird. Bei der Planfeststellung von Flughäfen sind gemäß § 8 Abs. 1 LuftVG darüber hinaus die zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) zu beachten. Vor dem Inkrafttreten des FluLärmG von 2007 waren/wurden bei der Planfeststellung die anzuwendenden Schutzmaßnahmen von der Planfeststellungsbehörde selbst, im Rahmen einer eigenen Ermittlung der Betroffenheiten und der vorliegenden lärmmedizinischen Erkenntnisse, anzuordnen/angeordnet. Diese Schutzmaßnahmen gelten nach wie vor für den Flughafen München.

Nach § 19b Abs. 1 LuftVG ist in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen.

Nach § 29b LuftVG sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

§ 32b LuftVG sieht vor, dass zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) und der Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für jeden Verkehrsflughafen, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und für den ein Lärmschutzbereich nach dem FluLärmG festzusetzen ist, eine Kommission gebildet wird. Diese Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde, dem BAF sowie der Flugsicherungsorganisation Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen.

#### **4.3.2.2 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)**

Zweck des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen, § 1 FluLärmG.

§ 4 FluLärmG bestimmt, dass für bestimmte Flugplätze, insbesondere für Verkehrsflughäfen und militärische Flugplätze, ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist. Dieser Lärmschutzbereich untergliedert sich entsprechend dem jeweiligen Maß der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht, § 2 Abs. 2 Satz 1 FluLärmG. Die Werte richten sich insbesondere danach, ob es sich um zivile Flugplätze oder militärische Flugplätze handelt. So liegt der äquivalente Dauerschallpegel nach derzeit geltendem Recht für die Tag-Schutzzone 1 zwischen 60 dB(A) (für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz) und 68 dB(A) (für einen bestehenden militärischen Flugplatz), für die Tag-Schutzzone 2 zwischen 55 dB(A) (für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz) und 63 dB(A) (für einen bestehenden militärischen Flugplatz) und für die Nachtschutzzone zwischen 50 dB(A) (für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz oder militärischen Flugplatz ab dem 1. Januar 2011) und 55 dB(A) (für einen bestehenden militärischen oder zivilen Flugplatz). Die in § 2 Abs. 2 FluLärmG angeführten Werte sind gem. § 14 FluLärmG auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG zu beachten.

Bedeutung erlangt diese dargestellte Untergliederung in zwei Tagschutzzonen und eine Nachtschutzzone zunächst bezüglich der gesetzlichen Schallschutzanforderungen für Aufenthaltsräume bzw. für Schlafräume nach § 7 FluLärmG (festgesetzt in der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, Fluglärm – Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV, s. u.) sowie für die damit einhergehenden Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz u. a. nach § 9 FluLärmG.

Bedeutender für die Anwohner sind die mit der Festsetzung der Schutzzonen entstehenden Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz und die Entschädigungsansprüche für die Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten der Außenbereiche nach § 9 FluLärmG.

Allerdings sind für den Flughafen München für den Flugbetrieb auf dem bestehenden 2-Bahn-System auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Planfeststellung geltenden Fassung des § 8 Luftverkehrsgesetz im Rahmen der umfassenden Ermittlung und Berücksichtigung der Lärmschutzbelange der Flughafenumgebung und der Fluglärm Betroffenen in der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbeschlüsse in der jeweils geltenden Fassung bereits weitgehende Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere auch Auflagen zu passiven Schallschutzmaßnahmen angeordnet, die auch nach Inkrafttreten des FluLärmG ihre Geltung behalten (vgl. dazu § 13 Abs. 1 FluLärmG). Auf Kapitel 4.4.2 wird insoweit Bezug genommen.

Schließlich sieht das FluLärmG auch Bauverbote in der Umgebung von Flugplätzen vor:

Der Gesetzgeber differenziert im Rahmen der gesetzlich angeordneten Bauverbote nach § 5 FluLärmG nach den jeweiligen Schutzzonen. So dürfen beispielsweise lärmempfindliche Anlagen wie Altenheime und Krankenhäuser in keiner der Schutzzonen errichtet werden, wohingegen Wohnungen grundsätzlich nur in der Tag-Schutzzone 1 und der Nachtschutzzone

nicht errichtet werden dürfen, § 5 Abs. 2 FluLärmG. Diese Bauverbote führen bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zu Entschädigungen nach § 8 FluLärmG.

*Hinweis:*

Bei dem Flughafen München handelt es sich um einen Flughafen, auf den die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluLärmG anzuwenden sind (sog. Ausbauflyghafen).

Gemäß § 14 FluLärmG sind bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten. Aufgrund des bestandskräftigen 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses<sup>23</sup> (Plan der wesentlichen Erweiterung mit 3. Start- und Landebahn) ist der Lärmschutzbereich für den Flughafen München nach § 4 Abs. 3 Sätze 2 und 3 FluLärmG für das 3-Bahn-System festzusetzen. Maßgeblich dafür sind die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluLärmG (Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze). Da die Planungen für den Bau und den Betrieb der 3. Start- und Landebahn in den nächsten Jahren nicht weiterverfolgt werden, wurden keine weiteren Schritte zur Festsetzung eines Lärmschutzbereiches für den Flughafen München unternommen. Es gilt deshalb derzeit das Schutzkonzept auf der Grundlage des Genehmigungsbescheids in der Fassung der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001<sup>24</sup> und der Planfeststellungsbeschlüsse, insbesondere des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979 in der Fassung vom 07.06.1984<sup>25</sup> (siehe nachfolgend unter Kapitel 4.4).

#### **4.3.2.3 Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV**

Die erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) gilt für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach dem FluLärmG und regelt Anforderungen an die zur Ermittlung der Lärmbelastung erforderliche Datenerfassung über den voraussehbaren Flugbetrieb sowie an das Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Lärmbelastung.

#### **4.3.2.4 Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV**

Die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) legt zunächst die Schallschutzanforderungen für die Errichtung von schutzbedürftigen Einrichtungen und Wohnungen nach § 5 Abs. 1, 3 FluLärmG sowie für die Errichtung von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 eines Flugplatzes fest, §§ 1, 3 2. FlugLSV. Darüber hinaus regelt die 2. FlugLSV in § 5 die Einzelheiten zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich Belüftungseinrichtungen. Die 2. FlugLSV sieht zudem in § 5 Abs. 4 einen Höchstbetrag für die Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen in Höhe von 150,00 € je Quadratmeter Wohnfläche vor.

---

<sup>23</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

<sup>24</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>25</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 07.06.1984 ([1984-06-07\\_1aepfb.pdf \(bayern.de\)](#))

#### **4.3.2.5 Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung – 3. FlugLSV**

Die Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm regelt die Entschädigungsgrundsätze für fluglärmbedingte Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs innerhalb der Tag-Schutzzone 1. Zu diesem Außenwohnbereich einer Wohnung gehören Balkone, Dachgärten und Loggien, die mit der baulichen Anlage verbunden sind, sowie Terrassen, Grillplätze und Gärten, die der Wohnnutzung im Freien dienen, § 3 Abs. 1 3. FlugLSV. Die Entschädigungsgrundsätze sind in § 2 3. FlugLSV genannt, wonach sich die Entschädigung nach der Schutzwürdigkeit des Außenwohnbereichs und nach der Wertminderung durch die Fluglärmbelastung unter Berücksichtigung der Intensität der Fluglärmbelastung, der Vorbelastung und der Art der baulichen Nutzung der betroffenen Flächen richtet. Die Höhe der als einmalige Zahlung zu leistenden Außenwohnbereichsentschädigung (§ 10 3. FlugLSV) wird insbesondere in § 5 3. FlugLSV festgelegt, wonach sich die Entschädigung vor allem danach richtet, ob sich das Haus mit Außenwohnbereich im Isophonen-Band 1 oder Isophonen-Band 2 (welche nach § 4 Abs. 2 3. FlugLSV innerhalb der Tag-Schutzzone 1 festgelegt werden), befindet. Nach derzeit geltendem Recht liegt die Höhe der Entschädigung bei Wohnungen zwischen 2.220,00 € (für ein im Isophonen-Band 2 gelegenes Grundstück, bebaut mit einer Eigentumswohnung mit Außenwohnbereich), und 6.000,00 € (für ein im Isophonen-Band 1 gelegenes Grundstück bebaut mit einem Zweifamilienhaus mit Außenwohnbereich). § 5 Abs. 3 3. FlugLSV sieht darüber hinaus gewisse Erhöhungen der Pauschalbeträge der Abs. 1 und 2 vor. Erhöhte Entschädigungen aufgrund des Verkehrswertes sind in § 6 3. FlugLSV vorgesehen.

#### **4.3.2.6 Vorgaben für die Bauleitplanung der Gemeinden**

Eine Rechtsverordnung, die einen Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 2007 (FluLärmG) festsetzt, wurde für den Flughafen München nicht erlassen. Auf der rechtlichen Grundlage des FluLärmG gibt es derzeit keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Bauleitplanung der Gemeinden. Die sich aus § 5 Abs. 3 FluLärmG ergebenden Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit im Umfeld des Flughafens München gelten hier nicht.

Angesichts dieses Umstandes wurde in § 3 der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22.08.2013 (GVBl. S. 550)<sup>26</sup> eine Übergangsregelung zu den Lärmschutzbereichen geschaffen: Für die Flugplätze München, Salzburg und Lechfeld gilt das Ziel B V 6.4.1 aus der Anlage der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 08.08.2006 (GVBl. S. 471)<sup>27</sup>, geändert durch Verordnung vom 22.12.2009 (GVBl. S. 650)<sup>28</sup>, bis zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs für den jeweiligen Flugplatz nach § 4 FluLärmG fort.

---

<sup>26</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. August 2013 ([GVBl. 2013 S. 550 - Verkündungsplattform Bayern \(verkuendung-bayern.de\)](#))

<sup>27</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006 ([LEPGVBI2006gg.qxd \(verkuendung-bayern.de\)](#))

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



LEP 2006 B 6.4.1 (Z) lautet:

(Z)

„Für die Verkehrs- und Sonderflughäfen sowie die Militärflugplätze mit Strahlflugzeugbetrieb und, sofern notwendig, auch für Landeplätze für den Bedarfsluftverkehr sowie Militärflugplätze ohne Strahlflugzeugbetrieb sollen unbeschadet der Anforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in den Regionalplänen Lärmschutzbereiche zur Lenkung der Bauleitplanung ausgewiesen werden. Die Lärmschutzbereiche der Verkehrs- und Sonderflughäfen sowie der Militärflugplätze mit Strahlflugzeugbetrieb sollen in die Zonen A, B und C mit zugehörigen Nutzungskriterien eingeteilt werden:

- Zone A mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 65 dB(A) bei Verkehrsflughäfen und mehr als 75 dB(A) bei Militärflugplätzen
- Zone B mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 62 dB(A) bis 65 dB(A) bei Verkehrsflughäfen und von mehr als 67 dB(A) bis 75 dB(A) bei Militärflugplätzen
- Zone C mit einem fluglärmbedingten äquivalenten Dauerschallpegel von mehr als 58 dB(A) bis 62 dB(A) bei Verkehrsflughäfen und von mehr als 62 dB(A) bis 67 dB(A) bei Militärflugplätzen. Diese Zone ist bei Verkehrsflughäfen zusätzlich in eine innere Teilzone C<sub>i</sub> (mehr als 60 bis 62 dB(A)) und eine äußere Teilzone C<sub>a</sub> (mehr als 58 bis 60 dB(A)) zu unterteilen. In die Teilzone C<sub>a</sub> sollen ferner festgelegte Tag- und Nachtschutzgebiete einbezogen werden, sofern deren Umgriff über die Isolinie 58 dB(A) hinausgeht. Die Zone C ist bei Militärflugplätzen zusätzlich in eine innere Teilzone C<sub>i</sub> (mehr als 64 bis 67 dB(A)) und eine äußere Teilzone C<sub>a</sub> (mehr als 62 bis 64 dB(A)) sowie das kombinierte Tag/Nachtschutzgebiet, soweit es über die Isolinie von 58 dB(A) hinausgeht) zu unterteilen.

(Z)

Innerhalb eines Lärmschutzbereichs sollen unter Beachtung, der Ziele zur Entwicklung der Region folgende Nutzungen im Rahmen der Bauleitplanung zulässig sein:

- in der Zone A gewerbliche Flächen für solche Betriebe oder öffentliche Einrichtungen, die mit dem Betrieb des Flughafens oder Flugplatzes in unmittelbarem Zusammenhang stehen oder die selbst erhebliche Lärmemissionen aufweisen
- in der Zone B zusätzlich uneingeschränkte gewerbliche und industrielle Nutzung
- in der Zone C zusätzlich die Darstellung von Bauflächen mit Wohnnutzung in Flächennutzungsplänen und die Ausweisung von Bauflächen mit Wohnnutzung in Bebauungsplänen zur Abrundung vorhandener Wohnbebauung. In der Teilzone C<sub>i</sub> soll die Abrundung nur zur Schließung von Baulücken dienen.

(Z)

Schutzbedürftige Einrichtungen sollen außerhalb des Lärmschutzbereichs angesiedelt werden.

## 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München

### 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen

Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974<sup>29</sup> die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt.

Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnsystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten. Die Genehmigung enthält insbesondere auf den Lärmschutz abzielende Regelungen zum Betrieb.

Mit Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern vom 23.03.2001<sup>30</sup> wurde die Genehmigung vom 09.05.1974 durch die sog. Nachtflugregelung ergänzt. Mit der Nachtflugregelung wird der Flugbetrieb am Flughafen München aus Lärmschutzgründen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr Ortszeit (Nachtzeit) durch detaillierte Regelungen beschränkt.

Vom Flughafen München werden jährlich die relevanten Informationen zu den Nachtflugbewegungen als auch die wesentlichen Ergebnisse der Kontroll- bzw. Vergleichsrechnung zum Nachweis der Einhaltung der Vorgaben der Nachtflugregelung veröffentlicht<sup>31</sup> und u. a. der Fluglärmkommission erläutert.

### 4.4.2 Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (Ursprungsgenehmigung vom 08.07.1979 i. d. F. der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse)

Der Flughafen München wurde mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 08.07.1979<sup>32</sup> und Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 07.06.1984<sup>33</sup> planfestgestellt. Gegenstand der Planfeststellung war der Bau und der Betrieb eines Verkehrsflughafens am Standort Erding-Nord/Freising mit zwei Start- und Landebahnen einschließlich Anflugnavigationsanlagen, Rollbahnen, Vorfelder, Flughafengelände und Flughafenumzäunung. Der Flughafen München wurde am 17.05.1992 in Betrieb genommen.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält Regelungen zum passiven Lärmschutz. In einem näher bestimmten Tag- und Nachtschutzgebiet hat die Flughafen München GmbH (FMG) Grundstückseigentümern bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen auf Antrag für Schall-

---

<sup>29</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09 genehmigung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>30</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23 nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>31</sup> Flughafen München GmbH ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](#))

<sup>32</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 08.07.1979 ([000134neu \(bayern.de\)](#))

<sup>33</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München vom 07.06.1984 ([1984-06-07 1aepfb.pdf \(bayern.de\)](#))

schutzvorkehrungen an Aufenthalts- und Schlafräumen Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge vom Flughafen München im Rauminnern bei ausreichender Belüftung keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) auftreten. Vergleichbaren Verpflichtungen unterliegt die FMG gegenüber Trägern von Schulen und Kindergärten in einem näher festgelegten Gebiet. Die aus dieser Verpflichtung resultierenden Ansprüche wurden geltend gemacht oder haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zusätzlich enthält der Planfeststellungsbeschluss eine Entschädigungsregelung dahingehend, dass die FMG die durch unzumutbare Lärmbelastung bewirkte Nutzungsbeeinträchtigung von Grundstücken in Flughafennähe unter bestimmten Voraussetzungen zu entschädigen hat. Weitere Maßgaben enthält der Planfeststellungsbeschluss für wartungsbedingte Triebwerksprobeläufe.

Seit der Inbetriebnahme des Flughafens wurde der Planfeststellungsbeschluss – ohne dass die beiden Start- und Landebahnssysteme Gegenstand der Änderungen waren – mehrfach geändert. Besonders herauszuheben sind insoweit die Neuordnung der Flugbetriebsfläche Ost bzw. des Passagierabfertigungsbereichs Ost, die Voraussetzung für den Bau und die Inbetriebnahme des Terminals 2 im Jahr 2003 und des Satellitenterminals im Jahr 2016 war.

#### **4.4.3 Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011**

Mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss ÄPFB)<sup>34</sup> wurde der Bau und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn genehmigt. Neben der dritten Start- und Landebahn beinhaltet der 98. ÄPFB auch Nebenanlagen, Teilprojekte und Folgemaßnahmen, insbesondere die Erweiterung des Vorfeldes nach Osten einschließlich eines weiteren Satellitenterminals sowie die Anpassung von (Erschließungs-) Straßen und die Weiterführung des Bahntunnels nach Osten. Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.

Von den anderen im 98. ÄPFB planfestgestellten Maßnahmen befindet sich die Verlängerung des S-Bahntunnels für den Ringschluss nach Erding derzeit im Bau. Teile der Vorfelderweiterung Ost wurden verwirklicht und in Betrieb genommen. Auch der Ausbau der Straßen im Osten des Flughafens ist weitestgehend abgeschlossen (Osterschließung) und bereits dem Verkehr übergeben worden. Für diese bereits realisierten oder in Realisierung befindlichen Maßnahmen wurden der Grunderwerb vollständig auf freiwilliger Basis durchgeführt und abgeschlossen sowie die planfestgestellten, korrespondierenden naturschutzfachlichen Kompensations- bzw. Kohärenzsicherungsmaßnahmen umgesetzt; diese Maßnahmen haben keinen relevanten Einfluss auf die Lärmaktionsplanung.

---

<sup>34</sup> 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))

## 5 Darstellung und Bewertung der Fluglärmbelastung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

### 5.1 Ergebnisse der Lärmkartierung

Für die Berechnung des von Großflughäfen ausgehenden Umgebungslärms war bis einschließlich der 3. Runde der Lärmkartierung im Jahr 2017 das vorläufige Berechnungsverfahren VBUF (siehe Kapitel 4.2) in Deutschland verbindlich anzuwenden. Ein Fluglärmrechnungsmodell gemäß VBUF besteht in erster Linie aus

- der vollständigen Beschreibung des Flugbetriebs, d. h. der Art und Anzahl des eingesetzten Fluggeräts sowie einer geometrischen Beschreibung der Flugstrecken, dokumentiert in einem Datenerfassungssystem DES (VBUF-DES) und
- der Flugzeugklasseneinteilung mit den zugehörigen flugzeugklassenspezifischen akustischen und flugtechnischen Datensätzen gemäß der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (VBUF-AzB).

Die Lärmimmissionen im Umfeld eines Flughafens werden dabei unter Berücksichtigung verschiedener Parameter (Geräuschkdauer, Entfernung, ...) rechentechnisch ermittelt.

Hinsichtlich der Eingangsdaten, die der Berechnung nach VBUF zugrunde liegen, wird auf die Erläuterungen der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG in Anlage 2 verwiesen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 für den Flughafen werden in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung (Linien gleichen Schalldrucks) der Lärmpegel für 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) bzw. für die Nacht ( $L_{Night}$ ) und statistischen Angaben zur Lärmbetroffenheit angezeigt.

Die Darstellung der Lärmpegel [Einheit: dB(A)] erfolgt durch Isophonen, die in den Karten durch die Ränder farbiger Flächen in 5 dB-Klassen dargestellt werden.

Die Lärmkarten sind im Internet unter der Adresse [EG-Umgebungslärmrichtlinie - Kartierungsergebnisse - LfU Bayern](#) abrufbar.

In den Anlagen 3 und 4 sind die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt erstellten Detail-Lärmkarten  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  mit den jeweiligen Übersichtskarten beigefügt.



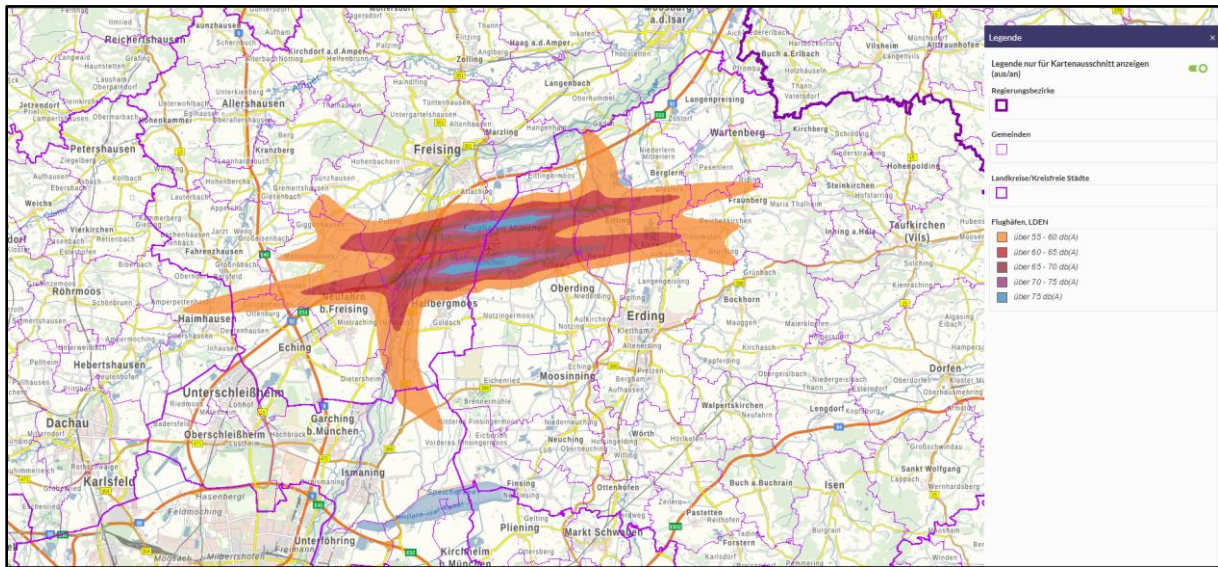


Abbildung 8: Lärmkarte  $L_{DEN}$  für den Großflughafen München (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt)

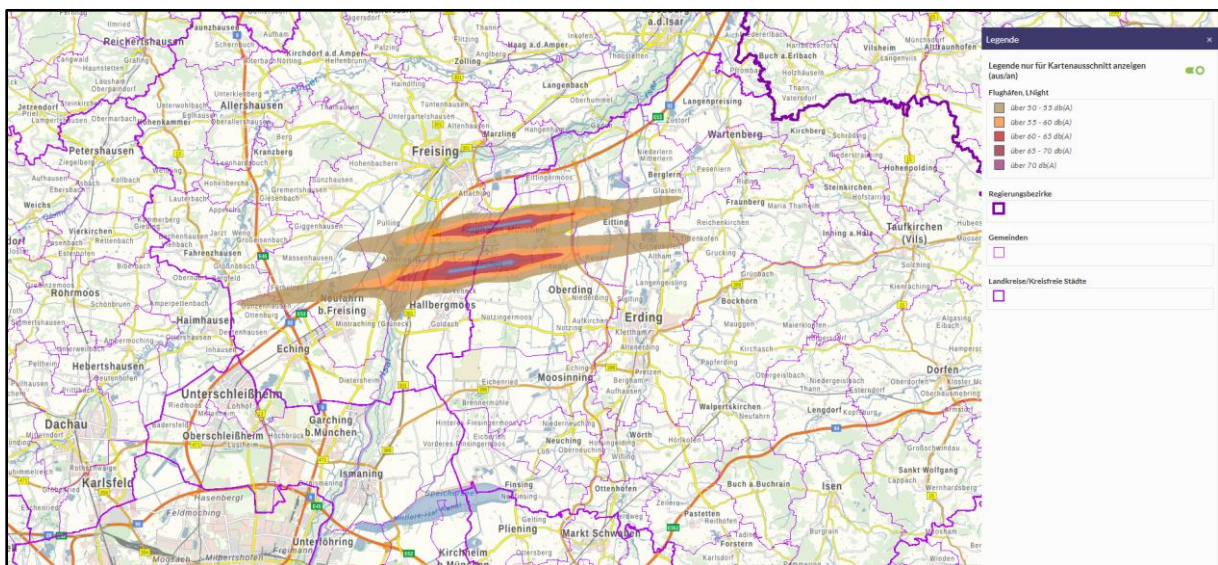


Abbildung 9: Lärmkarte  $L_{Night}$  für den Großflughafen München (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt)

## 5.2 Lärmstatistiken für die kartierten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München und Bewertung der Fluglärmbelastung

Für folgende Gemeinden liegen nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) kartierte Bereiche vor:

- Berglern
- Bockhorn
- Eching
- Eitting
- Erding
- Fahrenzhausen
- Fraunberg

- Freising
- Hallbergmoos
- Haimhausen
- Ismaning
- Kranzberg
- Langenbach
- Marzling
- Neufahrn b. Freising
- Oberding
- Wartenberg

Die nachfolgenden Lärmstatistiken enthalten die im Umfeld des Flughafens München gelegenen, durch Fluglärm belasteten Gemeinden mit Angaben zu den betroffenen Einwohnern (getrennt nach  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ ), Flächen, Schulen und Krankenhäuser. Dabei wurde ausschließlich der Fluglärm betrachtet.

**Tabelle 3: Anzahl nach VBEB der von Fluglärmpegeln  $L_{DEN}$  belasteten Einwohner im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen)<sup>35</sup>**

$L_{DEN}$					
Gemeinde	Belastete [Einwohner] im Pegelbereich [dB(A)]				
	> 55 bis 60 dB(A)	> 60 bis 65 dB(A)	> 65 bis 70 dB(A)	70 bis 75 dB(A)	> 75 dB(A)
Berglern	200	200	0	0	0
Eching	500	0	0	0	0
Eitting	2.100	200	0	0	0
Erding	500	0	0	0	0
Fraunberg	1.300	0	0	0	0
Freising	1.000	1.300	0	0	0
Hallbergmoos	1.600	600	0	0	0
Ismaning	100	0	0	0	0
Kranzberg	100	0	0	0	0
Neufahrn b. Freising	2.500	0	0	0	0
Oberding	800	400	100	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>10.700</b>	<b>2.700</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Hinweis:*

Nach Tabelle 1 (Quelle: Umweltbundesamt) in Kapitel 2.1 sind am Flughafen München 13.700 Einwohner von einem Fluglärmpegel  $L_{DEN} > 55$  dB(A) betroffen. Demgegenüber sind nach der obenstehenden Tabelle 3 (Quelle: LfU) 13.500 Einwohner von einem  $L_{DEN} > 55$  dB(A) betroffen. Diese Diskrepanz ist auf eine Rundungsproblematik zurückzuführen. Für die Angaben des Umweltbundesamtes wurden die betroffenen Einwohner gemeindeübergreifend ermittelt und dann entsprechend § 4 Abs. 5 Satz 2 der 34. BImSchV auf Hunderterstellen gerundet. Daraus ergab sich eine Betroffenheit von 13.700 Einwohnern für den Pegelbereich  $L_{DEN} > 55$  dB(A). Für die LfU-Statistik wurden die Einwohner hingegen auf Ge-

<sup>35</sup> Rundung gemäß § 4 Abs. 5 Satz 2 der 34. BImSchV: „Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.“



meindebasis ermittelt und danach die Tabellenangaben ebenfalls auf Hunderter-Stellen gerundet, was in der anschließenden Summierung zu der leicht abweichenden Betroffenheit von insgesamt 13.500 Einwohnern führt.

**Tabelle 4: Anzahl nach VBEB der von Fluglärmpegeln  $L_{Night}$  belasteten Einwohner im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen)<sup>36</sup>**

$L_{Night}$					
Gemeinde	Belastete [Einwohner] im Pegelbereich [dB(A)]				
	> 50 bis 55 dB(A)	> 55 bis 60 dB(A)	> 60 bis 65 dB(A)	> 65 bis 70 dB(A)	> 70 dB(A)
Berglern	200	0	0	0	0
Eching	100	0	0	0	0
Eitting	400	0	0	0	0
Erding	100	0	0	0	0
Freising	900	100	0	0	0
Hallbergmoos	600	0	0	0	0
Neufahrn b. Freising	500	0	0	0	0
Oberding	600	100	0	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>3.400</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Von Lärmpegeln  $L_{Night}$  größer als 50 dB(A) sind in den Gemeinden Fraunberg, Ismaning und Kranzberg nach den Kartierungsergebnissen des LfU keine Einwohner betroffen.

In den Gemeinden Haimhausen, Langenbach, Wartenberg, Bockhorn, Fahrenzhausen und Marzling sind nach der Lärmkartierung des LfU unter Berücksichtigung der Rundungsregelungen nach § 4 Abs. 5 Satz 2 der 34. BImSchV („Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.“) keine Einwohner von Lärmpegeln  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und/oder  $L_{Night} > 50$  dB(A) betroffen.

Insgesamt sind nach der Lärmkartierung des LfU 13.500 Einwohner nach der vorläufige Berechnungsmethode VBEB von einem Lärmpegel  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und 3.600 Einwohner nach VBEB von einem Lärmpegel  $L_{Night} > 50$  dB(A) betroffen.

<sup>36</sup> Rundung gemäß § 4 Abs. 5 Satz 2 der 34. BImSchV: „Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden.“

**Tabelle 5: Von Umgebungslärm belastete Flächen im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen)**

LDEN			
Gemeinde	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ] im Pegelbereich [dB(A)]		
	LDEN > 55	LDEN > 65	LDEN > 75
Berglern	5,98	0	0
Bockhorn	0,03	0	0
Eching	2,87	0	0
Eitting	21,29	1,87	0
Erding	7,54	0	0
Fahrenzhausen	1,30	0	0
Fraunberg	9,99	0	0
Freising	25,11	6,72	0,87
Haimhausen	2,38	0	0
Hallbergmoos	22,06	6,10	1,11
Ismaning	3,92	0	0
Kranzberg	0,69	0	0
Langenbach	0,08	0	0
Marzling	1,12	0,18	0
Neufahrn b. Freising	26,50	0,09	0
Oberding	28,48	11,90	2,71
Wartenberg	2,14	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>161,51</b>	<b>26,86</b>	<b>4,69</b>

**Tabelle 6: Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Schulgebäude/Schulen im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen)**

LDEN			
Gemeinde	Belastete Schulen bzw. Schulgebäude [-] im Pegelbereich [dB(A)]		
	LDEN > 55	LDEN > 65	LDEN > 75
Eitting	3	0	0
Freising	2	0	0
Hallbergmoos	23	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Anmerkung zu den Schulgebäuden: Zur Anzahl der Schulgebäude teilte das LfU mit, dass die Anzahl sowohl Haupt- als auch Nebengebäude enthält, da eine Zuordnung nach der tatsächlichen Nutzung im Rahmen der Kartierung nicht möglich war. Das LfU hat neben den Großflughäfen auch für alle Ballungsräume sowie die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume die betroffenen Schulen (und Krankenhäuser) in den relevanten Pegelbereichen ermittelt. Die Ermittlung erfolgt in allen Fällen auf Basis von Gebäudeumrissen. Die LAI-Hinweise zur Lärmkartierung in der Fassung vom 24. August 2020<sup>37</sup> führen hierzu Folgendes aus und sind sinngemäß auch auf die Kartierung 2017 anzuwenden:

„Die Ermittlung der Schulen und Krankenhäuser kann auf Grundlage, der im LoD1 gemäß ALKIS hinterlegten Gebäudefunktion erfolgen (siehe Anhang 1). Erfasst wird die Zahl der belasteten Gebäude, Krankenhäuser und Schulen, nicht die Zahl der Einrichtungen, die oftmals über mehrere Gebäude verfügen. Umgekehrt können aber auch mehrere Einrichtungen in einem Gebäude untergebracht sein. Bei der Ausweisung von betroffenen Schulen und Krankenhäusern ist von den relevanten Einzelgebäuden (ohne Berücksichtigung von sonstigen Gebäuden, z. B. Technikgebäuden) der jeweiligen Einrichtungen auszugehen. Die An-

<sup>37</sup> LAI – AG Lärmkartierung: LAI-Hinweise zur Lärmkartierung – Zweite Aktualisierung – in der Fassung vom 24. August 2020 (Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft: [LAI-Hinweise zur Lärmkartierung \(sachsen.de\)](https://www.sachsen.de/lai))

gaben sind als betroffene ‚Schulgebäude‘ und betroffene ‚Krankenhausgebäude‘ zu verstehen.“

Im Umfeld des Flughafens sind keine Krankenhäuser von Pegeln  $L_{DEN}$  über 55 dB(A) betroffen.

## 6 Lärminderungsmaßnahmen

### 6.1 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung von Fluglärm

Zur Minderung der Lärmbelastung durch Fluglärm bieten sich grundsätzlich Maßnahmen aus verschiedenen Einflussbereichen an.

Nach Anhang V (Mindestanforderungen für Aktionspläne) der Umgebungslärmrichtlinie können die zuständigen Behörden zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:

- Verkehrsplanung
- Raumordnung
- auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen
- Wahl von Quellen mit geringer Lärmentwicklung
- Verringerung der Schallübertragung
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind gemäß Artikel 8 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt.

Die internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) unterscheidet gemäß dem ausgewogenen Ansatz zum Fluglärmmanagement (Balanced Approach to Aircraft Noise Management) die vier folgenden Elemente:

1. Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
2. Flächennutzungsplanung und -verwaltung
3. Lärmindernde Betriebsverfahren
4. Betriebsbeschränkungen

Alle vier Elemente enthalten grundsätzlich mögliche lärmindernde Maßnahmen. Der ausgewogene Ansatz weist gleichzeitig darauf hin, Betriebsbeschränkungen erst nach Ausschöpfung der anderen drei Elemente in Betracht zu ziehen. Die Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union ist hierbei zu beachten.

Grundsätzlich bieten sich für den Flughafen München nachfolgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch Fluglärm an:

- Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge
- Nachtflugbeschränkungen
- Lärmabhängige Start- und Landeentgelte
- Lärmindernde An- und Abflugverfahren
- Schallschutz- und Entschädigungsprogramme
- Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms
- Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm
- Einsatz von Experten-Know-How zur Fluglärmreduzierung
- Siedlungssteuerung und kommunale Planung, Berücksichtigung von Lärmbelastungen
- Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger
- Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen

- Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein
- Evaluierung der bisherigen Maßnahmen

Weitere grundsätzliche Information finden sich auf Internetseiten des Umweltbundesamtes<sup>38</sup> und dem Fluglärmportal des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.<sup>39</sup>.

## **6.2 Lärmmindernde Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden**

Am Flughafen München wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm durchgeführt. In den nachfolgenden Tabellen sind die bereits umgesetzten und die sich in der aktiven Umsetzung befindenden Maßnahmen angeführt:

---

<sup>38</sup> Umweltbundesamt ([Fluglärm | Umweltbundesamt](#))

<sup>39</sup> Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. ([Lärmquellen im Luftverkehr \(xn--fluglrm-portal-9hb.de\)](#))

## 6.2.1 Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge

Tabelle 7: Maßnahme V1 – Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix

Maßnahme V1	Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix
<b>Beschreibung</b>	<p>Am Flughafen München erfüllten im Jahre 2019 ca. 98,5 % aller Luftfahrzeuge die Vorgaben des Anhang 16, Kapitel 4 der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, gemessen am Anteil der Flugbewegungen. Lediglich ein Anteil von ca. 0,5 % aller Luftfahrzeuge ist dem Kapitel 3 zuzuordnen. Die Vorgaben des Kapitels 14 erfüllten 2019 am Flughafen München bereits ca. 33 % aller Strahlflugzeuge (siehe Abbildung 10).</p> <p>So betrug beispielsweise der Anteil des vergleichsweise geräuscharmen Langstreckenflugzeuges A350 am Flughafen München im Jahr 2015 0,1 % aller Flugbewegungen. Im Jahr 2019 stieg der Anteil des A350 bereits auf 2,2 %. Im selben Zeitraum sank der Anteil des lautereren Langstreckenflugzeuges A340 von 2,7 % auf 1,1 %.</p> <p>Wegen des Einbruchs der Flugbewegungszahlen um rund 65 % ist das Jahr 2020 nicht repräsentativ für die Entwicklung; es wurden für das Rumpf-Flugprogramm tendenziell aber Flugzeug-Typen eingesetzt, die besonders sparsam im Verbrauch und damit in aller Regel auch besonders modern und leise sind.</p> <p>Die Entwicklung des sog. Seitenlinienpegels in den letzten rund 60 Jahren zeigt Abbildung 11 an Hand ausgewählter Flugzeugtypen.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf der Flottenplanung der am Flughafen München operierenden Luftverkehrsgesellschaften.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Ein geräuscharmer Typenmix führt zu verhältnismäßig geringen Lärmemissionen an der Quelle, was unmittelbar verringerte Lärmimmissionen in der Flughafenumgebung ermöglicht.
<b>Aktueller Verfahrensstand/Zeitplan</b>	geübte Praxis
<b>Zuständigkeit</b>	Luftverkehrsgesellschaften Flughafen München GmbH (Start- und Landeentgelte)
<b>Kosten</b>	sehr hoch

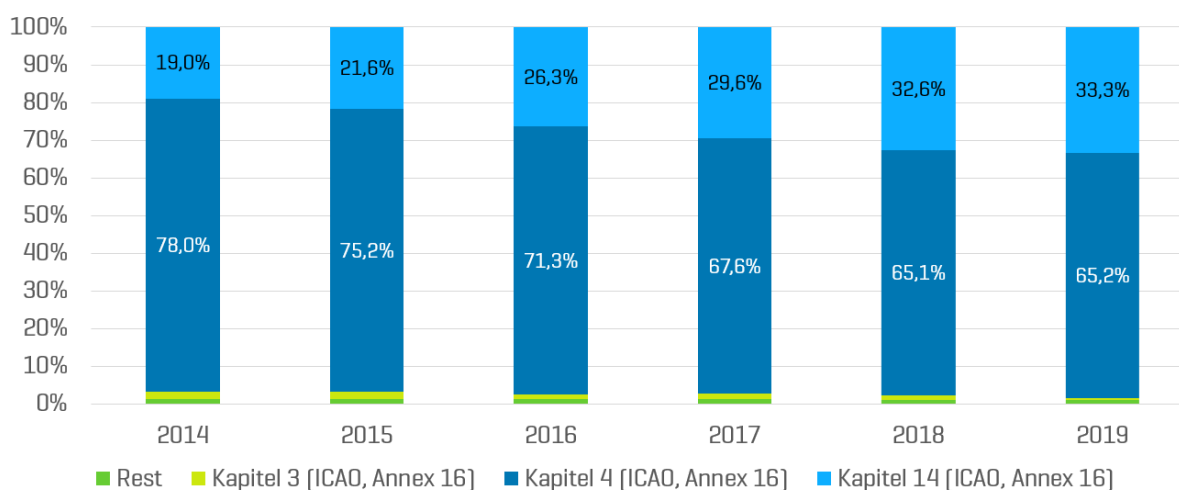


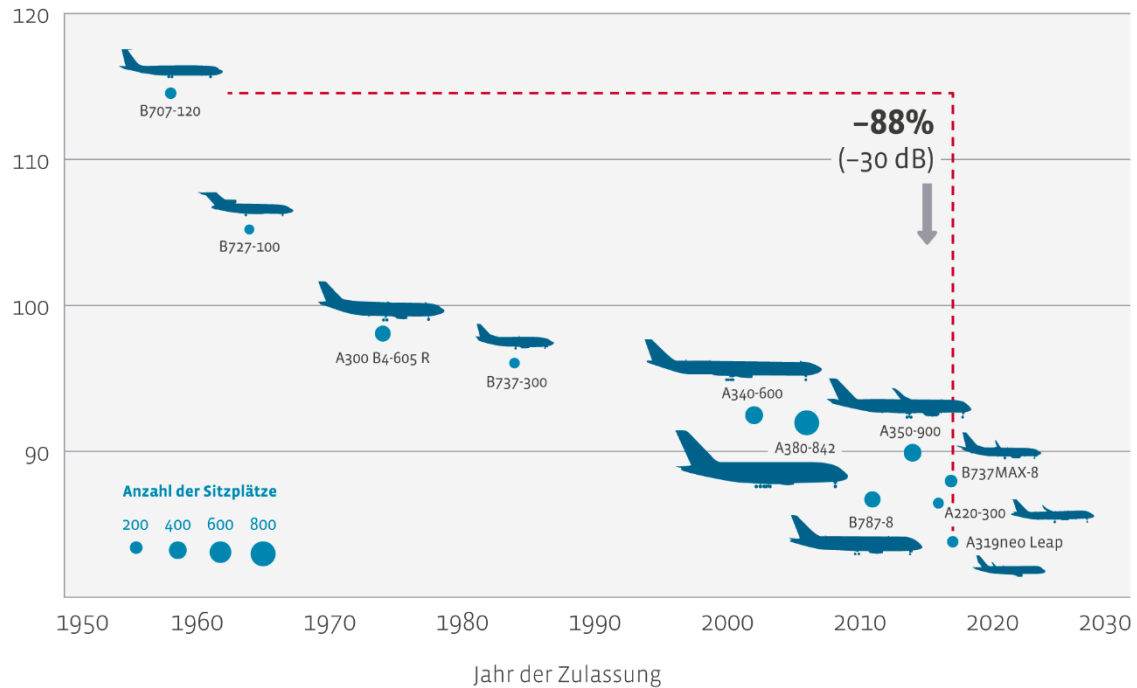
Abbildung 10: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2019 (Quelle: Flughafen München GmbH)



## Lärmentwicklung von Flugzeugen bis heute: Minus 30 dB

Minus 30 dB entspricht einer Lärmreduzierung um rund 88 Prozent

Seitenlinienpegel (Start, lautester Messpunkt) normiert auf 500 kN (EPNdB)



**FP** [www.fluglaerm-portal.de](http://www.fluglaerm-portal.de) | Quelle: eigene Berechnung auf Grundlage der ICAO Noise Certification Database

**Abbildung 11:** Entwicklung des Seitenlinienpegels in den letzten 60 Jahren an Hand ausgewählter Flugzeugmuster (Quelle: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V., [Fluglärm vermeiden \(xn--fluglrm-portal-9hb.de\)](http://Fluglaerm-vermeiden(xn--fluglrm-portal-9hb.de)))<sup>40</sup>

<sup>40</sup> Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.: Das Fluglärm Portal, Lärm vermeiden – Lärmentwicklung von Flugzeugen bis heute: Minus 30 dB ([Fluglärm vermeiden \(xn--fluglrm-portal-9hb.de\)](http://Fluglaerm-vermeiden(xn--fluglrm-portal-9hb.de)))

**Tabelle 8: Maßnahme V2 – Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster**

<b>Maßnahme V2</b>	<b>Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Am Flughafen München werden kontinuierlich lautere Flugzeuge durch leisere Flugzeuge ersetzt. Die DLH beispielsweise hatte mit Stand Juli 2019 im Langstreckenverkehr sämtliche 15 A350 in München eingesetzt und damit ältere und deutlich lautere Flugzeuge des Typs A340 weitestgehend abgelöst. Die A320-Flotte wird weiter durch den Einsatz von A320neo Flugzeugen erneuert. Bis Ende 2020 sollten laut DLH 10 Flugzeuge des Typs A320neo am Flughafen München stationiert sein. Auch hier sind die Entwicklungen in den Jahren 2020 und 2021 durch die Corona-Krise und den massiven Einbruch der Flugbewegungszahlen geprägt.</p> <p>Andere Fluggesellschaften tauschen ebenfalls lautere Flugzeuge gegen leisere Nachfolgemuster aus. Seit 31.12.2017 müssen für neu zuzulassende Flugzeuge die Vorgaben des ICAO (Internationalen Zivilluftfahrtorganisation) Kapitel 14 eingehalten werden (siehe Abbildung 10).</p> <p>Maßnahme beruht auf: ICAO-Abkommen und Entscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften; § 29b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Eine Minderung der Lärmemission direkt an der Quelle, das heißt am Luftfahrzeug, kann die Lärmimmission grundsätzlich für alle lärm betroffenen Bereiche verringern.</p>
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	<p>Die Austauschprogramme von Luftverkehrsgesellschaften sind kontinuierlich laufende Prozesse.</p>
<b>Zuständigkeit</b>	<p>Luftverkehrsgesellschaften</p>
<b>Kosten</b>	<p>sehr hoch</p>

**Tabelle 9: Maßnahme V3 – Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren**

<b>Maßnahme V3</b>	<b>Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Teile der Flugzeugflotte am Flughafen München wurden in den vergangenen Jahren mit lärmindernden technischen Verbesserungen nachgerüstet. Als Beispiel ist hier der Einbau von sog. Wirbelgeneratoren an Flugzeugen der Airbus A320-Familie zu nennen. Zuvor konnten unter bestimmten Flugzuständen im Landeanflug bei diesen Flugzeugtypen bislang an Tankdruckausgleichsöffnungen der Flügelunterseite Töne einer bestimmten Frequenz (ca. 600 Hz) entstehen. Die Wirbelgeneratoren verändern die Luftströmung im Flug derart, dass die Entstehung der zuvor deutlich hörbaren Töne verhindert wird. Die Bauteile reduzieren den Gesamtpegel im Bereich bis ca. 20 km vor der Landung um bis zu 4 dB. Flugzeuge, die mit Wirbelgeneratoren ausgestattet sind, erhalten bei Start bzw. Landung am Flughafen München einen Rabatt von 35 €.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf technischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten und Entscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften sowie der Freigabe der Luftfahrzeughersteller; § 29b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).</p> <p>Hinweis: Der Rabatt für Wirbelgeneratoren war in der bis zum 31.05.2021 am Flughafen München gültigen Entgeltordnung enthalten. Das seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltsystem enthält diesen Rabatt nicht weiter, da die Nachrüstung von Flugzeugen der bestehenden Flugzeugflotte mittlerweile abgeschlossen ist und bei neu ausgelieferten Flugzeugen die Entstehung der entsprechenden Töne bereits herstellerseitig verhindert wird. Die Maßnahme ist damit erfolgreich umgesetzt.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Wirbelgeneratoren sind zur Vermeidung der oben beschriebenen Töne wirksam, die beim Anflug eines Luftfahrzeuges in einer Entfernung von ca. 20 km zur Landebahnschwelle entstehen.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Die Nachrüstung von Flugzeugen der bestehenden Flugzeugflotte ist erfolgreich umgesetzt.
<b>Zuständigkeit</b>	Luftverkehrsgesellschaften Flughafen München GmbH (Start- und Landeentgelte)
<b>Kosten</b>	mittel

**Tabelle 10: Maßnahme V4 – Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen**

<b>Maßnahme V4</b>	<b>Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Laute Luftfahrzeuge, welche nur die Anforderungen des Kapitels 2 des ICAO (Internationalen Zivilluftfahrtorganisation) Anhang 16 erfüllen, dürfen am Flughafen München weder starten oder landen (Ziffer A.II.2. der Planfeststellung in der Fassung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 05.07.2011<sup>41</sup>, Ausnahmen nur in not- und sicherheitsbedingten Fällen). Zudem dürfen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nur Flugzeuge starten und landen, die in der jeweils aktuellen Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geführt werden. Ausnahmen gelten nur für Verspätungen, Flüge zur Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen sowie zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben, Landungen aus Flugsicherheitsgründen und Einzelausnahmegenehmigungen durch die oberste Luftaufsichtsbehörde (Ziff. A.I.4. der Änderungsgenehmigung 23.03.2001 – Nachtflugregelung<sup>42</sup>).</p> <p>Die Maßnahme beruht auf der Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München in der aktuellen Fassung.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch den Ausschluss der lautesten Luftfahrzeugmuster werden die Einzelschallereignisse mit den bislang höchsten Lärmpegeln vermieden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	abgeschlossen
<b>Zuständigkeit</b>	Luftverkehrsbehörden (Überwachung) Flughafen München GmbH (Flughafenbenutzungsordnung) Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	gering bis mittel

<sup>41</sup> 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))

<sup>42</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23 nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23-nachtflugregelung.pdf))

## 6.2.2 Nachtflugbeschränkungen

Tabelle 11: **Maßnahme V5 – Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung**

Maßnahme V5	Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die Nachtflugregelung für den Flughafen München wurde mit Änderungs-genehmigung vom 23.03.2001<sup>43</sup> neu gefasst (siehe auch Abbildung 12). Danach sind in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nur zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 28 planmäßige Starts und Landungen von 22:00 bis 23:30 Uhr und Landungen von 5:00 bis 6:00 Uhr</li> <li>• verspätete Starts und Landungen in der Zeit von 22:00 bis 24:00 Uhr, sofern die Flüge vor 22:00 Uhr oder nach 22:00 Uhr zu-lässigerweise geplant waren und verfrühte Landungen zwischen 5:00 und 6:00 Uhr, sofern die planmäßige Ankunft nach 6:00 Uhr liegt</li> <li>• Flüge von Luftfahrtunternehmen, die ihren Wartungsschwerpunkt am Flughafen München haben, für alle Landungen und für plan-mäßige Starts im Interkontinentalverkehr bis 23:30 Uhr (mit Aus-nahmemöglichkeiten für Interkontinentalstarts bis 24:00 Uhr) sowie für Landungen von Interkontinentalflügen und Starts von Überfüh-rungsflügen von 5:00 bis 6:00 Uhr.</li> <li>• Planmäßige Starts und Landungen von Flugzeugen, die an jeder Messstelle in der Umgebung des Flughafens im Mittel keine höhe-ren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugen, von 22:00 bis 23:30 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr.</li> <li>• Post- und Vermessungsflüge während der gesamten Nacht</li> <li>• Ausbildungs- und Übungsflüge von 22:00 bis 23:00 Uhr</li> <li>• Flüge in Not- oder Katastrophenfällen, zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben, Landungen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Flugsicherheitsgründen sowie Flüge, die in begründeten Ausnahmefällen zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luft-verkehr oder aus sonstigen Gründen des besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind und die das für den Verkehr zuständi-ge Staatsministerium zugelassen hat.</li> </ul> <p>Zudem unterliegen Flüge in der Nacht in ihrer Gesamtheit einem Lärmkon-tingent und einem Flächen- bzw. Schnittpunktkontingent, wonach ein Lärm-volumen von <math>N_{eq} = 105</math> pro Durchschnittsnacht des Jahres sowie Dauer-schallpegel von 50 dB(A) an den Schnittstellen der An- und Abflugrouten mit der Grenzlinie des kombinierten Tag- und Nachtschutzgebiets nicht überschritten werden dürfen.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf der luftrechtlichen Genehmigung für den Flugha-fen München i. d. F. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001.</p>

<sup>43</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Ände-rung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Nachtflugbeschränkungen begrenzen den nächtlichen Flugverkehr am Flughafen München, insbesondere innerhalb der Kernzeit (zwischen 00:00 und 5:00 Uhr). Die Regelungen zum Lärmkontingent sowie zum Schnittpunktkriterium limitieren die nächtlichen Lärmimmissionen im Umfeld des Flughafens auf ein festgelegtes Maximum. 2019 wurden 71 % des Lärmkontingents genutzt. Lediglich durchschnittlich 3 % der Nachtflüge fanden in der Kernzeit statt, 86 % vor 24:00 Uhr, davon der weitaus größte Anteil zwischen 22:00 und 23:00 Uhr.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Bescheid vom 23.03.2001, höchstrichterlich bestätigt in 2005
<b>Zuständigkeit</b>	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Flughafen München GmbH Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	hoch

Die folgende Darstellung macht die Nachtflugbeschränkungen deutlich:

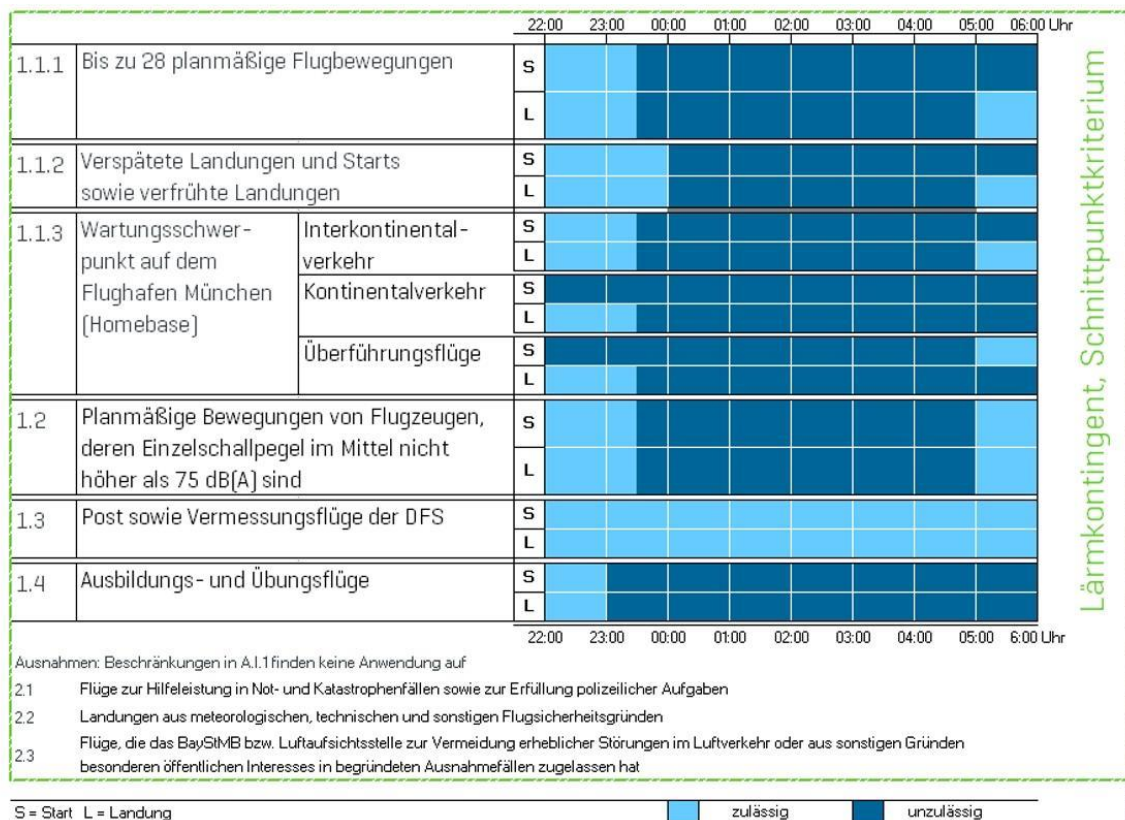


Abbildung 12: Schematische Darstellung der Nachtflugregelung am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH<sup>44</sup>)

<sup>44</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflugregelung gemäß Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](http://munich-airport.de))

### 6.2.3 Lärmabhängige Start- und Landeentgelte

Tabelle 12: **Maßnahme V6 – Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u. a.**

Maßnahme V6	Entgeltsystem: lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u. a.
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die Entgeltordnung des Flughafens München sieht für alle Flugzeuge, die am Flughafen starten oder landen, lärmabhängige Start- und Landeentgelte vor.</p> <p>Die Entgelte differenzierten in der bis zum 31.05.2021 geltenden Entgeltordnung u. a. nach insgesamt 11 Lärmklassen.</p> <p>Um den Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge weiter zu erhöhen, hat die Flughafen München GmbH (FMG) das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt. In der am 24.03.2021 genehmigten Entgeltordnung, gültig seit dem 01.06.2021, ist der Anteil der Lärmrentgelte an den Gesamtentgelten im Vergleich zur bis zum 31.05.2021 geltenden Entgeltordnung deutlich erhöht worden. Damit steigt auch das Lärmgrundentgelt deutlich an. Mit nunmehr 13 Lärmklassen wird deutlich stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen unterschieden.</p> <p>Jedes Luftfahrzeug wird der zutreffenden Lärmklasse aufgrund der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen zugeordnet. Das Lärmgrundentgelt wird pro Start und Landung erhoben. Es wird zudem zwischen Flügen in den Tagesrand- und Nachtzeiten unterschieden. Für die Nachtzeit wird das Lärmgrundentgelt mit deutlich höheren Aufschlägen versehen. In den Tagesrandstunden steigen die Zuschläge in Halb-Stunden-Schritten, beginnend mit 20 % für die halbe Stunde nach 22:00 Uhr an; die höchsten Zuschläge werden mit plus 120 % für Flüge in der Nachtzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr erhoben.</p> <p>Die FMG macht durch diese Weiterentwicklung deutlich, dass sie dem Einsatz leiser und moderner Flugzeugtypen ein hohes Gewicht beimisst und hat daher die finanziellen Anreize dafür deutlich verstärkt.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf der Entgeltordnung des Flughafens München i. V. m. § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).</p> <p>Die seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltordnung findet sich auf den Internetseiten der FMG<sup>45</sup>.</p>
<p><b>Lärminderungswirkung</b></p>	<p>Lärmabhängige Entgelte sollen den Einsatz leiserer und moderner Flugzeuge am Flughafen München wirtschaftlich attraktiver machen und damit eine Lärminderung für in der Umgebung des Flughafens von Fluglärm betroffenen Bereiche bewirken. Die Höhe der Lärminderung ist abhängig von der am Flughafen eingesetzten Flugzeugflotte.</p>
<p><b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b></p>	<p>Entgeltordnung auf Basis einer Entgeltrahmenvereinbarung Genehmigung der Änderung der bestehenden Entgeltordnung ist durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum 01.06.2021 erfolgt.</p>
<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<p>StMB (als Genehmigungsbehörde) FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften (Nutzerausschuss)</p>
<p><b>Kosten</b></p>	<p>mittel bis hoch</p>

<sup>45</sup> Flughafen München GmbH: Entgeltordnung, Teil 1, gültig ab: 01. Juni 2021 ([01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf](https://www.munich-airport.de/01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf) ([munich-airport.de](https://www.munich-airport.de)))



## 6.2.4 Lärmindernde An- und Abflugverfahren

**Tabelle 13: Maßnahme V7 – Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK)**

<b>Maßnahme V7</b>	<b>Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK)</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>In der Vergangenheit wurde die Flugroutenführung am Flughafen München dahingehend optimiert, Überflüge über dichtere Siedlungsgebiete im Nahbereich des Flughafens München nach Möglichkeit zu reduzieren. Die heutigen Flugrouten sind Ergebnis der gemeinsamen Arbeit von DFS, den Luftverkehrsgesellschaften und der FMG unter Einbeziehung der Fluglärmkommission. Die gültigen Standardabflugstrecken für den Flughafen München sind in Kapitel 2.3 bzw. Anlage 1 dargestellt. In der FLK herrscht Konsens darüber, dass die Routenführung am Flughafen München auch Dank der Arbeit der FLK im Zusammenwirken mit der DFS bereits derart gestaltet ist, dass ein relatives Optimum für die Flughafenumgebung erreicht ist.</p> <p>Für die Umsetzung der Maßnahme (Flugverfahren) ist eine Festlegung durch Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) erforderlich, deren Inhalte durch die DFS nach Maßgabe der Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) vorbereitet werden; § 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) findet dabei Beachtung.</p> <p>In der Vergangenheit wurde als Ergebnis der Optimierungen beispielsweise der sog. Abdrehpunkt der Südabflugroute S-SID verschoben und erst auf der Grundlage von Lärmmessungen der FMG in den angrenzenden Ortslagen so ermittelt, um die Betroffenheit der Ortschaften Neufahrn/Mintraching und Hallbergmoos weiter zu minimieren.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Flugrouten sind so festgelegt, dass möglichst gering besiedelte Gebiete überflogen werden. Ermöglicht durch die verhältnismäßig ländlich geprägte Umgebung ist am Flughafen München die Zahl der von Lärmemissionen Betroffenen in Relation zu anderen Großflughäfen vergleichsweise sehr gering.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	nach Planung durch DFS mit Verordnung des BAF festgesetzt, laufend Optimierungsprozesse
<b>Zuständigkeit</b>	DFS FLK BAF
<b>Kosten</b>	mittel

**Tabelle 14: Maßnahme V8 – Alternierende Bahnnutzung (nachts)**

<b>Maßnahme V8</b>	<b>Alternierende Bahnnutzung (nachts)</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die alternierende Bahnnutzung (Dedicated Runway Operations bzw. DROps) bezeichnet die Bündelung von Flugbewegungen auf einer der beiden Start-/Landebahnen. So werden an der jeweils nicht genutzten Bahn Zeiträume ohne jeglichen Flugbetrieb geschaffen, welche auch als „Lärm-pausen“ bezeichnet werden können. Am Flughafen München wird zum Ende eines jeden Tages nur eine der beiden Start-/Landebahnen gemäß einer internen Absprache zwischen DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und Flughafen München GmbH (FMG) genutzt. Die jeweils inaktive Bahn wird in der Regel alternierend an aufeinanderfolgenden Tagen gewechselt. Die Schließung einer Bahn erfolgt jeweils in Schwachlastzeiten in der Nacht ab 23:00 Uhr oder später und dauert i. d. R. bis mind. 5:00 Uhr morgens. Während dieser Zeit werden sämtliche ankommende und abfliegende Flugbewegungen über dieselbe Bahn abgewickelt.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf einer Entscheidung der DFS und der FMG.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Durch die alternierende Bahnnutzung werden in der Regel an jedem zweiten Tag die von den An- und Abflugrouten einer der beiden Bahnen betroffenen Anwohner nachts entlastet. Dies entlastet sowohl die Anwohner im Bereich des Anfluges als auch des Abfluges der jeweiligen Start-/Landebahn.</p>
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	geübte Praxis
<b>Zuständigkeit</b>	DFS FMG
<b>Kosten</b>	gering

**Tabelle 15: Maßnahme V9 – CDO (Continuous Descent Operation)**

<b>Maßnahme V9</b>	<b>CDO (Continuous Descent Operation)</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Üblicherweise besteht das Höhenprofil eines anfliegenden Flugzeuges sowohl aus Segmenten, in denen das Flugzeug sinkt, als auch aus horizontalen Segmenten, in denen das Flugzeug eine konstante Höhe beibehält. Mit konstanten Sinkflügen (engl.: CDO, Continuous Descent Operation) wird angestrebt, ein den Flughafen anfliegender Flugzeug möglichst kontinuierlich sinken zu lassen. So werden horizontale Flugsegmente möglichst vermieden. Durch CDOs können dank der größeren Höhe der Flugzeuge im Vergleich zu einem üblichen stufenförmigen Anflug und dank der verringerten Triebwerksleistung die Lärmimmissionen im Anflugbereich verringert werden. Lärmmentlastungen können sich allerdings nur im weiteren Flughafenumfeld und nicht im Endanflug ergeben. Dieser wird durch die CDOs nicht berührt. Darüber hinaus können CDOs eine Treibstoffersparnis und damit eine Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ermöglichen, können jedoch im Allgemeinen lediglich in verkehrsschwächeren Zeiten angewandt werden, da sie zu kapazitiven Einschränkungen am Flughafen führen.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf einer Entscheidung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Lärmmentlastungen können sich nur im weiteren Flughafenumfeld und nicht im Endanflug ergeben.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Schrittweise Einführung für Anflugverfahren am Flughafen München erfolgt.
<b>Zuständigkeit</b>	DFS Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	keine

## 6.2.5 Schallschutz- und Entschädigungsprogramme

Tabelle 16: **Maßnahme V10 – 1. und 2. Schallschutzprogramm, freiwillige Zusatzmaßnahmen**

Maßnahme V10	1. und 2. Schallschutzprogramm, freiwillige Zusatzmaßnahmen
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979<sup>46</sup> in der Fassung vom 06.02.1989 (3. Änderungsplanfeststellungsbeschluss [ÄPFB])<sup>47</sup> und vom 28.01.1992 (35. ÄPFB)<sup>48</sup> steht allen Eigentümern von bereits errichteten oder bauaufsichtlich genehmigten Gebäuden in dem in einer Plananlage festgelegten Tagschutzgebiet das Recht auf angemessene Schallschutzvorrichtungen zu. Durch die Ergänzungsbeschlüsse wurde dieses Recht auf alle Anwesen ausgedehnt, die nach den damals zu Grunde liegenden Berechnungen mindestens einem Dauerschallpegel von 67 dB(A), später 62 dB(A) ausgesetzt waren, bzw. auf denen eine Bewegungszahl und ein maximalpegelberücksichtigender NNI Index (Noise and Number Index) über dem Wert von 42 lag oder ein Artikulationsindex AI im Rauminnen von 0,7 nicht eingehalten war.</p> <p>Zusätzlich war ein Nachtschutzgebiet festgelegt worden, in dem ebenfalls Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, hier zuzüglich von Belüftungseinrichtungen, bestand (Auslösewert von 6 x 70 dB(A) Einzelpegel).</p> <p>Mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (Nachtflugregelung)<sup>49</sup>, wurde der Anspruch auf Schallschutzeinrichtungen weiter ausgedehnt; innerhalb des fortan kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes hatten nunmehr alle Grundstückseigentümer einen Anspruch auf den Schutz von Aufenthalts- und Schlafräumen inkl. angemessener Belüftung. Schallschutzziel war die Einhaltung eines maximalen Innenpegels (Einzelpegel) von 55 dB(A).</p> <p>Die Auflagen wurden von der Flughafen München GmbH (FMG) in weitgehendem Einvernehmen mit den Berechtigten in 2 Schallschutzprogrammen abgearbeitet. Die FMG hat im Rahmen dieser beiden Schallschutzprogramme umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen. So wurden rund 4.000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die FMG hat dazu in der Vergangenheit rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert.</p> <p>2001/2002 wurde zudem ein Wartungsprogramm angeboten, von dem ebenfalls intensiv Gebrauch gemacht wurde.</p> <p>Zusätzlich hat sich die FMG im Rahmen eines freiwilligen Serviceprogramms bereit erklärt hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen auszutauschen.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf Festlegungen in der Planfeststellung, soweit Servicemaßnahmen betroffen sind, beruhen diese auf einzelnen freiwilligen Zusagen der FMG.</p>

<sup>46</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](#))

<sup>47</sup> Regierung von Oberbayern: 3. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (3. ÄPFB) – Berichtigungsbeschluss vom 06.02.1989 ([1989-02-06\\_3aepfb.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>48</sup> Regierung von Oberbayern: 35. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (35. ÄPFB) vom 28.01.1992 ([1992-01-28\\_35aepfb.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>49</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Geräuschbelastung innerhalb eines von dem Programm profitierenden Wohnhauses wird, z. B. durch Schallschutzfenster, erheblich verringert. Als Form des passiven Schallschutzes verringern bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht die Lärmemission an der Quelle.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Die Schallschutzprogramme des Flughafens München sind nahezu vollständig umgesetzt. Die Ansprüche, die aus der Nachtflugregelung abgeleitet werden (s. o.), konnten bis 31.12.2006 geltend gemacht werden. Der Zeitpunkt der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der FMG stand und steht den Betroffenen offen.
<b>Zuständigkeit</b>	FMG anspruchsberechtigte Anwohner
<b>Kosten</b>	sehr hoch (ca. 62 Mio. € inkl. Außenwohnbereichsentschädigungen)

**Tabelle 17: Maßnahme V11 – Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen**

<b>Maßnahme V11</b>	<b>Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen</b>
<b>Beschreibung</b>	Bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 <sup>50</sup> hatte sich die Flughafen München GmbH (FMG) bereit erklärt, vom Fluglärm besonders nachhaltig betroffene Wohngrundstücke vor Kopf der Start- und Landebahnen zum Verkehrswert zu erwerben, falls vom Eigentümer gewünscht (Ziffer VI.6. des Planfeststellungsbeschlusses). Zudem hat die FMG weitere Wohngrundstücke im unmittelbaren Umfeld des Flughafens, insbesondere in Attaching, aus Lärmschutzgründen aufgekauft.  Die Maßnahmen beruht auf Festlegungen in der Planfeststellung und einer Zusage der FMG.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Eigentümern von besonders lärmbeeinträchtigten Wohngrundstücken wurde durch den Kauf der Grundstücke ein angemessener finanzieller Ausgleich bzw. die Möglichkeit zum Umzug in weniger belastete Ortslagen angeboten.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Die sich aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1979 ergebenden Aufkäufe sind inzwischen vollumfänglich realisiert.
<b>Zuständigkeit</b>	FMG im Zusammenwirken mit den Betroffenen/Berechtigten
<b>Kosten</b>	hoch

**Tabelle 18: Maßnahme V12 – Außenwohnbereichsentschädigungen**

<b>Maßnahme V12</b>	<b>Außenwohnbereichsentschädigungen</b>
<b>Beschreibung</b>	Aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom 8. Juli 1979 <sup>51</sup> in der Fassung des 42. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 20.07.1992 <sup>52</sup> waren von der Flughafen München GmbH (FMG) zusätzlich zu Schallschutzvorkehrungen auch Entschädigungen für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen durch Lärm zu leisten. Auslösekriterium war ein Dauerschallpegel von mehr als 65 dB(A) außen oder eine mehr als 19-malige Überschreitung eines Maximalpegels von 85 dB(A).
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch die Maßnahme erfolgt keine Lärmentlastung, aber eine finanzielle Entschädigung.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Vollzug/Umsetzung abgeschlossen
<b>Zuständigkeit</b>	FMG auf Antrag der Betroffenen/Berechtigten
<b>Kosten</b>	mittel

<sup>50</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/000134neu))

<sup>51</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/000134neu))

<sup>52</sup> Regierung von Oberbayern: 42. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (42. ÄPFB) – Entschädigungsregelung (Neufassung) vom 20.07.1992 ([1992-07-20\\_42aepfb.pdf \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/1992-07-20_42aepfb.pdf))

## 6.2.6 Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms

Tabelle 19: **Maßnahme V13 – Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden**

Maßnahme V13	Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden
<b>Beschreibung</b>	<p>Anwohner können sich für Beschwerden zu Lärmimmissionen an den Fluglärmenschutzbeauftragten der Regierung von Oberbayern und die Flughafen München GmbH (FMG) richten. Bei Fragen zur Abwicklung des Luftverkehrs steht die DFS der Öffentlichkeit zur Verfügung. Beschwerden und Anfragen werden individuell von allen drei Stellen beantwortet. Die FMG betreibt ein „Servicetelefon Lärmenschutz“, mit Hilfe dessen Anwohner rund um die Uhr Beschwerden einreichen können. Beschwerdeführer werden anschließend persönlich von Mitarbeitern des Flughafens kontaktiert. In der Beantwortung legt der Flughafen Wert auf eine transparente Darstellung des der Beschwerde zugrundeliegenden Lärmereignisses. Schriftliche Beschwerden werden entsprechend beantwortet. Die Beschwerden werden dokumentiert und in Form von Statistiken der Fluglärmkommission mitgeteilt. Anfragen mit Bezug zu Flugverfahren oder der Arbeitsweise der Flugverkehrskontrolle werden an die DFS bzw. das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zur weiteren Überprüfung weitergeleitet. Ähnlich verfährt der Fluglärmenschutzbeauftragte der Regierung von Oberbayern, dessen Aufgaben in den Leitlinien für die Fluglärmenschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmenschutzbeauftragten – Leitlinien)<sup>53</sup> vom 02.02.2021, geregelt sind.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf Entscheidungen der Freistaates Bayern, der FMG und der DFS.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Das Beschwerdemanagement verringert nicht die physikalischen Lärmimmissionen, sondern zielt auf eine Erhöhung der Transparenz und des Verständnisses der Betroffenen ab.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	geübte Praxis
<b>Zuständigkeit</b>	Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern DFS FLK FMG
<b>Kosten</b>	mittel

<sup>53</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Leitlinien für die Fluglärmenschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmenschutzbeauftragten – Leitlinien), Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 2. Februar 2021, Az. 56-3739.1-1-6, BayMBl. 2021 Nr. 142, 24. Februar 2021 ([BayMBl. 2021 Nr. 142 - Verkündungsplattform Bayern \(verkuendung-bayern.de\)](https://www.verkuendung-bayern.de))

**Tabelle 20: Maßnahme V14 – Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF])**

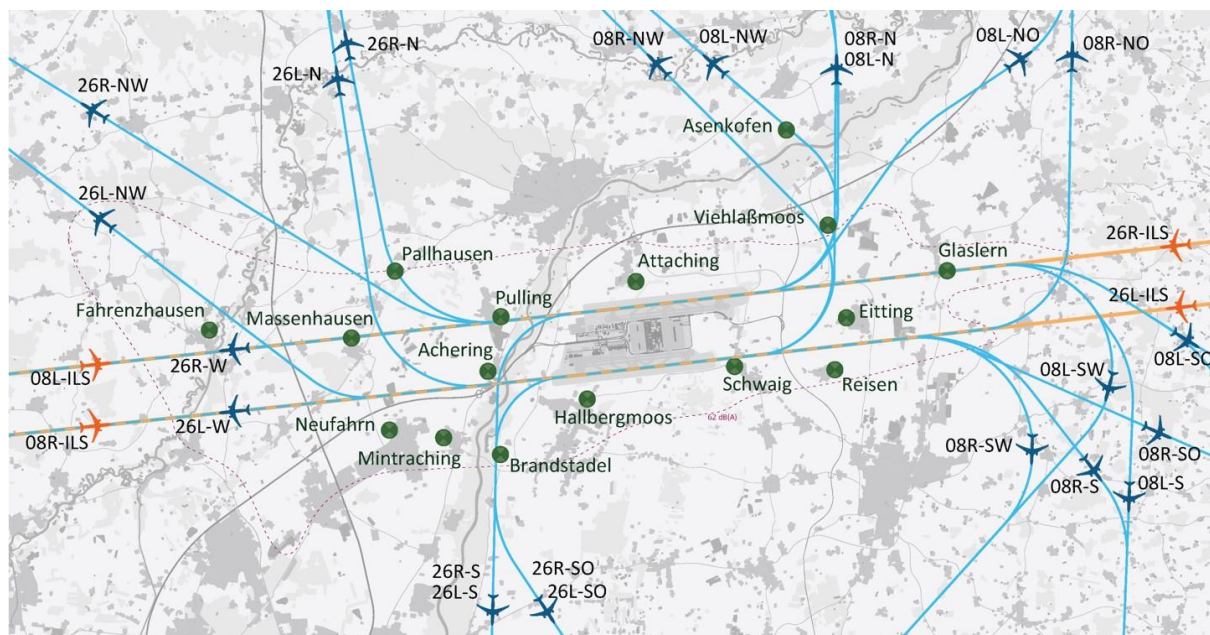
<b>Maßnahme V14</b>	<b>Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF])</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die DFS zeichnet Flugbewegungen, Flugverläufe sowie den Funkkontakt mit dem Luftverkehr auf. Beschwerden geht die DFS im Einzelfall nach und leitet diese – wenn sie begründet erscheinen und auf Verstößen gegen gesetzliche Vorgaben oder Vorgaben der DFS/des BAF beruhen können – an das BAF zur weiteren Bearbeitung und ggf. auch Verfolgung und Ahndung von Verstößen weiter.</p> <p>Für die Einleitung und Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten-Verfahren im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Flugverfahren oder Einzelfreigaben ist grundsätzlich das BAF zuständig. Die Einleitung solcher Verfahren erfolgt, sobald das BAF Kenntnis erlangt und sich aufgrund des mitgeteilten Sachverhalts ein Anfangsverdacht für die Verwirklichung eines Ordnungswidrigkeiten-Tatbestandes ergibt. Eine Ahndung setzt für jeden Einzelfall voraus, dass zweifelsfrei nachgewiesen wird, dass der verantwortliche Luftfahrzeugführer rechtswidrig und vorwerfbar den Tatbestand eines Gesetzes verletzt hat. Unabhängig von der Frage, ob es um eine mögliche Abweichung von einer Einzelfreigabe oder einem Flugverfahren geht, unterliegt der Flugweg verschiedenen Einflüssen, auf die der Luftfahrzeugführer keinen/kaum Einfluss hat, weshalb hierdurch bedingte Abweichungen vom Flugweg nicht vorwerfbar sind. Diese ergeben sich z. B. aus meteorologischen Bedingungen, Luftfahrzeugtyp, Triebwerksleistung, Gewicht etc. Können derartige Einflüsse nicht ausgeschlossen werden, ist eine Ahndung nicht möglich.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf Regelungen des Luftverkehrsrechts (§ 58 Abs. 1 Nr. 10 Luftverkehrsgesetz [LuftVG] i. V. m. § 32 Abs. 4 Nr. 8 LuftVG).</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch die Aufzeichnung der Flugverläufe und die Verfolgung und Ahndung von Verstößen soll die Einhaltung von der Lärminderung dienenden Vorgaben, insbesondere der Einhaltung von Flugverfahren, sichergestellt werden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Regelungen der Rechtsfolgen von Verstößen in Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)
<b>Zuständigkeit</b>	DFS BAF
<b>Kosten</b>	gering



**Tabelle 21: Maßnahme V15 – Fluglärmüberwachung und -messungen**

Maßnahme V15	Fluglärmüberwachung und -messungen
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Gemäß § 19a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und der Auflage A.II.5 des luftrechtlichen Genehmigungsbescheides vom 09.05.1974<sup>54</sup> hat der Flughafenunternehmer auf dem Flughafen und in dessen Umgebung Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch an- und abfliegende Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) betreibt auf dieser Grundlage in der Umgebung des Flughafens 16 im Bereich der An- und Abflugrouten verteilte stationäre Messstationen, die dieser Fluglärmüberwachung dienen. Die Standorte der Messstationen sind mit der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission abgestimmt. Sie sind in der unten wiedergegebenen Plankarte dargestellt.</p> <p>Die Messstationen dienen der Überwachung der Fluglärmsituation, als Datengrundlage der veröffentlichten Immissionsberichte sowie zur Dokumentation und Auswirkungsbetrachtung der Fluglärmentwicklung gegenüber der Fluglärmkommission. Darüber hinaus können die Messstationen z. B. dem Nachweis der Wirksamkeit neuartiger Flugverfahren dienen.</p> <p>Zudem misst die FMG freiwillig auf Antrag der jeweiligen Kommunen auch mit mobilen Messstationen die in einzelnen Ortslagen bestehende Lärmsituation. Die Ergebnisse werden sowohl den jeweiligen Kommunen mitgeteilt als auch der Fluglärmkommission vorgestellt.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf Vorgaben des luftrechtlichen Genehmigungsbescheids bzw. § 19a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) (stationäre Messstationen) bzw. der Entscheidung der FMG (mobile Messstationen).</p>
<p><b>Lärminderungswirkung</b></p>	<p>Die Fluglärmüberwachung dient dem Verständnis und der Transparenz zur Fluglärmsituation am Flughafen, als Arbeitsgrundlage für die Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten sowie der Sicherstellung und Quantifizierung von Lärminderungen aus lärmreduzierenden Maßnahmen.</p>
<p><b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b></p>	<p>Überwachung erfolgt seit Inbetriebnahme des Flughafens nach den Vorgaben der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974</p>
<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<p>FMG</p>
<p><b>Kosten</b></p>	<p>mittel bis hoch</p>

<sup>54</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09\\_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](#))



**Abbildung 13: Darstellung der ortsfesten Messstellen sowie der An- und Abflugrouten (Quelle: Flughafen München GmbH)**

**Tabelle 22: Maßnahme V16 – Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln**

<b>Maßnahme V16</b>	<b>Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die Deutsche Lufthansa und die Flughafen München GmbH (FMG) fördern die Transparenz zu Fragestellungen betreffend Flugverläufen und Fluglärm. Die DFS bietet mit dem Online-Tool STANLY_Track die Möglichkeit, alle Flugverläufe nahezu in Echtzeit, als auch bis zu 14 Tage rückwirkend nachzuverfolgen (<a href="https://www.dfs.de">STANLY Track3 (dfs.de)</a>). Zusätzlich zum Verlauf werden auch weitere Informationen wie der Flugzeugtyp, das Rufzeichen, der Start- bzw. Ziel-flughafen, die Flughöhe und die Geschwindigkeit angegeben.</p> <p>Die FMG betreibt das Online-Tool Flumo zur Verfolgung der am Flughafen München abgewickelten Flugbewegungen inklusive der zugehörigen Lärmesswerte der 16 festen Messstationen (<a href="https://www.munich-airport.de">Fluglärmüberwachung - Online - Flughafen München (munich-airport.de)</a>).</p> <p>In Flumo werden die zeitlichen Verläufe der Schallpegel aller ortsfesten Messstationen (siehe Maßnahme V15) angezeigt. Flumo liefert ebenfalls Informationen wie den Flugzeugtyp, die Fluggesellschaft, den Start- bzw. Zielflughafen, die Flughöhe und das Steigprofil einer jeweiligen Flugbewegung. Weitere Angebote der FMG zur Erhöhung der Transparenz liegen in der statistischen Darstellung akustischer und verkehrlicher Kenngrößen (<a href="https://www.munich-airport.de">Fluglärmüberwachung - Mess- und Kenngrößen - Flughafen München (munich-airport.de)</a>), in den veröffentlichten Immissionsberichten sowie in der vom Flughafen herausgegebenen Fluglärm Broschüre, die als Anlage 9 beigefügt und im Internetauftritt der FMG veröffentlicht ist.</p> <p>Zudem bemühen sich DFS, Deutsche Lufthansa und FMG um einen intensiven Dialog mit den Umlandgemeinden und Anwohnern.</p> <p>Die freiwilligen Maßnahmen beruhen auf Entscheidungen der DFS, der Deutschen Lufthansa und der FMG.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Maßnahmen mindern zwar keine Lärmemissionen, dienen aber der für jedermann zugänglichen Information und der Transparenz zu Lärmimmissionen aus dem Flugbetrieb am Flughafen München.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	geübte Praxis
<b>Zuständigkeit</b>	DFS FMG Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	gering

## 6.2.7 Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm

Tabelle 23: Maßnahme V17 – Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe

Maßnahme V17	Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>In der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974<sup>55</sup> wurde vorgegeben, Probeläufe von Triebwerken nur dann durchzuführen, wenn dadurch in den in der näheren Umgebung des Flughafens liegenden Wohngebieten der mittlere Lärmgrundpegel nicht erhöht wird. Diese Vorgabe wurde im 6. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) vom 3. Juli 1989<sup>56</sup> dahingehend präzisiert, dass ein Triebwerksprobelaufstand zu errichten ist, der sicherstellt, dass in Hallbergmoos 55 dB(A) (max. Wirkpegel) und 35 dB(A) (Mittelungspegel) und in Achering 65 dB(A) bzw. 45 dB(A) nicht überschritten werden. Die Lärmschutzhalle wurde von der Flughafen München GmbH (FMG) am westlichen Ende der Vorfelder nach diesen Vorgaben errichtet.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf Vorgaben der luftrechtlichen Genehmigung und der Planfeststellung. Sie wurden in die Flughafenbenutzungsordnung übernommen.</p>
<p><b>Lärminderungswirkung</b></p>	<p>Die Lärmschutzhalle vermindert die das Flughafengelände verlassenden Lärmemissionen aus Triebwerksprobeläufen erheblich. Am Flughafen München werden so z. B. die Ortschaften Hallbergmoos und Attaching insbesondere in der Nacht vor Lärmimmissionen aus Triebwerksprobeläufen geschützt.</p>
<p><b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b></p>	<p>Festlegung im 6. ÄPFB, Vorgabe umgesetzt</p>
<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<p>FMG Luftverkehrsgesellschaften</p>
<p><b>Kosten</b></p>	<p>hoch</p>

<sup>55</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09\\_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>56</sup> Regierung von Oberbayern: 6. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München (6. ÄPFB) – Änderungsplanfeststellung Südliches Bebauungsband vom 03.07.1989 ([1989-07-03\\_6aepfb.pdf \(bayern.de\)](#))

**Tabelle 24: Maßnahme V18 – Beschränkung von Umkehrschub**

<b>Maßnahme V18</b>	<b>Beschränkung von Umkehrschub</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Am Flughafen München ist laut luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974<sup>57</sup> für landende Flugzeuge der Einsatz der Schubumkehr nur beschränkt zugelassen. Die luftrechtliche Genehmigung gibt im Abschnitt A.I.8. (Regelungen für den Betrieb) vor, dass Schubumkehr bei Landungen nur in dem Umfang angewendet werden darf, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Das Luftfahrthandbuch ergänzt die Vorgabe mit dem Zusatz, dass die Stellung der Triebwerkshebel im Flugzeug auf „Leerlaufschubumkehr“ von dieser Regelung nicht umfasst wird.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf Vorgaben der luftrechtlichen Genehmigung. Sie wurden in die Flughafenbenutzungsordnung übernommen. Die letzte Entscheidung über die Nutzung des Umkehrschubs in Bezug auf die Flugsicherheit obliegt dem Flugzeugführer.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch diese Regelung werden erhöhte Lärmemissionen während der Landung von Flugzeugen vermieden, die aus der verstärkten Verwendung von Umkehrschub entstehen würden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Vollzug der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974
<b>Zuständigkeit</b>	Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	gering

<sup>57</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09\\_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](#))

**Tabelle 25: Maßnahme V19 – Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge**

<b>Maßnahme V19</b>	<b>Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Das Airport-CDM (Airport Collaborative Decision Making) ist ein Prozess zum besseren zeitlichen Management des Umdrehprozesses eines Fluges. Grundlegendes Element dabei ist der Austausch von Daten, die jedem am Flughafen agierenden Partner zu einem Flug vorliegen. Danach wird ein gemeinsamer Zeitplan von der erwarteten Landung bis zum erwarteten erneuten Start erstellt und kontinuierlich durch alle Partner, wie DFS, FMG, Luftverkehrsgesellschaften und Bodenverkehrsdienstleister, gepflegt und optimiert. Neben Kerosinersparnis und damit auch Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes verringert dies Bodenlärm durch die Reduzierung der Dauer von Geräuschemissionen bereits laufender Triebwerke.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf einer Entscheidung der Flughafen München GmbH (FMG), der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und der Luftverkehrsgesellschaften.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Das Airport-CDM vermindert die Dauer der Lärmemissionen von rollenden bzw. am Boden wartenden Luftfahrzeugen.</p> <p>Am Flughafen München konnte seit der Einführung des Systems im Jahre 2007 die durchschnittliche Wartezeit von Flugzeugen vor ihrem Start durch Einführung des Airport-CDM von ca. vier Minuten auf ca. zwei Minuten reduziert werden.</p>
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	geübte Praxis
<b>Zuständigkeit</b>	DFS FMG Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	gering

**Tabelle 26: Maßnahme V20 – PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge**

<b>Maßnahme V20</b>	<b>PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Am Flughafen München sind seit 2016 PCA-Anlagen (PCA: Pre Conditioned Air) an gebäudenahen Parkpositionen an Terminal 1, Terminal 2 und Satellit des Flughafens München installiert. Üblicherweise erzeugt das Hilfstriebwerk (APU, Auxiliary Power Unit) eines Flugzeuges die notwendige Energie zur Stromversorgung und Klimatisierung der Kabine eines Flugzeuges am Boden. Dabei emittiert das laufende Hilfstriebwerk signifikante Lärmemissionen. PCA-Anlagen führen einem Luftfahrzeug stattdessen vorklimatisierte Luft über ein Schlauchsystem zu. Eine flächendeckende Stromversorgung der Luftfahrzeuge mit 400 Hz-Anlagen war bereits vorher realisiert, sodass auch hierfür die flugzeugeigenen Hilfsturbinen nicht mehr eingesetzt werden müssen.</p> <p>Seit Einführung werden Flugzeuge auf Parkpositionen mit Strom aus den 400 Hz-Anlagen und vorklimatisierter Luft aus den PCA-Anlagen versorgt. Die Airlines sind aufgefordert, die PCA-Anlagen zu nutzen. Über die Flughafenbenutzungsordnung (Teil II 7.4) werden die Airlines darauf hingewiesen, die Nutzung der APU auf ein unbedingtes Minimum aus Gründen des Umweltschutzes zu reduzieren.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Durch den Einsatz von PCA-Anlagen und der 400 Hz-Anlagen werden die Laufzeit der Hilfsturbine (APU) von Flugzeugen am Boden und die Dauer dadurch entstehender Lärmemissionen verringert.</p>
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	<p>seit 2016 in Betrieb</p>
<b>Zuständigkeit</b>	<p>Flughafen München GmbH Luftverkehrsgesellschaften</p>
<b>Kosten</b>	<p>hoch</p>

**Tabelle 27: Maßnahme V21 – One/Dual Engine Taxi In**

<b>Maßnahme V21</b>	<b>One/Dual Engine Taxi In</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Für gewöhnlich rollen Flugzeuge nach erfolgter Landung unter Verwendung der Schubkraft ihrer Triebwerke zur Parkposition, wobei die Triebwerke Lärm emittieren. Beim sog. „One Engine Taxi In“ wird nach erfolgter Landung eines zweistrahligen Flugzeuges eines der beiden Triebwerke abgeschaltet. Das Verfahren „One Engine Taxi In“ verwenden verschiedene Fluggesellschaften, z. B. die Deutsche Lufthansa. Für ihre Flugzeuge mit vier Triebwerken verwendet die Deutsche Lufthansa das analoge „Dual Engine Taxi In“, wobei nach erfolgter Landung zwei Triebwerke ausgeschaltet werden. Anzumerken ist die Tatsache, dass Triebwerke nach einer erfolgten Landung aus Gründen der Abkühlung der Triebwerke nicht sofort abgeschaltet werden können. Für einen Airbus A320 beträgt die erforderliche Abkühlungszeit ca. drei Minuten, für einen Airbus A346 ca. fünf Minuten.</p> <p>Hinweis: Vor dem Start benötigen Triebwerke eine Aufwärmzeit von bis zu fünf Minuten. Auf Grund der günstigen Gestaltung von Start- und Landebahn sowie Rollwegen sind die Rollzeiten am Flughafen München üblicherweise kurz. Ein „One Engine Taxi Out“ beispielsweise ist dort nicht sinnvoll.</p> <p>Die Maßnahme beruht auf den jeweiligen Entscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch das Abschalten von Triebwerken beim Rollen werden die aus Rollvorgängen entstehenden Lärmemissionen verringert.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	geübte Praxis
<b>Zuständigkeit</b>	Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	keine

**Tabelle 28: Maßnahme V22 – Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig**

<b>Maßnahme V22</b>	<b>Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Bereits in den 90er-Jahren hatte die Flughafen München GmbH (FMG) in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oberding unmittelbar an die Bebauung in Schwaig angrenzend einen Lärmschutzwall errichtet. Ebenfalls einvernehmlich mit der Gemeinde Oberding hat die FMG 2020 zwei Lärm- und Sichtschutzwälle zwischen dem Vorfeld Ost im Westen des Flughafens und der angrenzenden Ortschaft Schwaigerloh/Schwaig (Gemeinde Oberding) errichtet. Die Lärm- und Sichtschutzwälle haben eine Höhe von ca. 5 m über bestehendem Gelände und eine Aufstandsweite von rund 20,0 m. Die Länge des südlichen Walls weist eine Gesamtlänge von ca. 750 m, der östliche eine Gesamtlänge von ca. 160 m auf. Die Wälle wurden ausschließlich mit Aushubmaterial, das im Zuge der Realisierung von Bauprojekten am Flughafen angefallen ist, erstellt.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Maßnahme reduziert die vom Flughafen ausgehenden Lärmbelastigungen für den Ortsteil Schwaigerloh/Schwaig.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	fertiggestellt
<b>Zuständigkeit</b>	FMG Gemeinde Oberding
<b>Kosten</b>	mittel



## 6.2.8 Einsatz von Experten-Know-How zur Fluglärmreduzierung

**Tabelle 29: Maßnahme V23 – Experten-Arbeitsgruppe des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung der Fluglärmkommission (FLK) zur Untersuchung und fallweisen Realisierung weiterer Maßnahmen**

<b>Maßnahme V23</b>	<b>Experten-Arbeitsgruppe des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung der Fluglärmkommission (FLK) zur Untersuchung und fallweisen Realisierung weiterer Maßnahmen</b>
<b>Beschreibung</b>	Im Jahre 2012 wurde die „Experten-Arbeitsgruppe zur Optimierung der Fluglärmsituation in der Umgebung des Flughafens München“ gegründet. Die Experten-Arbeitsgruppe erarbeitete Vorschläge zur Verbesserung der Fluglärmsituation im Umfeld des Flughafens. Unter Federführung des StMB wurde die Arbeitsgruppe fachlich begleitet durch die FLK, vertreten durch den Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden, den Fluglärmschutzbeauftragten des Flughafens München, die Deutsche Lufthansa, Air Berlin (bis 2017) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH als beratendes Mitglied. Ein wesentlicher Beitrag der Arbeitsgruppe bestand in den Jahren 2015 und 2016 in der Betreuung, Begutachtung und Ergebnisdiskussion zweier Studien der Technischen Universität München zu lärmmindernenden Maßnahmen am Flughafen München.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Lärminderungen erfolgten durch aus der Arbeitsgruppe hervorgehende lärmmindernde Maßnahmen.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Der Abschlussbericht wurde vom StMB in der 58. Sitzung der FLK vorgestellt. Die FLK hat diesen zur Kenntnis genommen. Die Experten-Arbeitsgruppe hat in ihrer letzten Sitzung am 28.10.2016 u. a. beschlossen, zunächst die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen zu lärmmindernenden Maßnahmen sowie die abschließende Entscheidung hinsichtlich des Baus einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München abzuwarten.
<b>Zuständigkeit</b>	StMB Regierung von Oberbayern Beteiligte siehe oben
<b>Kosten</b>	gering

**Tabelle 30: Maßnahme V24 – Teilnahme an Forschungsprojekten**

<b>Maßnahme V24</b>	<b>Teilnahme an Forschungsprojekten</b>
<b>Beschreibung</b>	Forschungsprojekte im Bereich Fluglärm sind grundlegend für die langfristige Minderung von Lärm. Die Flughafen München GmbH (FMG) wie auch die Deutsche Lufthansa und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH beteiligen sich daher in verschiedenen Forschungsprojekten. In der Vergangenheit beispielsweise unterstützte die FMG das von der Lufthansa geleitete Projekt „MODAL“, in dem beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Modelle und Daten zur Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr erarbeitet wurden. Ebenfalls unterstützte die FMG das DLR-Projekt „MIDAS“, in dem Maßnahmen und Instrumente des aktiven Schallschutzes untersucht wurden. Aktuell unterstützt die FMG das Forschungsprojekt „EffFlug“ von Lufthansa und DLR, in dem Konzepte zur effizienteren Planung des Flugbetriebs unter Berücksichtigung von Umweltaspekten (Lärm, Schadstoffe) erarbeitet werden.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Forschungsprojekte unterstützen langfristig die Minderung der Lärmemissionen des Luftverkehrs.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	laufend
<b>Zuständigkeit</b>	DLR Luftverkehrsgesellschaften FMG DFS
<b>Kosten</b>	mittel

## 6.2.9 Siedlungssteuerung, kommunale Planung und Schallschutzmaßnahmen, Berücksichtigung von Lärmbelastungen

**Tabelle 31: Maßnahme V25 – Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising**

<b>Maßnahme V25</b>	<b>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>1. Bauleitplanung: Die Stadt Freising beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).</p> <p>2. Baugenehmigungsverfahren: Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten.</p> <p>3. Städtische Bauvorhaben: Dies gilt auch für städtische Bauvorhaben.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	keine Angaben möglich
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	keine Angaben möglich
<b>Zuständigkeit</b>	Stadt Freising (Stadtplanungs- und Umweltamt, Bauordnung, Hochbauamt)
<b>Kosten</b>	keine Angaben möglich

**Tabelle 32: Maßnahme V26 – Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising**

<b>Maßnahme V26</b>	<b>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>1. Bauleitplanung: Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).</p> <p>2. Baugenehmigungsverfahren: Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten.</p> <p>3. Gemeindliche Bauvorhaben: Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben..</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	keine Angaben möglich
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	keine Angaben möglich
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Neufahrn b. Freising (Bauamt)
<b>Kosten</b>	keine Angaben möglich

**Tabelle 33: Maßnahme V27 – Schallschutzfenster Grundschule Langenbach**

<b>Maßnahme V27</b>	<b>Schallschutzfenster Grundschule Langenbach</b>
<b>Beschreibung</b>	Einbau von Schallschutzfenstern im Neubau der Grundschule Langenbach in den Jahren 2019 und 2020.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Belastung durch den Straßenlärm (Bahnhofstraße) und des Bahnlärms wird gemindert, gleichzeitig natürlich auch die Belastung durch den Fluglärm. Durch diese Maßnahme werden ca. 140 Personen (Schüler/Lehrer) entlastet.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	erledigt
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Langenbach
<b>Kosten</b>	ca. 65.000 €

## **6.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München**

### **6.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre**

Für den Flughafen München sind für die nächsten fünf Jahre die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen im Rahmen dieses Lärmaktionsplans geplant. Dabei wurden die Ergebnisse aus den beiden Mitwirkungsphasen der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt.

Die Maßnahmenvorschläge aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen wurden jeweils an die zuständigen Fachbehörden und weiteren zuständigen Stellen (u. a. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, Luftamt Südbayern, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und Flughafen München GmbH) zur Prüfung weitergeleitet. Das vorliegende Kapitel 6.3.1 stellt somit das finale Ergebnis des Lärmaktionsplans nach Beteiligung der betroffenen Stellen für die geplanten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre dar.

Die beschriebenen Maßnahmen stehen unter dem bereits genannten Haushalts- und Finanzierungsvorbehalt der Beteiligten sowie dem Ergebnis der ggf. erforderlichen spezifischen Planungs- bzw. Gesetzgebungsverfahren.

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.

### 6.3.1.1 Lärmabhängige Start- und Landeentgelte

Tabelle 34: Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems

Maßnahme G1	Weiterentwicklung des Entgeltsystems
<b>Beschreibung</b>	Die Entgeltordnung des Flughafens München sieht für alle Flugzeuge, die am Flughafen starten oder landen lärmabhängige Landeentgelte vor. Um den Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeugtypen weiter zu erhöhen, hat die Flughafen München GmbH (FMG) das wichtige Instrument der lärmabhängigen Landeentgelte weiterentwickelt. Die mit Bescheid vom 24.03.2021 genehmigte und zum 01.06.2021 in Kraft getretene neue Entgeltordnung <sup>58</sup> differenziert mit 13 Lärmklassen stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen. Weiterhin werden Entgelte differenziert nach Start und Landung erhoben und der Anteil des Lärm-Grundentgelts an den flugzeugbezogenen Start- und Landeentgelten wird deutlich erhöht. Zudem wird zwischen Flügen in den Tagesrand- und Nachtzeiten unterschieden und das Lärm-Grundentgelt mit deutlichen Zuschlägen versehen. Damit wurden klare Anreize zum weiteren Schutz der Flughafenanwohner geschaffen, damit Verkehre möglichst außerhalb der Tagesrand- und Nachtzeiten stattfinden (siehe auch Maßnahme V6).
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch das weiterentwickelte Entgeltsystem wurden die Anreize für Luftverkehrsgesellschaften verstärkt, leises Fluggerät am Flughafen München einzusetzen, wodurch die Lärmimmissionen prinzipiell für alle betroffenen Bereiche im Umfeld des Flughafens verringert werden können. Besondere Berücksichtigung soll dabei auch der Schutz der Nachtzeit finden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Die Entgeltordnung ist vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Bescheid vom 24.03.2021 genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer am 26.03.2021 veröffentlicht worden, sie trat am 01.06.2021 in Kraft.
<b>Zuständigkeit</b>	FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften StMB (als Genehmigungsbehörde)
<b>Kosten</b>	mittel

<sup>58</sup> Flughafen München GmbH: Entgeltordnung, Teil 1, gültig ab: 01. Juni 2021 ([01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf](https://www.munich-airport.de/01062021-entgeltordnung-flughafenmuenchen-2021-pt1.pdf) ([munich-airport.de](https://www.munich-airport.de)))

### 6.3.1.2 Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger

Tabelle 35: **Maßnahme G2 – Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger**

<b>Maßnahme G2</b>	<b>Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger</b>
<b>Beschreibung</b>	Zur weiteren Vernetzung von Flugangebot und Schienenangeboten bedarf es einer deutlichen Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens. Die Planungen bzw. Umsetzung für die Weiterführung der Bahntrasse nach Erding und die Anbindung an die Strecke Freilassing/Salzburg über die Walpertskirchener Spange werden bei Realisierung eine deutliche Verbesserung bringen. Eine Fertigstellung ist von der Deutschen Bahn im Laufe dieses Jahrzehnts geplant. Eine weitere Verbesserung der Schienenanbindung an die Landeshauptstadt insbesondere durch eine Expressbahnverbindung zum Flughafen München mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke würde zur Optimierung der Vernetzung Schienen – Luftverkehr beitragen und könnte im Verbund mit weiteren signifikanten Verbesserungen des Verkehrsangebots der Deutschen Bahn – bei gleichwertiger Verbindungsqualität – auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken entbehrlich machen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) untersucht im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum Programm „Bahnausbau Region München“ Möglichkeiten einer überregionalen Flughafenanbindung.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Mit einer ausgebauten, leistungsfähigen Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn und an das Schienennetz in der Region könnte die Notwendigkeit innerdeutscher Zubringerflüge reduziert und die Zubringerstraßen zum Flughafen deutlich entlastet werden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	in Planung bzw. Umsetzung
<b>Zuständigkeit</b>	StMB, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Deutsche Bahn
<b>Kosten</b>	hoch

### 6.3.1.3 Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen

Tabelle 36: **Maßnahme G3 – Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen**

<b>Maßnahme G3</b>	<b>Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>
<b>Beschreibung</b>	Die Prüfung technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen mit dem Ziel der Lärminderung soll in Abstimmung mit der Fluglärmkommission fortgeführt werden. Neue Technologien, die durch technische Verbesserungen eine Lärminderung ermöglichen können und zukünftig verfügbar sein werden, sollen für eine Umsetzung am Standort München geprüft werden. Ebenso sollen zukünftig verfügbare betriebliche Optimierungsmaßnahmen für eine Anwendung am Flughafen München geprüft werden. Dabei sind neben dem Flughafenbetreiber insbesondere die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sowie die Fluggesellschaften einzubeziehen.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Lärminderung ist abhängig von der jeweiligen zukünftig verfügbaren technischen oder betrieblichen Optimierungsmaßnahme.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	zu prüfen/planen
<b>Zuständigkeit</b>	DFS, Flughafen München GmbH und Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	offen



**Tabelle 37: Maßnahme G4 – Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung**

<b>Maßnahme G4</b>	<b>Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung</b>
<b>Beschreibung</b>	Für den Flughafen München soll in Abstimmung mit der Fluglärmkommission geprüft werden, ob die Flugroutennutzung zur Nachtzeit im Rahmen der geltenden Nachtflugregelung weiter optimiert werden kann. Beispielsweise ist zu prüfen, spezielle Abflugrouten für bestimmte Flugzeugmuster oder für Flugzeuge mit ausgewählten Wirbelschleppenkategorien festzulegen bzw. zu nutzen. So könnte beispielsweise für besonders laute Flugzeugmuster die Nutzung nur bestimmter Flugrouten in Betracht kommen. In der Vergangenheit ist dies bereits erfolgt. So müssen beispielsweise Luftfahrzeuge der Wirbelschleppenkategorie „H“ und „J“ zwischen 22 Uhr und 6 Uhr bei Abflügen von der Startbahn 26L und Streckenführung über OTT (Ottersberg) die Abflugstrecke mit dem Kenner „W“ (sog. „W-SIDs“) nutzen (vgl. auch Anlage 1).
<b>Lärminderungswirkung</b>	Eine optimierte Flugroutennutzung könnte ggf. zu Entlastungen des Umfeldes in der Nacht führen; sie soll weiter dazu dienen, die Vorgaben der Nachtflugregelung, insbesondere zur Begrenzung der Nachtflüge durch Lärmkontingent (Ziffer A.I.3.1) und zur Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (Ziffer A.I.3.2) einzuhalten.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	zu prüfen
<b>Zuständigkeit</b>	FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften in Abstimmung mit der Fluglärmkommission DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
<b>Kosten</b>	mittel

### 6.3.1.4 Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein

Tabelle 38: Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebots des Flughafens zu Fluglärm

Maßnahme G5	Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm
<b>Beschreibung</b>	Das bereits bestehende Informationsangebot des Flughafens München zu flughafenspezifischen und Fluglärm betreffenden Themen soll weiterentwickelt und/oder angepasst werden. Dies betrifft insbesondere internetbasierte Angebote.  Darüber hinaus wird auch das Informationsangebot der Fluggesellschaften, wie z. B. der Deutschen Lufthansa <sup>59</sup> , zum Thema Fluglärm laufend angepasst.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Der Ausbau des Informationsangebotes bewirkt zwar keine direkte Lärminderung, erhöht jedoch das Verständnis und die Transparenz zu Fluglärm betreffenden Themen.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	in Planung
<b>Zuständigkeit</b>	FMG
<b>Kosten</b>	gering bis mittel

---

<sup>59</sup> Lufthansa Group: Lufthansa ab München jetzt noch leiser und mit weniger CO<sub>2</sub> auf Europastrecken ([Lufthansa ab München jetzt noch leiser und mit weniger CO2 auf Europastrecken - Lufthansa Group](#)) und Aktiver Schallschutz ([Aktiver Schallschutz - Lufthansa Group](#))

### 6.3.1.5 Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms

Tabelle 39: Maßnahme G6 – Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen

Maßnahme G6	Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) besitzt neben den stationären auch mobile Lärmmeßstationen, deren jeweilige Standorte im Gegensatz zu den stationären Messstationen grundsätzlich frei wählbar sind. In Zukunft sollen diese weiterhin dazu genutzt werden, Fluglärmmessungen in der Umgebung des Flughafens durchzuführen. Die Messungen dienen der Quantifizierung der Lärmbelastung und somit der Versachlichung und der Transparenz im Dialog mit lärm betroffenen Anwohnern.</p> <p>Die mobilen Messungen erfolgen auf freiwilliger Basis und werden in Abstimmung mit den anliegenden Kommunen durchgeführt. Nach Abschluss der Messung werden die Ergebnisse in einem Messbericht den Gemeindevertretern übergeben. Ein Messbericht in Kurzform wird auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht. Auch die Fluglärmkommission wird in den Sitzungen regelmäßig über die durchgeführten Messungen und deren Ergebnisse informiert.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Mobile Fluglärmmessungen dienen dem Verständnis und der Transparenz zur Fluglärmsituation am Flughafen sowie der Sicherstellung und Quantifizierung von Lärminderungen aus lärmreduzierenden Maßnahmen.</p>
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	<p>Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen durch die FMG, jeweilige Standorte werden in Abstimmung mit den Gemeinden je nach Bedarf und Verfügbarkeit geplant.</p>
<b>Zuständigkeit</b>	<p>FMG in Abstimmung mit Gemeinden</p>
<b>Kosten</b>	<p>mittel</p>

### 6.3.1.6 Schallschutzmaßnahmen

**Tabelle 40: Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023**

Maßnahme G7	Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023
<b>Beschreibung</b>	<p>Vorwiegend im Zuge des 1. Schallschutzprogrammes wurden in besonders lärmbelasteten Bereichen hochschalldämmende Fenster mit sog. Gießharzscheiben verwendet. In einigen dieser Fällen kann es zu Delaminationserscheinungen (scheinbar „wurmartige Lufteinschlüsse“ in der Gießharzschicht, zumeist beginnend von den Scheibenrändern) in der Verglasung kommen. Dabei handelt es sich um einen optischen Mangel, durch den die Schallschutzeigenschaften nicht beeinträchtigt werden. Aufgrund der mittlerweile verstrichenen Fristen können diese Mängel nicht mehr über Gewährleistungsansprüche gegenüber den Herstellern behoben werden. In diesen besonderen Fällen hat die Flughafen München GmbH (FMG) daher ein freiwilliges Serviceprogramm ins Leben gerufen. Auch aktuell werden auf Antrag und nach individueller Prüfung die Scheiben auf Kosten der FMG ausgetauscht. Voraussetzung ist, dass die Fenster im Rahmen der Schallschutzprogramme vom Flughafen München erstattet wurden.</p> <p>Seit 2007 bis einschließlich 2020 wurden ca. 160 Anträge bearbeitet und Scheiben mit einem Gesamtwert von ca. 470.000 € ersetzt.</p> <p>Aufgrund deutlich zurückgegangener Neuanträge in 2019 und 2020 war die Einstellung des Serviceprogramms bis Ende 2021 geplant. Zu prüfen ist die Möglichkeit, ob das Serviceprogramm trotz der schwierigen finanziellen Lage durch die Corona-Pandemie, um zwei weitere Jahre verlängert werden kann. Die Beendigung des freiwilligen Serviceprogramms soll verbunden werden mit einer Information der Öffentlichkeit über das Auslaufen des Programms und dem Aufruf zur fristgerechten Antragstellung.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Schallschutz ist grundsätzlich sichergestellt, optische Beeinträchtigungen werden behoben.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	laufende Umsetzung
<b>Zuständigkeit</b>	FMG unter Beteiligung der Antragsteller (Betroffenen)
<b>Kosten</b>	mittel

**Tabelle 41: Maßnahme G8 – Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm)**

<b>Maßnahme G8</b>	<b>Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm)</b>
<b>Beschreibung</b>	Im Rahmen des 1. und 2. Schallschutzprogrammes wurden insgesamt ca. 5.550 Anträge geprüft, wovon ca. 4.350 Antragsteller eine Zusage erhielten. Davon wiederum wurden etwa 3.980 zeitnah, meist noch während der Laufzeit der jeweiligen Programme, realisiert. Rund 370 Zusagen wurden von den Antragstellern aus der Flughafen München GmbH (FMG) nicht bekannten Gründen bis dato nicht in Anspruch genommen. Trotz eines Verzugs von teilweise mehr als 25 Jahren werden diese Zusagen von der FMG nach wie vor als gültig anerkannt und bei Einforderung durch die Antragsteller umgesetzt. Die FMG ist bereit, diese Vorgehensweise auch künftig und vorerst ohne zeitliche Beschränkung beizubehalten.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Als Form des passiven Schallschutzes verringern bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht die Lärmemission an der Quelle, sondern die Geräuschbelastung am Immissionsort, also beispielsweise am Wohnhaus von Anwohnern. Die innerhalb eines Wohnhauses auftretenden Lärmimmissionen werden z. B. durch Schallschutzfenster erheblich verringert. Bei Inanspruchnahme der bereits zugesagten Anträge können weitere rund 370 betroffene Wohneinheiten entlastet werden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Der Zeitpunkt der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen steht den Betroffenen weiter offen.
<b>Zuständigkeit</b>	FMG unter Beteiligung der Antragsteller (Betroffenen)
<b>Kosten</b>	hoch

### **6.3.2 Langfristige Strategien**

Für den Flughafen München werden im Sinne einer perspektivisch ausgerichteten Langfriststrategie folgende derzeit noch unverbindliche Maßnahmen diskutiert und angestrebt; sie stehen als strategische Maßnahmen auch unter dem Vorbehalt einer möglichen Finanzierung.

### 6.3.2.1 Lärmreduzierungen an der Quelle, Einsatz leiserer Flugzeuge

Tabelle 42: Maßnahme L1 – Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge

Maßnahme L1	Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die Beteiligten am Flughafen München streben an, die Fluglärmbelastungen durch den zunehmenden Einsatz leiserer Flugzeuge zu reduzieren. Dazu kann auch die strategische Partnerschaft zwischen der Flughafen München GmbH (FMG) und der Deutschen Lufthansa dienen. Die am Flughafen München stationierte Flugzeugflotte der Lufthansa soll kontinuierlich weiter modernisiert werden. Hierdurch soll insbesondere der Anteil an Kapitel 14 Flugzeugen erhöht werden. Da in den vergangenen Jahrzehnten die Lärmemissionen von Strahlflugzeugen deutlich gesunken sind, kann auch langfristig von Lärminderungen durch verbesserte Technologien gerechnet werden.</p> <p><b>Verstärkter Einsatz leiserer Luftfahrzeuge (A320neo, A350 u. a.):</b> Am Flughafen München werden in den kommenden Jahren zusätzliche Flugzeuge moderner Typen erwartet, die Fluggerät älterer Bauart ersetzen werden. Hierzu sind die A320-Familie insbesondere mit den Flugzeugtypen A320neo, A321neo und A350 sowie B737 Max und B787 Dreamliner zu nennen, die jeweils Lärminderungen im Vergleich zu entsprechenden älteren Flugzeugtypen aufweisen. Die Lärminderungen konnten darin durch die Kombination einer Vielzahl technischer Verbesserungen erzielt werden, vor allem in den Bereichen Aerodynamik, Leichtbau und Triebwerkseffizienz. Beispielsweise gab Lufthansa 2019 bekannt, 20 weitere Flugzeuge vom Typ Airbus A350 bestellt zu haben. Der Airbus A350 zeigt im Vergleich zu einem bisherigen Airbus A340 Lärminderungen von bis zu 7 dB(A) im Abflug und 3 dB(A) im Anflug auf. Von Bedeutung ist, dass derzeit die gesamte A350-Flotte der Lufthansa am Flughafen München stationiert ist (Stand 12/2019: 15 Flugzeuge). Maßnahme beruht auf ICAO-Abkommen (ICAO: Internationale Zivilluftfahrtorganisation) und Entscheidungen der Luftverkehrsgesellschaften; § 29b Luftverkehrsgesetz (LuftVG).</p> <p><b>Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an vorhandenen Luftfahrzeugen:</b> Unabhängig vom verstärkten Einsatz leiserer Flugzeugtypen muss auch in Zukunft geprüft werden, ob Lärminderungen an bestehenden Flugzeugen durch technische Nachrüstungen zu erzielen sind. Ähnlich wie die Einführung der lärmindernden Wirbelgeneratoren könnten zukünftig Verbesserungen an vorhandenen Flugzeugen die Lärmbelastung am Flughafen München weiter mindern. Eventuell mögliche Maßnahmen könnten in der technischen Verbesserung der installierten Triebwerke, der Einführung von lärmindernden windgeschützten Fahrwerken oder der optimierten Gestaltung von Flügelvorderkanten liegen.</p>
<p><b>Lärminderungswirkung</b></p>	<p>Eine Minderung der Lärmemissionen direkt an der Quelle, das heißt am Luftfahrzeug, verringert die Lärmimmissionen grundsätzlich für alle lärmbeeinträchtigten Bereiche.</p>
<p><b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b></p>	<p>Verstärkter Einsatz leiserer Luftfahrzeuge (A320neo, A350 u. a.): in laufender Umsetzung bzw. in Planung Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an vorhandenen Luftfahrzeugen: offen</p>

<b>Zuständigkeit</b>	Luftverkehrsgesellschaften Flugzeug- und Triebwerkshersteller Forschungseinrichtungen FMG (im Rahmen der rechtlichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten)
<b>Kosten</b>	Verstärkter Einsatz leiserer Luftfahrzeuge (A320neo, A350 u. a.): sehr hoch Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an vorhandenen Luftfahrzeugen: offen

### 6.3.2.2 Lärmabhängige Start- und Landeentgelte, Schaffung weiterer ökonomischer Anreize

Tabelle 43: Maßnahme L2 – Evaluierung und Anpassung der lärmabhängigen Entgelte

Maßnahme L2	Evaluierung und Anpassung der lärmabhängigen Entgelte
<b>Beschreibung</b>	Rechtzeitig vor Ablauf der Geltungsdauer der ab 01.06.2021 geltenden neuen Entgeltordnung soll deren Evaluierung erfolgen <sup>60</sup> . Das Entgeltsystem am Flughafen München soll auf dieser Basis auch langfristig den zukünftigen Entwicklungen des Luftverkehrs entsprechen und ggf. unter Einsatz weiterer lärmorientierter Komponenten angepasst werden. Dadurch sollen die wirtschaftlichen Anreize für den Einsatz leiser Flugzeuge sowie zur weiteren Lärm-Entlastung der Nachtrandstunden auch in Zukunft aufrechterhalten werden.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Anreize für Airlines zum kontinuierlichen Einsatz von leiserem und modernerem Fluggerät am Flughafen München sollen aufrechterhalten werden, um die Anzahl der von Fluglärm Betroffenen in der Flughafenregion möglichst gering zu halten.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Gegenstand längerfristiger, iterativer Planungen
<b>Zuständigkeit</b>	Flughafen München GmbH unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften (Nutzerausschuss) Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (als Genehmigungsbehörde, Evaluierungsprozesse umfasst diese Rolle nicht)
<b>Kosten</b>	mittel

<sup>60</sup> Flughafen München GmbH: Flughafenentgelte ([Flughafenentgelte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/Flughafenentgelte))



### 6.3.2.3 Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen

Tabelle 44: Maßnahme L3 – Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten

Maßnahme L3	Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten
<b>Beschreibung</b>	Der Forschung zur Lärminderung in der Luftfahrt ist eine sehr hohe Priorität beizumessen. Es ist sinnvoll und langfristig von hoher Wichtigkeit, dass die Beteiligten des Luftverkehrs Forschungsprojekte unterstützen. Die Förderung solcher Projekte beispielsweise im Rahmen des Förderprogrammes „LuFo“ durch Bund und Länder ist zwingend erforderlich.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Forschungsprojekte können mittel- und langfristig eine Lärminderung für den gesamten Luftverkehr ermöglichen.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	laufende Förderprogramme, z. B. „LuFo“
<b>Zuständigkeit</b>	Initiierung und Förderung durch Bund und Länder Unterstützung durch Luftverkehrsverbände
<b>Kosten</b>	offen

Tabelle 45: Maßnahme L4 – Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten

Maßnahme L4	Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten
<b>Beschreibung</b>	Neben der Verringerung des Lärms an der Quelle (Flugzeug) bleibt auch langfristig ein Ansatzpunkt zur Lärminderung die Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierungen. Dabei werden jeweils gültige Flugverfahren auf Lärmoptimierungsmöglichkeiten überprüft, z. B. unter Berücksichtigung einer sich verändernden Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur und/oder neuer technischer Möglichkeiten. Kommen Optimierungsmaßnahmen zur Umsetzung, erfolgt deren Festlegung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF).
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Lärminderung ist abhängig von den jeweiligen technischen und betrieblichen Möglichkeiten; Optimierungserfolge sind im Falle von Verfahrensoptimierungen vorrangig lokal zu erwarten.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	zu prüfen
<b>Zuständigkeit</b>	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unter Einbeziehung der Luftverkehrsgesellschaften und der Fluglärmkommission BAF
<b>Kosten</b>	gering

### 6.3.2.4 Prüfung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten bei Bodenlärm

Tabelle 46: Maßnahme L5 – Weitere Optimierung des Rollverkehrs

<b>Maßnahme L5</b>	<b>Weitere Optimierung des Rollverkehrs</b>
<b>Beschreibung</b>	Es soll geprüft werden, ob und wie die in der Vergangenheit erzielten Verbesserungen im Rollverkehr langfristig unter Nutzung neuer technischer Entwicklungen und Vorhersagemöglichkeiten weiter optimiert werden können. So sollen in Zukunft die Zeiten weiter reduziert werden, während der sich Flugzeuge bereits mit laufenden Triebwerken am Boden befinden. Neben Kerosinersparnis verringert dies Bodenlärm durch die Reduzierung der Dauer von Geräuschemissionen aus bereits laufenden Triebwerken.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Die Dauer der Lärmemissionen von am Boden rollenden bzw. wartenden Luftfahrzeugen und somit die in flughafennahen Bereichen einwirkenden Lärmmissionen können verringert werden.
<b>Aktueller Verfahrensstand/ Zeitplan</b>	Das Airport-CDM (Airport Collaborative Decision Making) ist erfolgreich eingeführt und wird ständig weiterentwickelt.
<b>Zuständigkeit</b>	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Flughafen München GmbH unter Einbeziehung der Luftverkehrsgesellschaften
<b>Kosten</b>	offen

## 7 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet dabei zwischen „ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum“ und „ruhigen Gebieten auf dem Land“.

Art. 3 Buchstabe I der Umgebungslärmrichtlinie definiert als „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht überschreitet.

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 lärmerhöhenden Maßnahmen in den ruhigen Gebieten, ist damit jedoch nicht verbunden.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete ist nur auf lokaler Ebene im Rahmen von kommunalen Lärmaktionsplänen sinnvoll, da diese mit Einschränkungen in der kommunalen Entwicklung verbunden sein kann. Ein Wesensmerkmal des kommunalen Selbstverwaltungsrechts ist u. a. die Planungshoheit, d. h. die Befugnis, die bauliche Entwicklung in der Gemeinde zu ordnen. Durch die Festlegung ruhiger Gebiete würde die Regierung von Oberbayern in die kommunale Selbstverwaltung der Gemeinden eingreifen.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München wird in der gegenständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

## 8 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Kommunen

Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung erfolgte deshalb in zwei Mitwirkungsphasen.

### 8.1 Erste Mitwirkungsphase

In der ersten Mitwirkungsphase vom 07.08.2020 bis 21.09.2020 wurden die Öffentlichkeit und die betroffenen Gemeinden/Landkreise gebeten, auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern zielgerichtete Fragen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München zu beantworten. Die Bekanntmachung hierzu erfolgte im Oberbayerischen Amtsblatt, Ausgabe Nr. 19 vom 07.08.2020<sup>61</sup>. Zeitgleich gab die Regierung von Oberbayern eine Pressemitteilung<sup>62</sup> heraus. Im Vorfeld wurden bereits die Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen München in der Sitzung am 23.07.2020 durch einen Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz über die anstehende erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Die Gemeinden und Landkreise, die von der Lärmkartierung erfasst und/oder die Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen München sind, wurden zudem über ein Schreiben informiert. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung der Fragen eine eigene Stellungnahme abzugeben.

Im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase beantworteten 3.070 Teilnehmer die Fragen für die Öffentlichkeit sowie 16 Gemeinden und 5 Landkreise die Fragen für die Gemeinden/Landkreise. Darüber hinaus gaben insgesamt 11 Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen ab. Die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung des Fragebogens eine eigene Stellungnahme abzugeben nutzten 8 Gemeinden und 2 Landkreise.

Die Auswertungen der Online-Fragebögen für die Öffentlichkeit und für die Gemeinden/Landkreise wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Auswertungen der Antworten und die Bewertungen der Ergebnisse der Online-Fragebögen sind in den Anlagen 5 und 6 dargestellt.

---

<sup>61</sup> Regierung von Oberbayern: Amtliche Bekanntmachung der Regierung von Oberbayern, des Bezirks Oberbayern, der Regionalen Planungsverbände und der Zweckverbände in Oberbayern, Nr. 19 / 7. August 2020

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2020/19\\_070820.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2020/19_070820.pdf))

<sup>62</sup> Regierung von Oberbayern: Pressemitteilung Nr. 095 vom 07. August 2020, Großflughafen München – Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan beginnt

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2020/20-08-07\\_pm095\\_50\\_oeff-bet-laermaktionsplan-airport-muc.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2020/20-08-07_pm095_50_oeff-bet-laermaktionsplan-airport-muc.pdf))

Die vorgebrachten schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen wurden den zuständigen Stellen ebenfalls zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Stellungnahmen und die Ergebnisse der Bewertung sind als Anlagen 7 und 8 beigefügt.

Auf dieser Grundlage wurde ein Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München für die zweite Mitwirkungsphase erstellt. Soweit möglich, wurden die Ergebnisse der Online-Fragebögen (Anlagen 5 und 6) und die schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen (Anlagen 7 und 8) bei der Erstellung des Lärmaktionsplans, insbesondere des Kapitels 6 Lärminderungsmaßnahmen, berücksichtigt.

## 8.2 Zweite Mitwirkungsphase

Zum 11.06.2021 wurde der Öffentlichkeit über das Oberbayerischen Amtsblatt, Ausgabe Nr. 15 vom 11.06.2021<sup>63</sup> der Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München bekanntgegeben. Bereits am 08.06.2021 wurden alle Gemeinden und Landkreise, die entweder von der Lärmkartierung 2017 erfasst sind und/oder Mitglied der Fluglärmkommission sind und/oder sich an der ersten Mitwirkungsphase beteiligt haben, über die anstehende Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Es handelt sich dabei um folgende Gemeinden und Landkreise:

- Gemeinden: Allershausen, Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Erding, Fahrenzhausen, Feldkirchen, Fraunberg, Freising, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Ismaning, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, Markt Schwaben, Marzling, Neufahrn b. Freising, Moosburg a. d. Isar, Oberding, Pliening, Unterföhring, Unterschleißheim, Wartenberg, Zolling
- Landkreise: Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, München, Pfaffenhofen a. d. ILM

Zudem veröffentlichte die Regierung von Oberbayern am 10.06.2021 eine Pressemitteilung<sup>64</sup>.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans konnte vom 11.06.2021 bis einschließlich 28.07.2021 auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern eingesehen und heruntergeladen werden. Zusätzlich lag der Entwurf des Lärmaktionsplans in diesem Zeitraum auch bei der Regierung von Oberbayern zur Einsicht aus. Bis einschließlich 28.07.2021 konnten per E-Mail oder schriftlich Stellungnahmen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München eingereicht werden.

---

<sup>63</sup> Regierung von Oberbayern: Amtliche Bekanntmachung der Regierung von Oberbayern, des Bezirks Oberbayern, der Regionalen Planungsverbände und der Zweckverbände in Oberbayern, Nr. 15 / 11. Juni 2021

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2021/15\\_110621.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2021/15_110621.pdf))

<sup>64</sup> Regierung von Oberbayern: Pressemitteilung Nr. 032 vom 10.06.2021, Großflughafen München – Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan beginnt

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2021/21-06-10\\_pm032\\_50\\_fm-g-zweite-mitwirkungsphase-laermaktionsplan.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2021/21-06-10_pm032_50_fm-g-zweite-mitwirkungsphase-laermaktionsplan.pdf))

Fristgemäß gingen 158 Stellungnahmen und Anregungen bei der Regierung von Oberbayern ein. Darüber hinaus gingen zwei Stellungnahmen kurz nach Fristende ein. Diese wurden auch berücksichtigt. Die Anzahl von 160 Stellungnahmen und Anregungen setzt sich aus folgenden Gruppen zusammen:

- Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände: 142 (davon zwei nach Fristende)
- Gemeinden und Landkreise: 15 Gemeinden und ein Landkreis
- weitere: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) und Flughafen München GmbH (FMG)

Themenschwerpunkte der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit sowie der betroffenen Gemeinden und Landkreise sind:

- Ausschluss lauter Flugzeuge
- Betriebszeitbeschränkungen, Nachtflugregelung (Verschärfung, Verbot, Erhöhung der Transparenz)
- Entgeltordnung
- Evaluierung der Maßnahmen
- Fluglärmmessungen
- Flugrouten, An- und Abflugverfahren
- Kurzstreckenflüge/Reduzierung des (vermeidbaren) Flugverkehrs
- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Streichung von Subventionen
- 3. Start und Landebahn

Die vorgebrachten Rückäußerungen wurden (in anonymisierter Form) den zuständigen Stellen (siehe Kapitel 3) zur Bewertung und um eingehende Prüfung und ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit (Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände), der Gemeinden und Landkreise sowie der an der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligten Stellen (StMB und FMG) sind als Anlagen 10, 11 und 12 beigefügt.

Aufbauend auf den Rückäußerungen in der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung und den hierzu erfolgten Antworten der zuständigen Stellen wurde der vorliegende Lärmaktionsplan erstellt. Wesentliche inhaltliche Änderungen im Vergleich zum Entwurf des Lärmaktionsplans für die zweite Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind:

- Kapitel 6.2.9: Ergänzung der Maßnahme V26 „Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising“ (Tabelle 32)
- Kapitel 6.2.9: Ergänzung der Maßnahme V27 „Schallschutzfenster Grundschule Langenbach“ (Tabelle 33)

### **8.3 Benehmen mit den betroffenen Gemeinden nach Art. 4 Satz 3 BayImSchG**

Lärmaktionspläne der Regierung sind nach Art. 4 Satz 3 Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen.

Im Rahmen des Verfahrensschritts zur Herstellung des Benehmens hatten die Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Erding, Fahrenzhausen, Fraunberg, Freising, Haimhausen, Hallbergmoos, Ismaning, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Neufahrn b. Freising, Oberding und Wartenberg in der Zeit vom 10.11.2021 bis 08.12.2021 Gelegenheit sich abschließend zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München (Stand 10.11.2021) zu äußern. Es handelt sich hierbei um alle Gemeinden, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt kartierte Bereiche vorliegen.

Die Regierung von Oberbayern hat die eingegangenen Stellungnahmen einer Bewertung unterzogen.

In Anlage 13 sind die Rückäußerungen der Gemeinden zusammen mit einer Bewertung durch die Regierung von Oberbayern aufgeführt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die von den Gemeinden in der Zeit vom 10.11.2021 bis 08.12.2021 vorgebrachten Rückäußerungen inhaltlich den Stellungnahmen und Anregungen aus den beiden Mitwirkungsphasen der Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechen. Änderungen des Entwurfs des Lärmaktionsplans ergaben sich daher nicht.

## 9 Maßnahmenverwirklichung

Die nachfolgenden Ausführungen betreffen Kosten und Lärminderungswirkung (Nutzen) sowie den zeitlichen Ablauf der im Lärmaktionsplan dargestellten Maßnahmen.

### 9.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen

In den nachfolgenden Tabellen sind die Zuständigkeiten, die Kosten und der Nutzen der Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden, zusammenfassend aufgeführt. Die Angaben zu Kosten und Lärminderungswirkung (Nutzung) erfolgte jeweils durch die zuständige(n) Stelle(n).

**Tabelle 47: Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der lärmmindernden Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden**

<b>Maßnahmenbereich</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>		
	Zuständigkeit	Kosten	Lärminderungswirkung (Nutzen)
<b>Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge</b>			
<b>V1</b>	<b>Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften Flughafen München GmbH (FMG, Start- und Landeentgelte)	sehr hoch	Ein geräuscharmer Typenmix führt zu verhältnismäßig geringen Lärmemissionen an der Quelle, was unmittelbar verringerte Lärmmissionen in der Flughafenumgebung ermöglicht.
<b>V2</b>	<b>Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften	sehr hoch	Eine Minderung der Lärmemission direkt an der Quelle, das heißt am Luftfahrzeug, kann die Lärmmission grundsätzlich für alle lärmbeeinträchtigten Bereiche verringern.
<b>V3</b>	<b>Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften FMG (Start- und Landeentgelte)	mittel	Die Wirbelgeneratoren sind zur Vermeidung von Tönen einer bestimmten Frequenz (ca. 600 Hz) wirksam, die beim Anflug eines Luftfahrzeuges in einer Entfernung von ca. 20 km zur Landebahnschwelle entstehen.
<b>V4</b>	<b>Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen</b>		
	Luftverkehrsbehörden (Überwachung) FMG (Flughafenbenutzungsordnung) Luftverkehrsgesellschaften	gering bis mittel	Durch den Ausschluss der lautesten Luftfahrzeugmuster werden die Einzelschalleignisse mit den bislang höchsten Lärmpegeln vermieden.



<b>Nachtflugbeschränkungen</b>			
<b>V5</b>	<b>Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung</b>		
	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) FMG Luftverkehrsgesellschaften	hoch	Die Nachtflugbeschränkungen begrenzen den nächtlichen Flugverkehr am Flughafen München, insbesondere innerhalb der Kernzeit (zwischen 00:00 und 5:00 Uhr). Die Regelungen zum Lärmkontingent sowie zum Schnittpunktkriterium limitieren die nächtlichen Lärmimmissionen im Umfeld des Flughafens auf ein festgelegtes Maximum.  2019 wurden 71 % des Lärmkontingents genutzt. Lediglich durchschnittlich 3 % der Nachtflüge fanden in der Kernzeit statt, 86 % vor 24:00 Uhr, davon der weitaus größte Anteil zwischen 22:00 und 23:00 Uhr.
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b>			
<b>V6</b>	<b>Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u. a.</b>		
	StMB (als Genehmigungsbehörde) FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften (Nutzerausschuss)	mittel bis hoch	Lärmabhängige Entgelte sollen den Einsatz leiserer und moderner Flugzeuge am Flughafen München wirtschaftlich attraktiver machen und damit eine Lärminderung für in der Umgebung des Flughafens von Fluglärm betroffenen Bereiche bewirken. Die Höhe der Lärminderung ist abhängig von der am Flughafen eingesetzten Flugzeugflotte.
<b>Lärmindernde An- und Abflugverfahren</b>			
<b>V7</b>	<b>Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK)</b>		
	DFS FLK Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)	mittel	Die Flugrouten sind so festgelegt, dass möglichst gering besiedelte Gebiete überflogen werden. Ermöglicht durch die verhältnismäßig ländlich geprägte Umgebung ist am Flughafen München die Zahl der von Lärmemissionen Betroffenen in Relation zu anderen Großflughäfen vergleichsweise sehr gering.
<b>V8</b>	<b>Alternierende Bahnnutzung (nachts)</b>		
	DFS FMG	gering	Durch die alternierende Bahnnutzung werden in der Regel an jedem zweiten Tag die von den An- und Abflugrouten einer der beiden Bahnen betroffenen Anwohner nachts entlastet. Dies entlastet sowohl die Anwohner im Bereich des Anfluges als auch des Abfluges der jeweiligen Start-/Landebahn.
<b>V9</b>	<b>CDO (Continuous Descent Operation)</b>		
	DFS Luftverkehrsgesellschaften	keine	Lärmentlastungen können sich nur im weiteren Flughafenumfeld und nicht im Endanflug ergeben.

<b>Schallschutz- und Entschädigungsprogramme</b>			
<b>V10</b>	<b>1. und 2. Schallschutzprogramm, freiwillige Zusatzmaßnahmen</b>		
	FMG anspruchsberechtigte Anwohner	sehr hoch (ca. 62 Mio. € inkl. Außenwohnbereichsentschädigungen)	Die Geräuschbelastung innerhalb eines von dem Programm profitierenden Wohnhauses wird, z. B. durch Schallschutzfenster, erheblich verringert. Als Form des passiven Schallschutzes verringern bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht die Lärmemission an der Quelle.
<b>V11</b>	<b>Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen</b>		
	FMG im Zusammenwirken mit den Betroffenen/Berechtigten	hoch	Eigentümern von besonders lärmbeeinträchtigten Wohngrundstücken wurde durch den Aufkauf der Grundstücke ein angemessener finanzieller Ausgleich bzw. die Möglichkeit zum Umzug in weniger belastete Ortslagen angeboten.
<b>V12</b>	<b>Außenwohnbereichsentschädigungen</b>		
	FMG auf Antrag der Betroffenen/Berechtigten	mittel	Durch die Maßnahme erfolgt keine Lärmmentlastung, aber eine finanzielle Entschädigung.
<b>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</b>			
<b>V13</b>	<b>Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden</b>		
	Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern DFS FLK FMG	mittel	Das Beschwerdemanagement verringert nicht die physikalischen Lärmimmissionen, sondern zielt auf eine Erhöhung der Transparenz und des Verständnisses der Betroffenen ab.
<b>V14</b>	<b>Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF])</b>		
	DFS BAF	gering	Durch die Aufzeichnung der Flugverläufe und die Verfolgung und Ahndung von Verstößen soll die Einhaltung von der Lärminderung dienenden Vorgaben, insbesondere der Einhaltung von Flugverfahren, sichergestellt werden.
<b>V15</b>	<b>Fluglärmüberwachung und -messungen</b>		
	FMG	mittel bis hoch	Die Fluglärmüberwachung dient dem Verständnis und der Transparenz zur Fluglärmsituation am Flughafen, als Arbeitsgrundlage für die Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten sowie der Sicherstellung und Quantifizierung von Lärminderungen aus lärmreduzierenden Maßnahmen.
<b>V16</b>	<b>Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln</b>		
	DFS FMG Luftverkehrsgesellschaften	gering	Die Maßnahmen mindern zwar keine Lärmemissionen, dienen aber der für jedermann zugänglichen Information und der Transparenz zu Lärmimmissionen aus dem Flugbetrieb am Flughafen München.

<b>Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm</b>			
<b>V17</b>	<b>Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe</b>		
	FMG Luftverkehrsgesellschaften	hoch	Die Lärmschutzhalle vermindert die das Flughafengelände verlassenden Lärmmissionen aus Triebwerksprobeläufen erheblich. Am Flughafen München werden so z. B. die Ortschaften Hallbergmoos und Attaching insbesondere in der Nacht vor Lärmmissionen aus Triebwerksprobeläufen geschützt.
<b>V18</b>	<b>Beschränkung von Umkehrschub</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften	gering	Durch diese Regelung werden erhöhte Lärmmissionen während der Landung von Flugzeugen vermieden, die aus der verstärkten Verwendung von Umkehrschub entstehen würden.
<b>V19</b>	<b>Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge</b>		
	DFS FMG Luftverkehrsgesellschaften	gering	Das Airport-CDM (Airport Collaborative Decision Making) vermindert die Dauer der Lärmmissionen von rollenden bzw. am Boden wartenden Luftfahrzeugen. Am Flughafen München konnte seit der Einführung des Systems im Jahre 2007 die durchschnittliche Wartezeit von Flugzeugen vor ihrem Start durch Einführung des Airport-CDM von ca. vier Minuten auf ca. zwei Minuten reduziert werden.
<b>V20</b>	<b>PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge</b>		
	FMG Luftverkehrsgesellschaften	hoch	Durch den Einsatz von PCA-Anlagen (PCA: Pre Conditioned Air) und der 400 Hz-Anlagen werden die Laufzeit der Hilfsturbinen (APU, Auxiliary Power Unit) von Flugzeugen am Boden und die Dauer dadurch entstehender Lärmmissionen verringert.
<b>V21</b>	<b>One/Dual Engine Taxi In</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften	keine	Durch das Abschalten von Triebwerken beim Rollen werden die aus Rollvorgängen entstehenden Lärmmissionen verringert.
<b>V22</b>	<b>Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig</b>		
	FMG Gemeinde Oberding	mittel	Die Maßnahme reduziert die vom Flughafen ausgehenden Lärmbelästigungen für den Ortsteil Schwaigerloh/Schwaig.

<b>Einsatz von Experten-Know-How zur Fluglärmreduzierung</b>			
<b>V23</b>	<b>Experten-Arbeitsgruppe des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung der Fluglärmkommission (FLK) zur Untersuchung und fallweisen Realisierung weiterer Maßnahmen</b>		
	StMB Regierung von Oberbayern Beteiligte siehe Maßnahmenbeschreibung unter Tabelle 29 (FLK, vertreten durch den Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden, Fluglärmschutzbeauftragter des Flughafens München, Deutsche Lufthansa, Air Berlin [bis 2017], DFS als beratendes Mitglied)	gering	Lärminderungen erfolgten durch aus der Arbeitsgruppe hervorgehende lärmmindernde Maßnahmen.
<b>V24</b>	<b>Teilnahme an Forschungsprojekten</b>		
	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Luftverkehrsgesellschaften FMG DFS	mittel	Forschungsprojekte unterstützen langfristig die Minderung der Lärmemissionen des Luftverkehrs.
<b>Siedlungssteuerung, kommunale Planung und Schallschutzmaßnahmen, Berücksichtigung von Lärmbelastungen</b>			
<b>V25</b>	<b>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising</b>		
	Stadt Freising (Stadtplanungs- und Umweltamt, Bauordnung, Hochbauamt)	keine Angaben möglich	keine Angaben möglich
<b>V26</b>	<b>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising</b>		
	Gemeinde Neufahrn b. Freising (Bauamt)	keine Angaben möglich	keine Angaben möglich
<b>V27</b>	<b>Schallschutzfenster Grundschule Langenbach</b>		
	Gemeinde Langenbach	ca. 65.000 €	Die Belastung durch den Straßenlärm (Bahnhofstraße) und des Bahnlärms wird gemindert, gleichzeitig natürlich auch die Belastung durch den Fluglärm. Durch diese Maßnahme werden ca. 140 Personen (Schüler/Lehrer) entlastet.

**Tabelle 48: Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre)**

<b>Maßnahmenbereich</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>		
	Zuständigkeit	Kosten	Lärminderungswirkung (Nutzen)
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b>			
<b>G1</b>	<b>Weiterentwicklung des Entgeltsystems</b>		
	Flughafen München GmbH (FMG) unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB, als Genehmigungsbehörde)	mittel	Durch das weiterentwickelte Entgeltsystem wurden die Anreize für Luftverkehrsgesellschaften verstärkt, leises Fluggerät am Flughafen München einzusetzen, wodurch die Lärmimmissionen prinzipiell für alle betroffenen Bereiche im Umfeld des Flughafens verringert werden können. Besondere Berücksichtigung soll dabei auch der Schutz der Nachtzeit finden.
<b>Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger</b>			
<b>G2</b>	<b>Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger</b>		
	StMB, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Deutsche Bahn	hoch	Mit einer ausgebauten, leistungsfähigen Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn und an das Schienennetz in der Region könnte die Notwendigkeit innerdeutscher Zubringerflüge reduziert und die Zubringerstraßen zum Flughafen deutlich entlastet werden.
<b>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>			
<b>G3</b>	<b>Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>		
	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, FMG und Luftverkehrsgesellschaften	offen	Die Lärminderung ist abhängig von der jeweiligen zukünftig verfügbaren technischen oder betrieblichen Optimierungsmaßnahme.
<b>G4</b>	<b>Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung</b>		
	FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften in Abstimmung mit der Fluglärmkommission DFS	mittel	Eine optimierte Flugroutennutzung könnte ggf. zu Entlastungen des Umfeldes in der Nacht führen; sie soll weiter dazu dienen, die Vorgaben der Nachtflugregelung, insbesondere zur Begrenzung der Nachtflüge durch Lärmkontingent (Ziffer A.1.3.1) und zur Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (Ziffer A.1.3.2) weiterhin einzuhalten.
<b>Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein</b>			
<b>G5</b>	<b>Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm</b>		
	FMG	gering bis mittel	Der Ausbau des Informationsangebotes bewirkt zwar keine direkte Lärminderung, erhöht jedoch das Verständnis und die Transparenz zu Fluglärm betreffenden Themen.

<b>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</b>			
<b>G6</b>	<b>Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen</b>		
	FMG in Abstimmung mit Gemeinden	mittel	Mobile Fluglärmmessungen dienen dem Verständnis und der Transparenz zur Fluglärmsituation am Flughafen sowie der Sicherstellung und Quantifizierung von Lärminderungen aus lärmreduzierenden Maßnahmen.
<b>Schallschutzmaßnahmen</b>			
<b>G7</b>	<b>Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023</b>		
	FMG unter Beteiligung der Antragsteller (Betroffenen)	mittel	Schallschutz ist grundsätzlich sichergestellt, optische Beeinträchtigungen werden behoben.
<b>G8</b>	<b>Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm)</b>		
	FMG unter Beteiligung der Antragsteller (Betroffenen)	hoch	Als Form des passiven Schallschutzes verringern bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht die Lärmemission an der Quelle, sondern die Geräuschbelastung am Immissionsort, also beispielsweise am Wohnhaus von Anwohnern. Die innerhalb eines Wohnhauses auftretenden Lärmimmissionen werden z. B. durch Schallschutzfenster erheblich verringert. Bei Inanspruchnahme der bereits zugesagten Anträge können weitere rund 370 betroffene Wohneinheiten entlastet werden.

**Tabelle 49: Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (langfristige Strategien)**

<b>Maßnahmenbereich</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>		
	Zuständigkeit	Kosten	Lärminderungswirkung (Nutzen)
<b>Lärmreduzierungen an der Quelle, Einsatz leiserer Flugzeuge</b>			
<b>L1</b>	<b>Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften Flugzeug- und Triebwerkshersteller Forschungseinrichtungen	Verstärkter Einsatz leiserer Luftfahrzeuge (A320neo, A350 u. a.): sehr hoch Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an vorhandenen Luftfahrzeugen: offen	Eine Minderung der Lärmemissionen direkt an der Quelle, das heißt am Luftfahrzeug, verringert die Lärmimmissionen grundsätzlich für alle lärmbeeinträchtigten Bereiche.
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte, Schaffung weiterer ökonomischer Anreize</b>			
<b>L2</b>	<b>Evaluierung und Anpassung lärmabhängiger Entgelte</b>		
	Flughafen München GmbH (FMG) unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften (Nutzerausschuss) Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (als Genehmigungsbehörde, Evaluierungsprozesse umfasst diese Rolle nicht)	mittel	Die Anreize für Airlines zum kontinuierlichen Einsatz von leiserem und modernerem Fluggerät am Flughafen München sollen aufrechterhalten werden, um die Anzahl der von Fluglärm Betroffenen in der Flughafenregion möglichst gering zu halten.
<b>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>			
<b>L3</b>	<b>Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten</b>		
	Initiierung und Förderung durch Bund und Länder Unterstützung durch Luftverkehrsverbände	offen	Die Forschungsprojekte können mittel- und langfristig eine Lärmreduzierung für den gesamten Luftverkehr ermöglichen.
<b>L4</b>	<b>Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten</b>		
	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unter Einbeziehung der Luftverkehrsgesellschaften und der Fluglärmkommission Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)	gering	Die Lärmreduzierung ist abhängig von den jeweiligen technischen und betrieblichen Möglichkeiten; Optimierungserfolge sind im Falle von Verfahrensoptimierungen vorrangig lokal zu erwarten.
<b>Prüfung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten bei Bodenlärm</b>			
<b>L5</b>	<b>Weitere Optimierung des Rollverkehrs</b>		
	DFS FMG unter Einbeziehung der Luftverkehrsgesellschaften	offen	Die Dauer der Lärmemissionen von am Boden rollenden bzw. wartenden Luftfahrzeugen und somit die in flughafennahen Bereichen einwirkenden Lärmimmissionen können verringert werden.

## 9.2 Auswirkungen auf die betroffenen Personen

Die unter Kapitel 6 aufgeführten lärmreduzierenden Maßnahmen können in ihrer Wirkung nur qualitativ abgeschätzt werden, nicht aber quantitativ. In den Tabellen im Abschnitt 9.1 wird die Lärmreduzierungswirkung für jede Maßnahme beschrieben. Jede Maßnahme verfügt hier-

nach über unterschiedliches Minderungspotential und trägt dazu bei Lärmauswirkungen zu reduzieren.

Zum Zeitpunkt der Lärmkartierung 2017 vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden berücksichtigt. Vorhandene passive Schallschutzmaßnahmen, Außenwohnbereichsentschädigungen sowie Maßnahmen zum Monitoring und zur Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms sind in der Kartierung nicht erfasst.

Durch die im Fünf-Jahres-Turnus durchzuführende Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) werden die Lärminderungswirkungen durch die Maßnahmen und die sonstigen Entwicklungen allerdings insgesamt berücksichtigt.

### **9.3 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans**

Die der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegenden Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz [BImSchG]). Durch einen Vergleich der Kartierungsergebnisse wird die Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für den Großflughafen München fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

### **9.4 Zeitlicher Ablauf**

Unter Kapitel 6.2 sind die lärmmindernden Maßnahmen, die vorhanden oder sich bereits in Umsetzung befinden aufgeführt.

Die aktuellen Verfahrensstände bzw. die Zeitpläne der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (siehe Kapitel 6.3) sind in den folgenden Tabellen zusammengefasst.



**Tabelle 50: Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre)**

<b>Maßnahmenbereich</b>	
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>
	Aktueller Verfahrensstand/Zeitplan
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b>	
<b>G1</b>	<b>Weiterentwicklung des Entgeltsystems</b> Die Entgeltordnung ist vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Bescheid vom 24.03.2021 genehmigt und in den Nachrichten für Luftfahrer am 26.03.2021 veröffentlicht worden, sie trat am 01.06.2021 in Kraft.
<b>Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger</b>	
<b>G2</b>	<b>Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger</b> in Planung bzw. Umsetzung
<b>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>	
<b>G3</b>	<b>Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b> zu prüfen/planen
<b>G4</b>	<b>Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung</b> zu prüfen
<b>Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein</b>	
<b>G5</b>	<b>Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm</b> in Planung
<b>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</b>	
<b>G6</b>	<b>Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen</b> Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen durch die Flughafen München GmbH (FMG), jeweilige Standorte werden in Abstimmung mit den Gemeinden je nach Bedarf und Verfügbarkeit geplant.
<b>Schallschutzmaßnahmen</b>	
<b>G7</b>	<b>Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023</b> laufende Umsetzung
<b>G8</b>	<b>Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm)</b> Der Zeitpunkt der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen steht den Betroffenen weiter offen.

**Tabelle 51: Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (langfristige Strategien)**

<b>Maßnahmenbereich</b>	
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>
	Aktueller Verfahrensstand/Zeitplan
<b>Lärmreduzierungen an der Quelle, Einsatz leiserer Flugzeuge</b>	
<b>L1</b>	<b>Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge</b>
	Verstärkter Einsatz leiserer Luftfahrzeuge (A320neo, A350 u. a.): in laufender Umsetzung bzw. in Planung Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an vorhandenen Luftfahrzeugen: offen
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte, Schaffung weiterer ökonomischer Anreize</b>	
<b>L2</b>	<b>Evaluierung und Anpassung lärmabhängiger Entgelte</b>
	Gegenstand längerfristiger, iterativer Planungen
<b>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>	
<b>L3</b>	<b>Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten</b>
	laufende Förderprogramme, z. B. „LuFo“
<b>L4</b>	<b>Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten</b>
	zu prüfen
<b>Prüfung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten bei Bodenlärm</b>	
<b>L5</b>	<b>Weitere Optimierung des Rollverkehrs</b>
	Das Airport-CDM (Airport Collaborative Decision Making) ist erfolgreich eingeführt und wird ständig weiterentwickelt.

## 10 Zusammenfassung

### Zuständige Behörde

Regierung von Oberbayern  
Maximilianstraße 39  
80538 München

Telefon: +49 (89) 2176-0

Telefax: +49 (89) 2176-2914

E-Mail: [poststelle@reg-ob.bayern.de](mailto:poststelle@reg-ob.bayern.de)

Internet: <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/>

### Beschreibung des Flughafens München und der örtlichen Situation

Der Flughafen München am Standort Erding/Nord – Freising liegt auf einer Höhe von 448 m über dem Meeresspiegel. Der Flughafen ist 28,5 km vom Stadtzentrum Münchens entfernt und über die Bundesautobahnen A 9 und A 92, die Flughafentangente Ost (Staatsstraße St 2084), zwei S-Bahn-Linien sowie Bahn- und Buslinien an die Landeshauptstadt und das Einzugsgebiet angebunden. Der Anschluss der östlich des Flughafens gelegenen Gemeinden an den Flughafen durch eine S-Bahnverbindung ist mit dem Bau des Erdinger Ring-schlusses für die nächsten Jahre geplant. Seine Fläche beträgt derzeit ca. 1.600 ha, davon zwei Drittel Grünfläche.

Der Flughafen wurde am 17.05.1992 in Betrieb genommen und verfügt über zwei parallele, 4.000 m lange Start- und Landebahnen. Die Passagierabfertigung findet in zwei Terminals statt.

2019 wurden am Flughafen München rund 47,9 Mio. Passagiere abgefertigt sowie rund 417.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) abgewickelt. Das Luftfrachtaufkommen lag 2019 bei rund 339.000 Tonnen.

Aufgrund der Corona-Pandemie ist im Jahr 2020 die Anzahl der abgefertigten Passagiere um 76,8 % (im Vergleich zu 2019) auf rund 11,1 Mio. und die Anzahl der Flugbewegungen um 64,8 % (im Vergleich zu 2019) auf rund 147.000 eingebrochen. Die geflogene Luftfracht sank gegenüber 2019 um 54,9 % auf rund 153.000 Tonnen.

In den Monaten Januar bis September 2021 wurden ca. 7,4 Mio. Fluggäste abgefertigt. Die Anzahl der Flugbewegungen in diesem Zeitraum betrug 93.639.

Die Lärmimmissionen werden vorrangig durch den Betrieb der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge hervorgerufen. Die aus einem Überflug resultierende Lärmimmission am Boden (Fluglärm) hängt insbesondere von der individuellen Lärmemission des Luftfahrzeuges und der jeweiligen Entfernung des Luftfahrzeuges zum Immissionsort ab. Darüber hinaus entstehen auf dem Flughafengelände Lärmemissionen aus dem Bodenbetrieb (Bodenlärm), beispielsweise aus Roll- und Schleppvorgängen.

Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung ist nur der mit dem Flugbetrieb am Flughafen verbundene Lärm.

Für folgende Gemeinden liegen nach der 3. Runde der Lärmkartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) kartierte Bereiche vor: Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Er-

ding, Fahrenzhausen, Fraunberg, Freising, Hallbergmoos, Haimhausen, Ismaning, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Neufahrn b. Freising, Oberding und Wartenberg.

### **Rechtlicher Hintergrund**

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für diese Bereiche geregelt werden.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a-47f) – ein.

### **Grenz- bzw. Auslösewerte**

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Seit der 3. Runde der Lärminderungsplanung werden für alle bayerischen Kommunen, die von der Lärmkartierung erfasst sind, Lärmaktionspläne erstellt. Kartiert wurden Bereiche, in denen die Lärmimmissionen durch den Flughafen München die Schwellen von 55 dB(A) für den A-bewerteten äquivalenten 24-Stunden-Dauerschallpegel  $L_{DEN}$  oder von 50 dB(A) für den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel für den Nachtzeitraum (22:00-06:00 Uhr)  $L_{Night}$  überschreiten.

### **Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung der geschätzten Anzahl der betroffenen Personen**

Nach den Auswertungen des LfU sind in der Umgebung des Flughafens München 13.500 Einwohner nach der vorläufigen Berechnungsmethode VBEB von einem Lärmpegel  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und 3.600 Einwohner nach VBEB von einem Lärmpegel  $L_{Night} > 50$  dB(A) betroffen.

### **Lärmmindernde Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden und Maßnahmen des Lärmaktionsplans mit Angaben zur Lärminderungswirkung und mit finanziellen Informationen**

In den nachfolgenden Tabellen sind die Zuständigkeiten, die Kosten und der Nutzen der Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden, und der Maßnahmen des Lärmaktionsplans zusammenfassend aufgeführt. Die Angaben zu Kosten und Lärminderungswirkung (Nutzung) erfolgte jeweils durch die zuständige(n) Stelle(n).

**Tabelle 52: Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der lärmmindernden Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden**

<b>Maßnahmenbereich</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>		
	Zuständigkeit	Kosten	Lärminderungswirkung (Nutzen)
<b>Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge</b>			
<b>V1</b>	<b>Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften Flughafen München GmbH (FMG, Start- und Landeentgelte)	sehr hoch	Ein geräuscharmer Typenmix führt zu verhältnismäßig geringen Lärmemissionen an der Quelle, was unmittelbar verringerte Lärmimmissionen in der Flughafenumgebung ermöglicht.
<b>V2</b>	<b>Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften	sehr hoch	Eine Minderung der Lärmemission direkt an der Quelle, das heißt am Luftfahrzeug, kann die Lärmimmission grundsätzlich für alle lärmbeeinträchtigten Bereiche verringern.
<b>V3</b>	<b>Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften FMG (Start- und Landeentgelte)	mittel	Die Wirbelgeneratoren sind zur Vermeidung von Tönen einer bestimmten Frequenz (ca. 600 Hz) wirksam, die beim Anflug eines Luftfahrzeuges in einer Entfernung von ca. 20 km zur Landebahnschwelle entstehen.
<b>V4</b>	<b>Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen</b>		
	Luftverkehrsbehörden (Überwachung) FMG (Flughafenbenutzungsordnung) Luftverkehrsgesellschaften	gering bis mittel	Durch den Ausschuss der lautesten Luftfahrzeugmuster werden die Einzelschalleignisse mit den bislang höchsten Lärmpegeln vermieden.
<b>Nachtflugbeschränkungen</b>			
<b>V5</b>	<b>Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung</b>		
	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) FMG Luftverkehrsgesellschaften	hoch	Die Nachtflugbeschränkungen begrenzen den nächtlichen Flugverkehr am Flughafen München, insbesondere innerhalb der Kernzeit (zwischen 00:00 und 5:00 Uhr). Die Regelungen zum Lärmkontingent sowie zum Schnittpunktkriterium limitieren die nächtlichen Lärmimmissionen im Umfeld des Flughafens auf ein festgelegtes Maximum. 2019 wurden 71 % des Lärmkontingents genutzt. Lediglich durchschnittlich 3 % der Nachtflüge fanden in der Kernzeit statt, 86 % vor 24:00 Uhr, davon der weitaus größte Anteil zwischen 22:00 und 23:00 Uhr.

<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b>			
<b>V6</b>	<b>Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u. a.</b>		
	StMB (als Genehmigungsbehörde) FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften (Nutzerausschuss)	mittel bis hoch	Lärmabhängige Entgelte sollen den Einsatz leiserer und moderner Flugzeuge am Flughafen München wirtschaftlich attraktiver machen und damit eine Lärminderung für in der Umgebung des Flughafens von Fluglärm betroffenen Bereiche bewirken. Die Höhe der Lärminderung ist abhängig von der am Flughafen eingesetzten Flugzeugflotte.
<b>Lärmmindernde An- und Abflugverfahren</b>			
<b>V7</b>	<b>Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK)</b>		
	DFS FLK Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)	mittel	Die Flugrouten sind so festgelegt, dass möglichst gering besiedelte Gebiete überflogen werden. Ermöglicht durch die verhältnismäßig ländlich geprägte Umgebung ist am Flughafen München die Zahl der von Lärmemissionen Betroffenen in Relation zu anderen Großflughäfen vergleichsweise sehr gering.
<b>V8</b>	<b>Alternierende Bahnnutzung (nachts)</b>		
	DFS FMG	gering	Durch die alternierende Bahnnutzung werden in der Regel an jedem zweiten Tag die von den An- und Abflugrouten einer der beiden Bahnen betroffenen Anwohner nachts entlastet. Dies entlastet sowohl die Anwohner im Bereich des Anfluges als auch des Abfluges der jeweiligen Start-/Landebahn.
<b>V9</b>	<b>CDO (Continuous Descent Operation)</b>		
	DFS Luftverkehrsgesellschaften	keine	Lärmentlastungen können sich nur im weiteren Flughafenumfeld und nicht im Endanflug ergeben.
<b>Schallschutz- und Entschädigungsprogramme</b>			
<b>V10</b>	<b>1. und 2. Schallschutzprogramm, freiwillige Zusatzmaßnahmen</b>		
	FMG anspruchsberechtigte Anwohner	sehr hoch (ca. 62 Mio. € inkl. Außenwohnbereichsentschädigungen)	Die Geräuschbelastung innerhalb eines von dem Programm profitierenden Wohnhauses wird, z. B. durch Schallschutzfenster, erheblich verringert. Als Form des passiven Schallschutzes verringern bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht die Lärmemission an der Quelle.
<b>V11</b>	<b>Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen</b>		
	FMG im Zusammenwirken mit den Betroffenen/Berechtigten	hoch	Eigentümern von besonders lärmbeeinträchtigten Wohngrundstücken wurde durch den Aufkauf der Grundstücke ein angemessener finanzieller Ausgleich bzw. die Möglichkeit zum Umzug in weniger belastete Ortslagen angeboten.
<b>V12</b>	<b>Außenwohnbereichsentschädigungen</b>		
	FMG auf Antrag der Betroffenen/Berechtigten	mittel	Durch die Maßnahme erfolgt keine Lärmentlastung, aber eine finanzielle Entschädigung.

<b>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</b>			
<b>V13</b>	<b>Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden</b>		
	Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern DFS FLK FMG	mittel	Das Beschwerdemanagement verringert nicht die physikalischen Lärmimmissionen, sondern zielt auf eine Erhöhung der Transparenz und des Verständnisses der Betroffenen ab.
<b>V14</b>	<b>Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF])</b>		
	DFS BAF	gering	Durch die Aufzeichnung der Flugverläufe und die Verfolgung und Ahndung von Verstößen soll die Einhaltung von der Lärminderung dienenden Vorgaben, insbesondere der Einhaltung von Flugverfahren, sichergestellt werden.
<b>V15</b>	<b>Fluglärmüberwachung und -messungen</b>		
	FMG	mittel bis hoch	Die Fluglärmüberwachung dient dem Verständnis und der Transparenz zur Fluglärmsituation am Flughafen, als Arbeitsgrundlage für die Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten sowie der Sicherstellung und Quantifizierung von Lärminderungen aus lärmreduzierenden Maßnahmen.
<b>V16</b>	<b>Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln</b>		
	DFS FMG Luftverkehrsgesellschaften	gering	Die Maßnahmen mindern zwar keine Lärmemissionen, dienen aber der für jedermann zugänglichen Information und der Transparenz zu Lärmimmissionen aus dem Flugbetrieb am Flughafen München.
<b>Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm</b>			
<b>V17</b>	<b>Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe</b>		
	FMG Luftverkehrsgesellschaften	hoch	Die Lärmschutzhalle vermindert die das Flughafengelände verlassenden Lärmemissionen aus Triebwerksprobeläufen erheblich. Am Flughafen München werden so z. B. die Ortschaften Hallbergmoos und Attaching insbesondere in der Nacht vor Lärmimmissionen aus Triebwerksprobeläufen geschützt.
<b>V18</b>	<b>Beschränkung von Umkehrschub</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften	gering	Durch diese Regelung werden erhöhte Lärmemissionen während der Landung von Flugzeugen vermieden, die aus der verstärkten Verwendung von Umkehrschub entstehen würden.

<b>V19</b>	<b>Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge</b>		
	DFS FMG Luftverkehrsgesellschaften	gering	Das Airport-CDM (Airport Collaborative Decision Making) vermindert die Dauer der Lärmemissionen von rollenden bzw. am Boden wartenden Luftfahrzeugen. Am Flughafen München konnte seit der Einführung des Systems im Jahre 2007 die durchschnittliche Wartezeit von Flugzeugen vor ihrem Start durch Einführung des Airport-CDM von ca. vier Minuten auf ca. zwei Minuten reduziert werden.
<b>V20</b>	<b>PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge</b>		
	FMG Luftverkehrsgesellschaften	hoch	Durch den Einsatz von PCA-Anlagen (PCA: Pre Conditioned Air) und der 400 Hz-Anlagen werden die Laufzeit der Hilfsturbinen (APU, Auxiliary Power Unit) von Flugzeugen am Boden und die Dauer dadurch entstehender Lärmemissionen verringert.
<b>V21</b>	<b>One/Dual Engine Taxi In</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften	keine	Durch das Abschalten von Triebwerken beim Rollen werden die aus Rollvorgängen entstehenden Lärmemissionen verringert.
<b>V22</b>	<b>Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig</b>		
	FMG Gemeinde Oberding	mittel	Die Maßnahme reduziert die vom Flughafen ausgehenden Lärmbelastigungen für den Ortsteil Schwaigerloh/Schwaig.
<b>Einsatz von Experten-Know-How zur Fluglärmreduzierung</b>			
<b>V23</b>	<b>Experten-Arbeitsgruppe des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung der Fluglärmkommission (FLK) zur Untersuchung und fallweisen Realisierung weiterer Maßnahmen</b>		
	StMB Regierung von Oberbayern Beteiligte siehe Maßnahmenbeschreibung unter Tabelle 29 (FLK, vertreten durch den Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden, Fluglärmschutzbeauftragter des Flughafens München, Deutsche Lufthansa, Air Berlin [bis 2017], DFS als beratendes Mitglied)	gering	Lärminderungen erfolgten durch aus der Arbeitsgruppe hervorgehende lärmmindernde Maßnahmen.
<b>V24</b>	<b>Teilnahme an Forschungsprojekten</b>		
	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) Luftverkehrsgesellschaften FMG DFS	mittel	Forschungsprojekte unterstützen langfristig die Minderung der Lärmemissionen des Luftverkehrs.
<b>Siedlungssteuerung, kommunale Planung und Schallschutzmaßnahmen, Berücksichtigung von Lärmbelastungen</b>			
<b>V25</b>	<b>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising</b>		
	Stadt Freising (Stadtplanungs- und Umweltamt, Bauordnung, Hochbauamt)	keine Angaben möglich	keine Angaben möglich



<b>V26</b>	<b>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising</b>		
	Gemeinde Neufahrn b. Freising (Bauamt)	keine Angaben möglich	keine Angaben möglich
<b>V27</b>	<b>Schallschutzfenster Grundschule Langenbach</b>		
	Gemeinde Langenbach	ca. 65.000 €	Die Belastung durch den Straßenlärm (Bahnhofstraße) und des Bahnlärms wird gemindert, gleichzeitig natürlich auch die Belastung durch den Fluglärm. Durch diese Maßnahme werden ca. 140 Personen (Schüler/Lehrer) entlastet.

**Tabelle 53: Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre)**

<b>Maßnahmenbereich</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>		
	Zuständigkeit	Kosten	Lärminderungswirkung (Nutzen)
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b>			
<b>G1</b>	<b>Weiterentwicklung des Entgeltsystems</b>		
	Flughafen München GmbH (FMG) unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB, als Genehmigungsbehörde)	mittel	Durch das weiterentwickelte Entgeltsystem wurden die Anreize für Luftverkehrsgesellschaften verstärkt, leises Fluggerät am Flughafen München einzusetzen, wodurch die Lärmimmissionen prinzipiell für alle betroffenen Bereiche im Umfeld des Flughafens verringert werden können. Besondere Berücksichtigung soll dabei auch der Schutz der Nachtzeit finden.
<b>Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger</b>			
<b>G2</b>	<b>Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger</b>		
	StMB, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Deutsche Bahn	hoch	Mit einer ausgebauten, leistungsfähigen Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn und an das Schienennetz in der Region könnte die Notwendigkeit innerdeutscher Zubringerflüge reduziert und die Zubringerstraßen zum Flughafen deutlich entlastet werden.
<b>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>			
<b>G3</b>	<b>Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>		
	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, FMG und Luftverkehrsgesellschaften	offen	Die Lärminderung ist abhängig von der jeweiligen zukünftig verfügbaren technischen oder betrieblichen Optimierungsmaßnahme.
<b>G4</b>	<b>Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung</b>		
	FMG unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften in Abstimmung mit der Fluglärmkommission DFS	mittel	Eine optimierte Flugroutennutzung könnte ggf. zu Entlastungen des Umfeldes in der Nacht führen; sie soll weiter dazu dienen, die Vorgaben der Nachtflugregelung, insbesondere zur Begrenzung der Nachtflüge durch Lärmkontingent (Ziffer A.I.3.1) und zur Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (Ziffer A.I.3.2) weiterhin einzuhalten.

<b>Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein</b>			
<b>G5</b>	<b>Weiterentwicklung des Informationsangebotes des Flughafens zu Fluglärm</b>		
	FMG	gering bis mittel	Der Ausbau des Informationsangebotes bewirkt zwar keine direkte Lärminderung, erhöht jedoch das Verständnis und die Transparenz zu Fluglärm betreffenden Themen.
<b>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</b>			
<b>G6</b>	<b>Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen</b>		
	FMG in Abstimmung mit Gemeinden	mittel	Mobile Fluglärmmessungen dienen dem Verständnis und der Transparenz zur Fluglärmsituation am Flughafen sowie der Sicherstellung und Quantifizierung von Lärminderungen aus lärmreduzierenden Maßnahmen.
<b>Schallschutzmaßnahmen</b>			
<b>G7</b>	<b>Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023</b>		
	FMG unter Beteiligung der Antragsteller (Betroffenen)	mittel	Schallschutz ist grundsätzlich sichergestellt, optische Beeinträchtigungen werden behoben.
<b>G8</b>	<b>Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm)</b>		
	FMG unter Beteiligung der Antragsteller (Betroffenen)	hoch	Als Form des passiven Schallschutzes verringern bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht die Lärmemission an der Quelle, sondern die Geräuschbelastung am Immissionsort, also beispielsweise am Wohnhaus von Anwohnern. Die innerhalb eines Wohnhauses auftretenden Lärmimmissionen werden z. B. durch Schallschutzfenster erheblich verringert. Bei Inanspruchnahme der bereits zugesagten Anträge können weitere rund 370 betroffene Wohneinheiten entlastet werden.

**Tabelle 54: Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (langfristige Strategien)**

<b>Maßnahmenbereich</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>		
	Zuständigkeit	Kosten	Lärminderungswirkung (Nutzen)
<b>Lärmreduzierungen an der Quelle, Einsatz leiserer Flugzeuge</b>			
<b>L1</b>	<b>Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge</b>		
	Luftverkehrsgesellschaften Flugzeug- und Triebwerkshersteller Forschungseinrichtungen	Verstärkter Einsatz leiserer Luftfahrzeuge (A320neo, A350 u. a.): sehr hoch Prüfung der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an vorhandenen Luftfahrzeugen: offen	Eine Minderung der Lärmemissionen direkt an der Quelle, das heißt am Luftfahrzeug, verringert die Lärmimmissionen grundsätzlich für alle lärmbeeinträchtigten Bereiche.
<b>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte, Schaffung weiterer ökonomischer Anreize</b>			
<b>L2</b>	<b>Evaluierung und Anpassung lärmabhängiger Entgelte</b>		
	Flughafen München GmbH (FMG) unter Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften (Nutzerausschuss) Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (als Genehmigungsbehörde, Evaluierungsprozesse umfasst diese Rolle nicht)	mittel	Die Anreize für Airlines zum kontinuierlichen Einsatz von leiserem und modernerem Fluggerät am Flughafen München sollen aufrechterhalten werden, um die Anzahl der von Fluglärm Betroffenen in der Flughafenregion möglichst gering zu halten.
<b>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b>			
<b>L3</b>	<b>Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten</b>		
	Initiierung und Förderung durch Bund und Länder Unterstützung durch Luftverkehrsverbände	offen	Die Forschungsprojekte können mittel- und langfristig eine Lärmreduzierung für den gesamten Luftverkehr ermöglichen.
<b>L4</b>	<b>Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten</b>		
	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH unter Einbeziehung der Luftverkehrsgesellschaften und der Fluglärmkommission Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)	gering	Die Lärmreduzierung ist abhängig von den jeweiligen technischen und betrieblichen Möglichkeiten; Optimierungserfolge sind im Falle von Verfahrensoptimierungen vorrangig lokal zu erwarten.
<b>Prüfung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten bei Bodenlärm</b>			
<b>L5</b>	<b>Weitere Optimierung des Rollverkehrs</b>		
	DFS FMG unter Einbeziehung der Luftverkehrsgesellschaften	offen	Die Dauer der Lärmemissionen von am Boden rollenden bzw. wartenden Luftfahrzeugen und somit die in flughafennahen Bereichen einwirkenden Lärmimmissionen können verringert werden.

### Ruhige Gebiete

Die Ausweisung ruhiger Gebiete ist nur auf lokaler Ebene im Rahmen von kommunalen Lärmaktionsplänen sinnvoll, da diese mit Einschränkungen in der kommunalen Entwicklung verbunden sein kann.

Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung für das Umfeld des Flughafens München werden deshalb keine ruhigen Gebiete ausgewiesen.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München wird in der gegenständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

### **Protokoll der öffentlichen Anhörung**

Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung erfolgte deshalb in zwei Mitwirkungsphasen.

#### *Erste Mitwirkungsphase*

In der ersten Mitwirkungsphase vom 07.08.2020 bis 21.09.2020 wurden die Öffentlichkeit und die betroffenen Gemeinden/Landkreise gebeten, auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern zielgerichtete Fragen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München zu beantworten. Die Bekanntmachung hierzu erfolgte im Oberbayerischen Amtsblatt, Ausgabe Nr. 19 vom 07.08.2020<sup>65</sup>. Zeitgleich gab die Regierung von Oberbayern eine Pressemitteilung<sup>66</sup> heraus. Im Vorfeld wurden bereits die Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen München in der Sitzung am 23.07.2020 durch einen Vertreter des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz über die anstehende erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Die Gemeinden und Landkreise, die von der Lärmkartierung erfasst und/oder die Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen München sind, wurden zudem über ein Schreiben informiert. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung der Fragen eine eigene Stellungnahme abzugeben.

Im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase beantworteten 3.070 Teilnehmer die Fragen für die Öffentlichkeit sowie 16 Gemeinden und 5 Landkreise die Fragen für die Gemeinden/Landkreise. Darüber hinaus gaben insgesamt 11 Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen ab. Die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung des Fragebogens eine eigene Stellungnahme abzugeben nutzten 8 Gemeinden und 2 Landkreise.

Die Auswertungen der Online-Fragebögen für die Öffentlichkeit und für die Gemeinden/Landkreise wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Auswertungen der Antworten und die Bewertungen der Ergebnisse der Online-Fragebögen sind in den Anlagen 5 und 6 dargestellt.

---

<sup>65</sup> Regierung von Oberbayern: Amtliche Bekanntmachung der Regierung von Oberbayern, des Bezirks Oberbayern, der Regionalen Planungsverbände und der Zweckverbände in Oberbayern, Nr. 19 / 7. August 2020

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2020/19\\_070820.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2020/19_070820.pdf))

<sup>66</sup> Regierung von Oberbayern: Pressemitteilung Nr. 095 vom 07. August 2020, Großflughafen München – Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan beginnt

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2020/20-08-07\\_pm095\\_50\\_oeff-bet-laermaktionsplan-airport-muc.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2020/20-08-07_pm095_50_oeff-bet-laermaktionsplan-airport-muc.pdf))

Die vorgebrachten schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen wurden den zuständigen Stellen ebenfalls zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Stellungnahmen und die Ergebnisse der Bewertung sind als Anlagen 7 und 8 beigelegt.

Auf dieser Grundlage wurde ein Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München für die zweite Mitwirkungsphase erstellt. Soweit möglich, wurden die Ergebnisse der Online-Fragebögen (Anlagen 5 und 6) und die schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen (Anlagen 7 und 8) bei der Erstellung des Lärmaktionsplans, insbesondere des Kapitels 6 Lärminderungsmaßnahmen, berücksichtigt.

### *Zweite Mitwirkungsphase*

Zum 11.06.2021 wurde der Öffentlichkeit über das Oberbayerische Amtsblatt, Ausgabe Nr. 15 vom 11.06.2021<sup>67</sup> ein Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München bekanntgegeben. Bereits am 08.06.2021 wurden alle Gemeinden und Landkreise, die entweder von der Lärmkartierung 2017 erfasst sind und/oder Mitglied der Fluglärmkommission sind und/oder sich an der ersten Mitwirkungsphase beteiligt haben, über die anstehende Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Es handelt sich dabei um folgende Gemeinden und Landkreise:

- Gemeinden: Allershausen, Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Erding, Fahrenzhausen, Feldkirchen, Fraunberg, Freising, Haag a. d. Amper, Haimhausen, Hallbergmoos, Ismaning, Kirchdorf a. d. Amper, Kranzberg, Langenbach, Langenpreising, Markt Schwaben, Marzling, Neufahrn b. Freising, Moosburg a. d. Isar, Oberding, Pliening, Unterföhring, Unterschleißheim, Wartenberg, Zolling
- Landkreise: Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, München, Pfaffenhofen a. d. Ilm

Zudem veröffentlichte die Regierung von Oberbayern am 10.06.2021 eine Pressemitteilung<sup>68</sup>.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans konnte vom 11.06.2021 bis einschließlich 28.07.2021 auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern eingesehen und heruntergeladen werden. Zusätzlich lag der Entwurf des Lärmaktionsplans in diesem Zeitraum auch bei der Regierung von Oberbayern zur Einsicht aus. Bis einschließlich 28.07.2021 konnten per E-Mail oder schriftlich Stellungnahmen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München eingereicht werden.

Fristgemäß gingen 158 Stellungnahmen und Anregungen bei der Regierung von Oberbayern ein. Darüber hinaus gingen zwei Stellungnahmen kurz nach Fristende ein. Diese wurden auch berücksichtigt. Die Anzahl von 160 Stellungnahmen und Anregungen setzt sich aus folgenden Gruppen zusammen:

- Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände: 142 (davon zwei nach Fristende)

---

<sup>67</sup> Regierung von Oberbayern: Amtliche Bekanntmachung der Regierung von Oberbayern, des Bezirks Oberbayern, der Regionalen Planungsverbände und der Zweckverbände in Oberbayern, Nr. 15 / 11. Juni 2021

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2021/15\\_110621.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/obabl/2021/15_110621.pdf))

<sup>68</sup> Regierung von Oberbayern: Pressemitteilung Nr. 032 vom 10.06.2021, Großflughafen München – Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan beginnt

([https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2021/21-06-10\\_pm032\\_50\\_fm-g-zweite-mitwirkungsphase-laermaktionsplan.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/presse/pm-pdf/2021/21-06-10_pm032_50_fm-g-zweite-mitwirkungsphase-laermaktionsplan.pdf))

- Gemeinden und Landkreise: 15 Gemeinden und ein Landkreis
- weitere: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) und Flughafen München GmbH (FMG)

Themenschwerpunkte der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit sowie der betroffenen Gemeinden und Landkreise sind:

- Ausschluss lauter Flugzeuge
- Betriebszeitbeschränkungen, Nachtflugregelung (Verschärfung, Verbot, Erhöhung der Transparenz)
- Entgeltordnung
- Evaluierung der Maßnahmen
- Fluglärmmessungen
- Flugrouten, An- und Abflugverfahren
- Kurzstreckenflüge/Reduzierung des (vermeidbaren) Flugverkehrs
- Passive Schallschutzmaßnahmen
- Streichung von Subventionen
- 3. Start und Landebahn

Die vorgebrachten Rückäußerungen wurden (in anonymisierter Form) den zuständigen Stellen zur Bewertung und um eingehende Prüfung und ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit (Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände), der Gemeinden und Landkreise sowie der an der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligten Stellen (StMB und FMG) sind als Anlagen 10, 11 und 12 beigefügt.

Aufbauend auf den Rückäußerungen in der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung und den hierzu erfolgten Antworten der zuständigen Stellen wurde der vorliegende Lärmaktionsplan erstellt. Wesentliche inhaltliche Änderungen im Vergleich zum Entwurf des Lärmaktionsplans für die zweite Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind:

- Kapitel 6.2.9: Ergänzung der Maßnahme V26 „Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising“ (Tabelle 32)
- Kapitel 6.2.9: Ergänzung der Maßnahme V27 „Schallschutzfenster Grundschule Langenbach“ (Tabelle 33)

#### *Benahmen mit den betroffenen Gemeinden nach Art. 4 Satz 3 BaylmschG*

Lärmaktionspläne der Regierung sind nach Art. 4 Satz 3 Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BaylmschG) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen.

Im Rahmen des Verfahrensschritts zur Herstellung des Benehmens hatten die Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Erding, Fahrnzhausen, Fraunberg, Freising, Haimhausen, Hallbergmoos, Ismaning, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Neufahrn b. Freising, Oberding und Wartenberg in der Zeit vom 10.11.2021 bis 08.12.2021 Gelegenheit sich abschließend zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München (Stand 10.11.2021) zu äußern.

Die Regierung von Oberbayern hat die eingegangenen Stellungnahmen einer Bewertung unterzogen.

In Anlage 13 sind die Rückäußerungen der Gemeinden zusammen mit einer Bewertung durch die Regierung von Oberbayern aufgeführt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die von den Gemeinden in der Zeit vom 10.11.2021 bis 08.12.2021 vorgebrachten Rückäußerungen inhaltlich den Stellungnahmen und Anregungen aus den beiden Mitwirkungsphasen der Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechen. Änderungen des Entwurfs des Lärmaktionsplans ergaben sich daher nicht.

### **Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans**

Die der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegenden Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 BImSchG). Durch einen Vergleich der Kartierungsergebnisse wird die Wirksamkeit der Maßnahmen des Lärmaktionsplans überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für den Großflughafen München fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Flughafen München (Titelseite; Quelle: Flughafen München GmbH) .....	2
Abbildung 2: Entwicklung des Fluggastaufkommens seit 1992 am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	10
Abbildung 3: Entwicklung der geflogenen Luftfracht seit 1992 am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	10
Abbildung 4: Umfeld des Flughafens München (Quelle: Rauminformationssystem der Regierung von Oberbayern, Geobasisdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung) .....	14
Abbildung 5: Bestandsplan des Flughafens München (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	15
Abbildung 6: Flugbewegungen am Flughafen München seit 1992 (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	16
Abbildung 7: Ablauf der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München .....	25
Abbildung 8: Lärmkarte $L_{DEN}$ für den Großflughafen München (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt).....	36
Abbildung 9: Lärmkarte $L_{Night}$ für den Großflughafen München (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt).....	36
Abbildung 10: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2019 (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	43
Abbildung 11: Entwicklung des Seitenlinienpegels in den letzten 60 Jahren an Hand ausgewählter Flugzeugmuster (Quelle: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V., Fluglärm vermeiden (xn--fluglrm-portal-9hb.de)).....	44
Abbildung 12: Schematische Darstellung der Nachtflugregelung am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	49
Abbildung 13: Darstellung der ortsfesten Messstellen sowie der An- und Abflugrouten (Quelle: Flughafen München GmbH) .....	60



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) (Quelle: Umweltbundesamt).....	13
Tabelle 2:	Typenmix nach ICAO Annex 16 am Flughafen München im Jahr 2019 .....	16
Tabelle 3:	Anzahl nach VBEB der von Fluglärmpegeln $L_{DEN}$ belasteten Einwohner im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen) .....	37
Tabelle 4:	Anzahl nach VBEB der von Fluglärmpegeln $L_{Night}$ belasteten Einwohner im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen) .....	38
Tabelle 5:	Von Umgebungslärm belastete Flächen im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen) .....	39
Tabelle 6:	Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Schulgebäude/Schulen im Umfeld des Flughafens München (gemeindebezogen) .....	39
Tabelle 7:	Maßnahme V1 – Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix.....	43
Tabelle 8:	Maßnahme V2 – Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster .....	45
Tabelle 9:	Maßnahme V3 – Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren .....	46
Tabelle 10:	Maßnahme V4 – Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen.....	47
Tabelle 11:	Maßnahme V5 – Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung .....	48
Tabelle 12:	Maßnahme V6 – Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u. a. ....	50
Tabelle 13:	Maßnahme V7 – Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK) .....	51
Tabelle 14:	Maßnahme V8 – Alternierende Bahnnutzung (nachts).....	52
Tabelle 15:	Maßnahme V9 – CDO (Continuous Descent Operation).....	53
Tabelle 16:	Maßnahme V10 – 1. und 2. Schallschutzprogramm, freiwillige Zusatzmaßnahmen.....	54
Tabelle 17:	Maßnahme V11 – Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen .....	56
Tabelle 18:	Maßnahme V12 – Außenwohnbereichsentschädigungen .....	56
Tabelle 19:	Maßnahme V13 – Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden .....	57
Tabelle 20:	Maßnahme V14 – Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF]).....	58
Tabelle 21:	Maßnahme V15 – Fluglärmüberwachung und -messungen .....	59
Tabelle 22:	Maßnahme V16 – Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln.....	61
Tabelle 23:	Maßnahme V17 – Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe .....	62
Tabelle 24:	Maßnahme V18 – Beschränkung von Umkehrschub .....	63

Tabelle 25:	Maßnahme V19 – Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge.....	64
Tabelle 26:	Maßnahme V20 – PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge.....	65
Tabelle 27:	Maßnahme V21 – One/Dual Engine Taxi In.....	66
Tabelle 28:	Maßnahme V22 – Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig.....	66
Tabelle 29:	Maßnahme V23 – Experten-Arbeitsgruppe des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung der Fluglärmkommission (FLK) zur Untersuchung und fallweisen Realisierung weiterer Maßnahmen.....	67
Tabelle 30:	Maßnahme V24 – Teilnahme an Forschungsprojekten.....	68
Tabelle 31:	Maßnahme V25 – Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising.....	69
Tabelle 32:	Maßnahme V26 – Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben der Gemeinde Neufahrn b. Freising .....	69
Tabelle 33:	Maßnahme V27 – Schallschutzfenster Grundschule Langenbach .....	70
Tabelle 34:	Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems.....	72
Tabelle 35:	Maßnahme G2 – Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger .....	73
Tabelle 36:	Maßnahme G3 – Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen .....	73
Tabelle 37:	Maßnahme G4 – Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung .....	74
Tabelle 38:	Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebots des Flughafens zu Fluglärm .....	75
Tabelle 39:	Maßnahme G6 – Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen.....	76
Tabelle 40:	Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023.....	77
Tabelle 41:	Maßnahme G8 – Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm) .....	78
Tabelle 42:	Maßnahme L1 – Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge .....	80
Tabelle 43:	Maßnahme L2 – Evaluierung und Anpassung der lärmabhängigen Entgelte .....	81
Tabelle 44:	Maßnahme L3 – Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten ..	82
Tabelle 45:	Maßnahme L4 – Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten .....	82
Tabelle 46:	Maßnahme L5 – Weitere Optimierung des Rollverkehrs.....	83
Tabelle 47:	Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der lärmindernden Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden .....	89
Tabelle 48:	Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre) .....	94

Tabelle 49:	Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (langfristige Strategien) .....	96
Tabelle 50:	Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre) .....	98
Tabelle 51:	Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (langfristige Strategien).....	99
Tabelle 52:	Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der lärm mindernden Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in Umsetzung befinden .....	102
Tabelle 53:	Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre) .....	106
Tabelle 54:	Übersicht finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (langfristige Strategien) .....	108

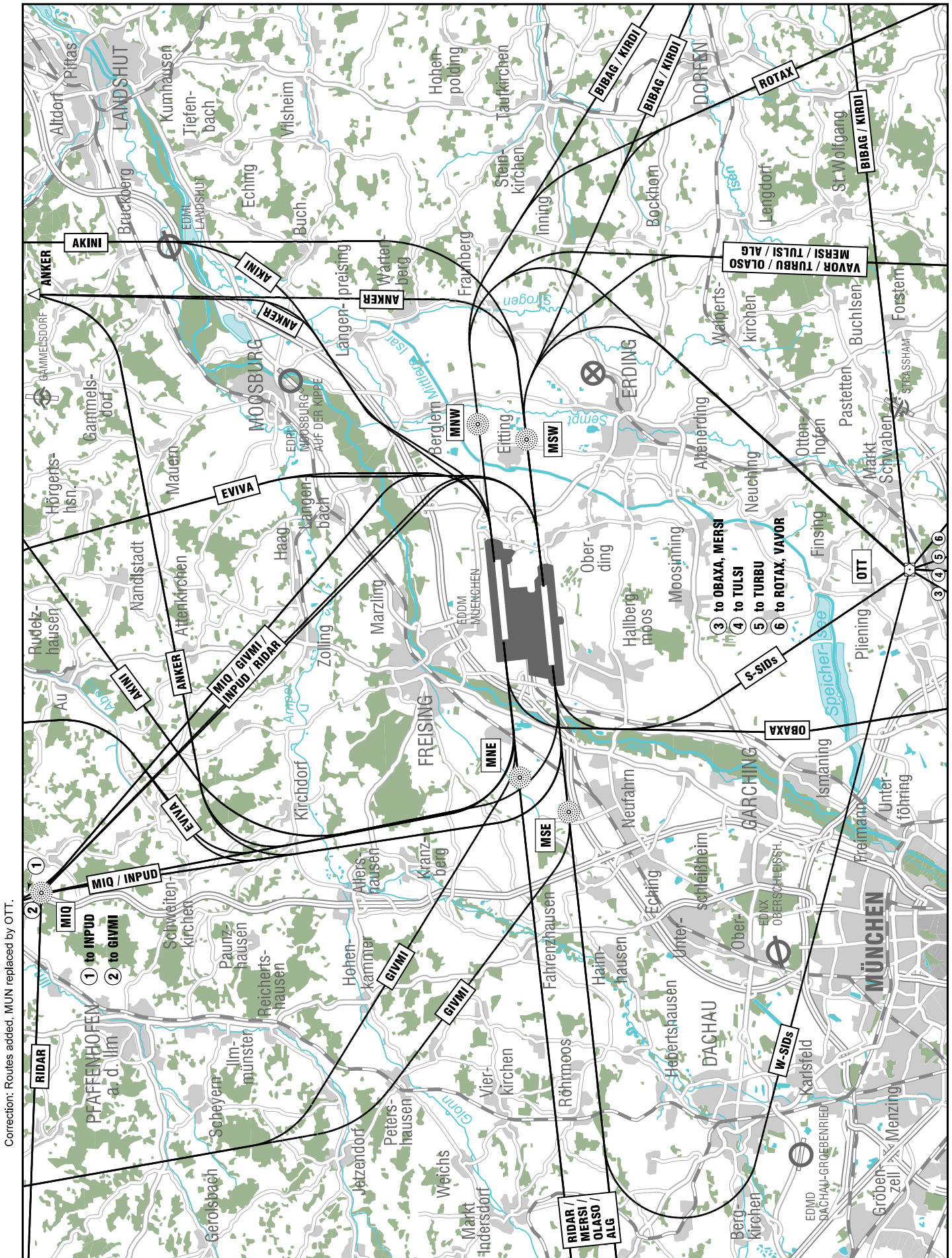
## **Anlagen**

- Anlage 1:** Standardabflugrouten am Flughafen München („MINIMUM NOISE ROUTING [SID]“, Quelle: LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND)
- Anlage 2:** Erläuterung der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG: Kartierungen der Großflughäfen München und Nürnberg gemäß EG-ULR 2017 vom 02.12.2016
- Anlage 3:** Übersichtskarte und Detail-Lärmkarten  $L_{DEN}$
- Anlage 4:** Übersichtskarte und Detail-Lärmkarten  $L_{Night}$
- Anlage 5:** Auswertung und Bewertung der Ergebnisse des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Öffentlichkeit
- Anlage 6:** Auswertung und Bewertung der Ergebnisse des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Gemeinden/Landkreise
- Anlage 7:** Zusammenstellung und Bewertung der ergänzenden schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen der Öffentlichkeit aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 8:** Zusammenstellung und Bewertung der schriftlichen Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 9:** Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Stand: Oktober 2019
- Anlage 10:** Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 11:** Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 12:** Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der an der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligten Stellen aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 13:** Zusammenstellung und Bewertung der Rückäußerungen der Gemeinden im Rahmen der Herstellung des Benehmens

**Anlage 1: Standardabflugrouten am Flughafen München („MINIMUM NOISE ROUTING [SID]“, Quelle: LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND)**

MINIMUM NOISE ROUTING  
(SID)

MUENCHEN



Correction: Routes added, MUN replaced by OTT.

**Anlage 2: Erläuterung der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG: Kartierungen  
der Großflughäfen München und Nürnberg gemäß EG-ULR 2017  
vom 02.12.2016**

**KARTIERUNGEN DER GROSSFLUGHÄFEN  
MÜNCHEN UND NÜRNBERG GEMÄSS EG-ULR 2017**

Auftraggeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
Referat 27 „Lärmschutz beim Verkehr,  
Elektromagnetische Felder“  
86177 Augsburg

Berichtsnummer: Y0017/002-01

Dieser Bericht umfasst 11 Seiten Text und 5 Seiten Anhang.

Höchberg, 02.12.2016

Bekanntgegebene  
Messstelle nach  
§ 29b BImSchG  
für Geräusche und  
Erschütterungen

VMPA-anerkannte  
Schallschutzprüfstelle  
nach DIN 4109VMPA-SPG-  
210-04-BY

Akkreditierung nach  
DIN EN ISO/IEC 17025  
für die Prüfarten Geräusche,  
Erschütterungen und  
Bauakustik



Bearbeitung



Freigabe / fachliche Verantwortung





## Änderungsindex

Version	Datum	Geänderte Seiten	Hinzugefügte Seiten	Erläuterungen
01	02.12.2016	-	-	Erstellung

## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung .....	3
2	Unterlagen, Abkürzungen .....	4
2.1	Unterlagenverzeichnis.....	4
3	Methodik .....	5
3.1	Datenerfassungssysteme .....	5
3.2	Schalltechnische Berechnung .....	5
4	Lärmkartierung Flughafen München (EDDM).....	6
4.1	Datenerfassungssystem DES, EDDM.....	6
4.1.1	Besonderheiten im DES, EDDM.....	6
4.1.2	Qualitätskontrolle DES, EDDM .....	6
4.2	Schalltechnische Berechnung, EDDM.....	7
4.2.1	Immissionspunktraster, EDDM .....	7
4.2.2	Einzelpunktberechnung, EDDM.....	7
4.2.3	Prüfung der Lärmkartierung auf Plausibilität, EDDM .....	8
5	Lärmkartierung Flughafen Nürnberg (EDDN) .....	9
5.1	Datenerfassungssystem DES, EDDN.....	9
5.1.1	Besonderheiten im DES, EDDN.....	9
5.1.2	Qualitätskontrolle DES, EDDN .....	9
5.2	Schalltechnische Berechnung, EDDN .....	10
5.2.1	Immissionspunktraster, EDDN.....	10
5.2.2	Einzelpunktberechnung, EDDN .....	10
5.2.3	Prüfung der Lärmkartierung auf Plausibilität, EDDN .....	11
	Anhang .....	1

## 1 Aufgabenstellung

Durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 sowie die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 6. März 2006 wurde die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 (EG-Umgebungslärmrichtlinie – EG-ULR) in deutsches Recht umgesetzt. Die für die Berechnung zu verwendenden vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), an Schienenwegen (VBUSch), an Flugplätzen (VBUF) /1/ sowie durch Industrie und Gewerbe (VBUI) sind im Bundesanzeiger bekannt gemacht. An gleicher Stelle ist auch die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) veröffentlicht.

In Bayern ist das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) für die Kartierung zuständig. Das LfU hat Wölfel Engineering mit der Kartierung der Großflughäfen München und Nürnberg in der 3. Stufe (2017) mit folgenden Teilleistungen beauftragt:

- Qualitätskontrolle der VBUF-Datenerfassungssysteme (DES) für München und Nürnberg, die durch die Flughäfen übergeben wurden. Prüfung der Konformität der DES mit den Vorgaben der VBUF sowie der Plausibilität der beschriebenen Strecken- und Verkehrsmodelle.
- Fluglärmrechnung nach VBUF für die Flughäfen München und Nürnberg. Rasterberechnung der Lärmindizes  $L_{DEN}$ ,  $L_{Night}$ ,  $L_{Day}$  und  $L_{Evening}$  mit 10 m-Schrittweite im Bereich der zu kartierenden Pegelgrenzen. Berechnung der Lärmindizes an Wohngebäuden, Krankenhäusern und Schulen im Berechnungsgebiet.
- Plausibilitätsprüfung, Aufbereitung und Übergabe der Berechnungsergebnisse und Dokumentation der Arbeiten in einem Kurzbericht.

Die Ermittlung der Anzahl betroffener Bewohner, Schulen und Krankenhäuser erfolgt durch den Auftraggeber und ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

## 2 Unterlagen, Abkürzungen

### 2.1 Unterlagenverzeichnis

Nr.	Dokument/Quelle	Bezeichnung / Beschreibung
/1/	VBUF	VBUF - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen, VBUF-DES – Datenerfassungssystem. 22. Mai 2006 (BAAnz. Nr. 154a vom 17.08.2006 S. 177)
/2/	Flughafen München, Dokumentation zum DES	Dokumentation zum Datenerfassungssystem zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie i.d.F. vom 25.06.2002). Flugbewegungszahlen für den Flughafen München (EDDM) im Berichtsjahr 2015 („Dokumentation FMG_DES-EDDM_ULR_10.08.2016.pdf“). 10. August 2016
/3/	Flughafen München, DES	Datenerfassungssystem Flughafen München im QSI-Format, Stand 25.09.2016 („EDDM-ULR DES-2015-10_08_2016.qsi“)
/4/	Flughafen Nürnberg, Dokumentation zum DES	Dokumentation zum Datenerfassungssystem (DES) zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) zu den Flugbewegungszahlen für den Flughafen Nürnberg (EDDN) im Berichtsjahr 2015 („Dokumentation_DES_NUE_2015_Endfassung_20161117.pdf“). 17. November 2016
/5/	Flughafen Nürnberg, DES	Datenerfassungssystem Flughafen Nürnberg im QSI-Format, Stand 14.09.2016 („EDDN_ULR_20160824_V1.qsi“)
/6/	Obermeyer Planen und Beraten GmbH	Kartierung der Großflughäfen München und Nürnberg gemäß EG-ULR 2012. München, 27.11.2012
/7/	QSI-Format	Dokumentation zur Qualitätssicherung von Software zur Geräuschimmissionsberechnung nach DIN 45687, 1. Dokumentation-QSI-Datenschnittstelle-DIN_45687, Fassung 2015-07.1
/8/	Wölfel Engineering GmbH + Co. KG, Höchberg	„IMMI“ Release 20161002, Programm zur Schallimmissionsprognose, geprüft auf Konformität gemäß den QSI-Formblättern zu VDI 2714:1988-01, VDI 2720 Blatt1:1997-03, DIN ISO 9613-2:1999-10, Schall 03:1990/2015, RLS 90:1990, VBUS, VBUSch, VBUI, VBUF, VBEB
/9/	Umweltbundesamt (UBA)	E-Mail des UBA an das LfU mit formaler und fachlicher Zustimmung zur Verwendung von Zwischenanflugsegmenten und militärischen Flugzeugklassen in den VBUF-DES der Flughäfen München und Nürnberg. 27.10.2016
10	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit	Bekanntmachung über die Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) und der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB). 19. November 2008

## 3 Methodik

### 3.1 Datenerfassungssysteme

Im Rahmen der Lärmkartierung der 2. Stufe für das Jahr 2012 wurden für die Flughäfen München und Nürnberg aus den Datenerfassungssystemen (AzD-DES) gemäß Fluglärmsgesetz die Datenerfassungssysteme VBUF-DES für die Lärmkartierung abgeleitet. Dabei wurden im Wesentlichen folgende Schritte durchgeführt:

- Umwandlung der Flugzeugklassendaten von AzD/AzB 08 /10/ nach VBUF-DES
- Übernahme von militärischen Flugzeugklassen in das VBUF-DES
- Übernahme von Zwischenanflugsegmenten
- Anpassungen der Flugstreckensysteme und der Flugbewegungszahlen an die Gegebenheiten des Bezugsjahres 2011

Diese Anpassungen wurden umfassend qualitätsgesichert und dokumentiert /6/.

Für die hier durchzuführende Lärmkartierung der 3. Stufe (2017) wurden die Datenerfassungssysteme durch die Flughäfen unter Verwendung der bestehenden Umwandlungen von Flugzeugklassendaten und militärischen Flugzeugklassen an die Gegebenheiten des Bezugsjahres 2015 angepasst /3/, /5/. Die Anpassungen wurden detailliert dokumentiert /2/, /4/.

Die Qualitätskontrolle der Datenerfassungssysteme bezieht sich daher auf die Plausibilität und Widerspruchsfreiheit der enthaltenen Daten und nicht auf die unveränderten und bereits qualitätsgesicherten Umwandlungen der Flugzeugklassendaten.

### 3.2 Schalltechnische Berechnung

Für die schalltechnischen Berechnungen wird in der Software zur Berechnung IMMI /8/ jeweils ein akustisches Berechnungsmodell aus den per QSI-Format /7/ importierten Datenerfassungssystemen der Flughäfen erstellt. Importiert werden dabei Flugzeugklassen nach AzB 08, die anschließend gemäß der Dokumentationen (/2/, /4/) in Flugzeugklassen nach VBUF umgewandelt werden (siehe Kapitel 4.1.1 und 5.1.1).

Die Qualitätskontrolle der Datenerfassungssysteme erfolgt in Listendarstellungen und Prüfroutinen der Berechnungssoftware und durch einen Vergleich mit den Angaben in den Dokumentationen der Flughäfen. Bei Übereinstimmung ist somit gewährleistet, dass keine Abweichungen zwischen den Berechnungsmodellen der Flughäfen, den QSI-Datensätzen und den Berechnungsmodellen für die Kartierung 2017 vorliegen.

Die Berechnungen der Lärmindizes  $L_{DEN}$ ,  $L_{Night}$ ,  $L_{Day}$  und  $L_{Evening}$  erfolgen nach VBUF in Rastern mit 10 m Schrittweite, 4 m über dem Boden. Berechnungen der Lärmindizes an Wohngebäuden, Krankenhäusern und Schulen erfolgen jeweils im geometrischen Gebäudeschwerpunkt, 4 m über dem Boden.

Die Untersuchungsgebiete erstrecken sich jeweils über einen Pegelbereich von  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 45$  dB(A).

Die digitalen Eingangsdaten und Berechnungsergebnisse liegen diesem Bericht auf DVD-Datenträger bei (siehe Anhang A1).

## 4 Lärmkartierung Flughafen München (EDDM)

### 4.1 Datenerfassungssystem DES, EDDM

#### 4.1.1 Besonderheiten im DES, EDDM

Das Datenerfassungssystem des Flughafens München (/3/) enthält Zwischenanflugsegmente in einigen Anflugstrecken und militärische Flugzeugklassen. Die Dokumentation zum DES /2/ enthält dazu eine detaillierte Beschreibung der verwendeten Parameter, insbesondere zu Verzögerungsstrecken, Geschwindigkeiten, Einfädelungsbereichen und Zwischenanflughöhen, die in das Berechnungsmodell der Lärmkartierung 2017 übernommen wurden.

Die vorgenannten Besonderheiten sind nicht streng konform mit der VBUF. Aus fachlicher Sicht ermöglichen sie jedoch eine deutlich realistischere akustische Modellierung des Flugbetriebes. Die maßgeblichen Besonderheiten wurden dem Umweltbundesamt zur Prüfung vorgelegt und genehmigt /9/. Damit ist eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Lärmkartierung 2012 gewährleistet.

#### 4.1.2 Qualitätskontrolle DES, EDDM

In Anlehnung an Punkt 4 der AzB-DES wurde das Datenerfassungssystem auf (formale) Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Plausibilität der Modellierung geprüft:

Prüfkriterium	Ergebnis
Beschreibung der Flugstrecken bis zu einem Radius von mindestens 25 km um den Flugplatzbezugspunkt	Vollständig
Übereinstimmung der Zahl der Starts mit der Zahl der Landungen im Bezugszeitraum (für jede Luftfahrzeugklasse), siehe Tabelle 1	Plausibel und widerspruchsfrei
Übereinstimmung der Flugbewegungszahlen im (IMMI-)Berechnungsmodell, QSI-Datensatz (/3/) und Dokumentation (/2/)	Plausibel und widerspruchsfrei
Verteilung der Flugbewegungszahlen auf die Betriebsrichtungen, siehe Tabelle 2	Plausibel und widerspruchsfrei
Beachtung von einheitlichen Start- und Landeverhältnissen bei den verschiedenen Betriebsrichtungen (für jede Luftfahrzeugklasse)	Dieses Kriterium kann und muss an einem Großflughafen nicht eingehalten werden, da sich die Flugbewegungen unterschiedlich auf Zeitabschnitte mit unterschiedlichen Betriebsrichtungen verteilen (siehe Tabelle 2)
Flugbewegungsstatistik (siehe Dokumentation /2/)	Plausibel und widerspruchsfrei
Konformität des DES zum Datenformat der QSI-Datenschnittstelle	Die enthaltenen Zwischenanflugsegmente und militärischen Flugzeugklassen sind nicht konform mit der QSI-Datenschnittstelle für VBUF; es besteht jedoch Konformität mit der QSI-Datenschnittstelle für AzB/AzD. Das QSI-Datenerfassungssystem ist nur in Verbindung mit einer Anpassung der Flugzeugklassen im Berechnungsprogramm zu verwenden. Diese Anpassung wurde hier vorgenommen.

Tabelle 1: Flugbewegungszahlen für das Bezugsjahr 2015 EDDM (gesamtes Jahr)

Flugzeug- gruppe	Anzahl Starts				Anzahl Landungen				Gesamt
	Tag	Abend	Nacht	24 Stunden	Tag	Abend	Nacht	24 Stunden	
P 1.3	0	0	1	1	1	0	0	1	2
P 1.4	664	98	75	837	573	185	79	837	1.674
P 2.1	1.760	1.094	86	2.940	2.024	814	102	2.940	5.880
P 2.2	3	0	0	3	3	0	0	3	6
S 1.0	3	0	0	3	3	0	0	3	6
S 3.2	7	1	0	8	7	1	0	8	16
S 5.1	21.067	7.079	1.684	29.830	20.999	8.546	285	29.830	59.660
S 5.2	97.395	34.488	6.249	138.132	95.335	36.135	6.662	138.132	276.264
S 5.3	49	36	1	86	50	35	1	86	172
S 6.1	9.370	669	546	10.585	7.980	346	2.259	10.585	21.170
S 6.2	5	2	0	7	5	2	0	7	14
S 6.3	2.605	743	1.691	5.039	3.943	113	983	5.039	10.078
S 7	904	197	365	1.466	942	513	11	1.466	2.932
P Mil-2	23	2	0	25	20	5	0	25	50
S Mil-1	14	3	3	20	17	2	1	20	40
H 1	17	1	0	18	17	1	0	18	36
H 2	933	309	291	1.533	934	309	290	1.533	3.066
<b>Gesamt</b>	<b>134.819</b>	<b>44.722</b>	<b>10.992</b>	<b>190.533</b>	<b>132.853</b>	<b>47.007</b>	<b>10.673</b>	<b>190.533</b>	<b>381.066</b>

Tabelle 2: Verteilung der Flugbewegungszahlen auf die Betriebsrichtungen EDDM

B.-Richtung	Tag	Abend	Nacht	24 Stunden
BR 08	34,4%	39,2%	38,4%	35,8%
BR 26	65,6%	60,8%	61,6%	64,2%

## 4.2 Schalltechnische Berechnung, EDDM

### 4.2.1 Immissionspunktraster, EDDM

Die Berechnungen der Lärmindizes  $L_{DEN}$ ,  $L_{Night}$ ,  $L_{Day}$  und  $L_{Evening}$  erfolgen nach VBUF in Rastern mit 10 m Schrittweite, 4 m über dem Boden.

Der Pegelbereich des  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) überstreicht eine Fläche von 161,5 km<sup>2</sup>. Von einem Pegel  $L_{Night} \geq 45$  dB(A) ist eine Fläche von 178,6 km<sup>2</sup> betroffen.

Fluglärmkonturen des  $L_{DEN}$  von 55 bis 70 dB(A) und des  $L_{Night}$  von 45 bis 65 dB(A) jeweils in 5 dB-Schritten werden in Anhang A2 und A3 kartografisch dargestellt.

### 4.2.2 Einzelpunktberechnung, EDDM

Berechnungen der Lärmindizes an Wohngebäuden, Krankenhäusern und Schulen erfolgen jeweils im geometrischen Gebäudeschwerpunkt, 4 m über dem Boden.

In den zu untersuchenden Pegelgrenzen wurden 9.015 Einzelpunkte an Gebäuden berechnet.

Die Ergebnisse der Berechnungen werden in Anhang A1 auf DVD-Datenträger zur Verfügung gestellt.

#### 4.2.3 Prüfung der Lärmkartierung auf Plausibilität, EDDM

Das Gesamtverkehrsaufkommen im Bezugsjahr 2015, mit 381.066 Flugbewegungen, liegt bei rund 93 % des mit Bezugsjahr 2011 kartierten Verkehrs. Das entspricht einer großflächig gemittelten Pegelabnahme von ca. 0,3 dB. Es ist somit plausibel, dass der Vergleich mit den Fluglärmkonturen der Lärmkartierung 2012 keine wesentlichen Änderungen zeigt. Lokale Änderungen sind auf Verlegungen des Verkehrs zurückzuführen. Die „Ausbuchtungen“ der Fluglärmkonturen stimmen plausibel mit der Lage der Flugrouten und der zugehörigen Korridore überein.

Die an Einzelpunkten (Gebäuden) berechneten Pegel stimmen mit den Rasterwerten überein.

## 5 Lärmkartierung Flughafen Nürnberg (EDDN)

### 5.1 Datenerfassungssystem DES, EDDN

#### 5.1.1 Besonderheiten im DES, EDDN

Das Datenerfassungssystem des Flughafens Nürnberg (/5/) enthält Zwischenanflugsegmente in einigen Anflugstrecken und militärische Flugzeugklassen. Die Dokumentation zum DES /4/ enthält dazu eine detaillierte Beschreibung der verwendeten Parameter, insbesondere zu Verzögerungsstrecken, Geschwindigkeiten, Einfädelungsbereichen und Zwischenanflughöhen, die in das Berechnungsmodell der Lärmkartierung 2017 übernommen wurden.

Die vorgenannten Besonderheiten sind nicht streng konform mit der VBUF. Aus fachlicher Sicht ermöglichen sie jedoch eine deutlich realistischere akustische Modellierung des Flugbetriebes. Die maßgeblichen Besonderheiten wurden dem Umweltbundesamt zur Prüfung vorgelegt und genehmigt /9/. Damit ist eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Lärmkartierung 2012 gewährleistet.

#### 5.1.2 Qualitätskontrolle DES, EDDN

In Anlehnung an Punkt 4 der AzB-DES wurde das Datenerfassungssystem auf (formale) Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Plausibilität der Modellierung geprüft:

Prüfkriterium	Ergebnis
Beschreibung der Flugstrecken bis zu einem Radius von mindestens 25 km um den Flugplatzbezugspunkt	Vollständig
Übereinstimmung der Zahl der Starts mit der Zahl der Landungen im Bezugszeitraum (für jede Luftfahrzeugklasse), siehe Tabelle 3	Plausibel und widerspruchsfrei
Übereinstimmung der Flugbewegungszahlen im (IMMI-)Berechnungsmodell, QSI-Datensatz (/5/) und Dokumentation (/4/)	Plausibel und widerspruchsfrei
Verteilung der Flugbewegungszahlen auf die Betriebsrichtungen, siehe Tabelle 4	Plausibel und widerspruchsfrei
Beachtung von einheitlichen Start- und Landeverhältnissen bei den verschiedenen Betriebsrichtungen (für jede Luftfahrzeugklasse).	Dieses Kriterium kann und muss an einem Großflughafen nicht eingehalten werden, da sich die Flugbewegungen unterschiedlich auf Zeitabschnitte mit unterschiedlichen Betriebsrichtungen verteilen (siehe Tabelle 4)
Flugbewegungsstatistik (siehe Dokumentation /4/)	Plausibel und widerspruchsfrei
Konformität des DES zum Datenformat der QSI-Datenschnittstelle	Die enthaltenen Zwischenanflugsegmente und militärischen Flugzeugklassen sind nicht konform mit der QSI-Datenschnittstelle für VBUF; es besteht jedoch Konformität mit der QSI-Datenschnittstelle für AzB/AzD. Das QSI-Datenerfassungssystem ist nur in Verbindung mit einer Anpassung der Flugzeugklassen im Berechnungsprogramm zu verwenden. Diese Anpassung wurde hier vorgenommen.



Tabelle 3: Flugbewegungszahlen für das Bezugsjahr 2015 EDDN (gesamtes Jahr)

Flugzeug- gruppe	Anzahl Starts				Anzahl Landungen				Gesamt
	Tag	Abend	Nacht	24 Stunden	Tag	Abend	Nacht	24 Stunden	
P 13	3.790	952	19	4.761	3.504	1.198	59	4.761	9.522
P 14	476	58	20	554	447	74	33	554	1.108
P 21	3.980	1.343	65	5.388	2.996	1.907	485	5.388	10.776
P 22	2	0	0	2	2	0	0	2	4
S 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S 51	5.809	1.605	267	7.681	4.826	2.242	613	7.681	15.362
S 52	5.637	2.273	2.142	10.052	5.282	1.960	2.810	10.052	20.104
S 53	22	7	1	30	23	7	0	30	60
S 61	70	19	11	100	75	15	10	100	200
S 62	1	0	0	1	1	0	0	1	2
S 63	4	1	0	5	4	1	0	5	10
S 7	17	6	3	26	20	3	3	26	52
P Mil-1	241	51	1	293	255	34	4	293	586
P Mil-2	126	17	0	143	127	16	0	143	286
S Mil-1	36	6	0	42	36	5	1	42	84
S Mil-4	2	0	0	2	2	0	0	2	4
S Mil-5	14	0	0	14	14	0	0	14	28
S Mil-6	10	0	0	10	10	0	0	10	20
H 1	38	14	0	52	34	14	4	52	104
H 2	2.267	484	142	2.893	2.005	670	218	2.893	5.786
<b>Gesamt</b>	<b>22.542</b>	<b>6.836</b>	<b>2.671</b>	<b>32.049</b>	<b>19.663</b>	<b>8.146</b>	<b>4.240</b>	<b>32.049</b>	<b>64.098</b>

Tabelle 4: Verteilung der Flugbewegungszahlen auf die Betriebsrichtungen EDDM

B.-Richtung	Tag	Abend	Nacht	24 Stunden
BR 10	35,4%	34,2%	43,3%	36,0%
BR 28	64,6%	65,8%	56,7%	64,0%

## 5.2 Schalltechnische Berechnung, EDDN

### 5.2.1 Immissionspunktraster, EDDN

Die Berechnungen der Lärmindizes  $L_{DEN}$ ,  $L_{Night}$ ,  $L_{Day}$  und  $L_{Evening}$  erfolgen nach VBUF in Rastern mit 10 m Schrittweite, 4 m über dem Boden.

Der Pegelbereich des  $L_{DEN} \geq 55$  dB(A) überstreicht eine Fläche von 30,1 km<sup>2</sup>. Von einem Pegel  $L_{Night} \geq 45$  dB(A) ist eine Fläche von 40,9 km<sup>2</sup> betroffen.

Fluglärmkonturen des  $L_{DEN}$  von 55 bis 70 dB(A) und des  $L_{Night}$  von 45 bis 65 dB(A) jeweils in 5 dB-Schritten werden in Anhang A4 und A5 kartografisch dargestellt.

### 5.2.2 Einzelpunktberechnung, EDDN

Berechnungen der Lärmindizes an Wohngebäuden, Krankenhäusern und Schulen erfolgen jeweils im geometrischen Gebäudeschwerpunkt, 4 m über dem Boden.

In den zu untersuchenden Pegelgrenzen wurden 10.882 Einzelpunkte an Gebäuden berechnet.

Die Ergebnisse der Berechnungen werden in Anhang A1 auf DVD-Datenträger zur Verfügung gestellt.

### 5.2.3 Prüfung der Lärmkartierung auf Plausibilität, EDDN

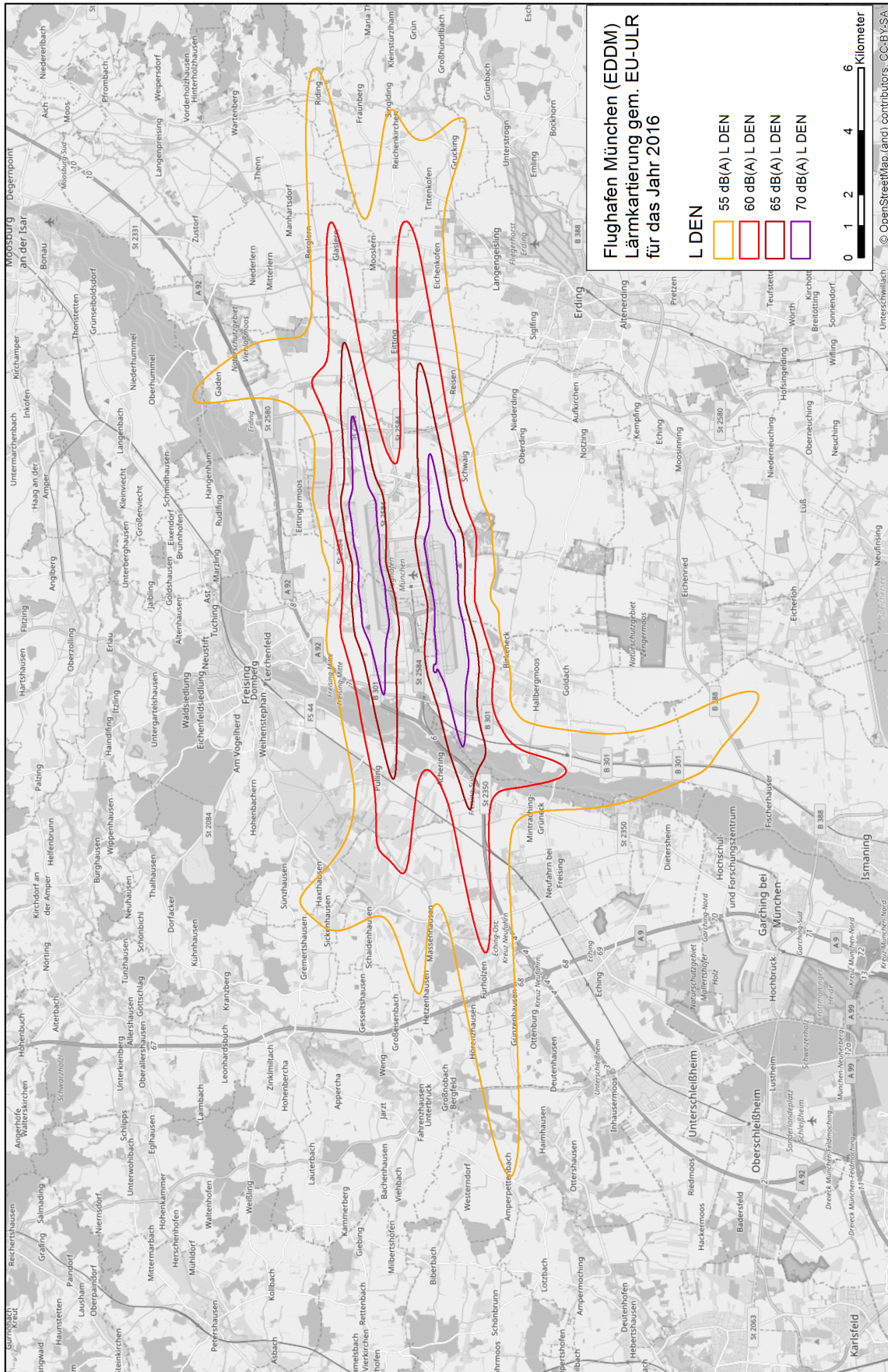
Das Gesamtverkehrsaufkommen im Bezugsjahr 2015, mit 64.098 Flugbewegungen, liegt bei rund 87 % des mit Bezugsjahr 2011 kartierten Verkehrs. Das entspricht einer großflächig gemittelten Pegelabnahme von ca. 0,6 dB. Es ist somit plausibel, dass der Vergleich mit den Fluglärmkonturen der Lärmkartierung 2012 keine wesentlichen Änderungen zeigt. Lokale Änderungen sind auf Verlegungen des Verkehrs zurückzuführen. Die „Ausbuchtungen“ der Fluglärmkonturen stimmen plausibel mit der Lage der Flugrouten und der zugehörigen Korridore überein.

Die an Einzelpunkten (Gebäuden) berechneten Pegel stimmen mit den Rasterwerten überein.

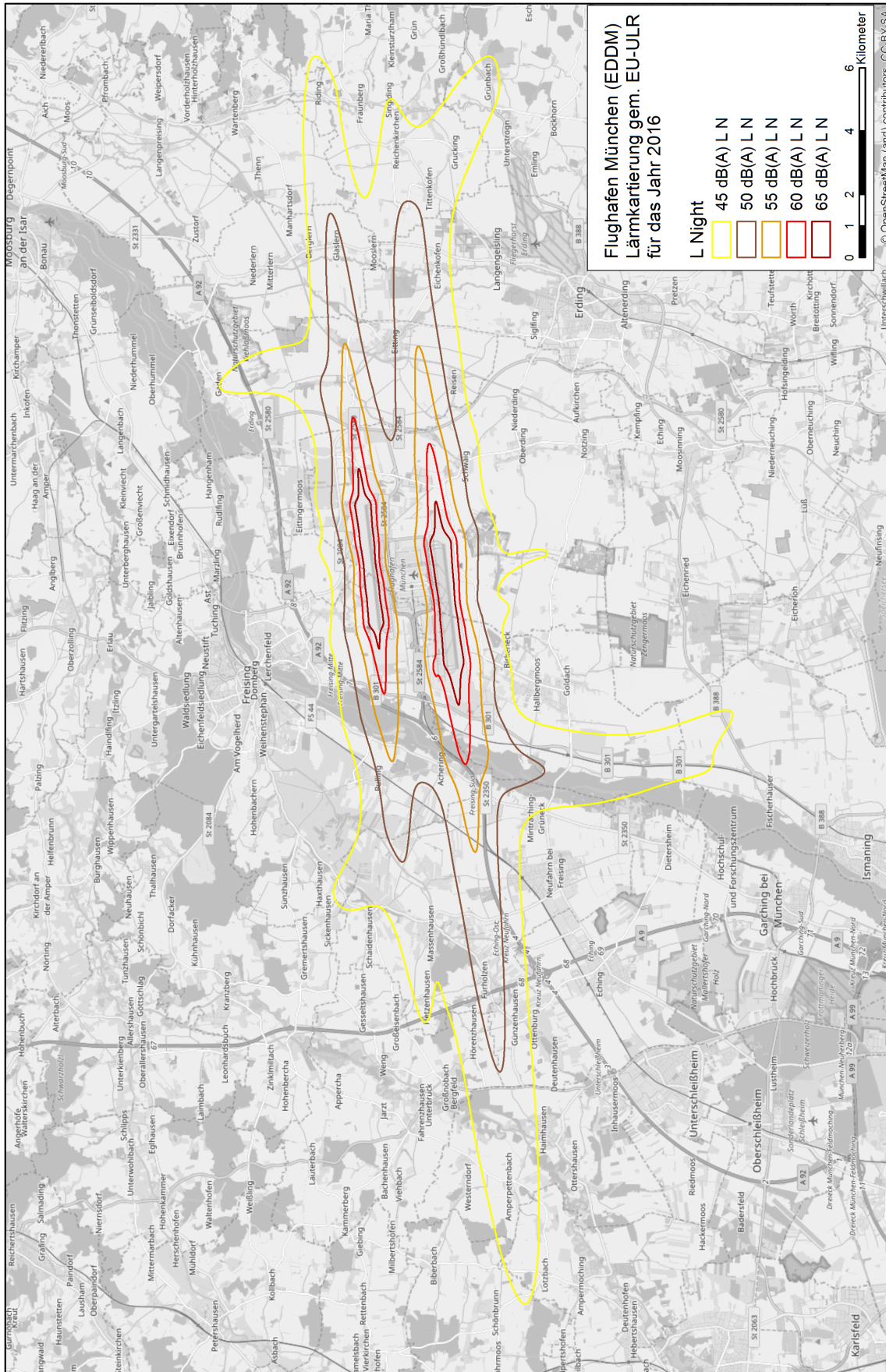
## Anhang

Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 auf DVD-Datenträger:

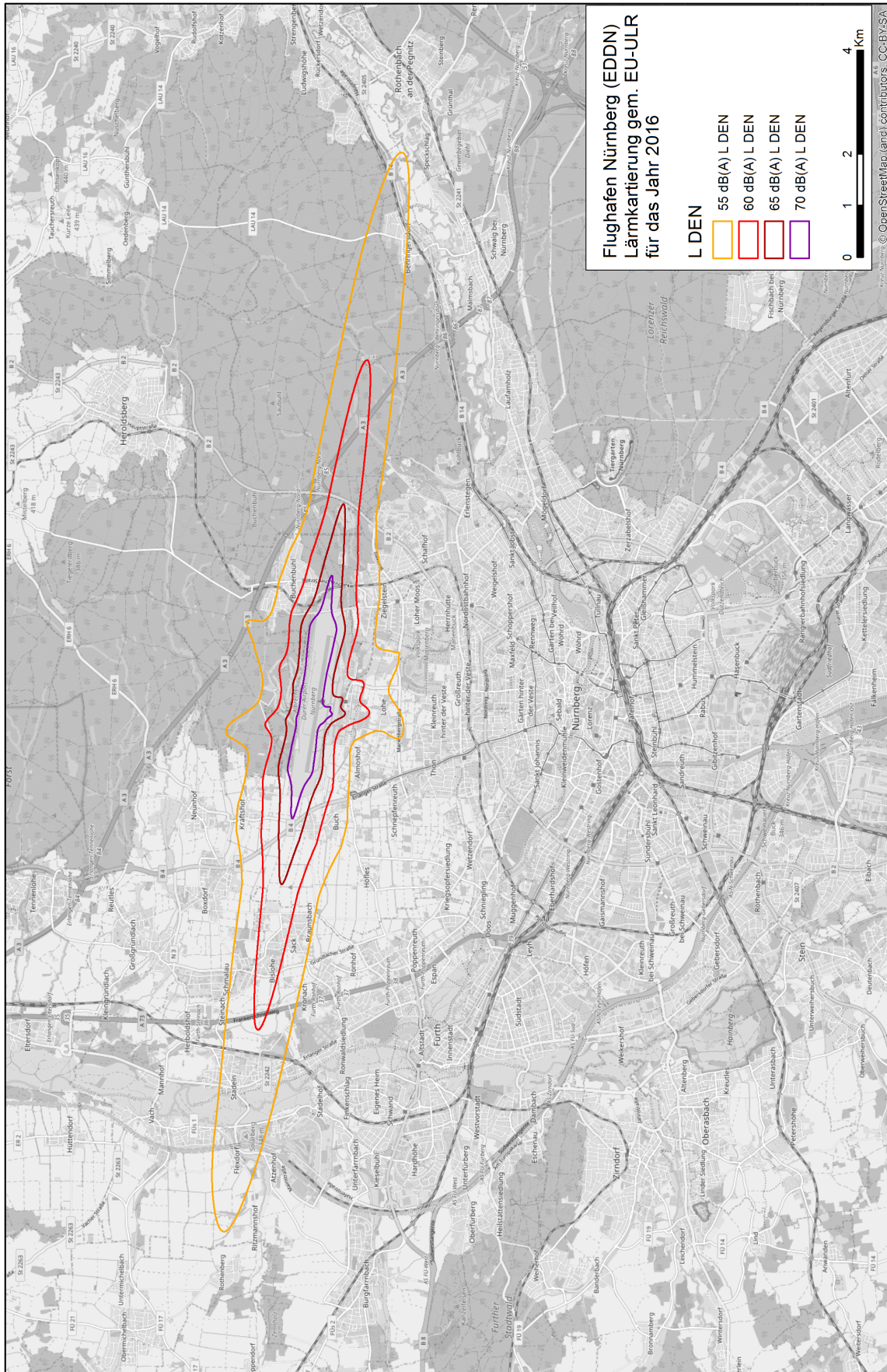
- Datenerfassungssysteme (QSI und Dokumentation)
- Isolinien in 5 dB-Schritten
- Raster mit 10 m Schrittweite
- Pegel an Gebäuden
- IMMI-Projektdateien



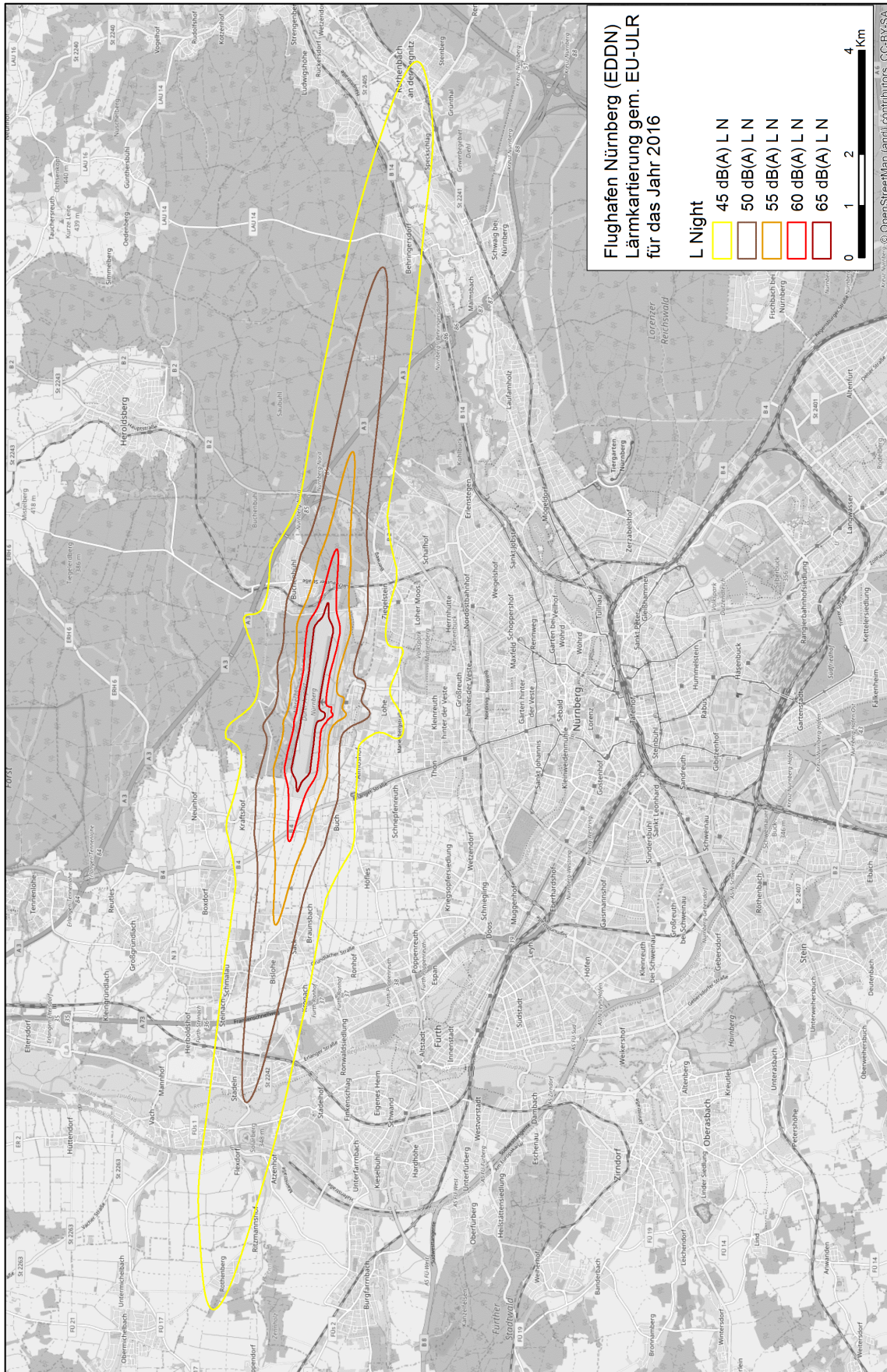












**Anlage 3: Übersichtskarte und Detail-Lärmkarten L<sub>DEN</sub>**





### Lärmkartierung Bayern 2017

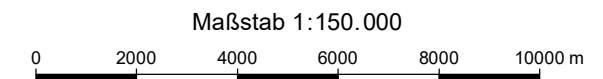
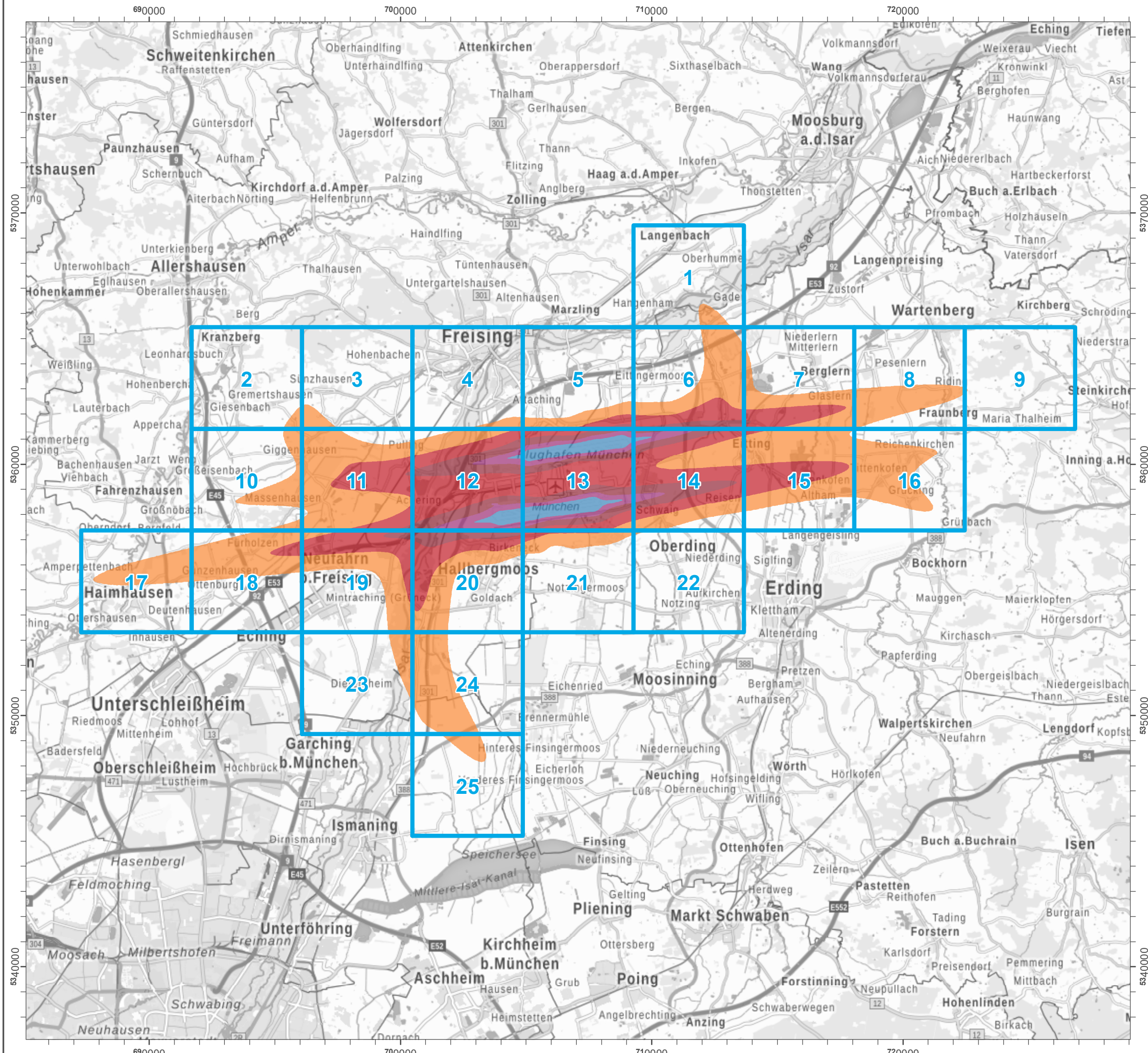
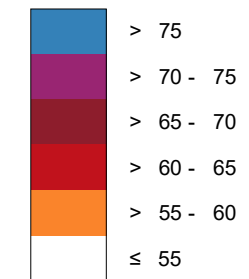
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

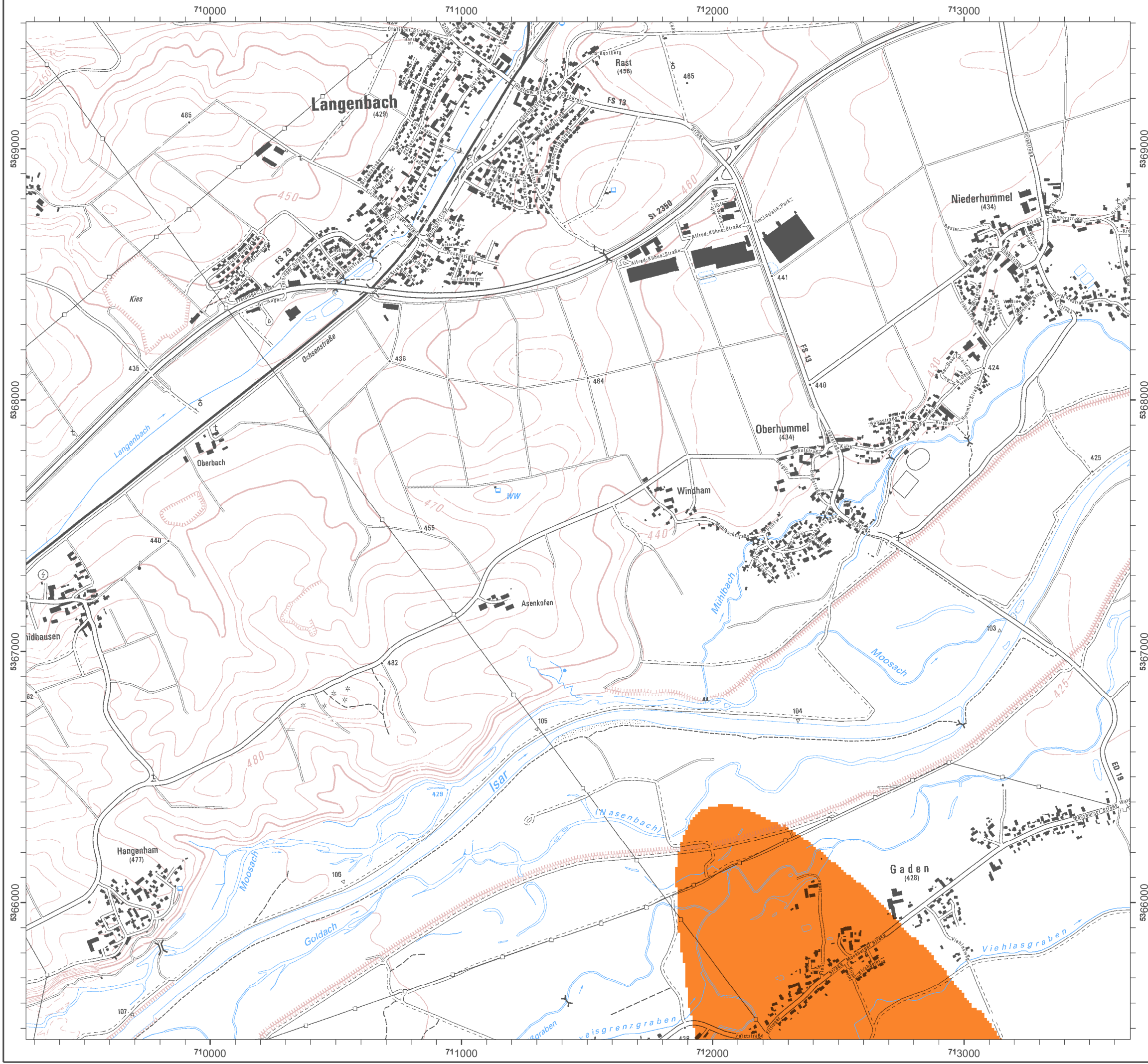


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10 000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

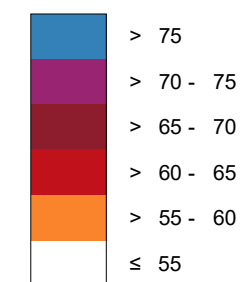
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

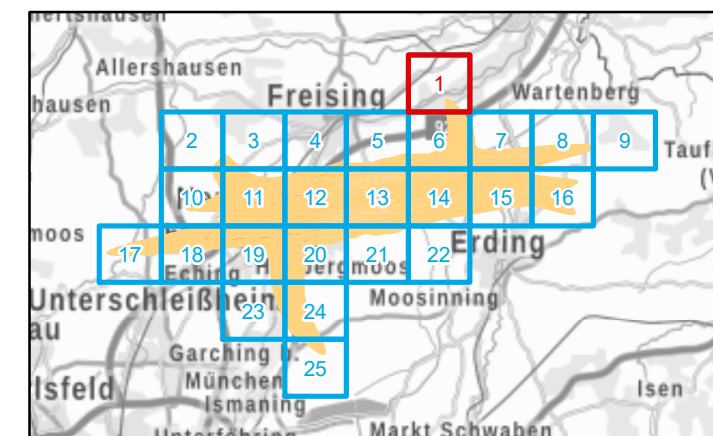
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

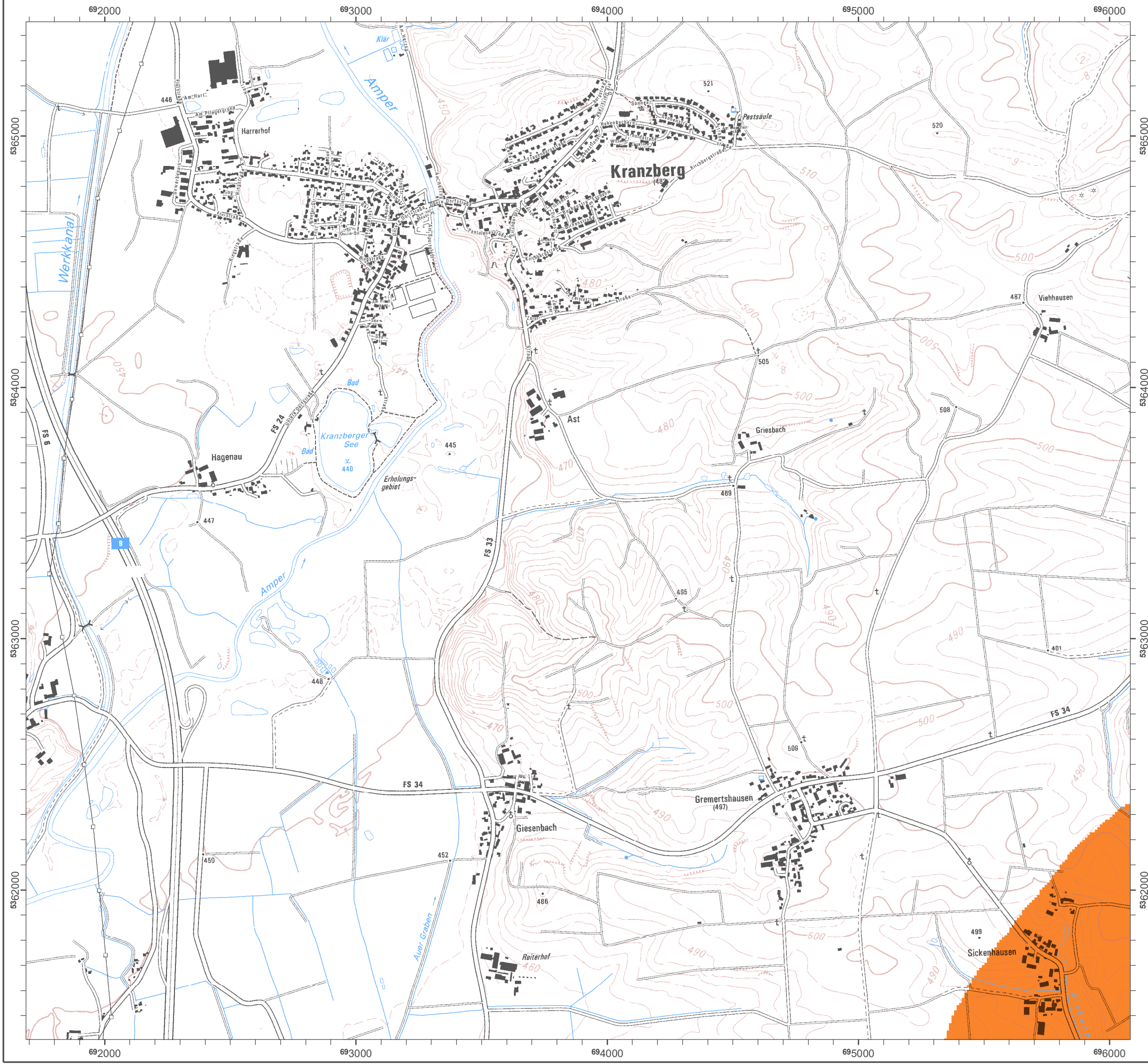


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





Lärmkartierung Bayern 2017

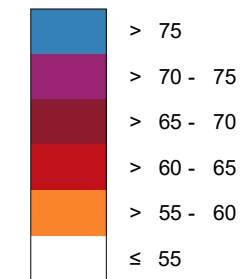
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Flughafen München

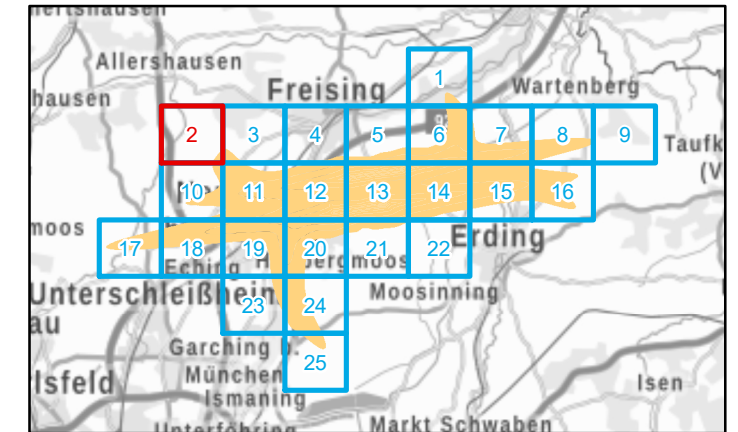
Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Flugplatzbezugspunkt:
Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O
UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32
Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

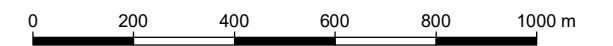
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Telefon: 0821 9071-0
Fax: 0821 9071-5556
E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG
Max-Planck-Str.15
97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000
© Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

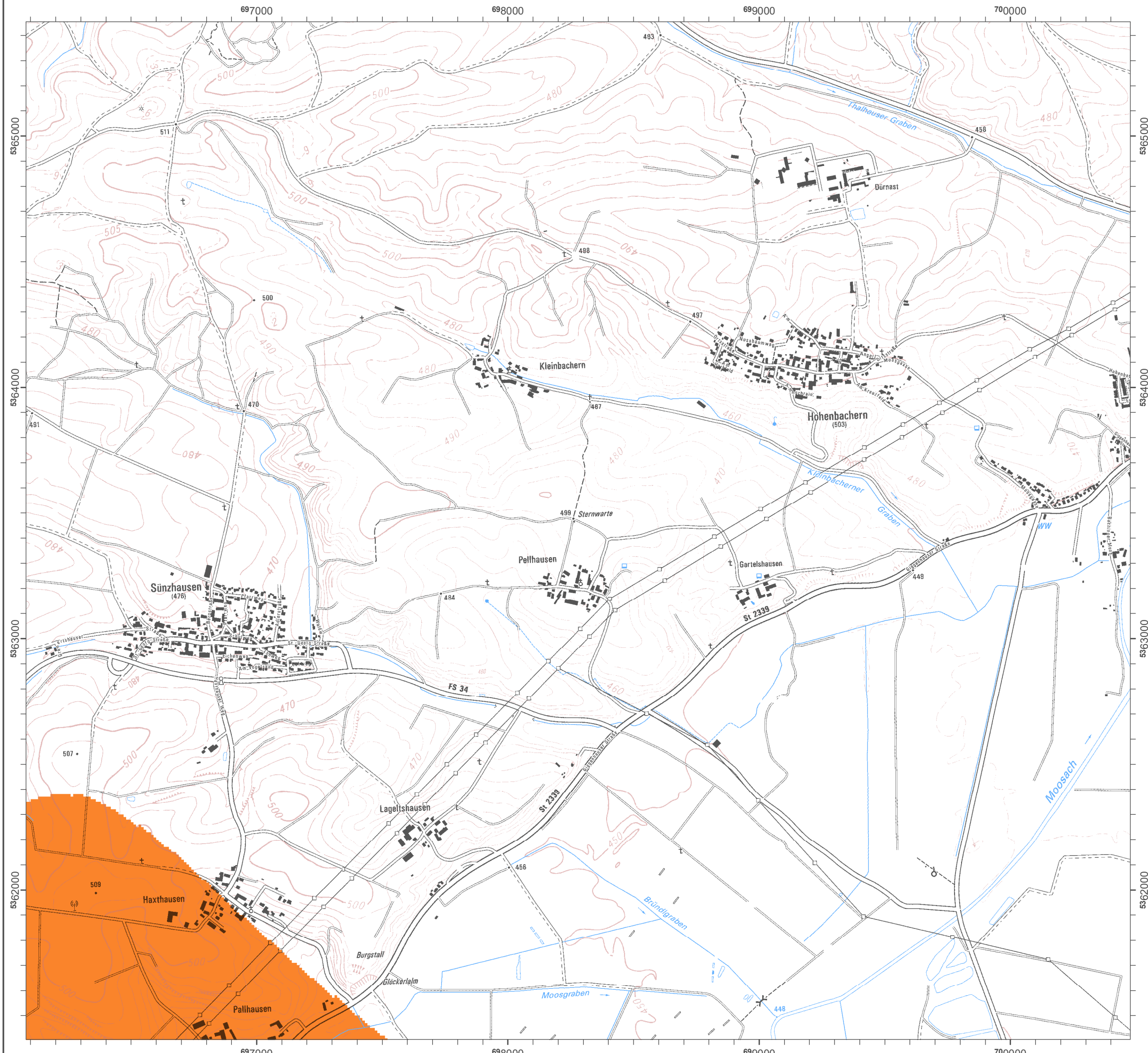
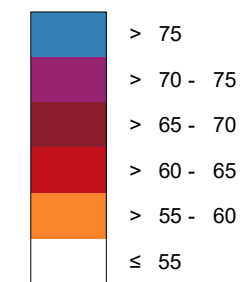
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

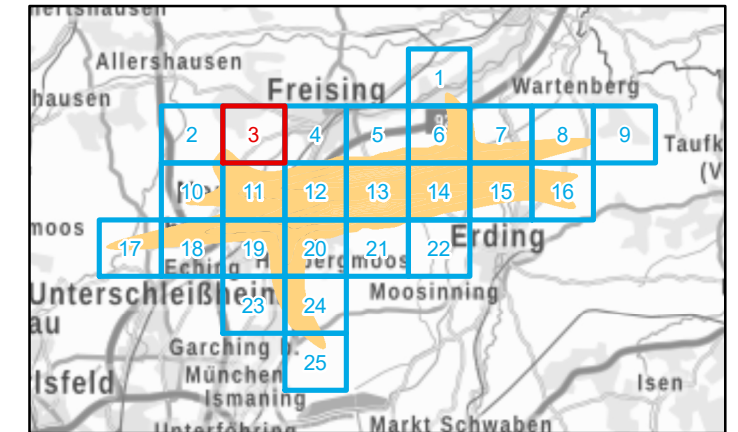
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

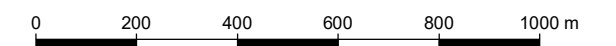
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

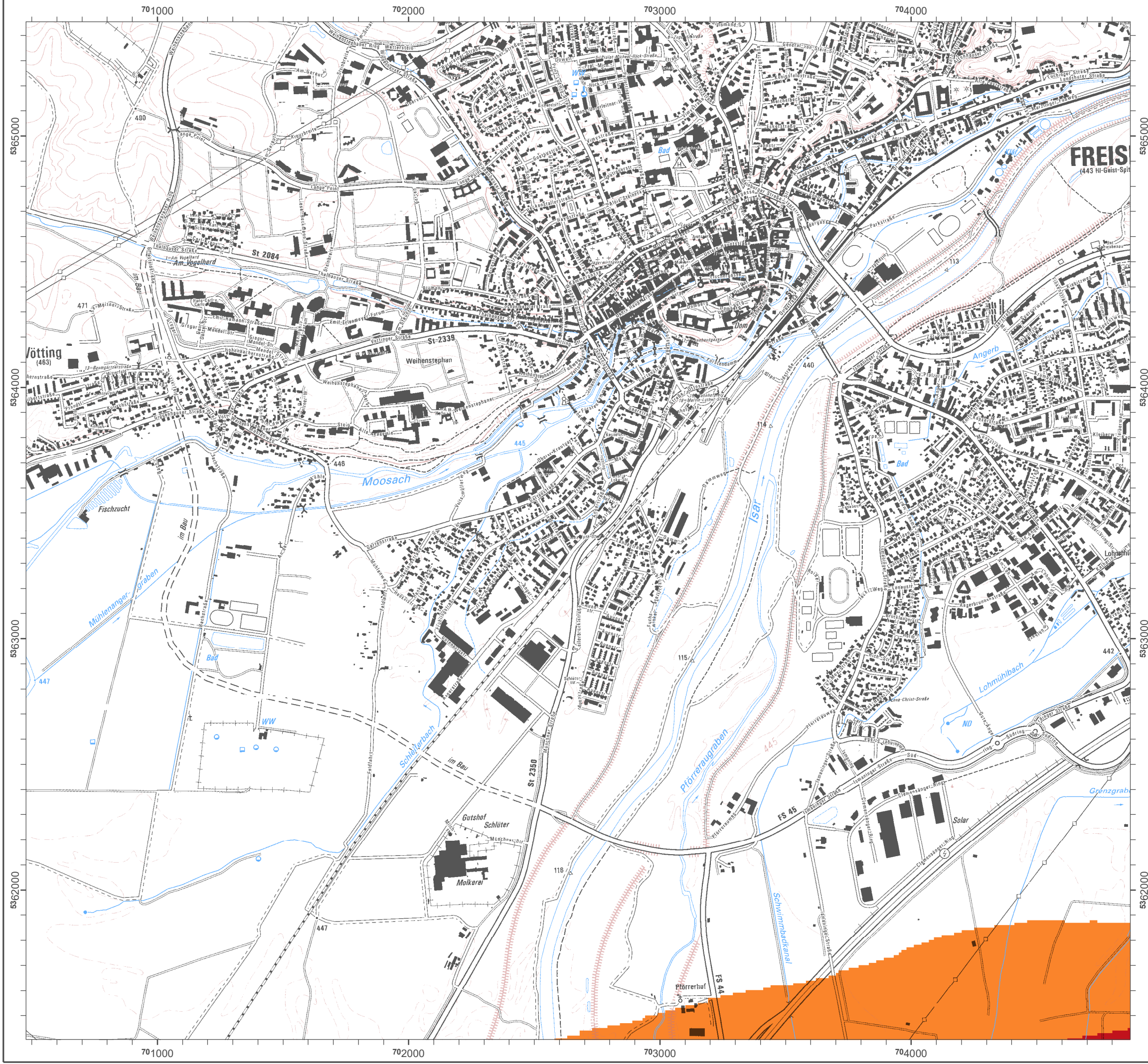


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

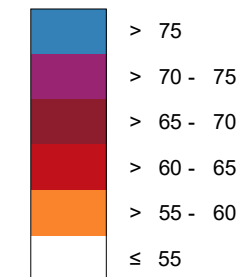
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

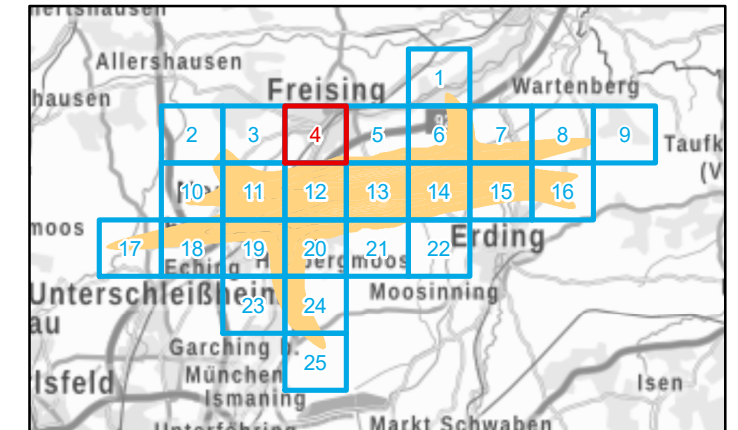
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

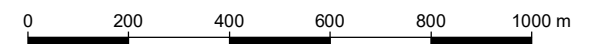
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

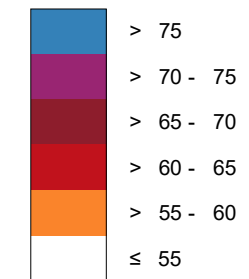
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

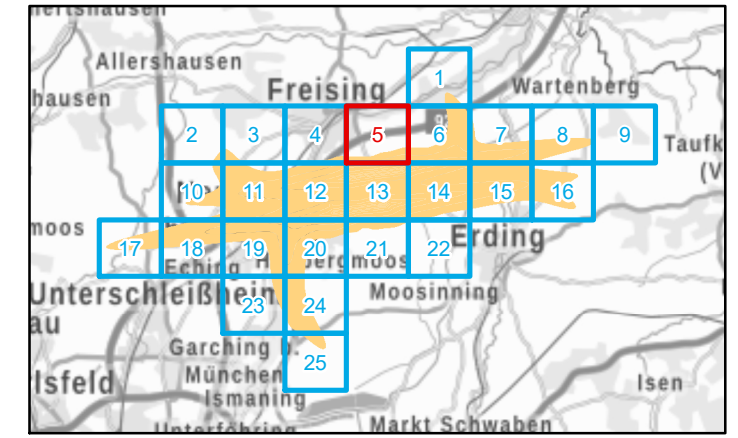
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

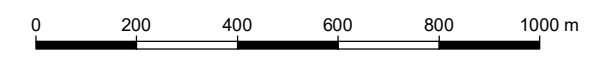
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



### Lärmkartierung Bayern 2017

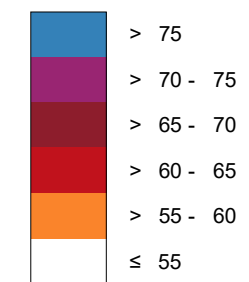
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

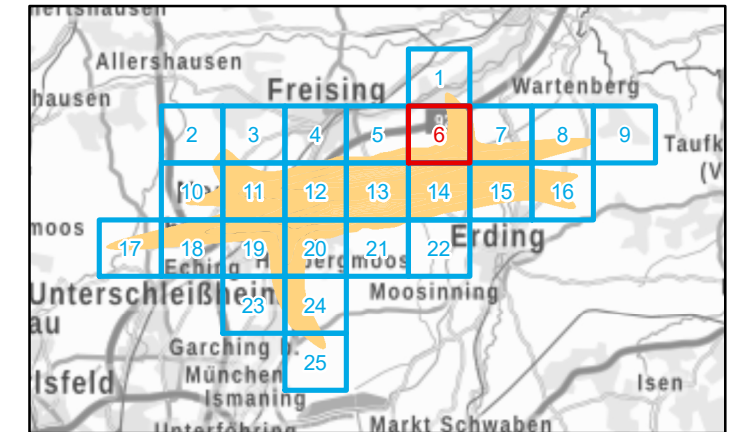
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

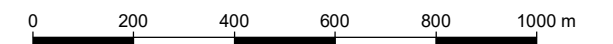
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



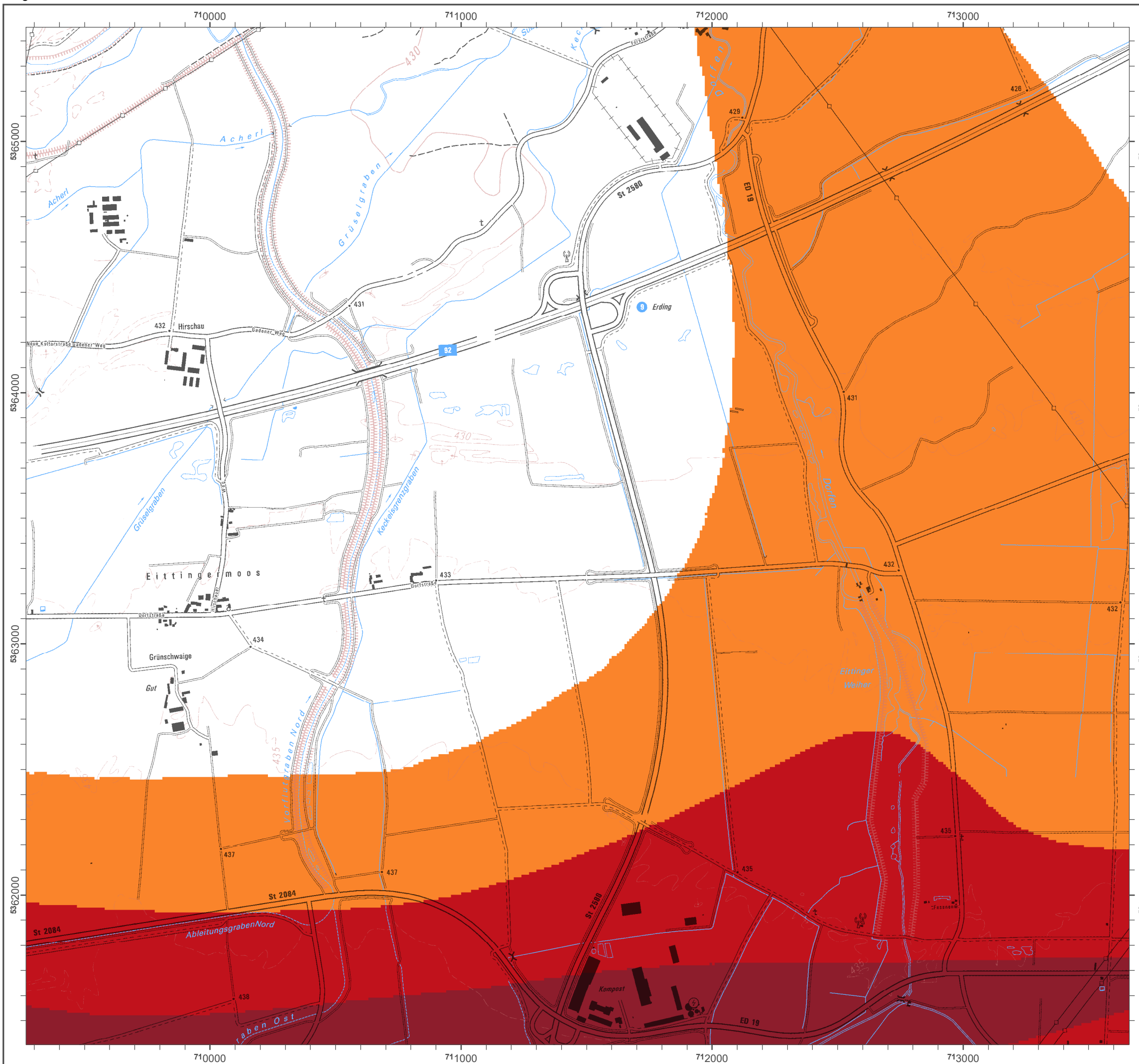
Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017







### Lärmkartierung Bayern 2017

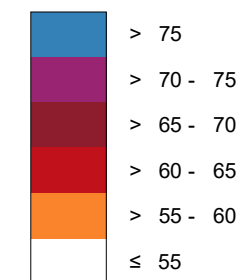
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

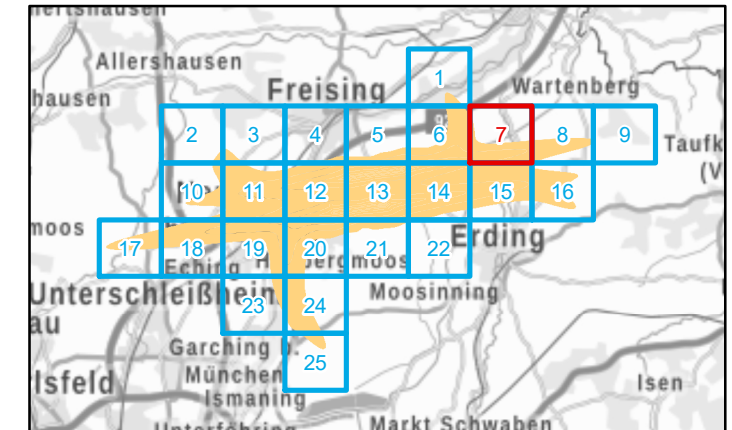
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

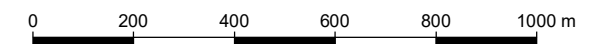
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



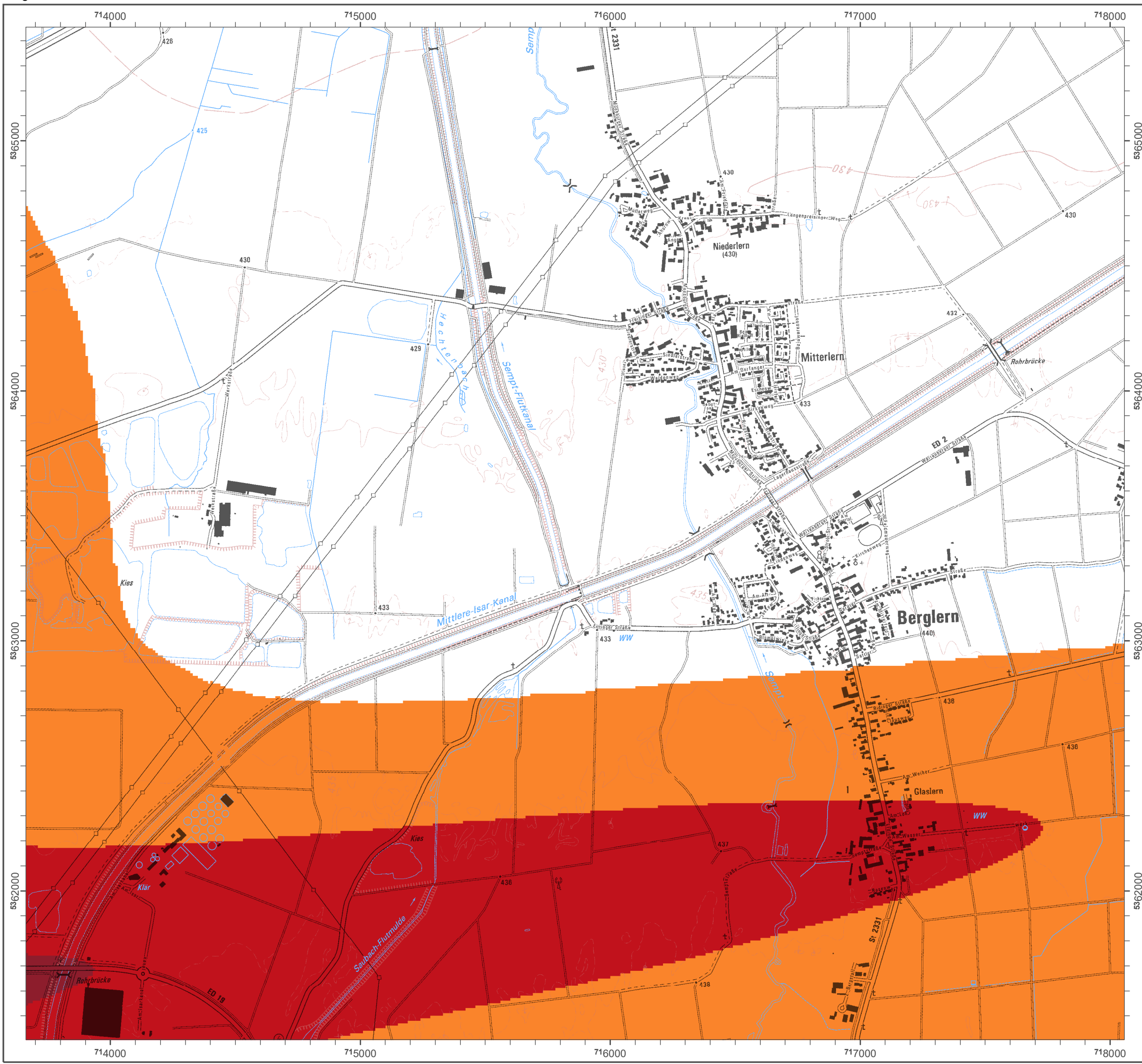
Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017







### Lärmkartierung Bayern 2017

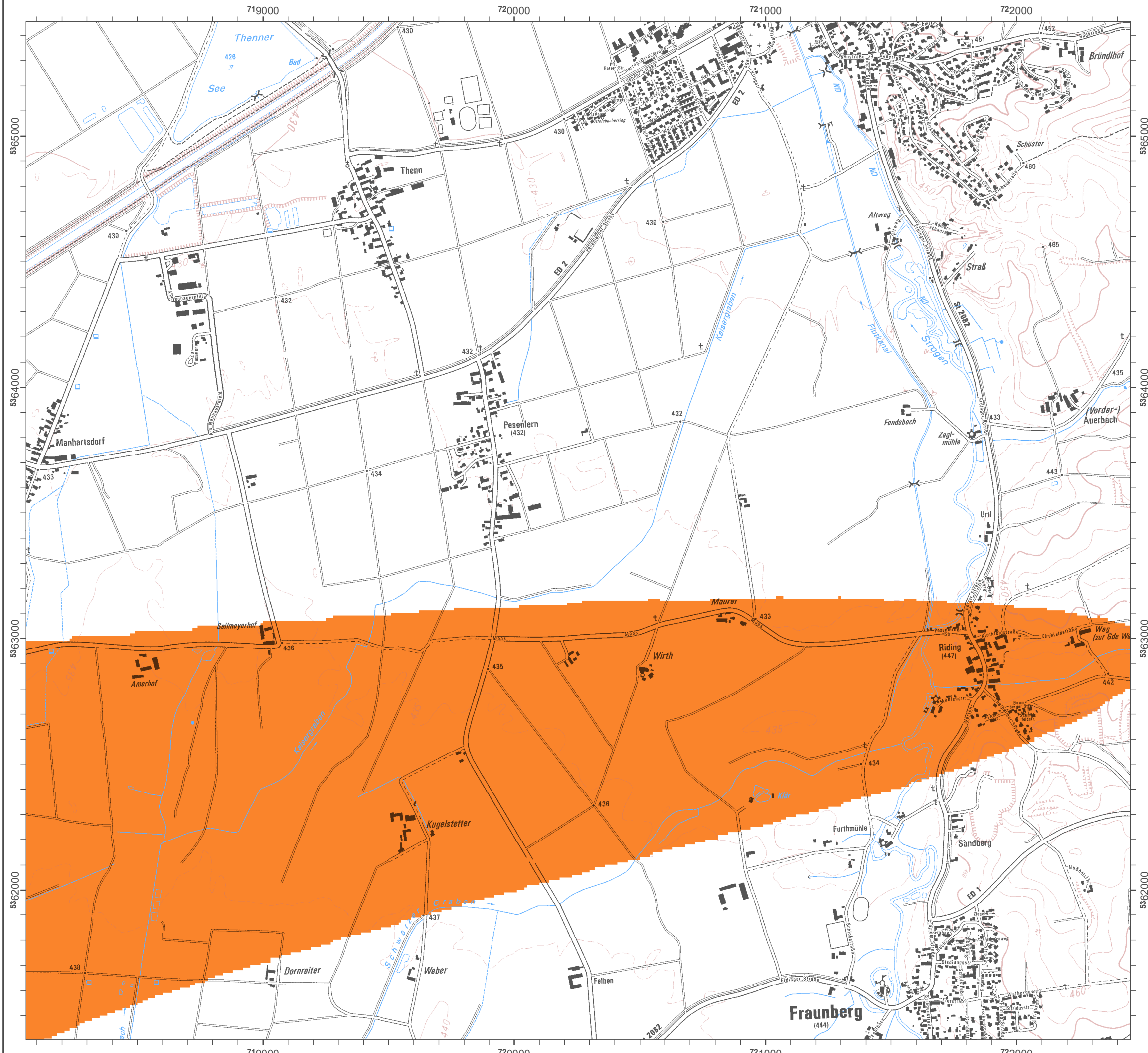
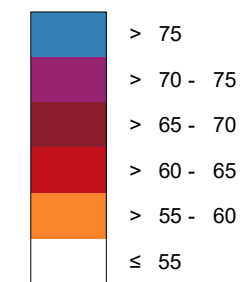
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

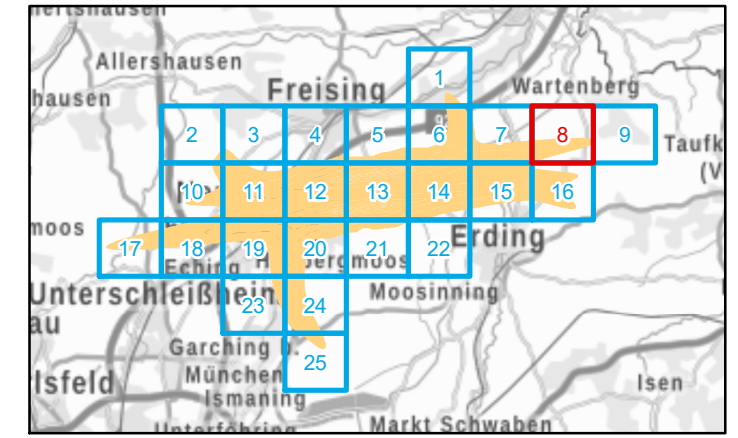
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

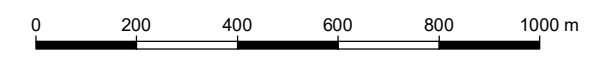
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de  
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

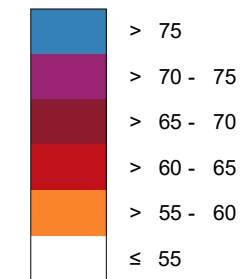
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

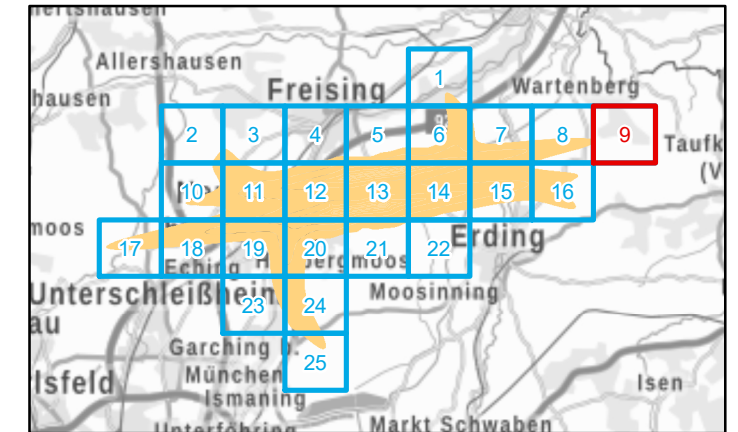
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

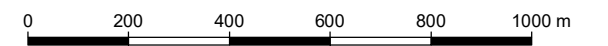
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

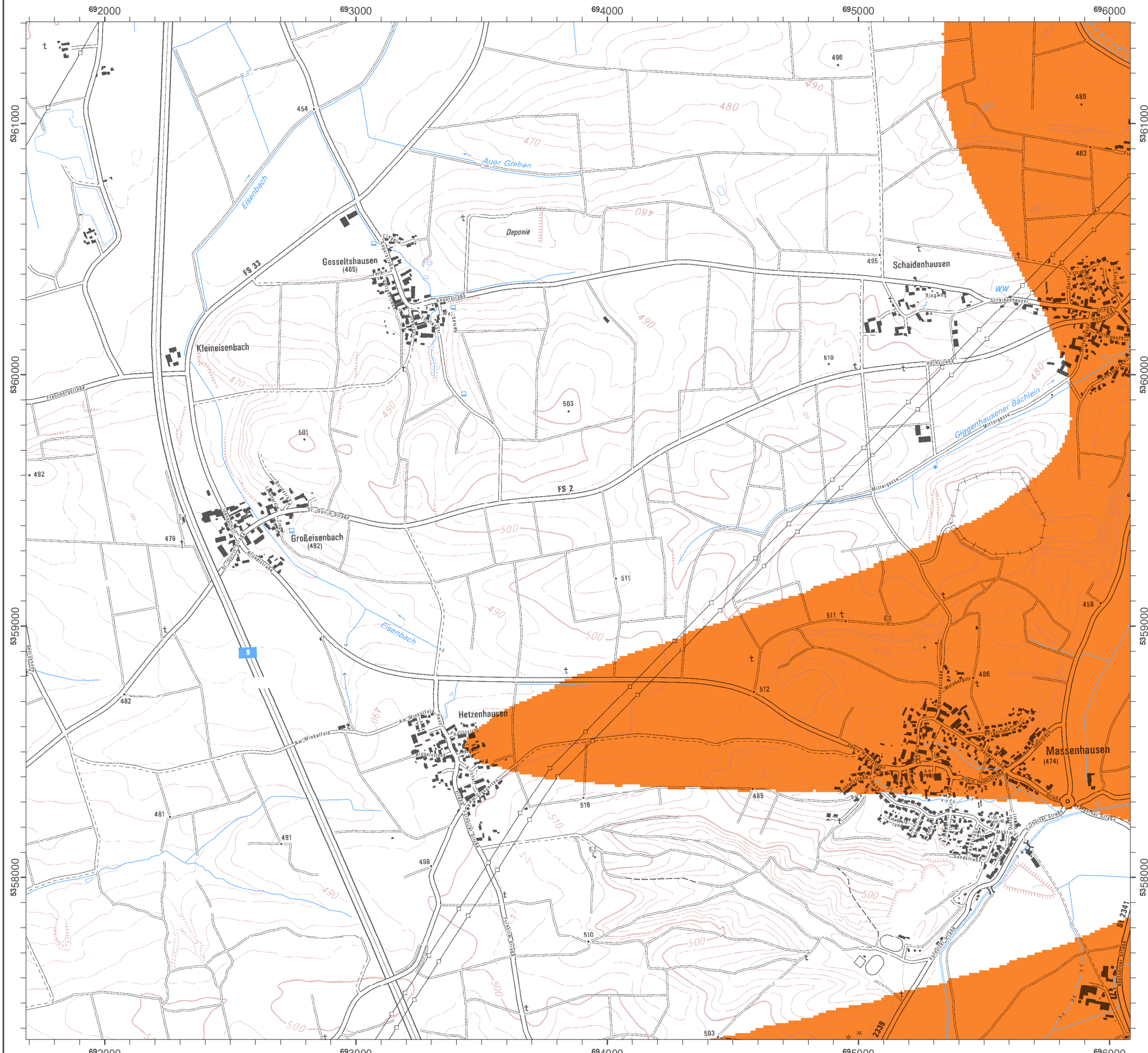
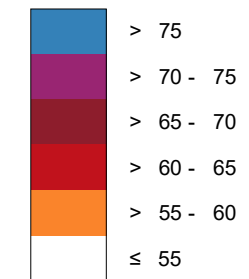
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

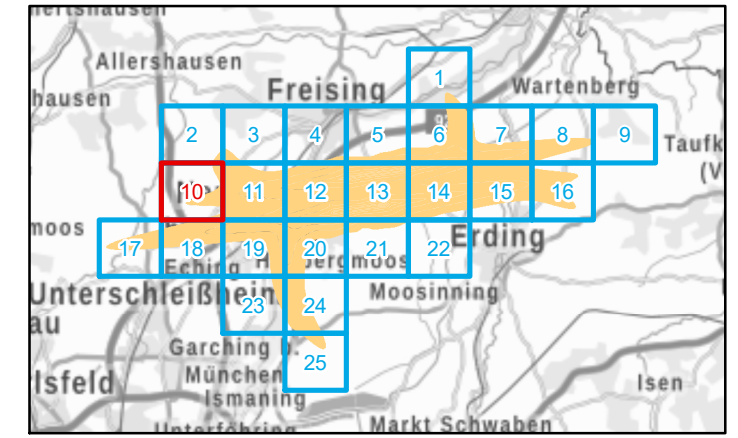
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

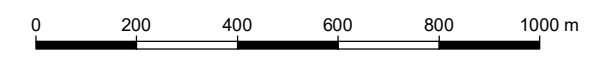
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

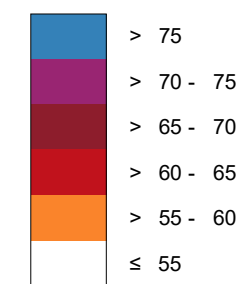
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

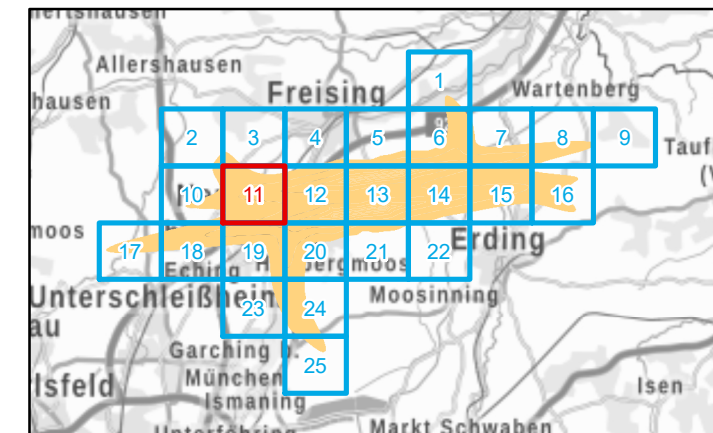
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



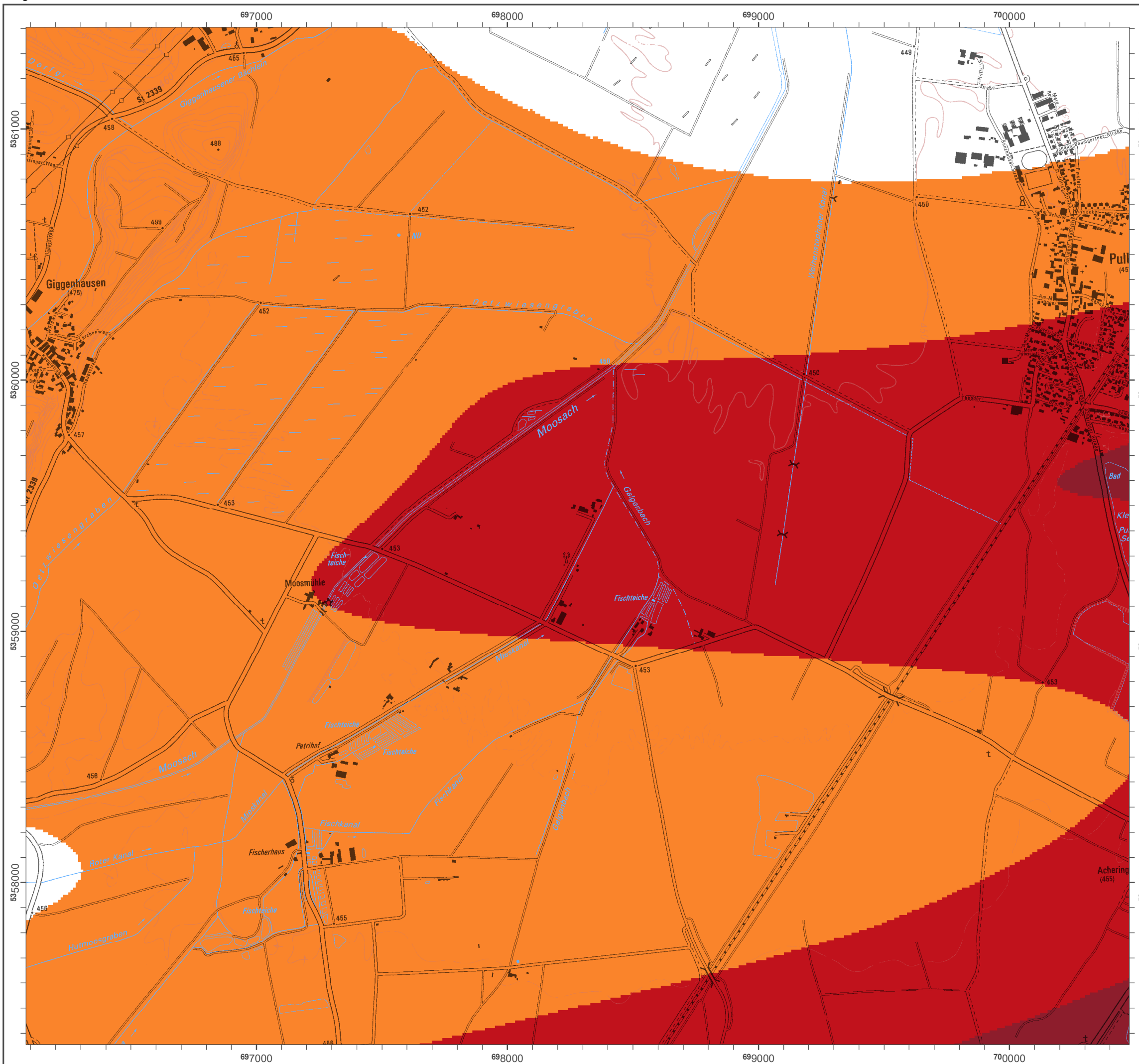
Maßstab 1:15000

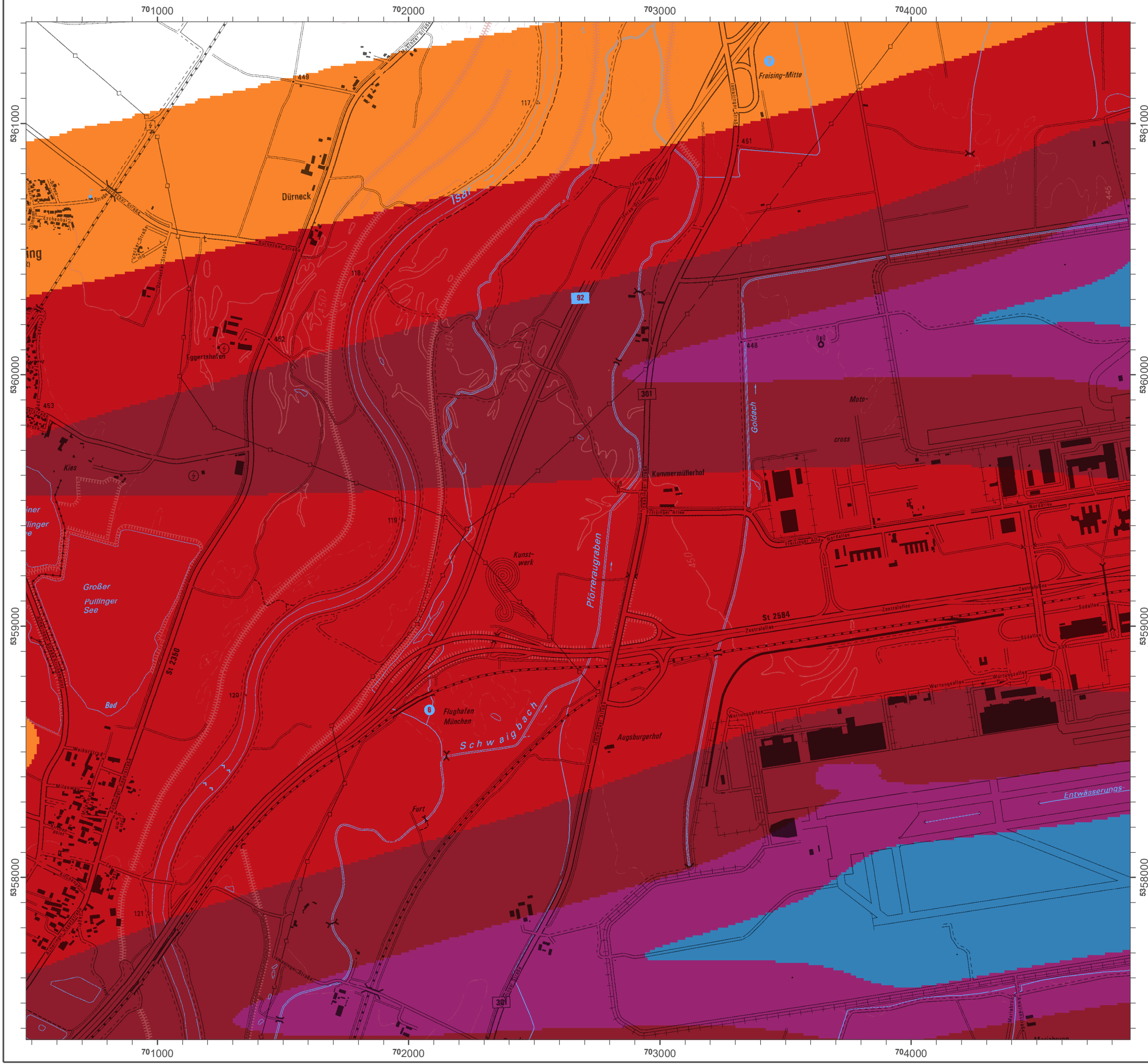


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

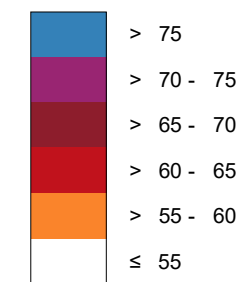
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

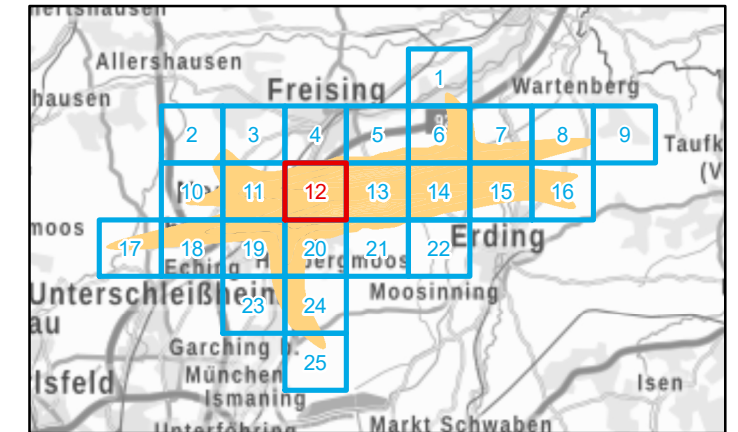
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

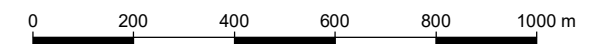
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

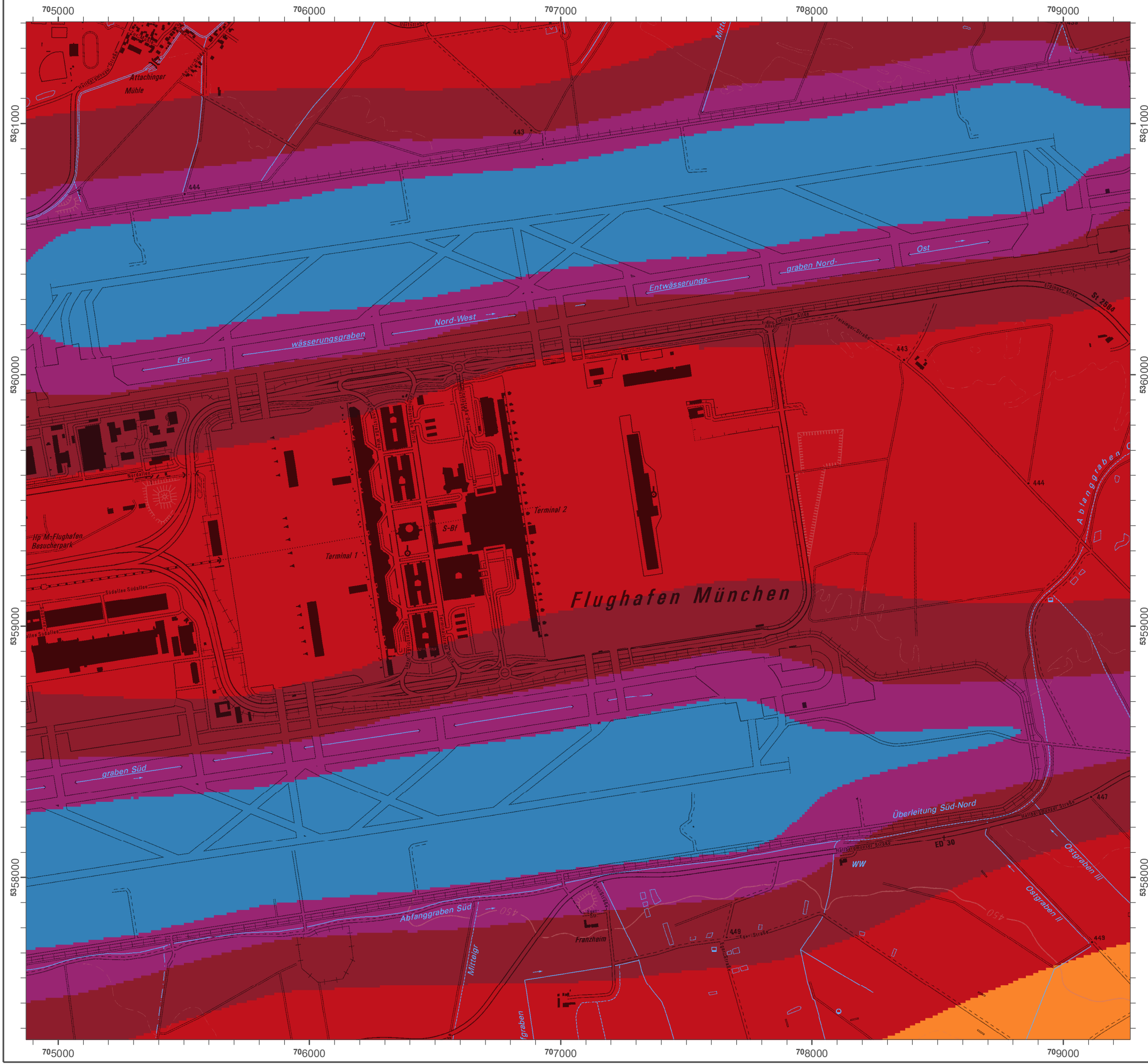


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





**Lärmkartierung Bayern 2017**

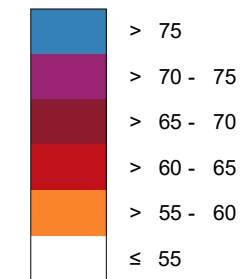
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

**Flughafen München**

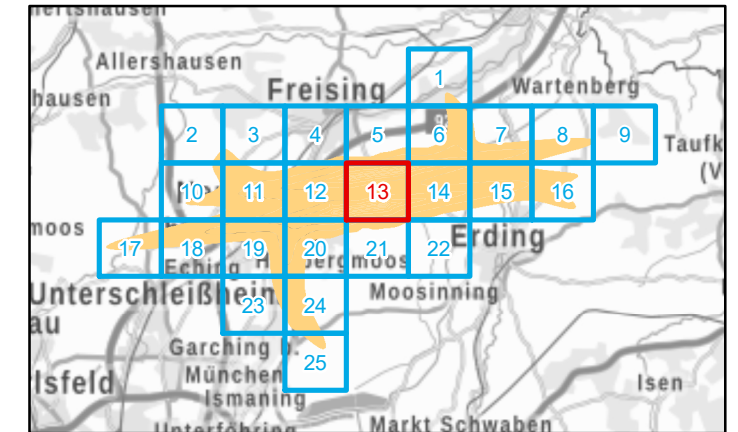
**Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)**

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

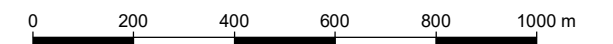
**Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)**



**Übersicht Anschlussblätter**



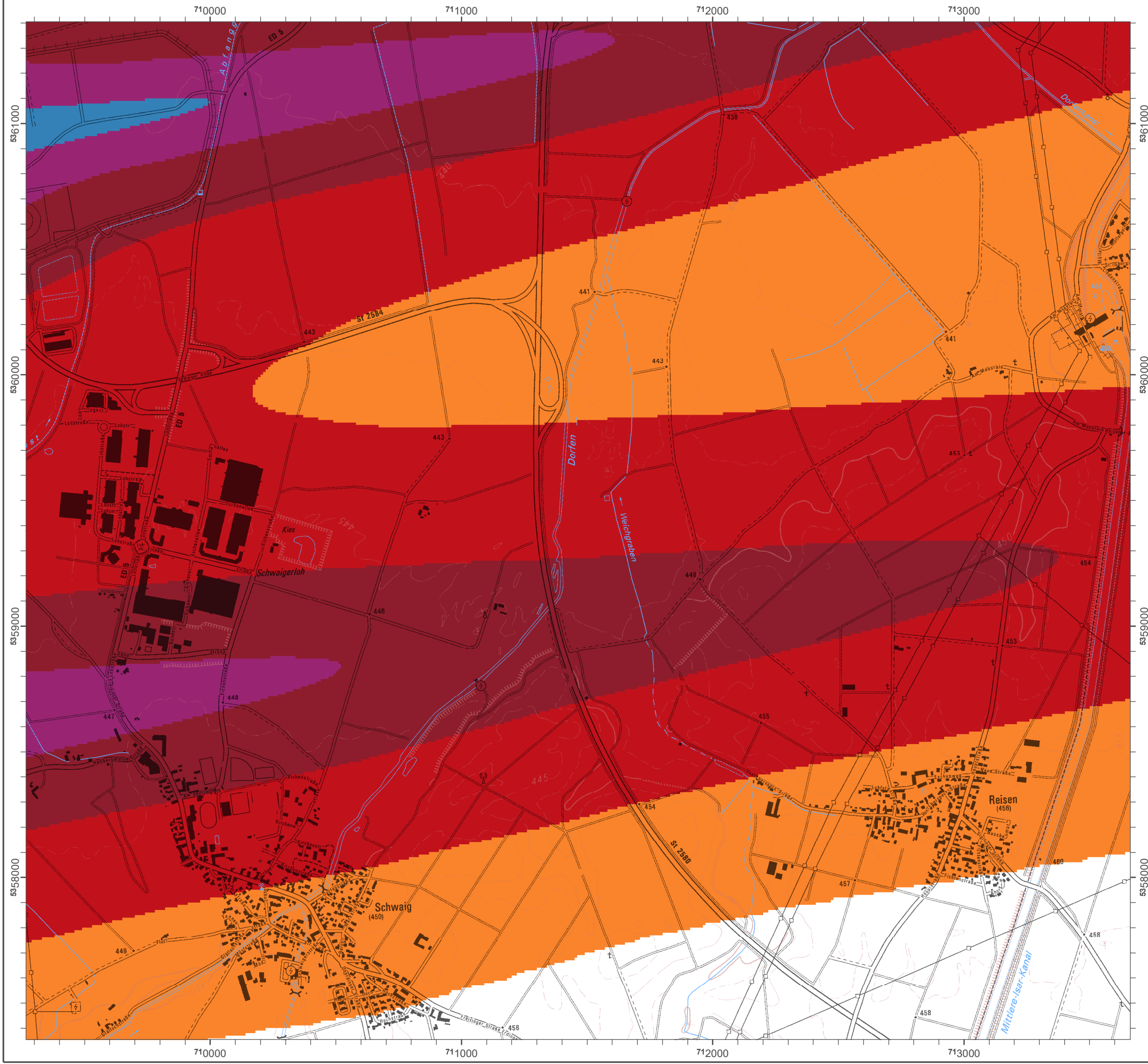
Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



### Lärmkartierung Bayern 2017

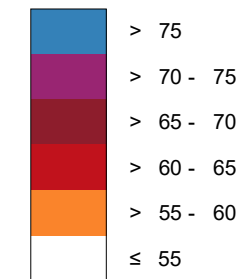
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

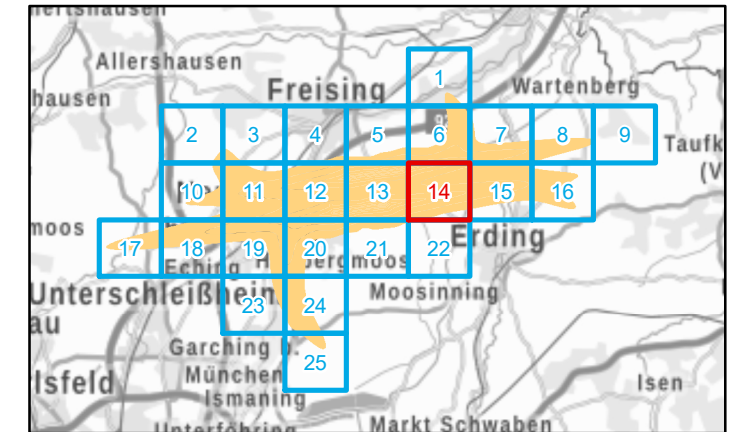
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

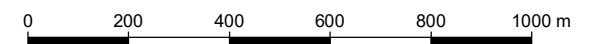
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

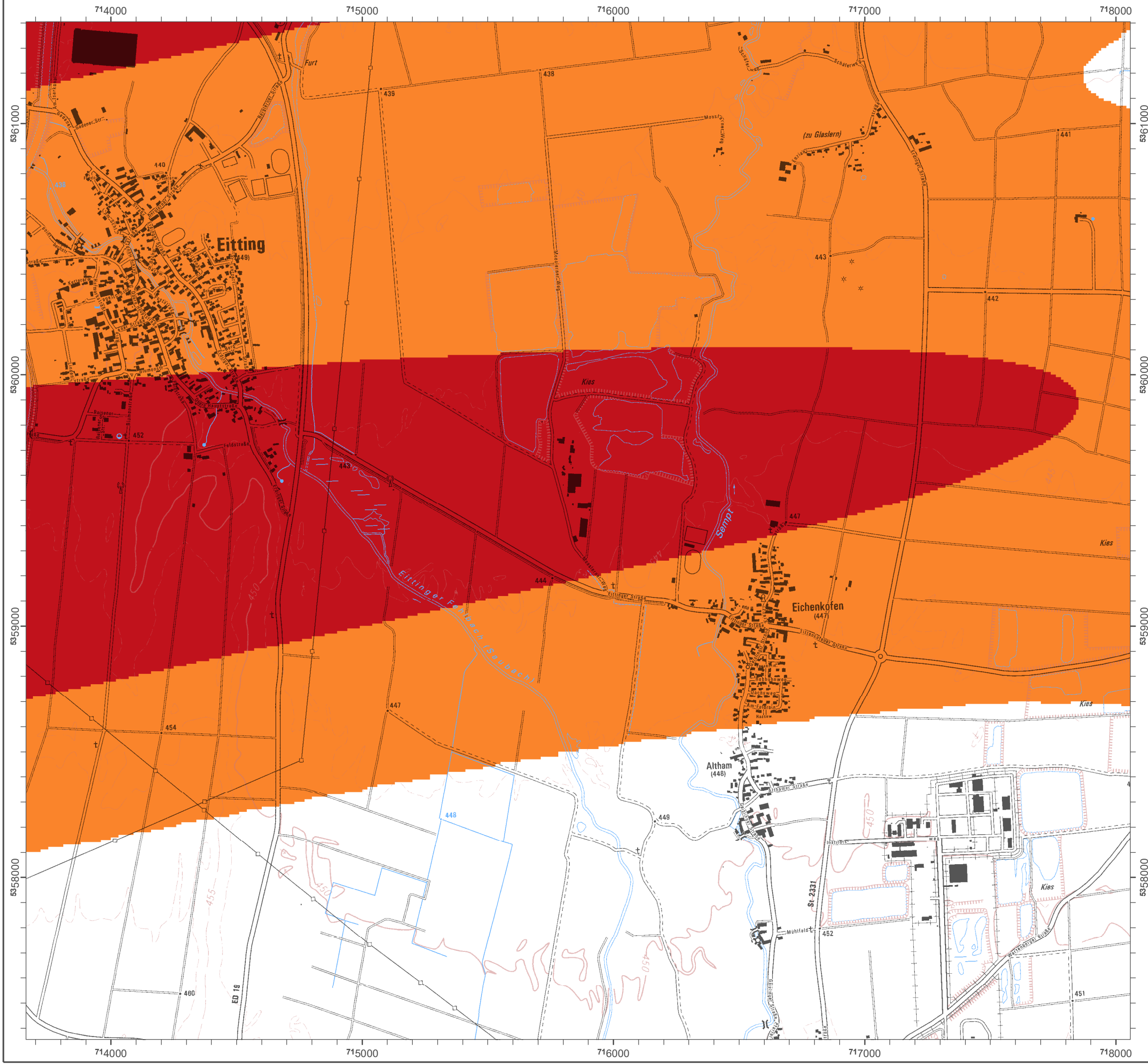
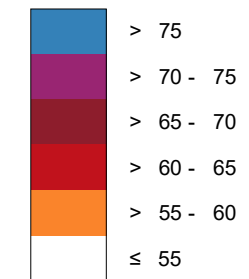
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

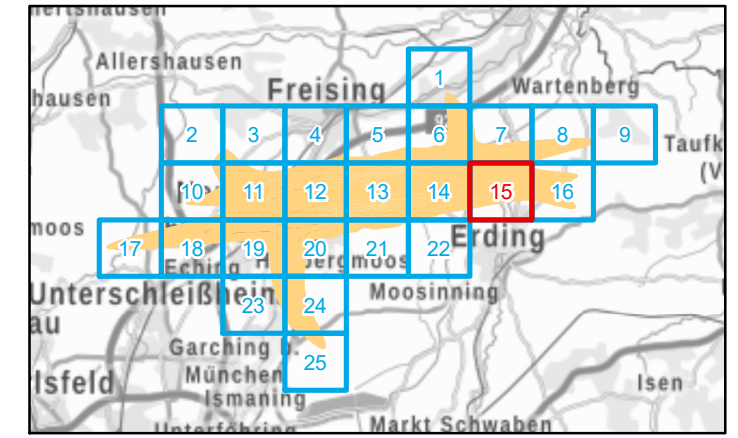
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

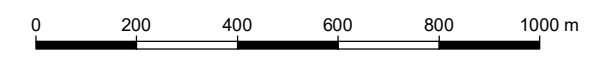
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



### Lärmkartierung Bayern 2017

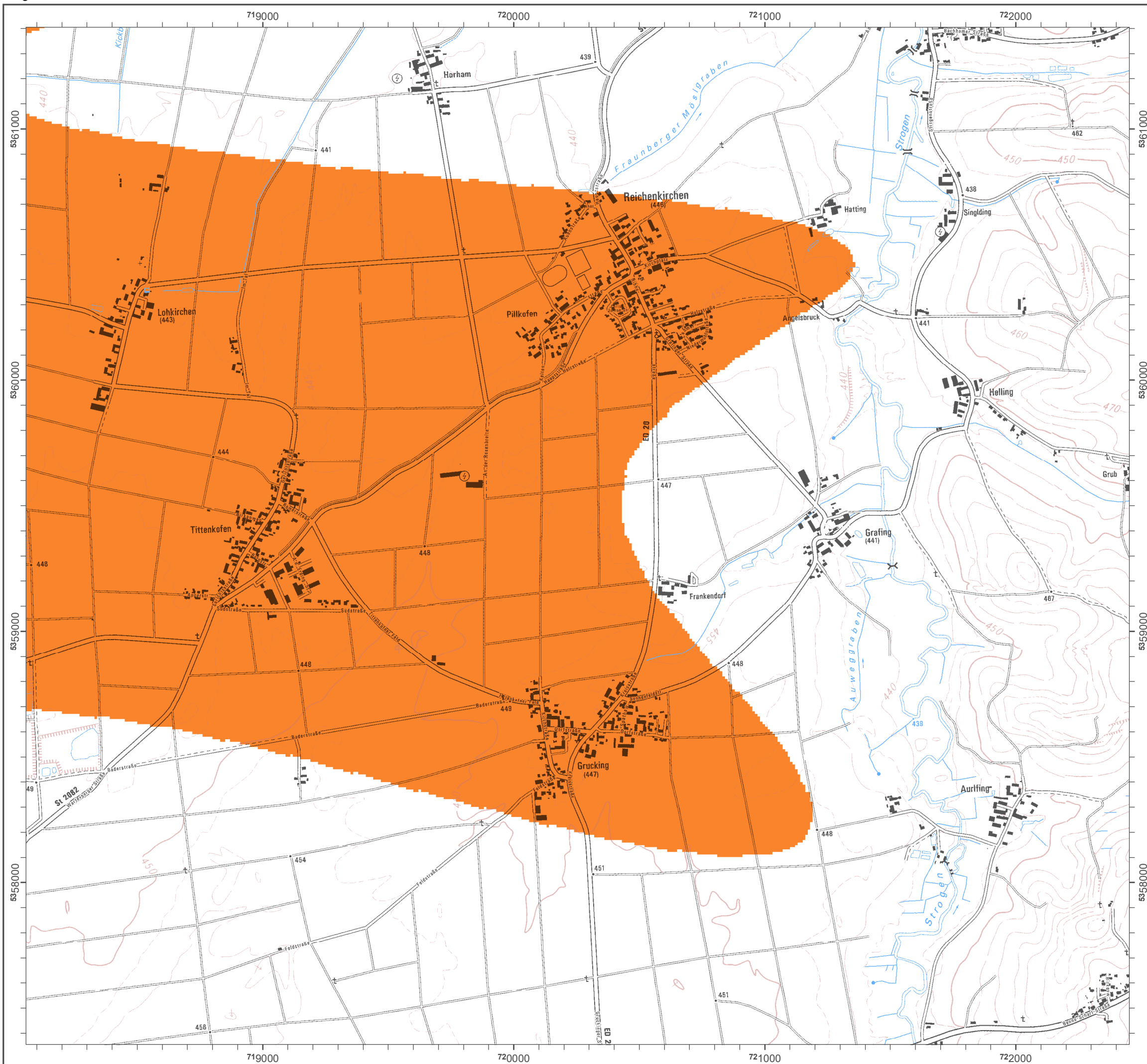
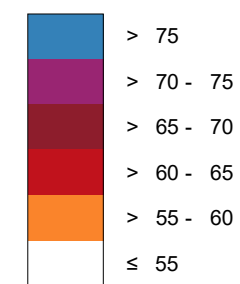
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

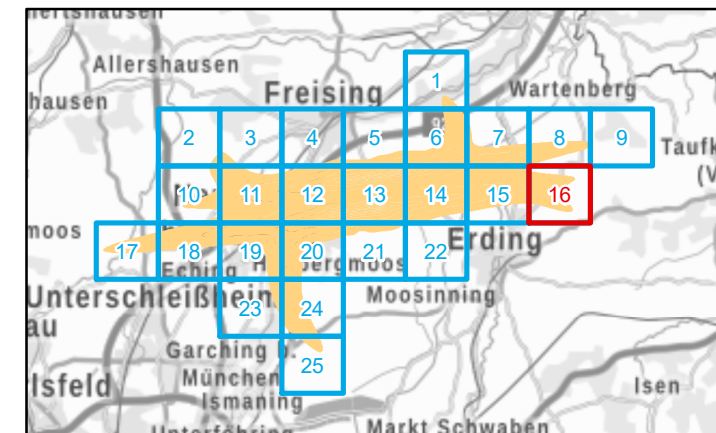
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

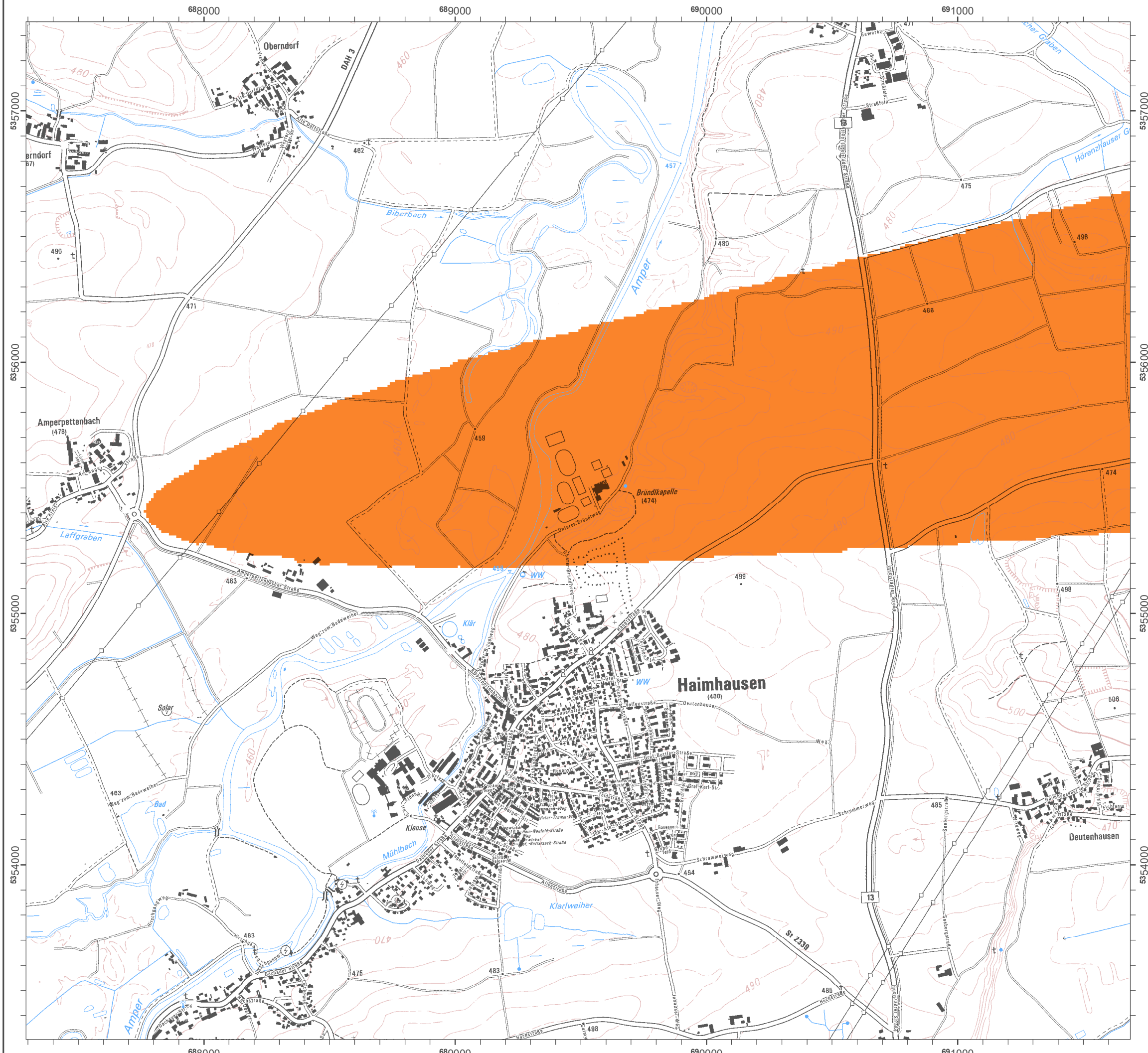
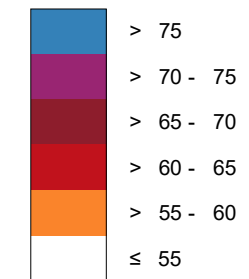
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

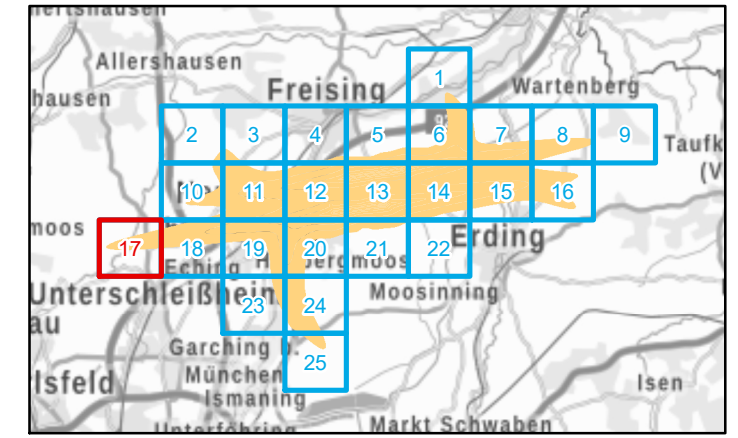
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

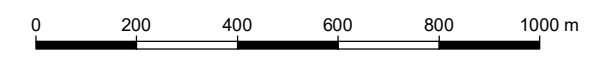
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

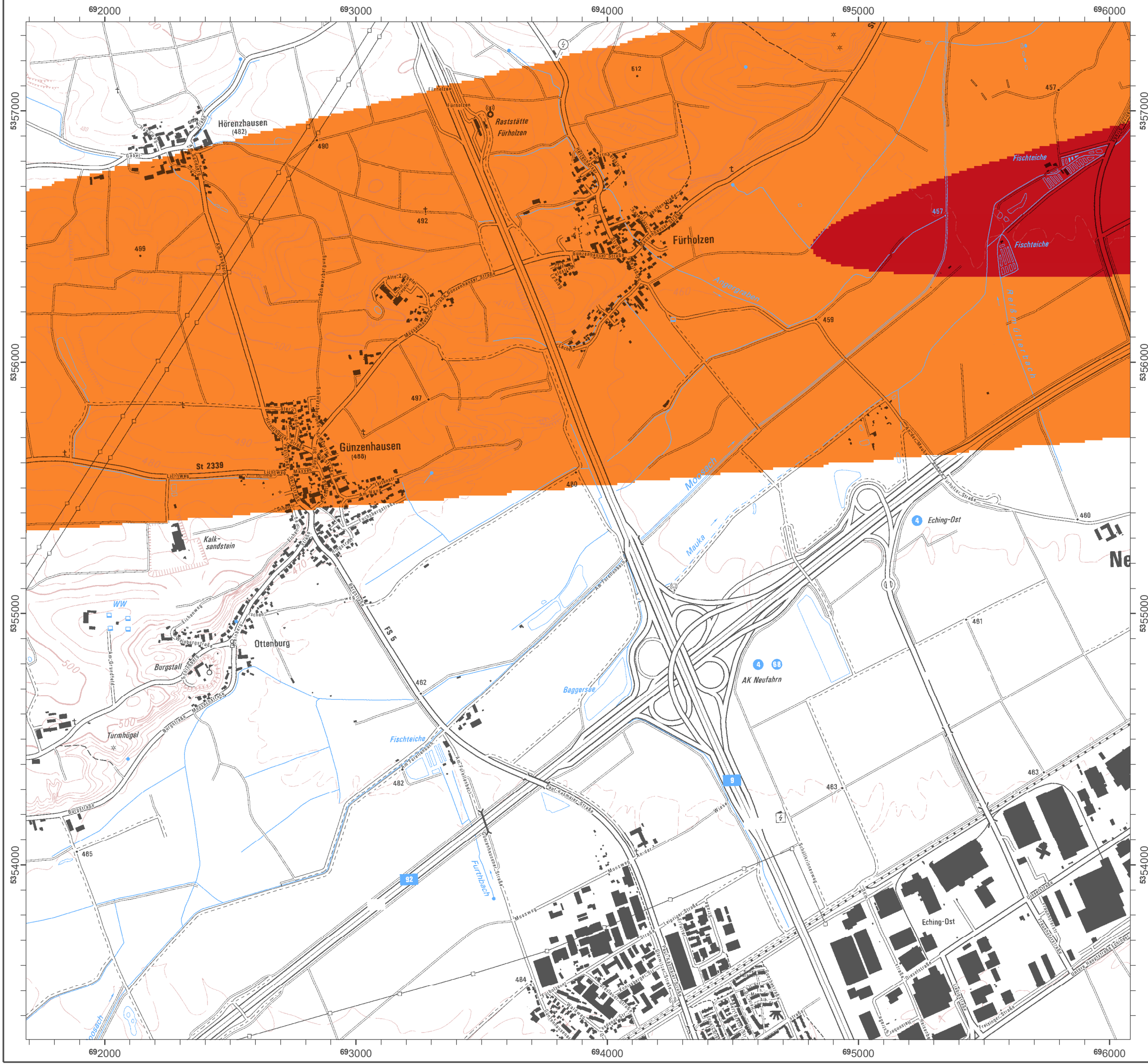
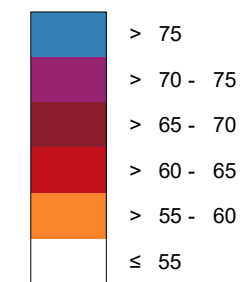
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

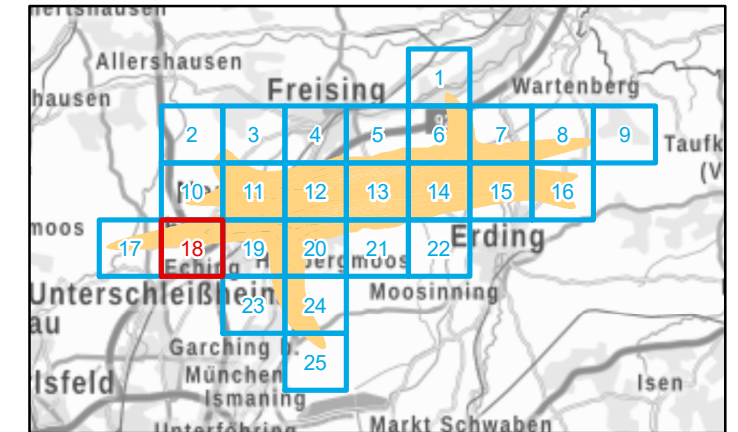
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

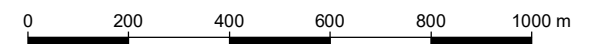
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

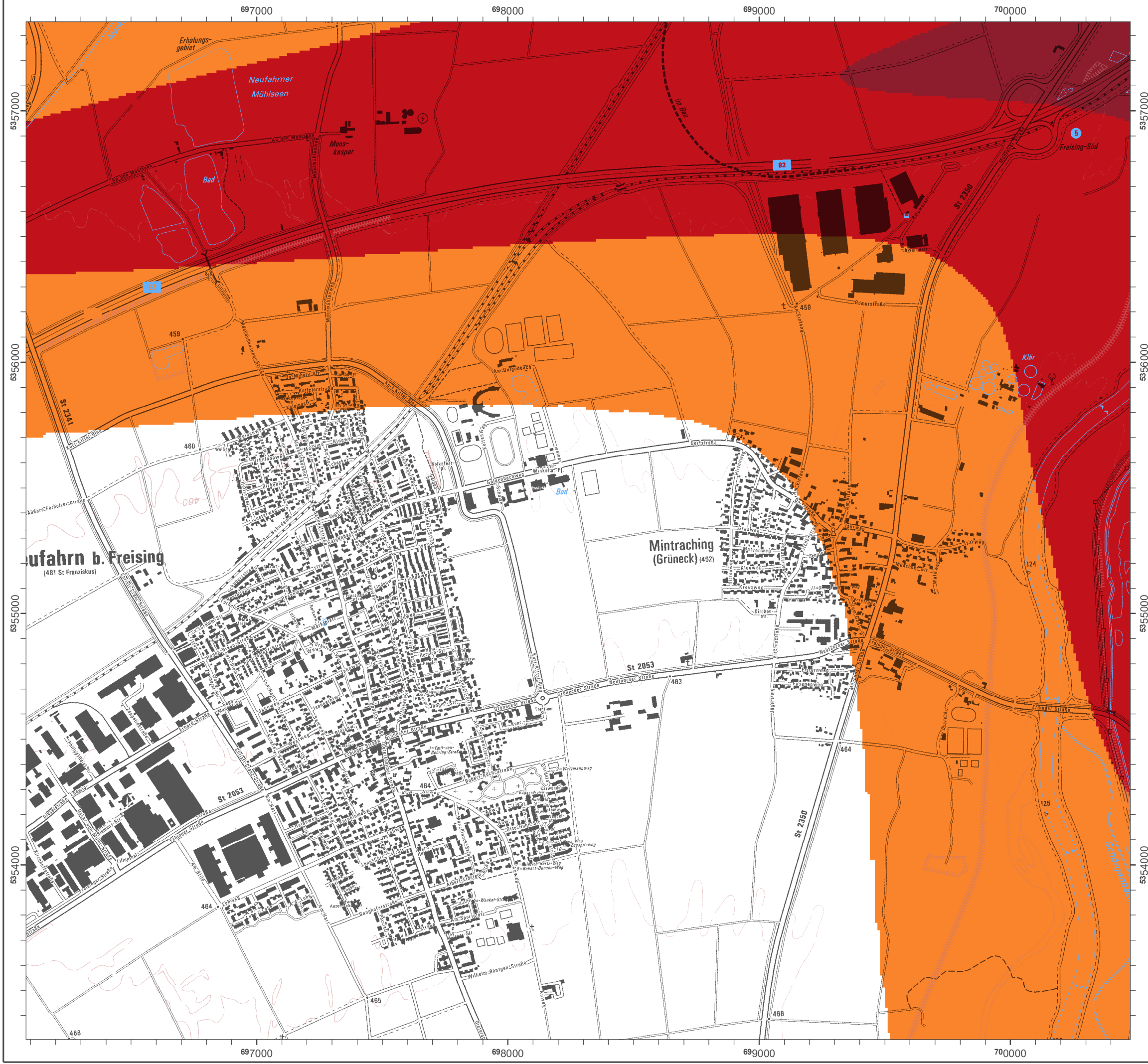


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

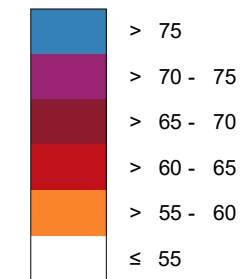
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

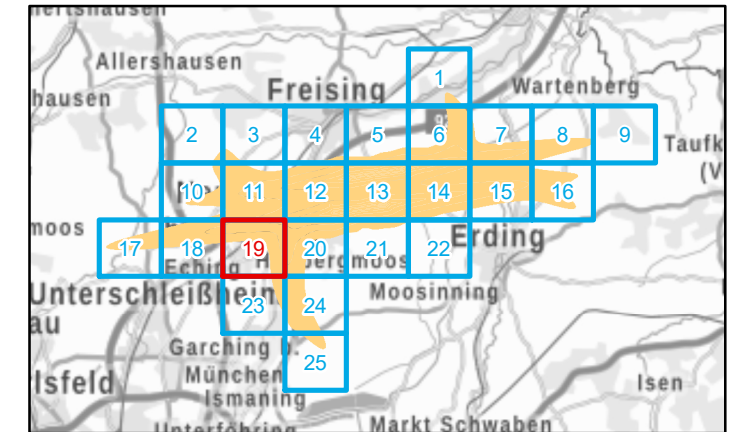
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

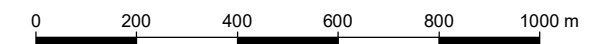
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

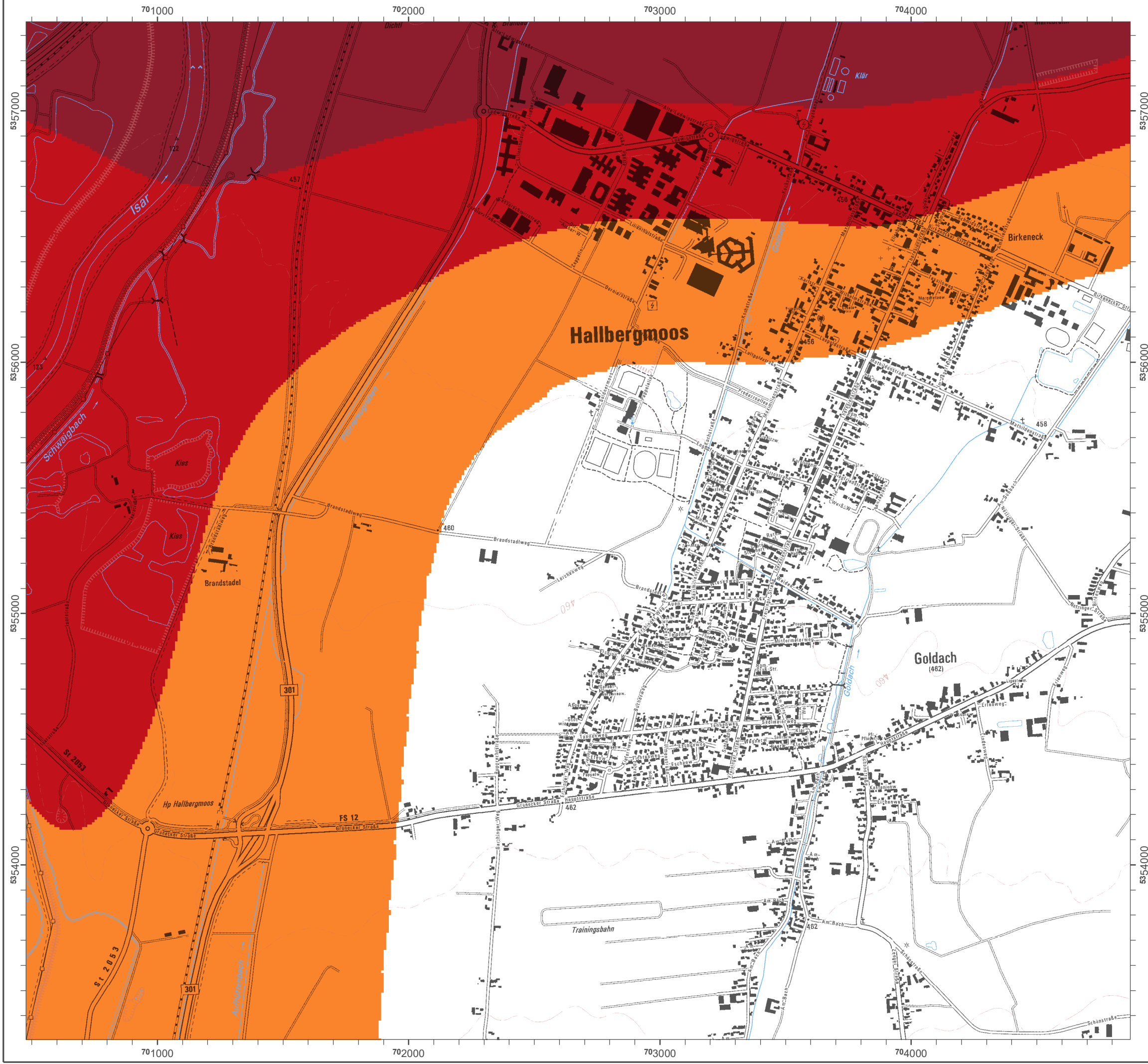
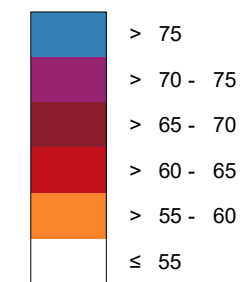
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

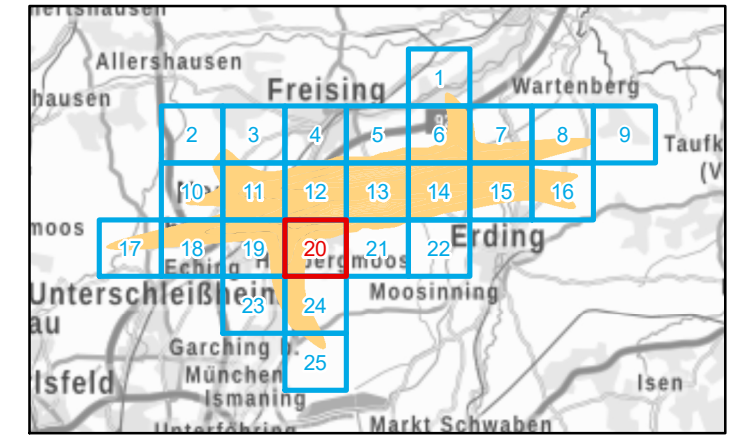
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

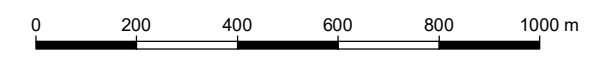
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

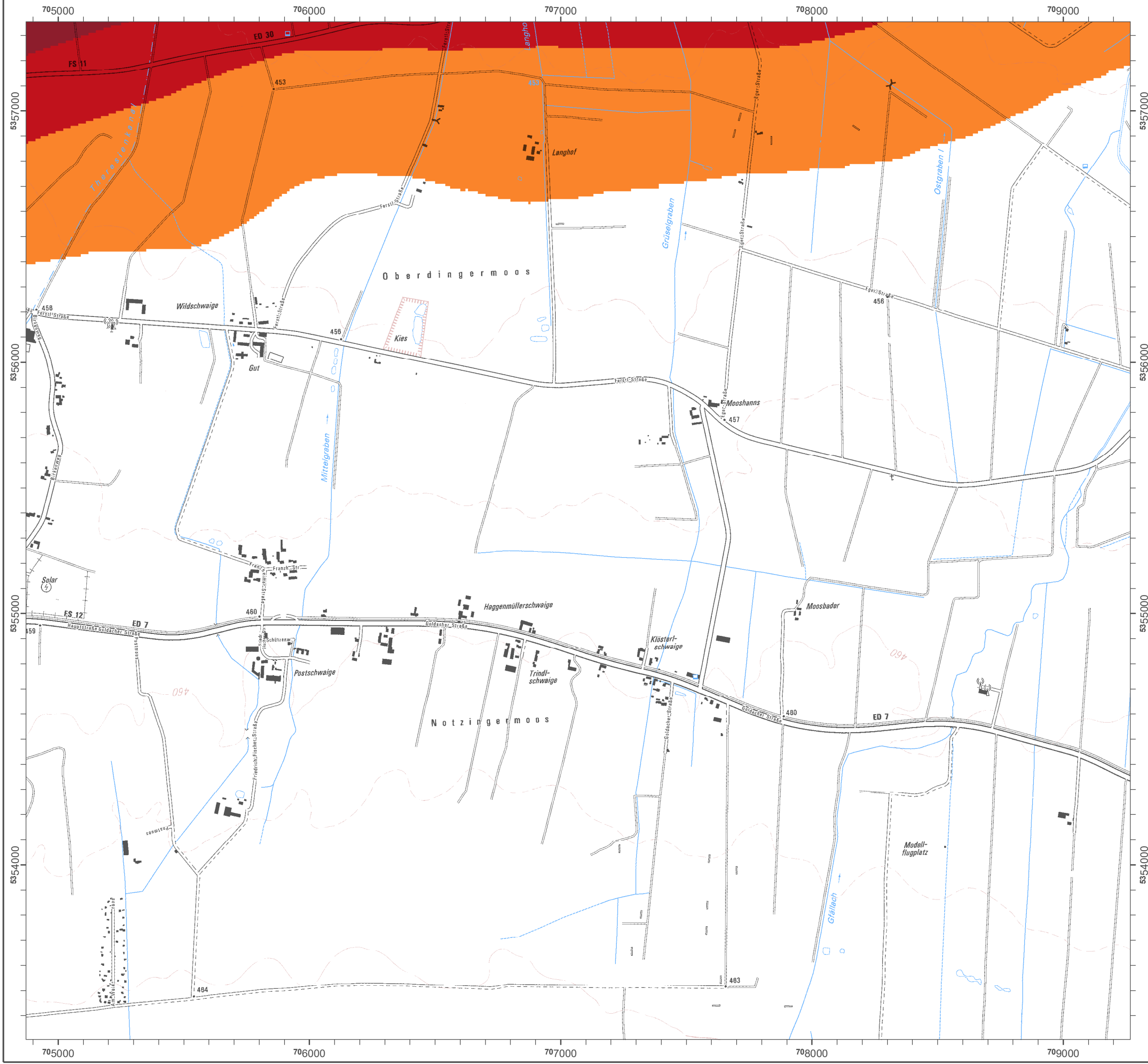
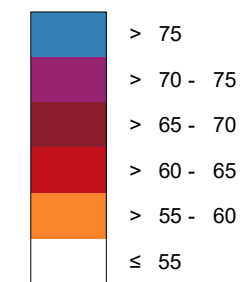
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

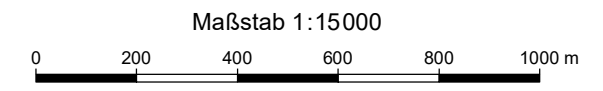
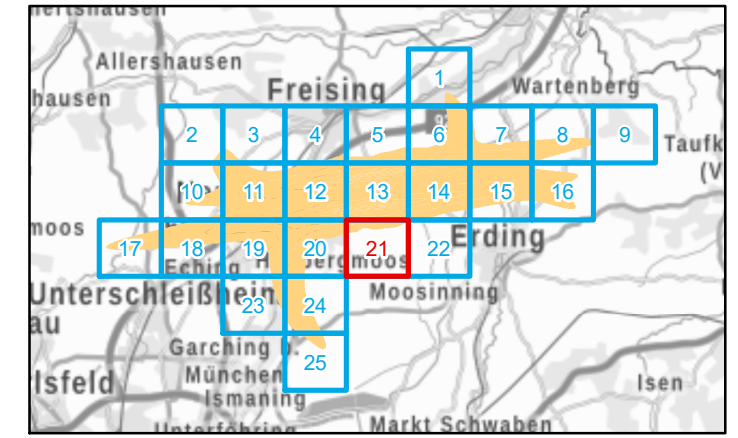
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de  
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



### Lärmkartierung Bayern 2017

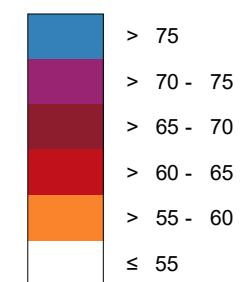
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

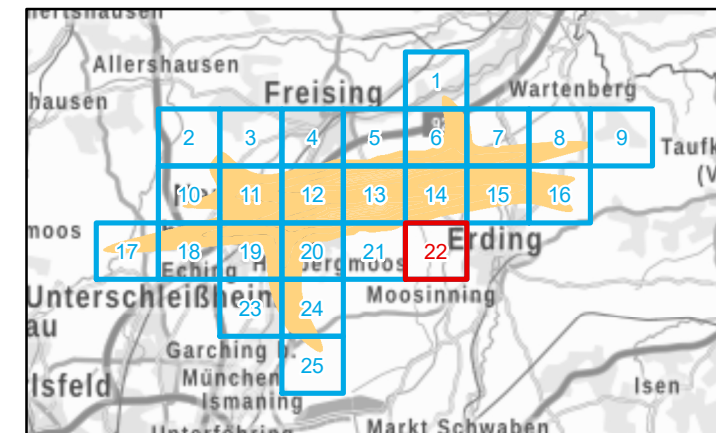
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

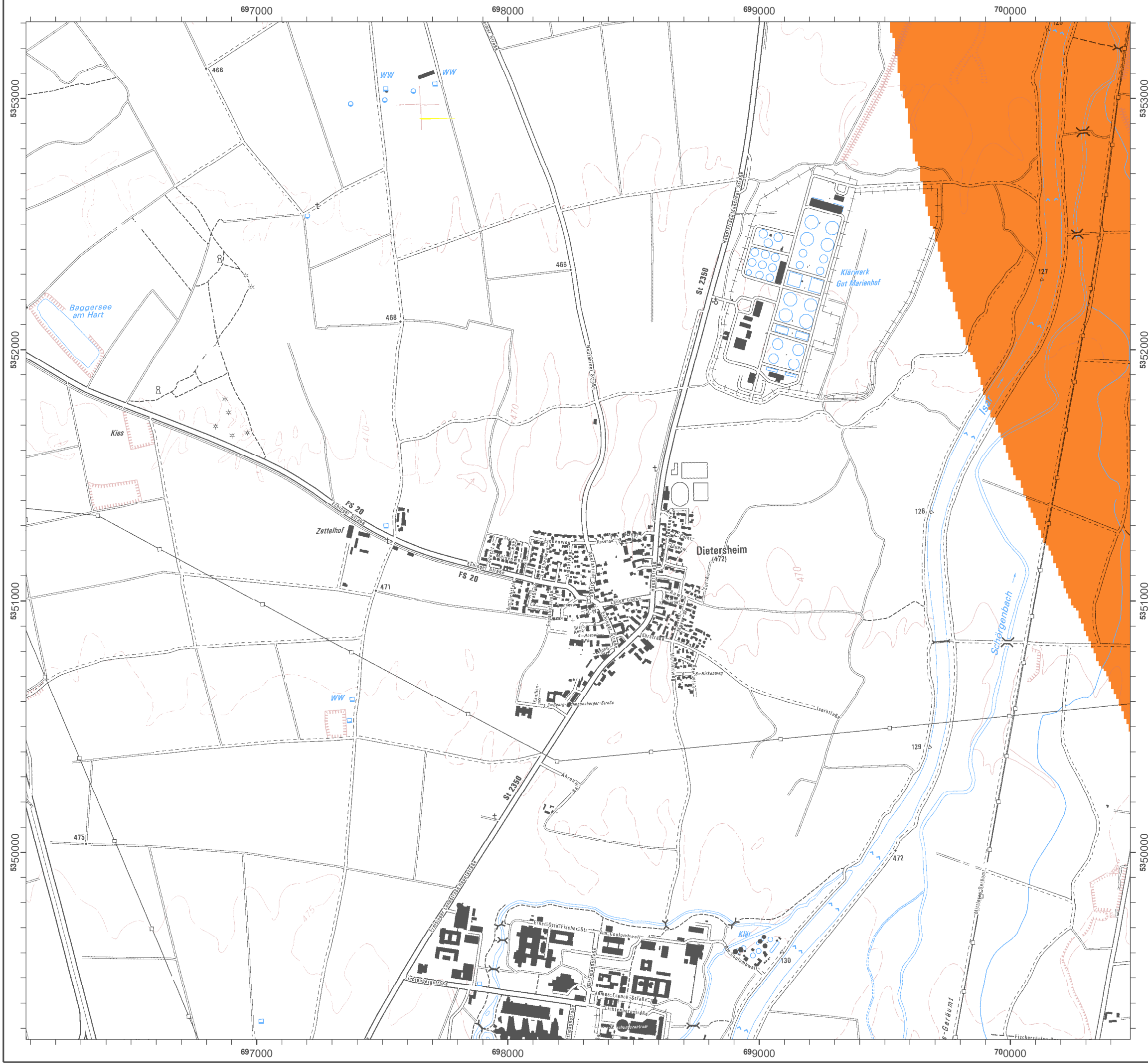


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

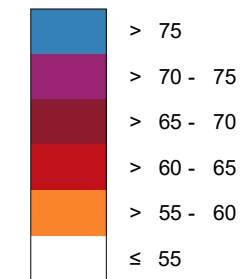
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

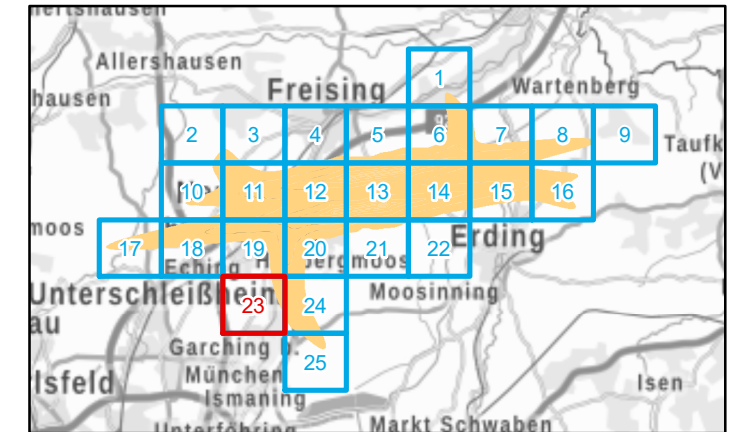
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

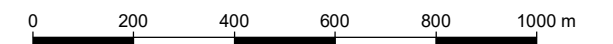
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



### Lärmkartierung Bayern 2017

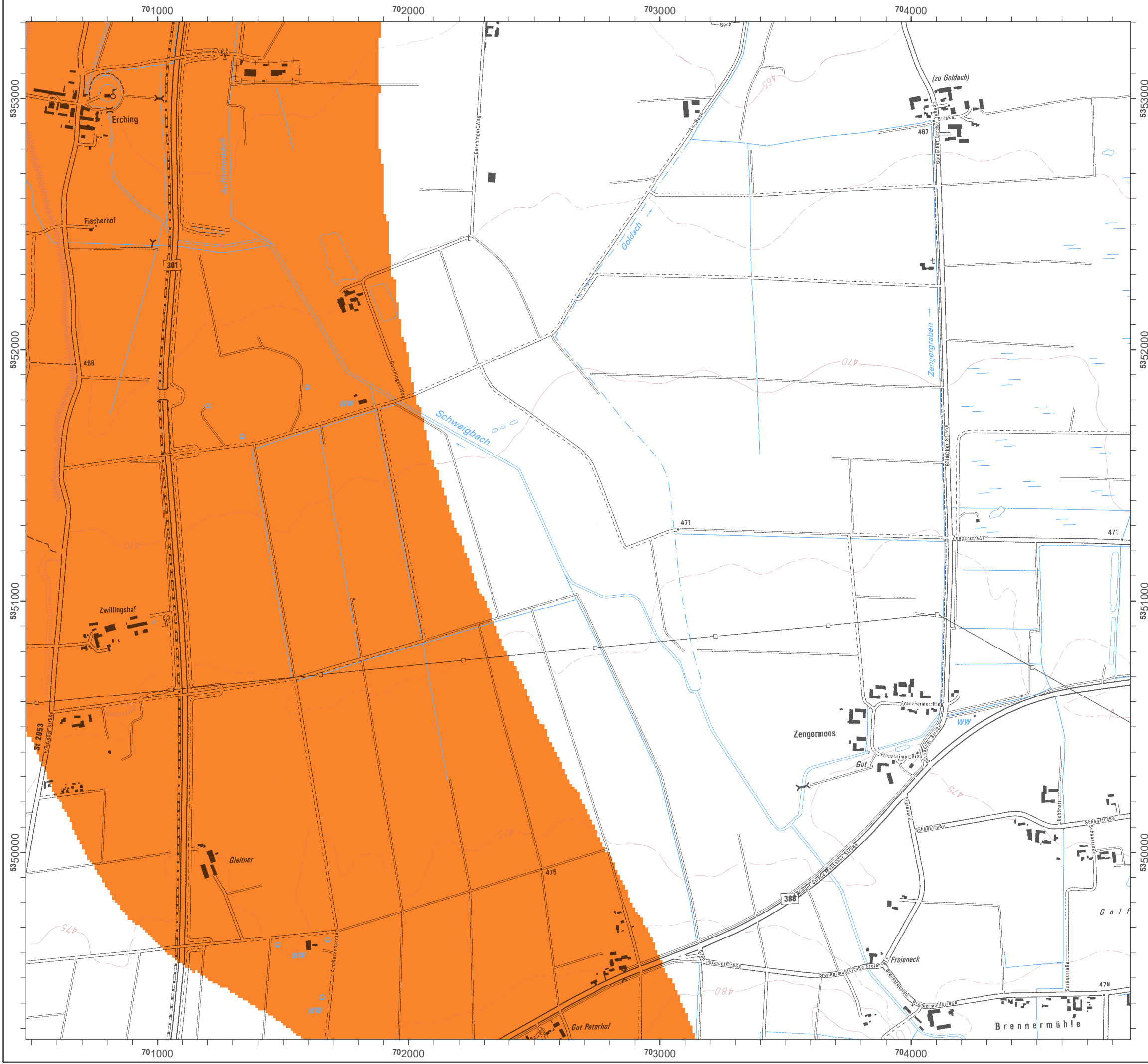
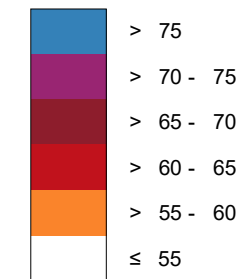
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

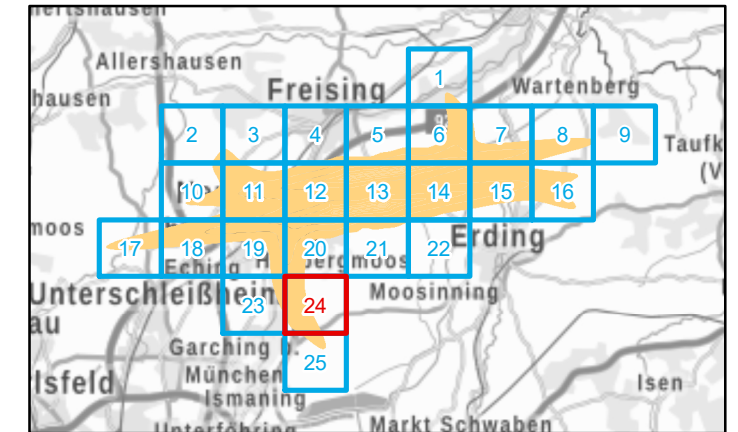
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

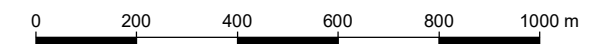
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

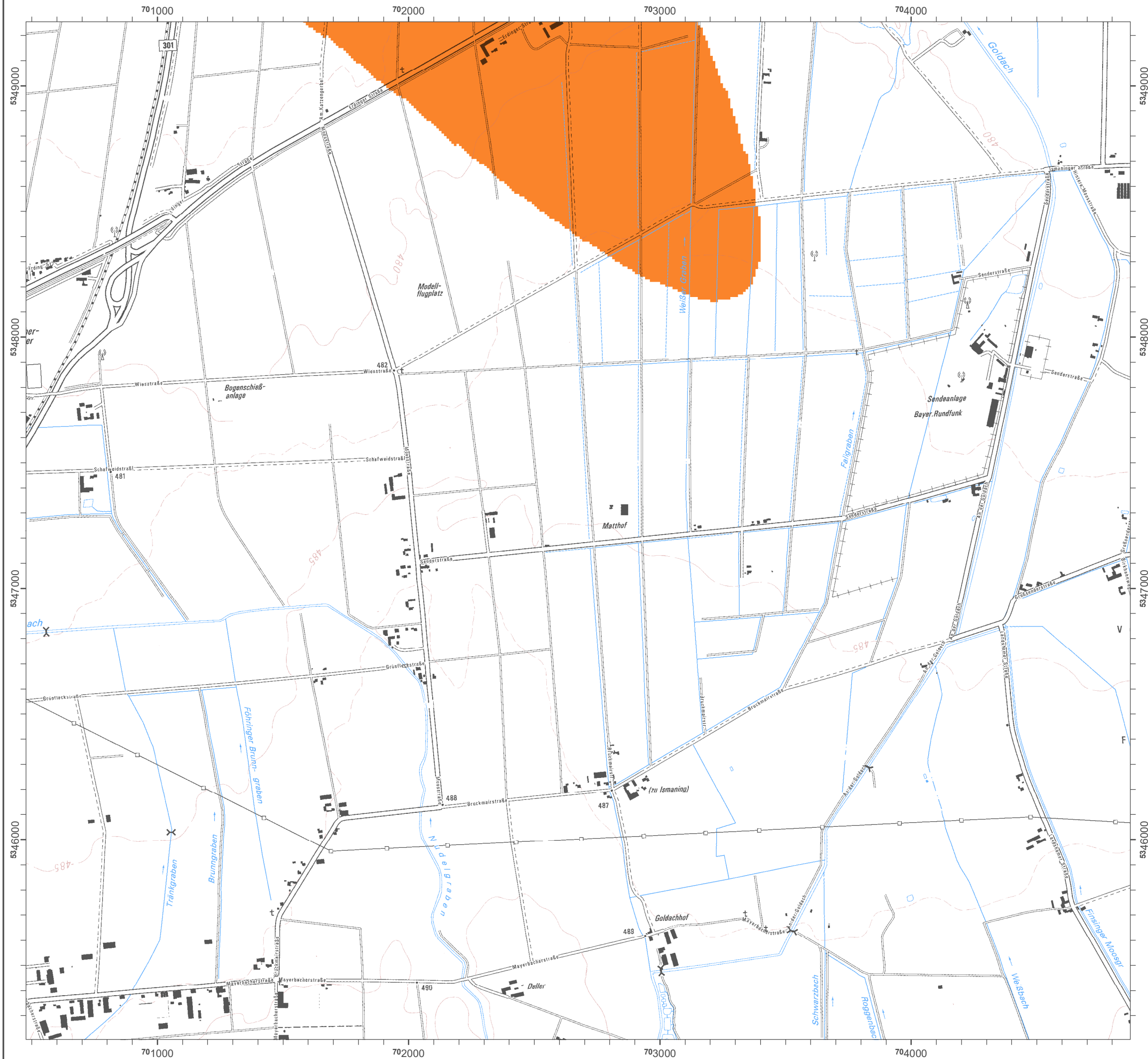


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

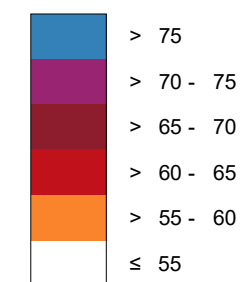
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

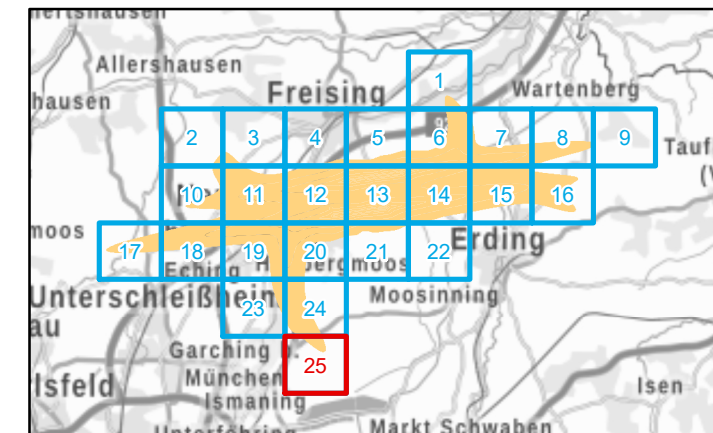
### Flugverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str.15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



**Anlage 4: Übersichtskarte und Detail-Lärmkarten L<sub>Night</sub>**



### Lärmkartierung Bayern 2017

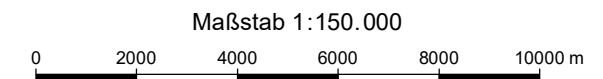
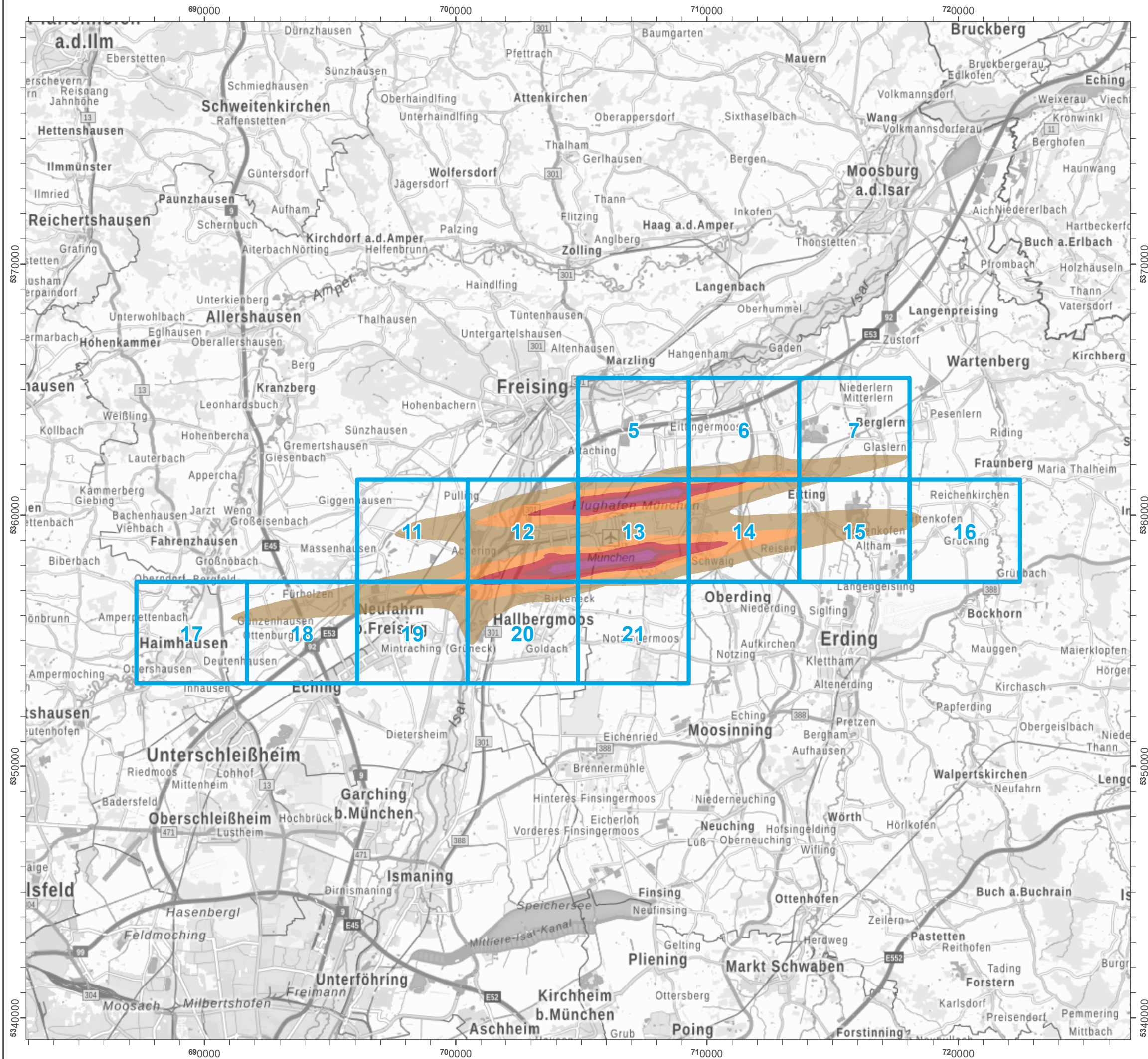
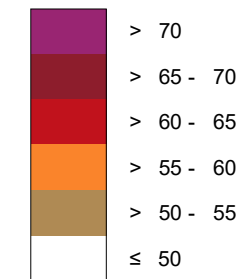
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de  
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

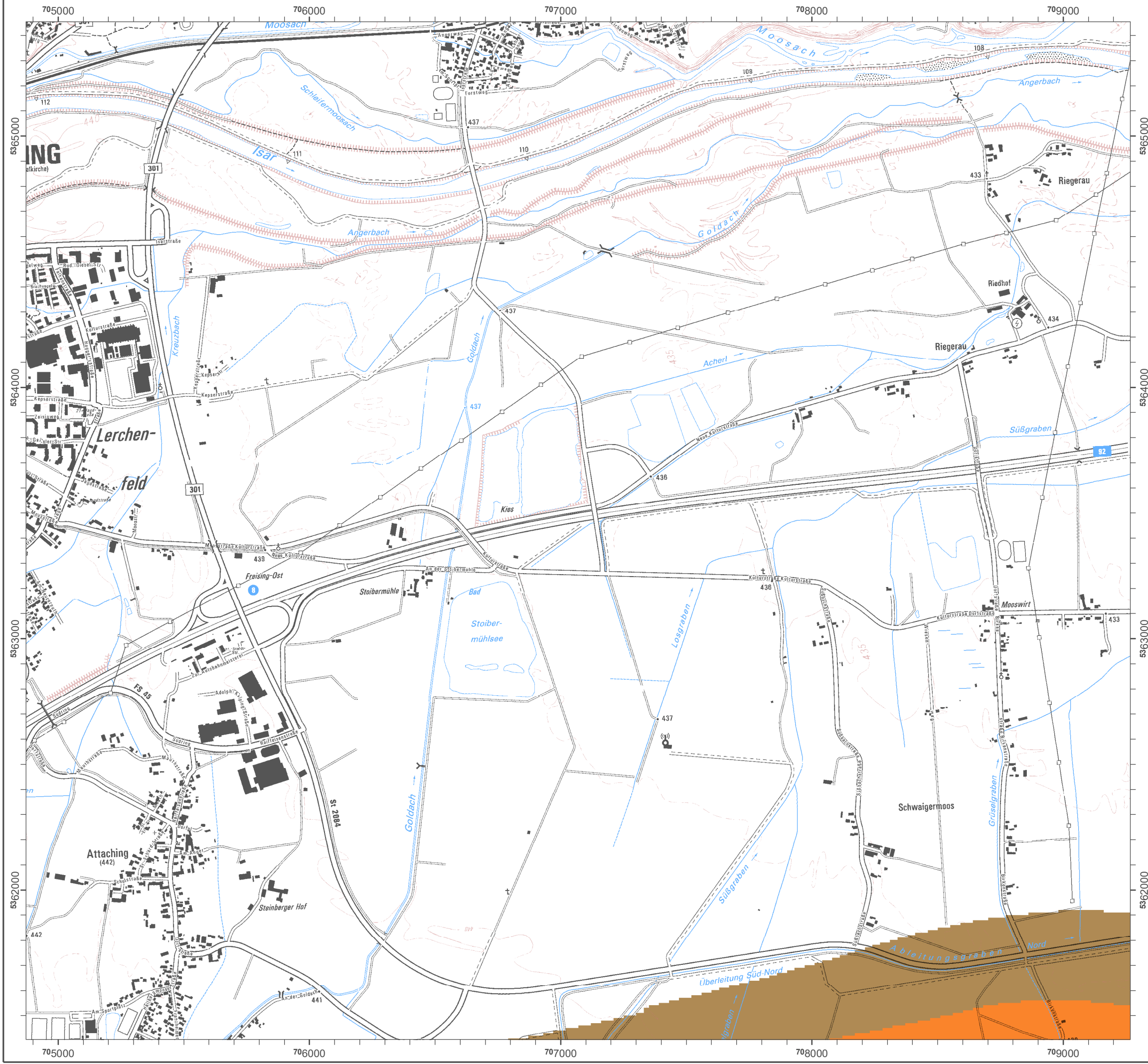
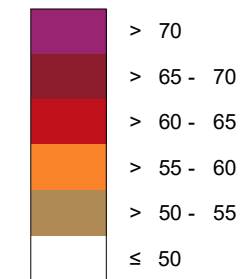
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

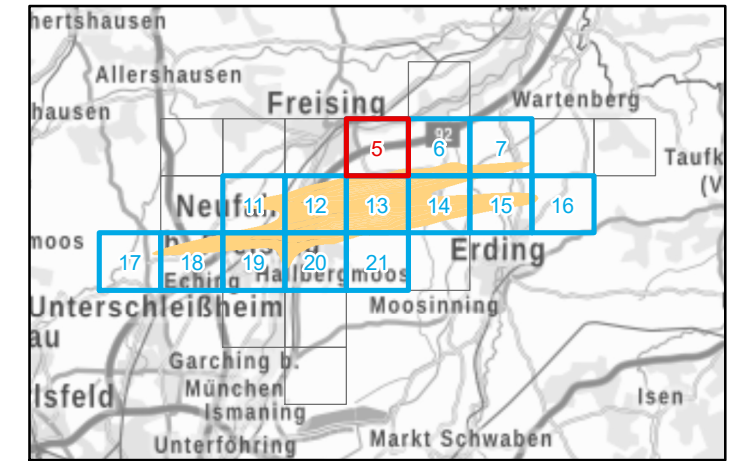
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

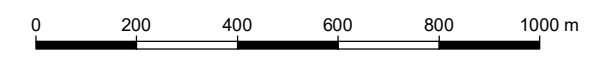
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

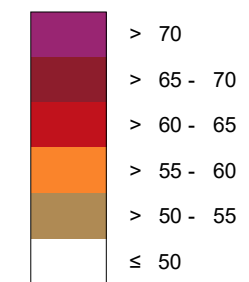
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

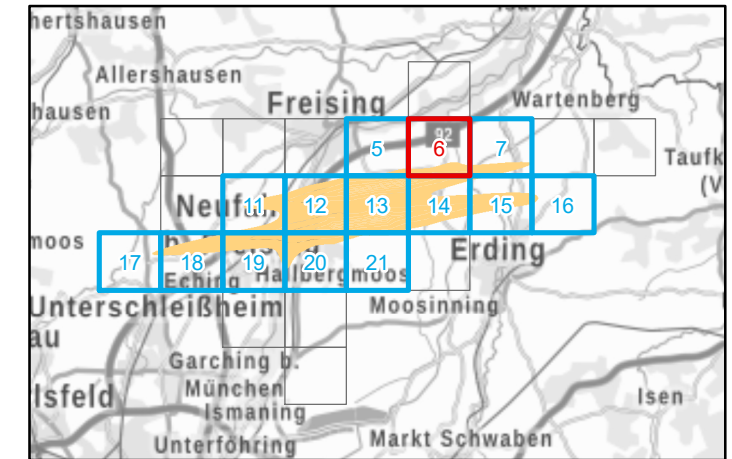
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

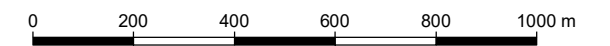
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



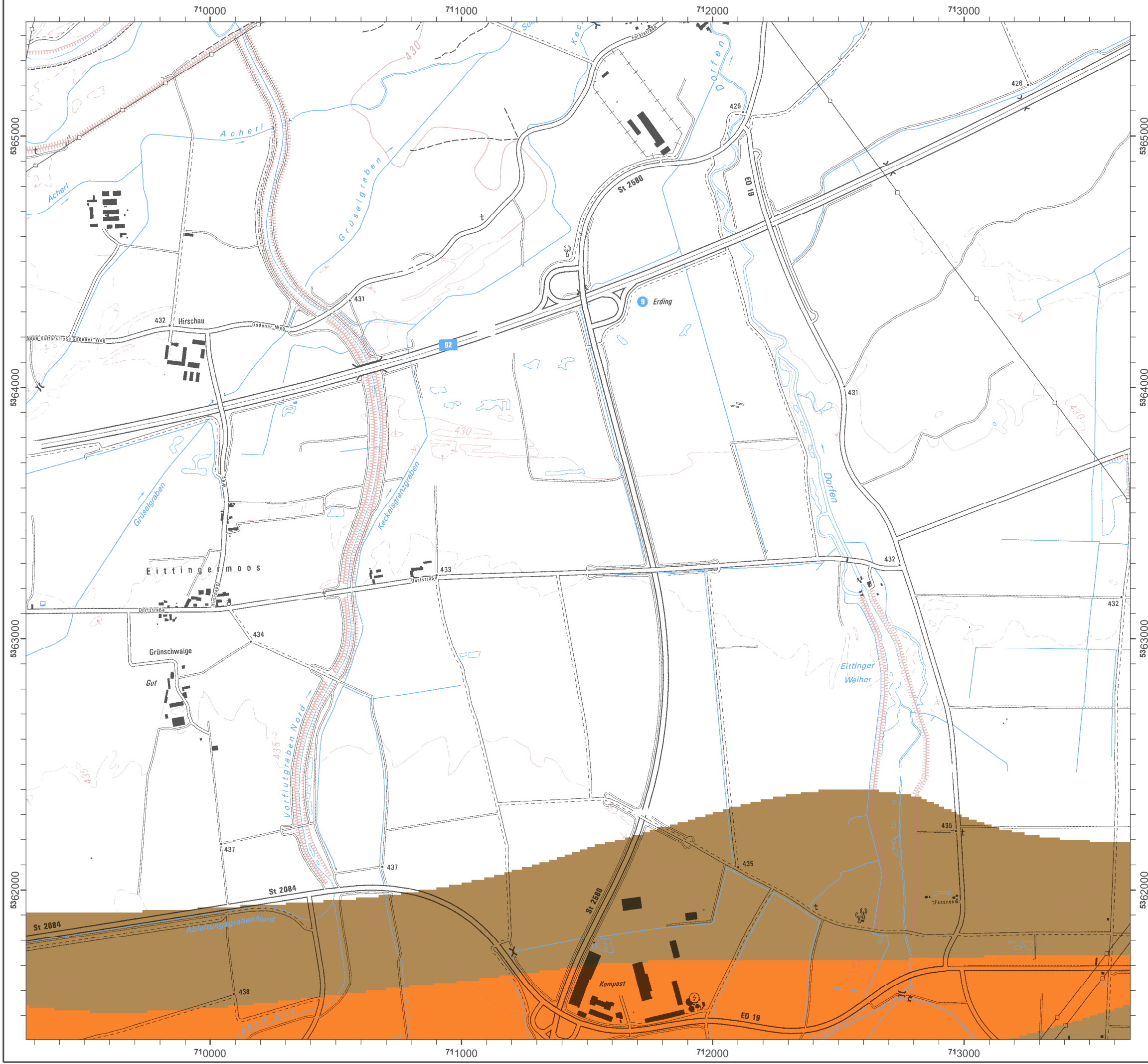
Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

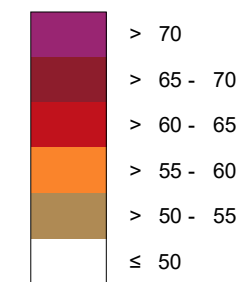
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

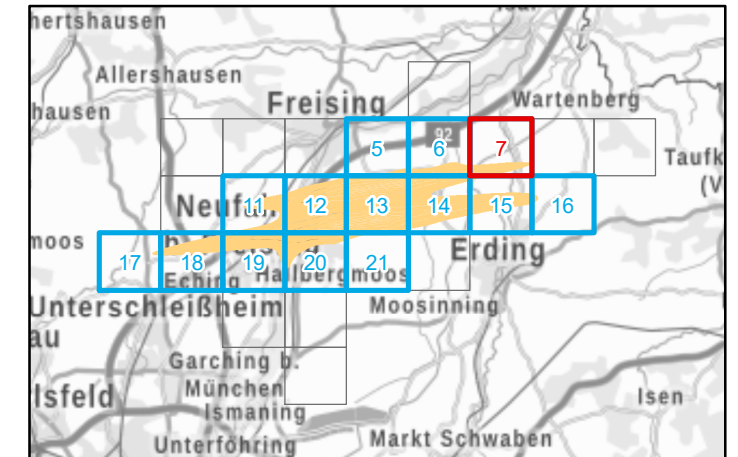
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

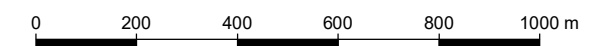
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



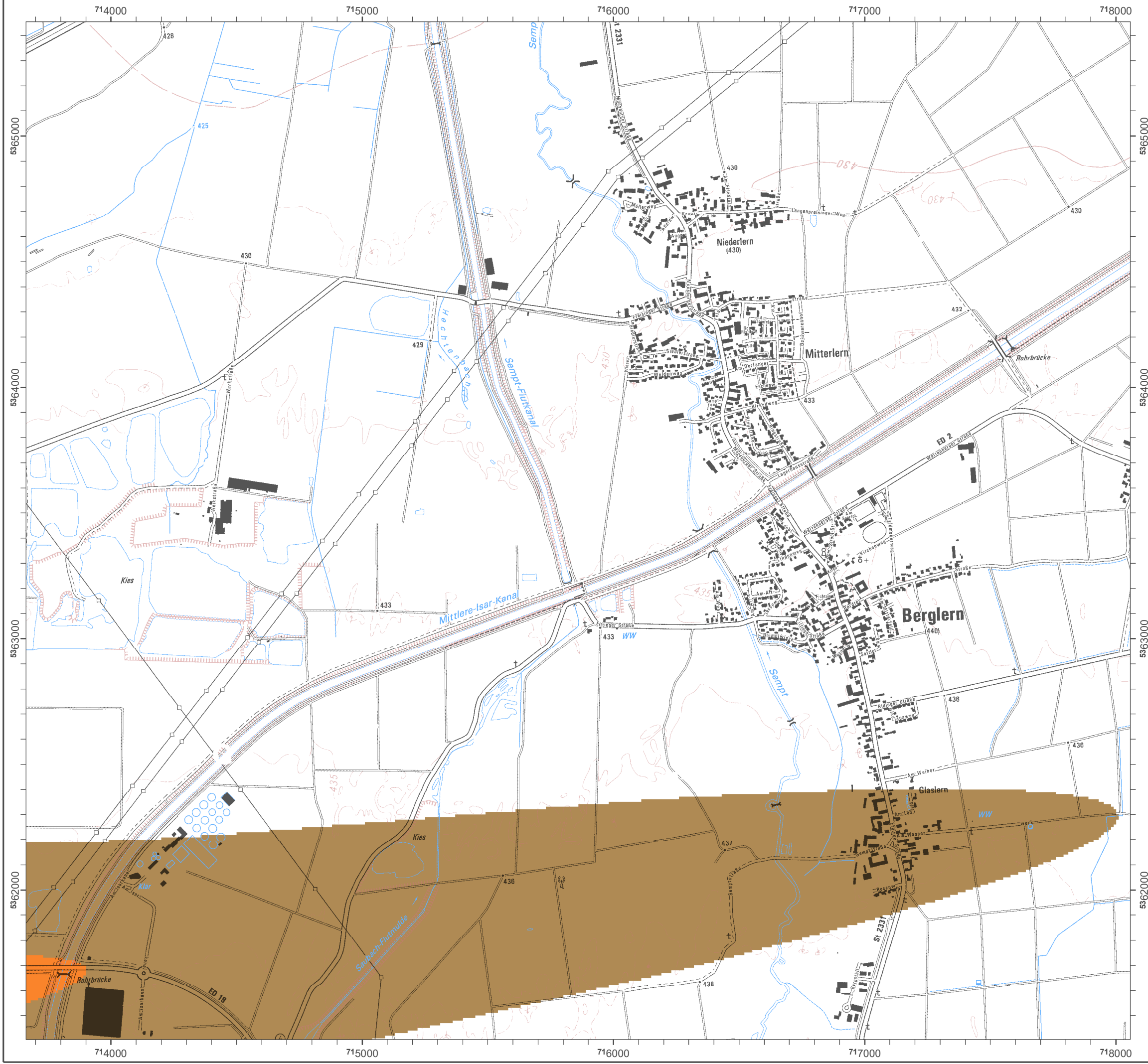
Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017







### Lärmkartierung Bayern 2017

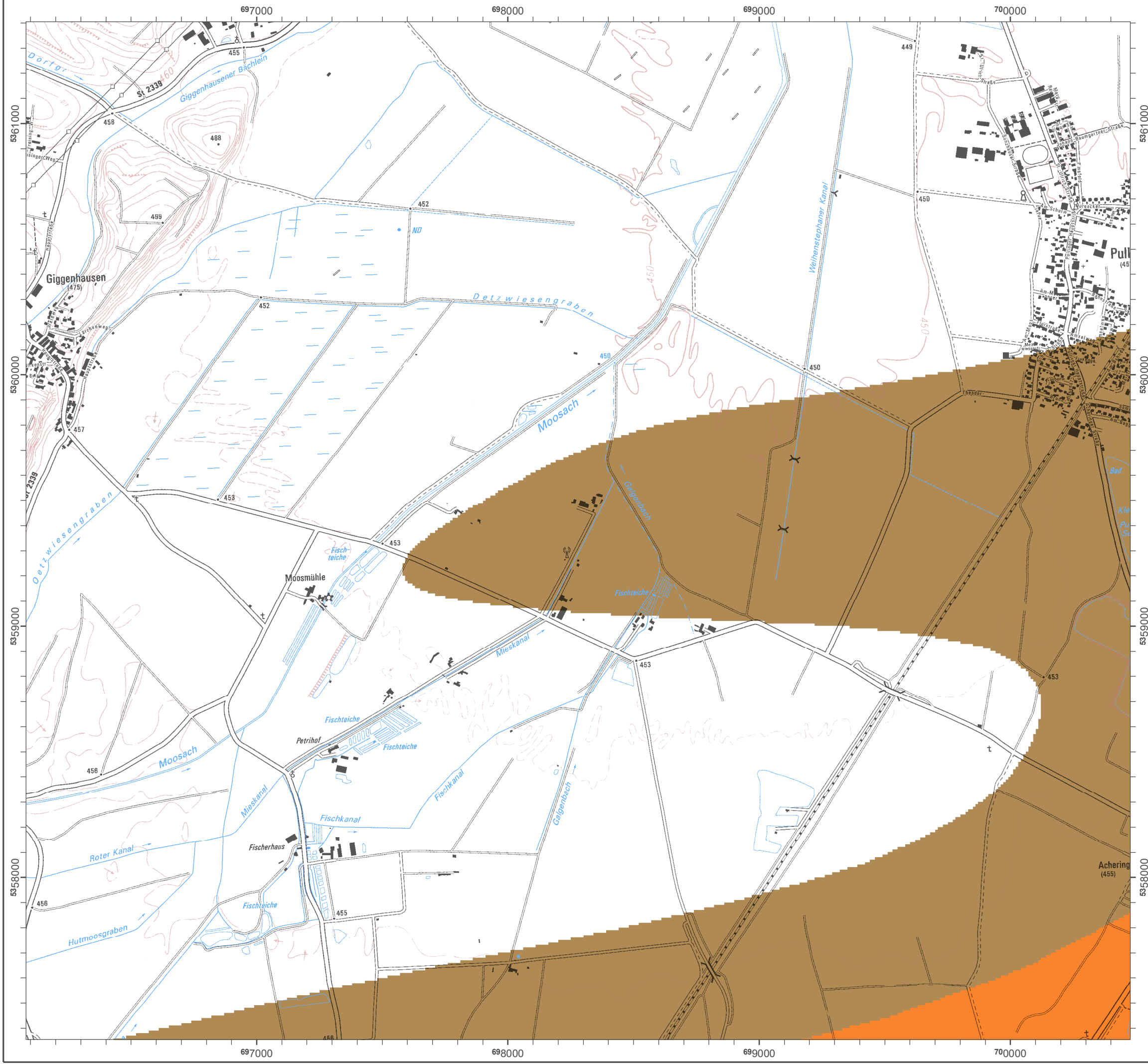
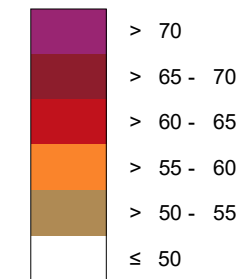
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

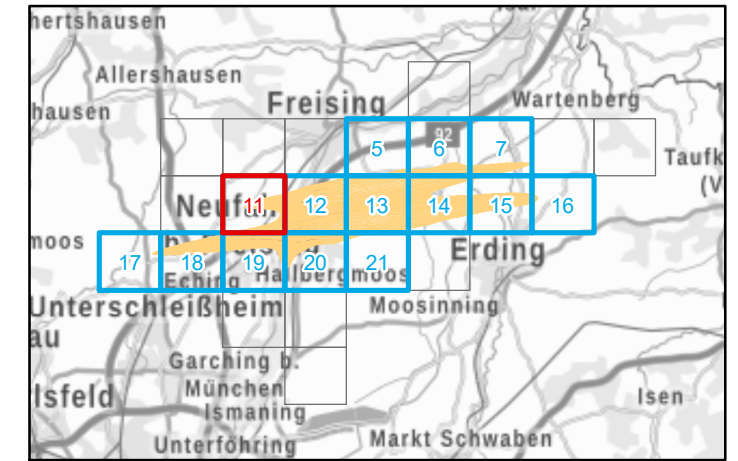
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

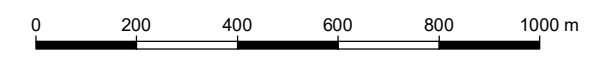
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

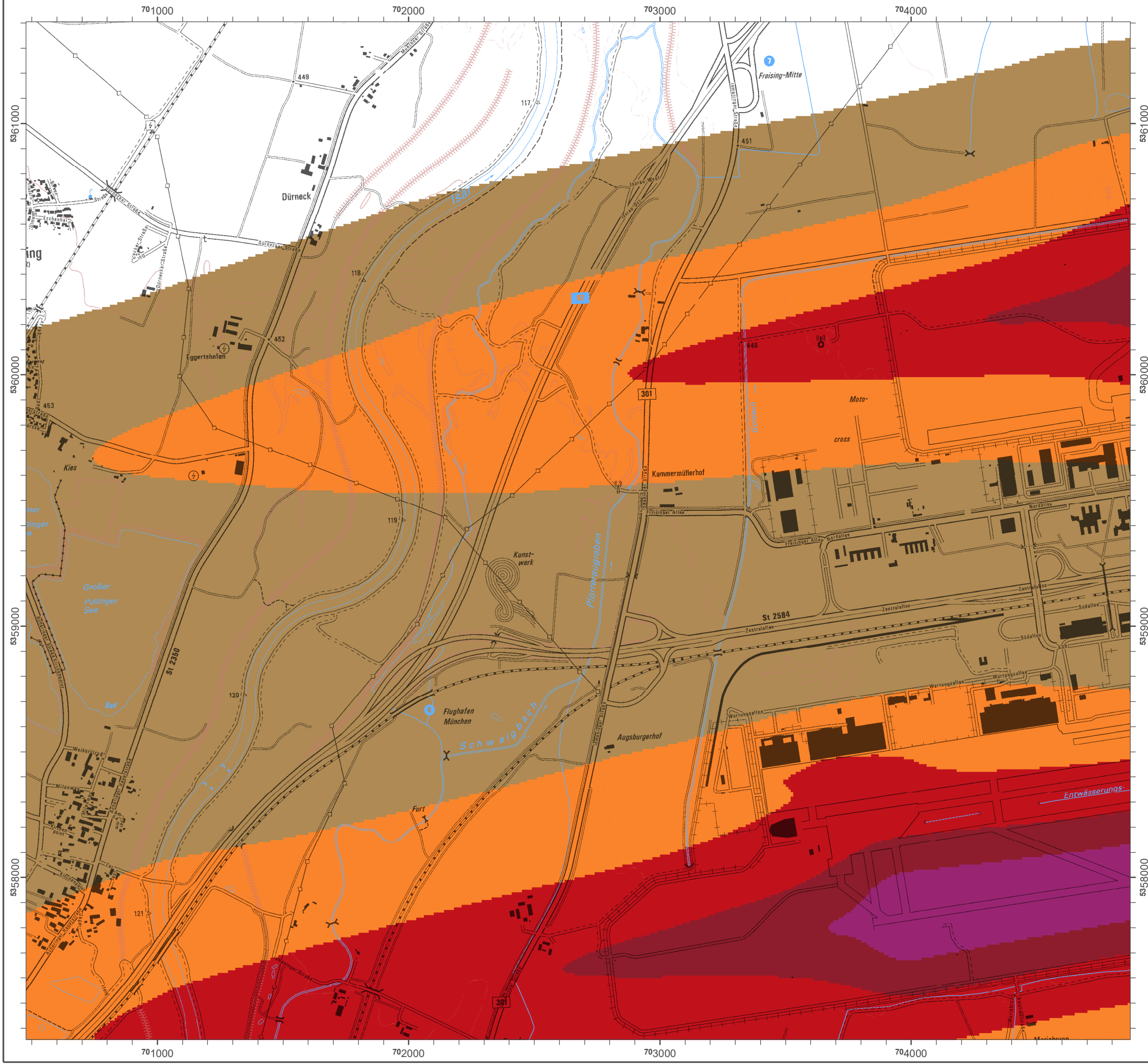


**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

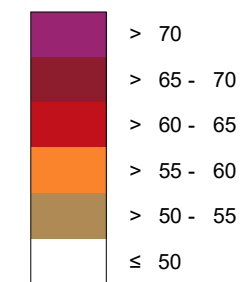
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

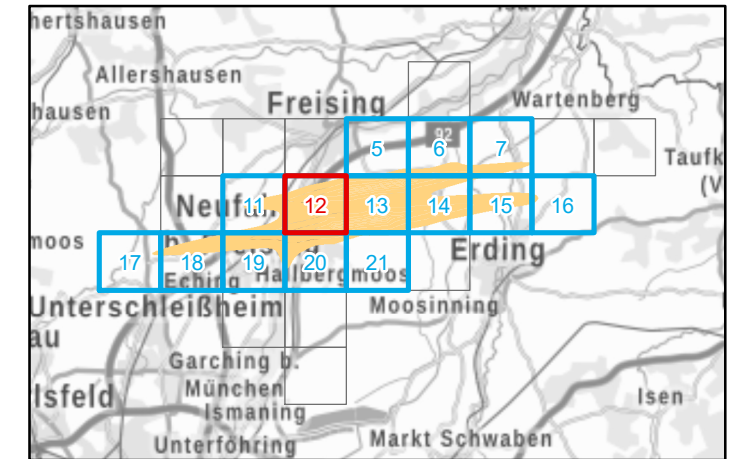
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

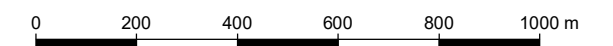
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



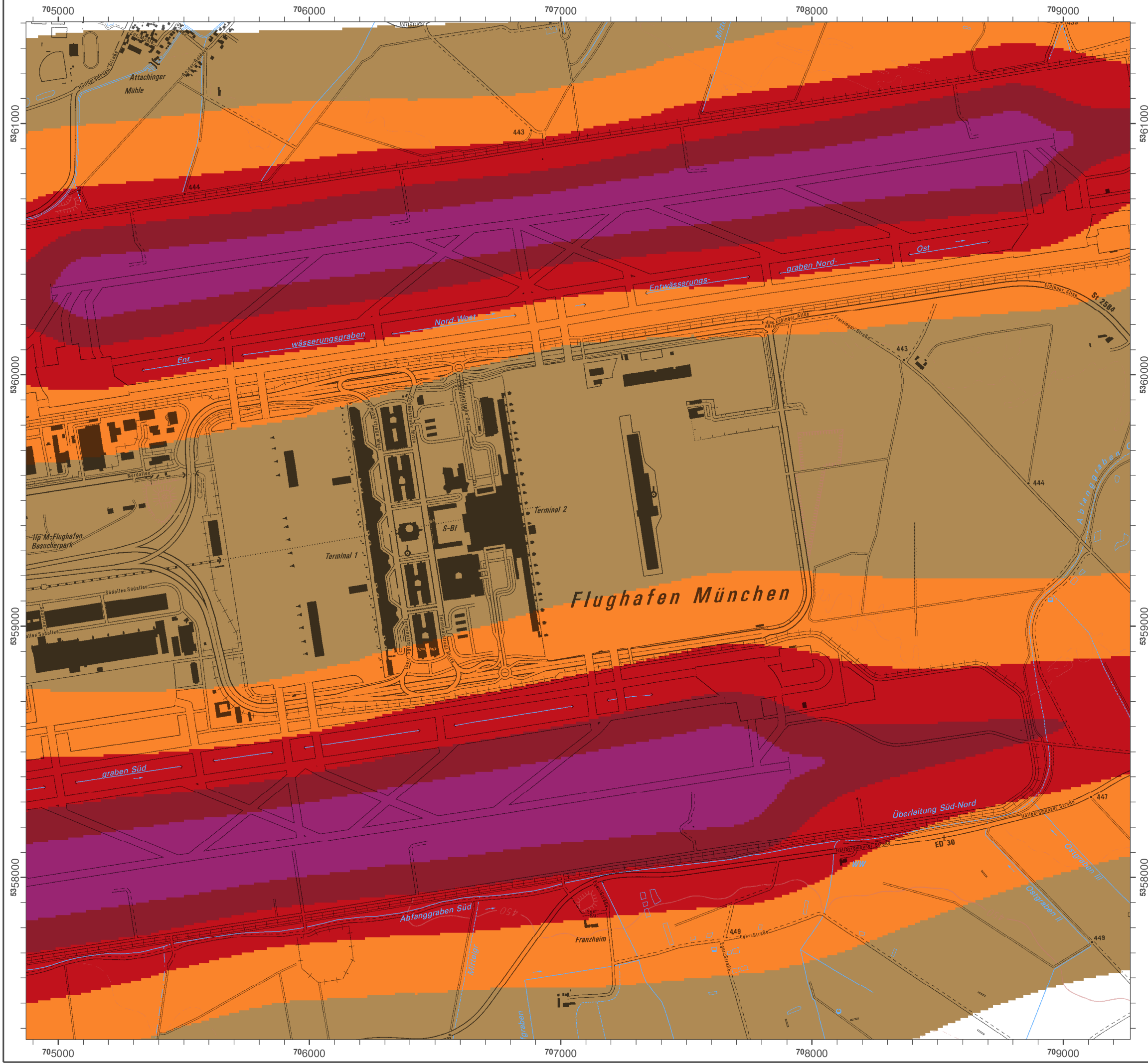
Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de  
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



### Lärmkartierung Bayern 2017

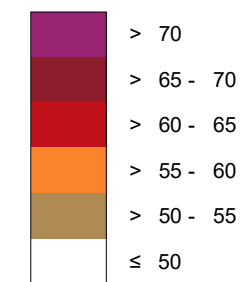
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

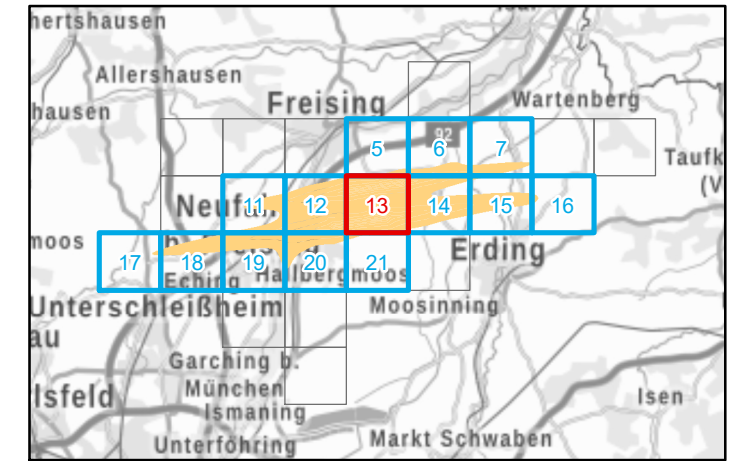
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

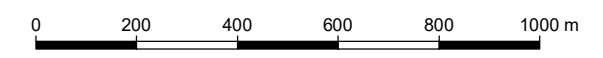
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000

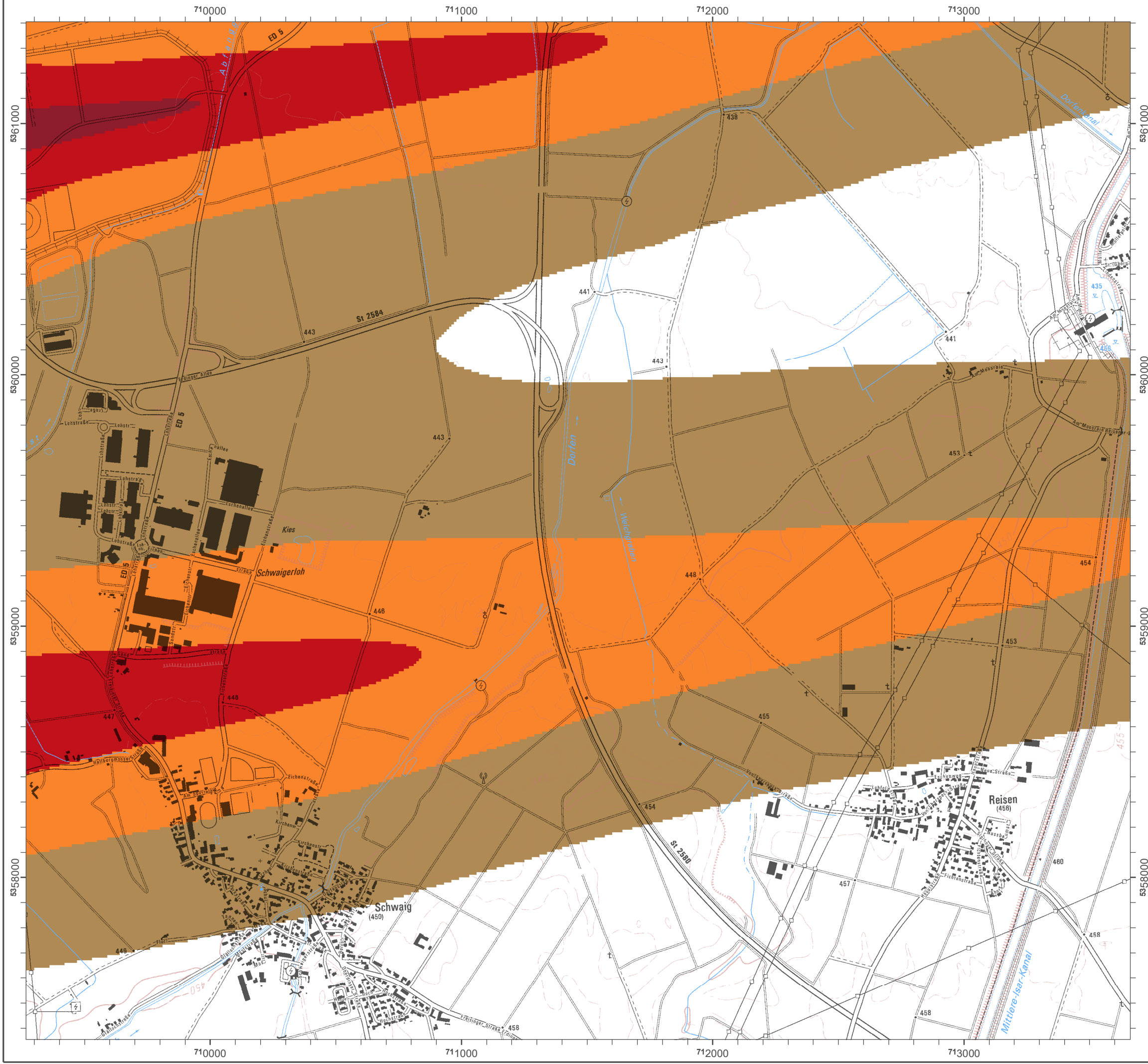


**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

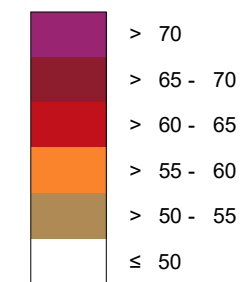
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

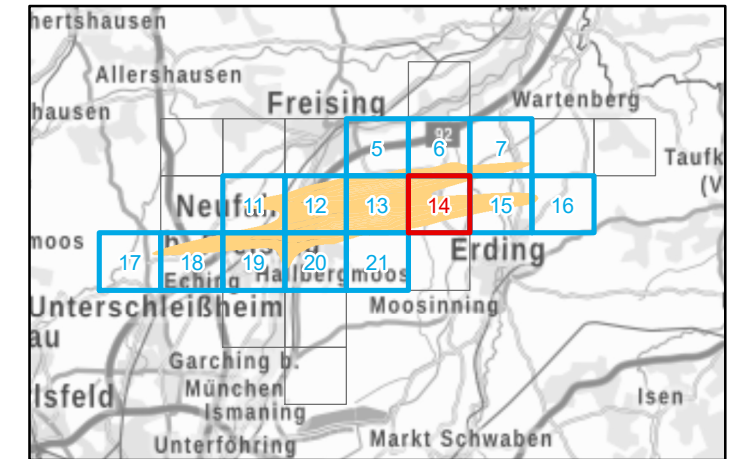
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

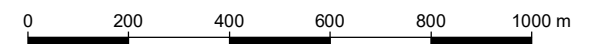
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

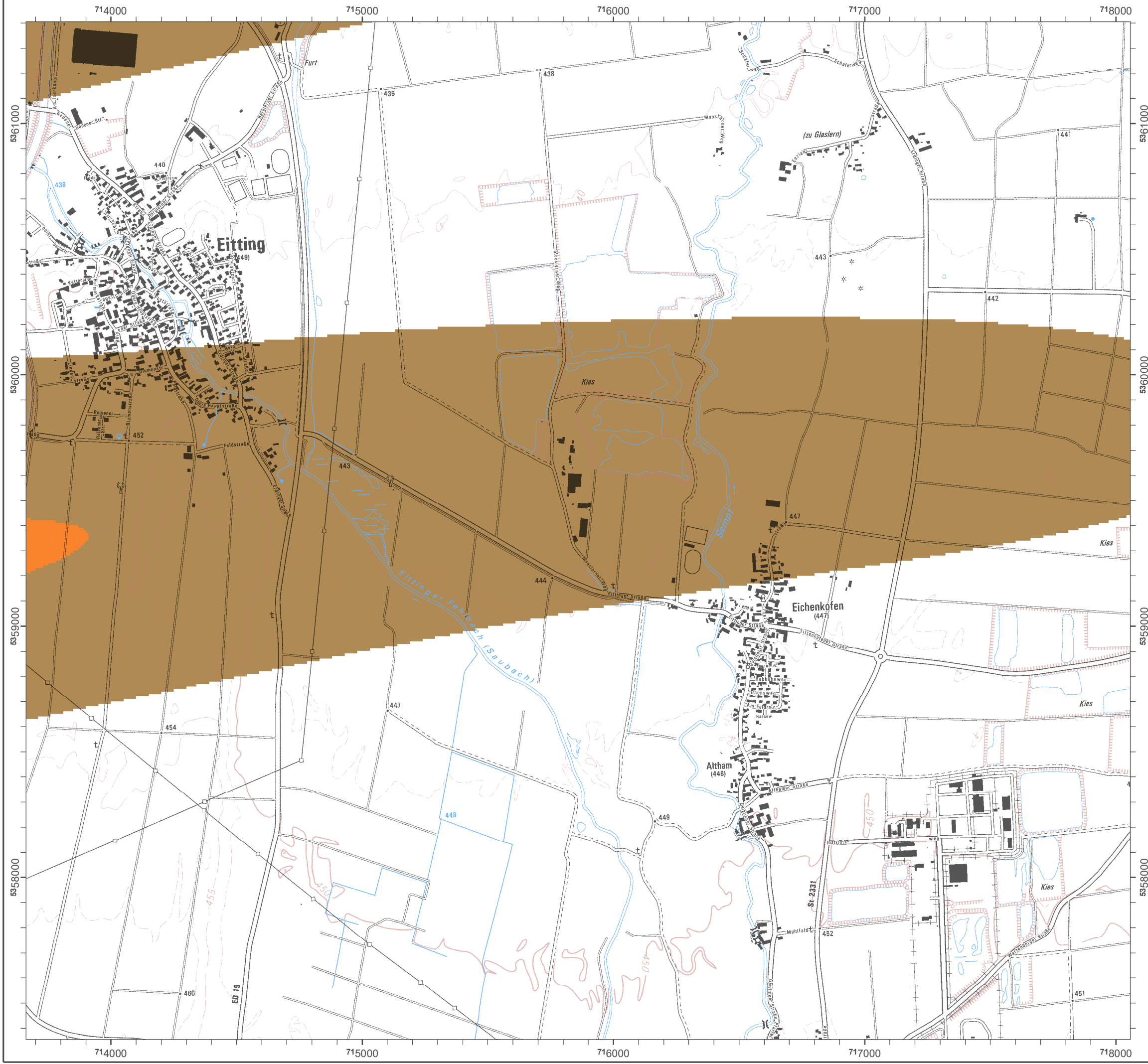
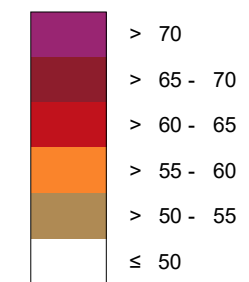
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

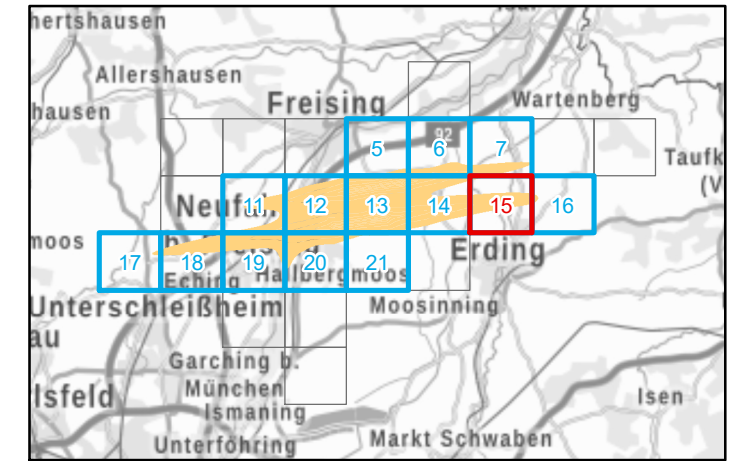
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

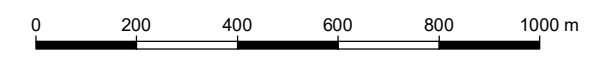
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

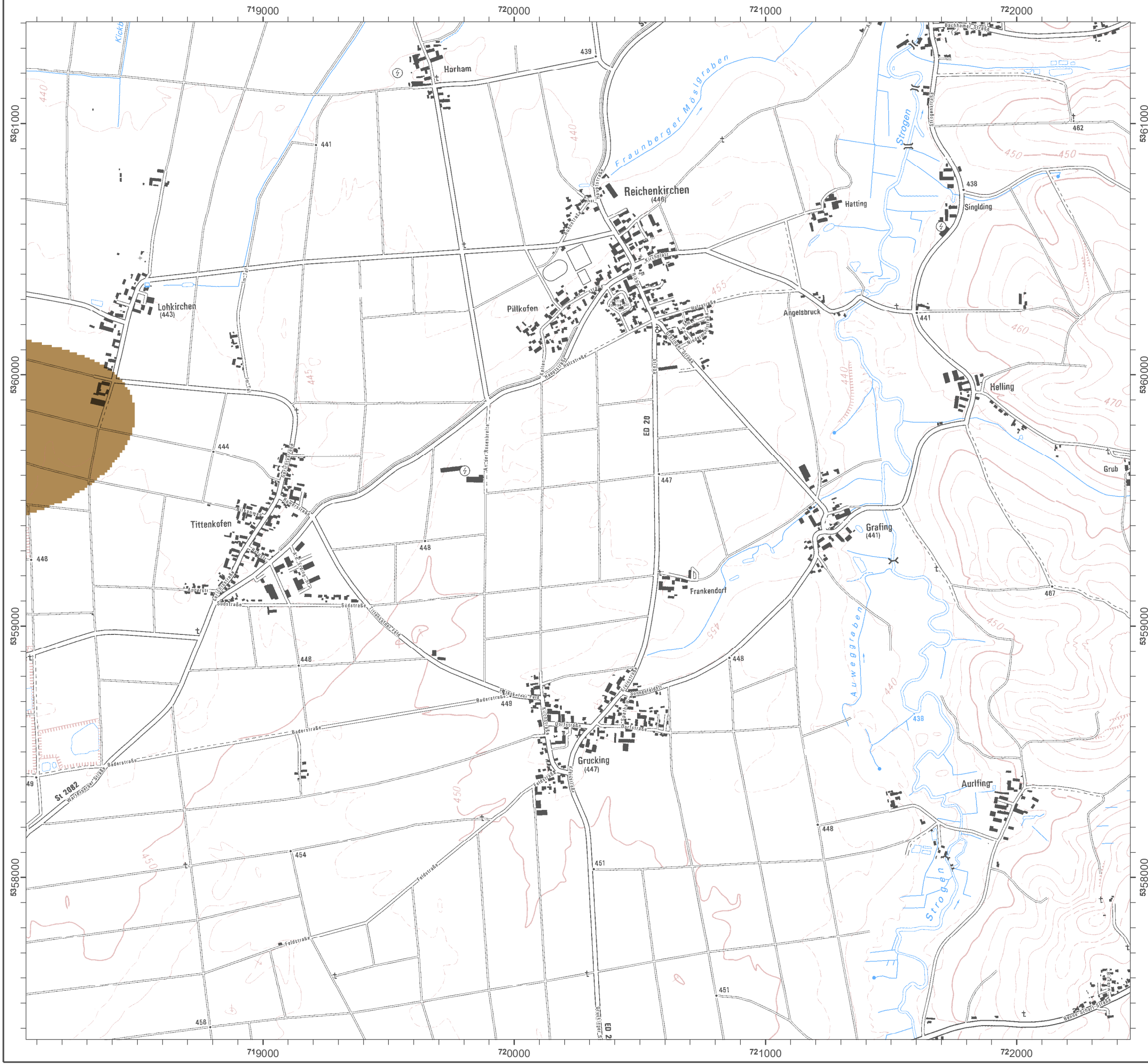
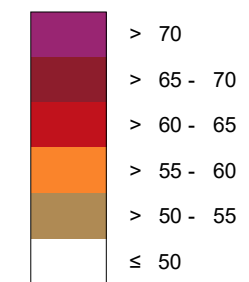
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

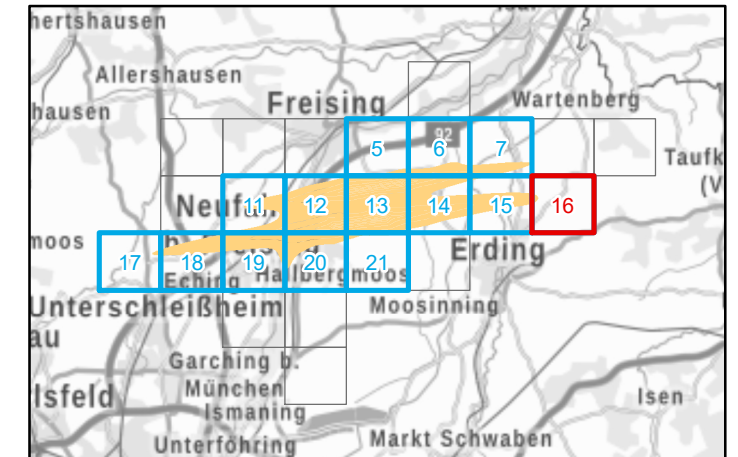
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

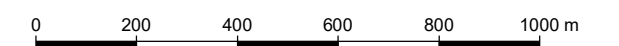
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de  
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

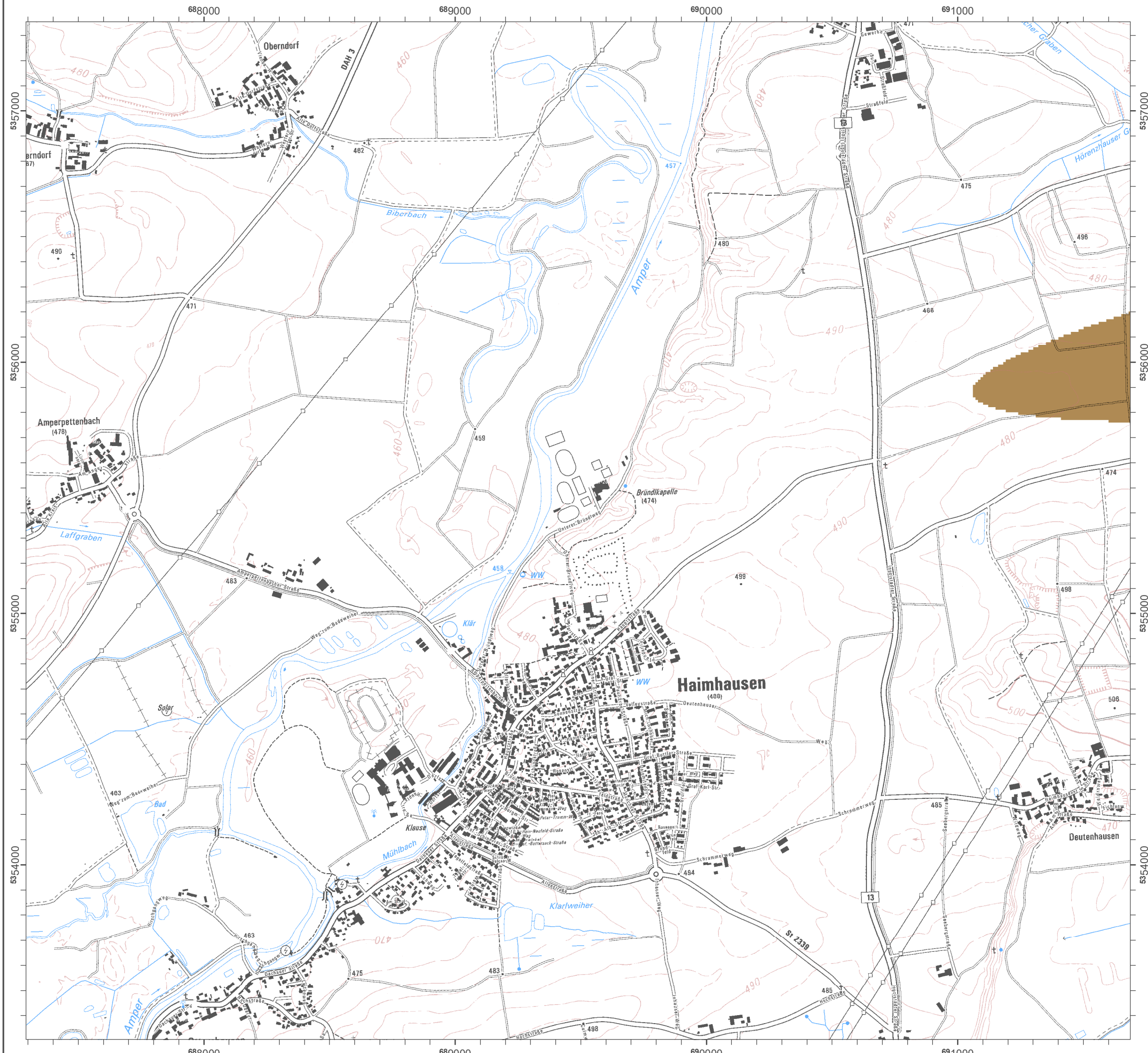
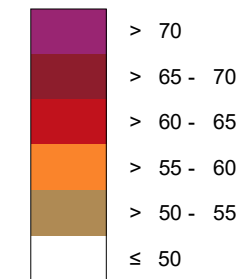
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

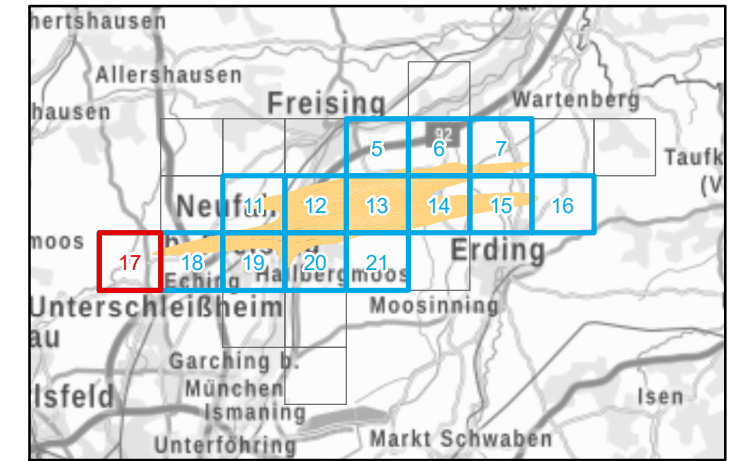
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

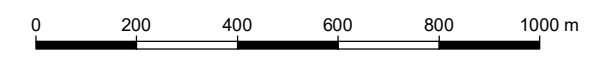
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

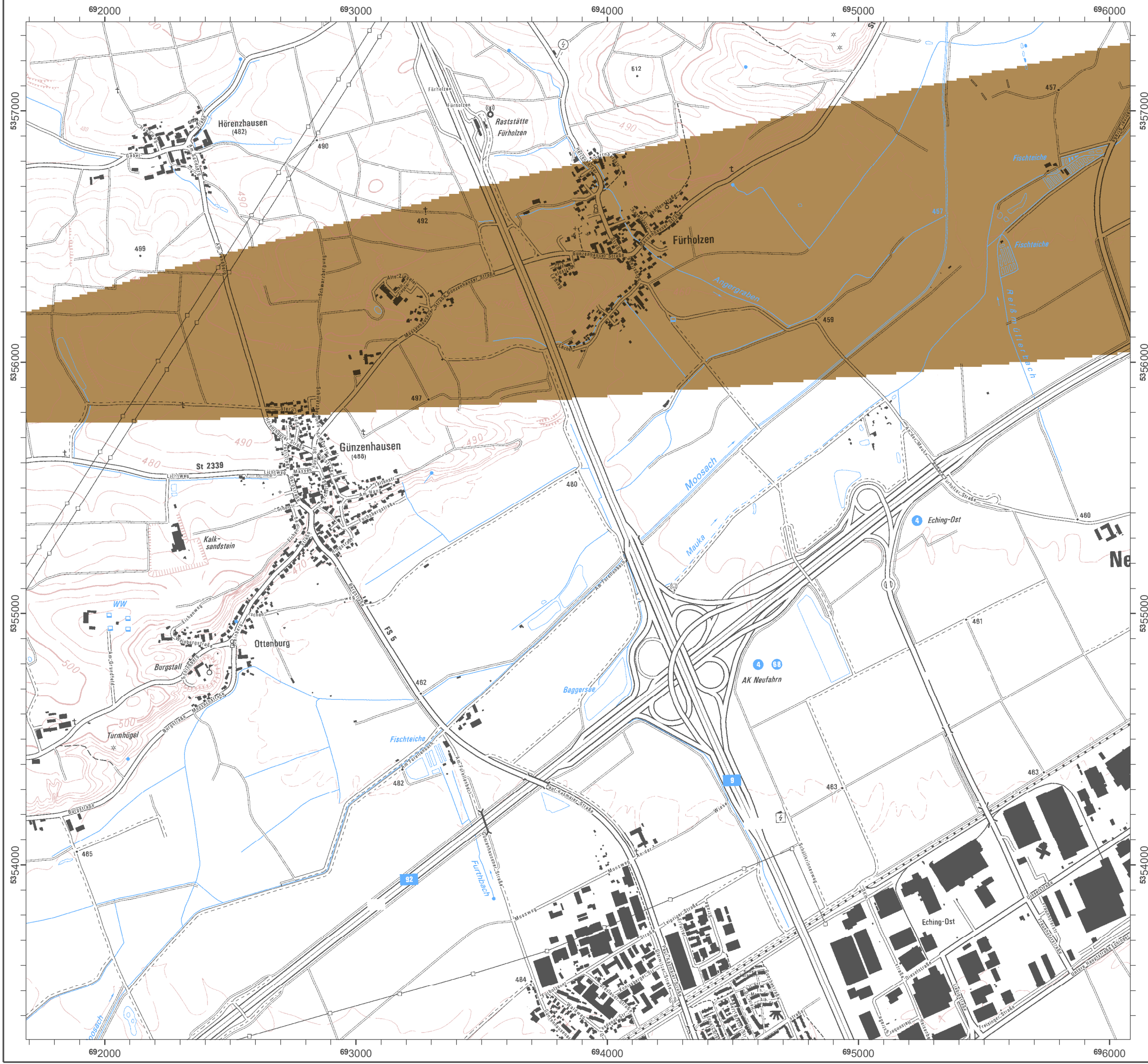
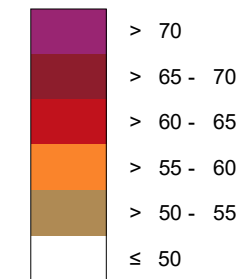
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

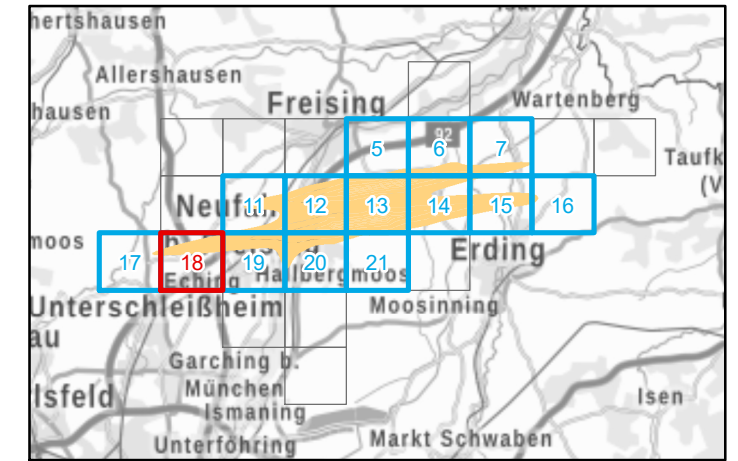
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

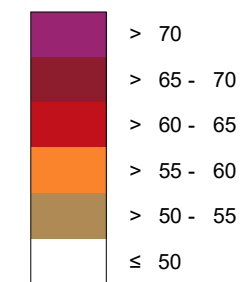
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

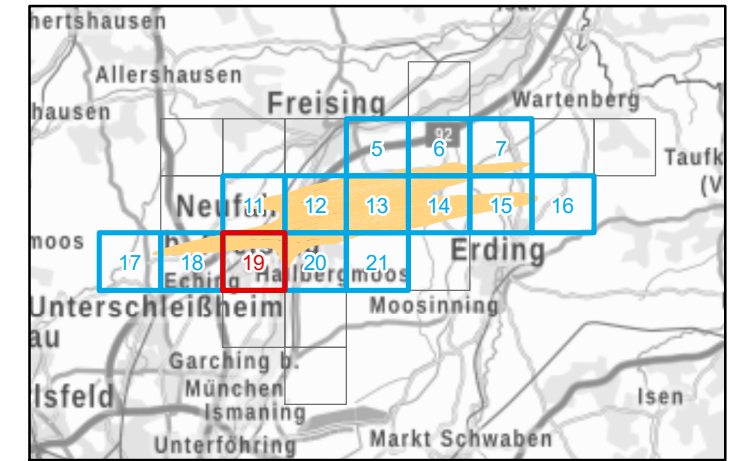
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

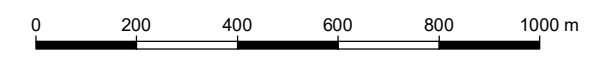
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

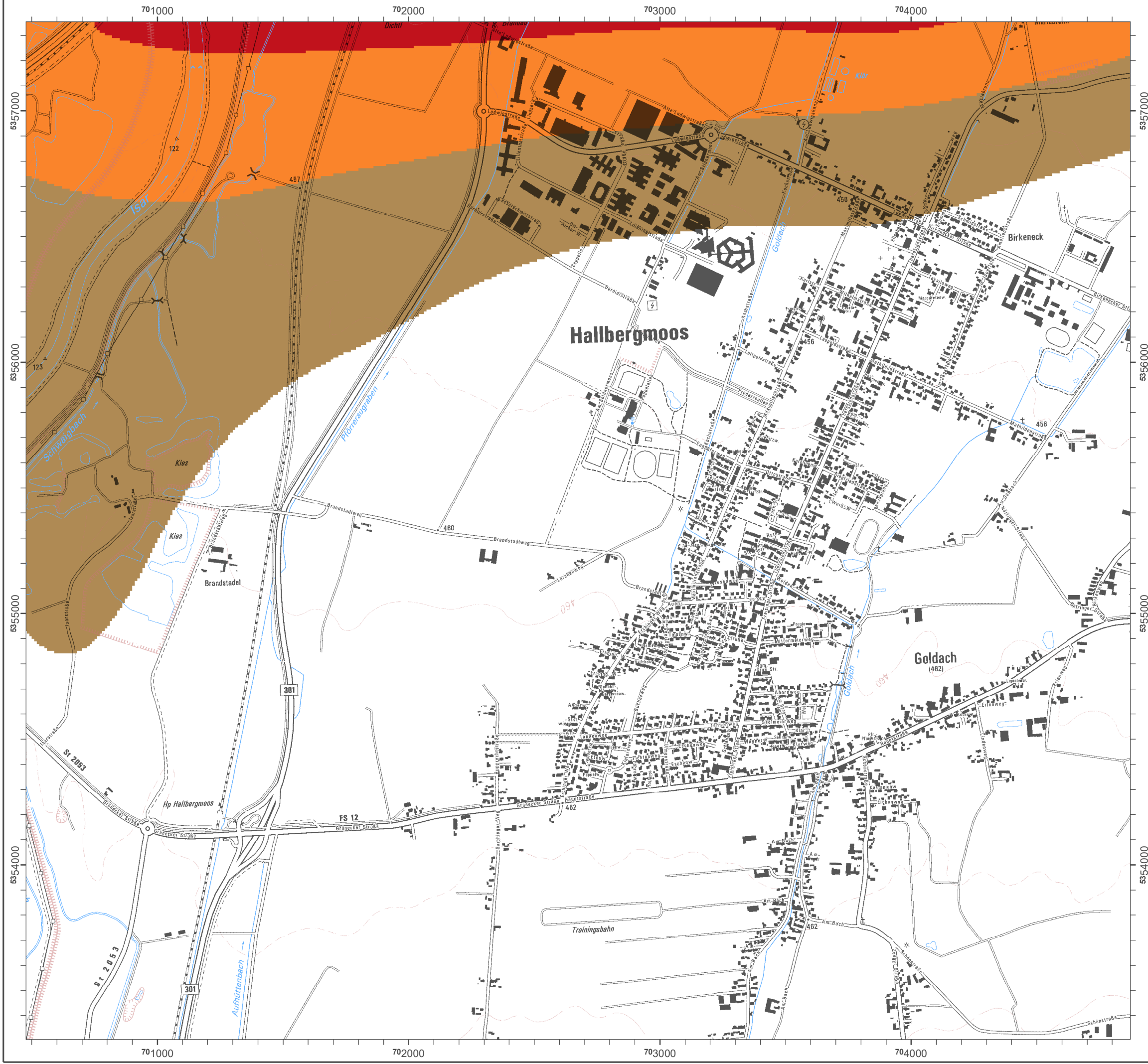
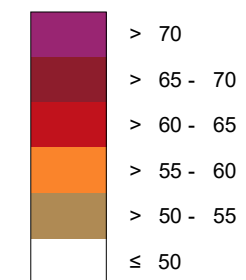
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

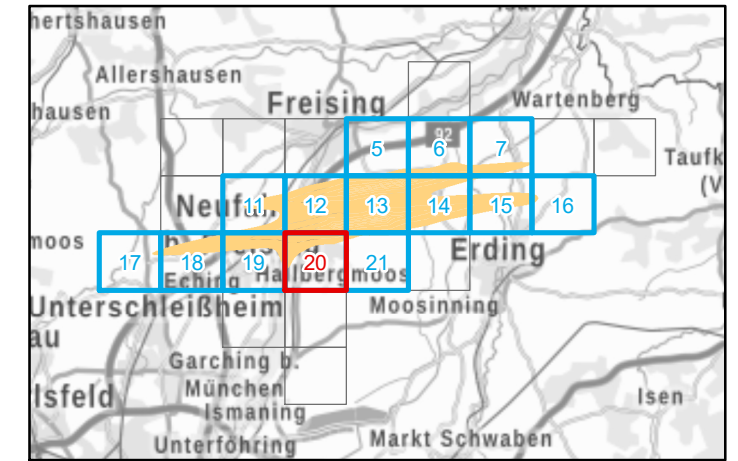
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

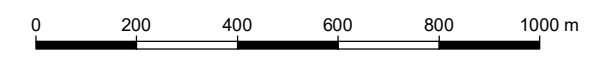
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



**Herausgeber:** Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**In Zusammenarbeit mit:** Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

**Geobasisdaten:** Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017





### Lärmkartierung Bayern 2017

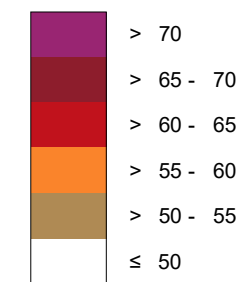
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

### Flughafen München

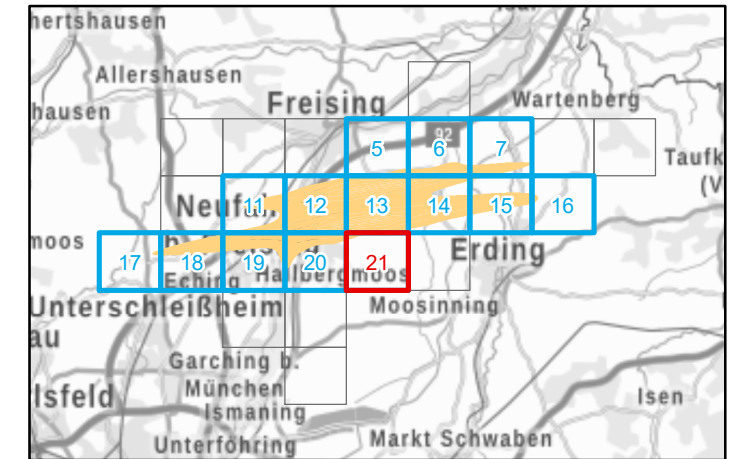
### Flugverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

Flugdaten: DES 2015  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Flugplatzbezugspunkt:  
 Geographische Koordinaten: 48°21'13,62" N; 11°47'9,91" O  
 UTM-Koordinaten: R 700395,03; H 5359374,32  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2016, Wölfel Engineering GmbH+Co.KG

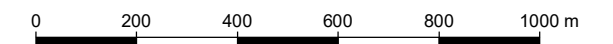
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:15000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: [poststelle@lfu.bayern.de](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Engineering GmbH+Co.KG  
 Max-Planck-Str. 15  
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Ortskarte (DOK) 1 : 10000  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017



---

## **Anlage 5: Auswertung und Bewertung der Ergebnisse des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Öffentlichkeit**

In der ersten Mitwirkungsphase wurde die Öffentlichkeit gebeten, auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern folgende Fragen zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München zu beantworten:

### **1. Fragen zum Großflughafen München**

1.1 Wie beurteilen Sie allgemein die Lage des Flughafens München (zur umgebenden Wohnbebauung)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *günstig*
- *ungünstig*

1.2 Wie oft nutzen Sie den Flughafen München (privat oder dienstlich)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *häufig*
- *selten*
- *nie*

### **2. Fragen zum Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München**

2.1 Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München belästigt?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gar nicht*
- *gering*
- *mittel*
- *stark*

2.2 Zu welchen Zeiten fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt (Mehrfachauswahl möglich)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *zu keiner Zeit*
- *Tagzeit (06:00–22:00 Uhr)*
- *Nachtzeit (22:00–00:00 Uhr)*
- *Kernzeit der Nacht (00:00–05:00 Uhr)*
- *Nachtzeit (05:00–06:00 Uhr)*

2.3 Von welchen Lärmereignissen geht an Ihrer Wohnadresse die Belästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München Ihrer Meinung nach maßgeblich aus (Mehrfachauswahl möglich)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *Start*
- *Landung*
- *(Roll-)Verkehr am Boden*
- *Triebwerksprobeläufe*
- *keine Zuordnung möglich*
- *keine Belästigung*

2.4 Von welcher Kategorie von Luftfahrzeugen fühlen Sie sich am meisten belästigt (Mehrfachauswahl möglich)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *Verkehrsluftfahrt (Linien-, Touristik-, Frachtflugzeuge)*
- *allgemeine Luftfahrt (Geschäftsreisejets, Businessjets)*
- *(Roll-)Verkehr am Boden*
- *Triebwerksprobeläufe*
- *keine Zuordnung möglich*
- *keine Belästigung*

### 3. Fragen zu möglichen lärmindernden Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München

3.1 Wurden für von Ihnen bewohnte/genutzte Räumlichkeiten Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *ja*
- *nein*
- *ist mir nicht bekannt*

3.2 Welche lärmindernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit an Ihrer Wohnadresse der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München verringert wird (Mehrfachauswahl möglich)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *keine/nicht betroffen*
- *Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms*
- *Ausschluss lauter Flugzeuge*
- *Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere)*
- *Lärmreduzierungen an Flugzeugen*
- *lärmindernde An- und Abflugverfahren*
- *lärmabhängige Start- und Landeentgelte*
- *Beschränkungen der Betriebszeiten*
- *Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm*
- *Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen)*
- *Schallschutz- und Entschädigungsprogramme für betroffene Wohnbereiche*
- *Siedlungssteuerung bei der kommunalen Bauleitplanung zur Vermeidung künftiger weiterer Lärmbetroffenheiten*
- *baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungsvorhaben*

3.3 Wie fühlen Sie sich von der Flughafen München GmbH bezüglich Lärm(-schutz) informiert?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *ausreichend*
- *zu wenig*
- *gar nicht*



3.4 Wie beurteilen Sie das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärm(-schutz)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

3.5 Wie beurteilen Sie die Tätigkeit des Fluglärmenschutzbeauftragten bei der Regierung von Oberbayern?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

3.5 Sind Ihnen die Aufgaben der Fluglärmkommission München (FLK) bekannt bzw. wie bewerten Sie die Tätigkeit der FLK?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *FLK unbekannt*
- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

Die Fragen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München beantworteten insgesamt 3.070 Teilnehmer. 3.068 Teilnehmer beantworteten die Fragen online. 2 Personen füllten den Fragebogen händisch aus und übermittelten ihn über ihre Gemeinde an die Regierung von Oberbayern.

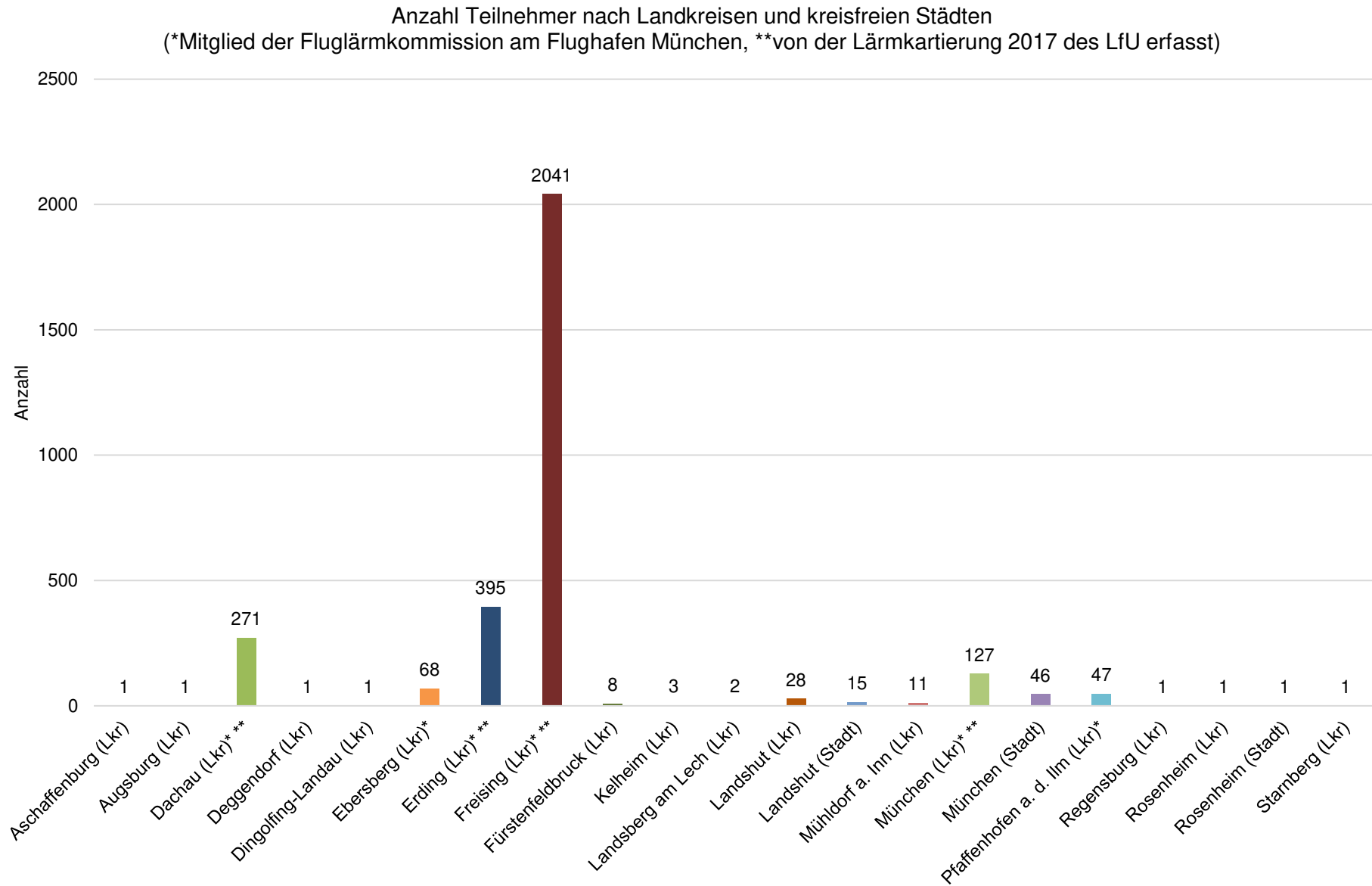
Alle 3.070 Teilnehmer haben als Wohnsitz eine Gemeinde in Bayern angegeben. Aufgeteilt nach Regierungsbezirken stellt sich die Verteilung der Teilnehmer wie folgt dar:

- Niederbayern: 48 Teilnehmer (Anteil ca. 2 %)
- Oberbayern: 3.019 Teilnehmer (Anteil ca. 98 %)
- Oberpfalz: 1 Teilnehmer (Anteil ca. 0 %)
- Schwaben: 1 Teilnehmer (Anteil ca. 0 %)
- Unterfranken: 1 Teilnehmer (Anteil ca. 0 %)

Die Anzahl der Teilnehmer nach Landkreisen (Lkr) und kreisfreien Städten (Stadt) ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Landkreise, die Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen München (FLK) sind oder durch eine Gemeinde vertreten werden und die von der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) erfasst wurden, sind gekennzeichnet.

*Hinweise:*

- Der Landkreis Dachau wird durch die Gemeinde Haimhausen in der FLK vertreten.
- Der Landkreis München wird durch die Stadt Unterschleißheim in der FLK vertreten.
- Der Landkreis Ebersberg wird durch die Gemeinde Pliening in der FLK vertreten.



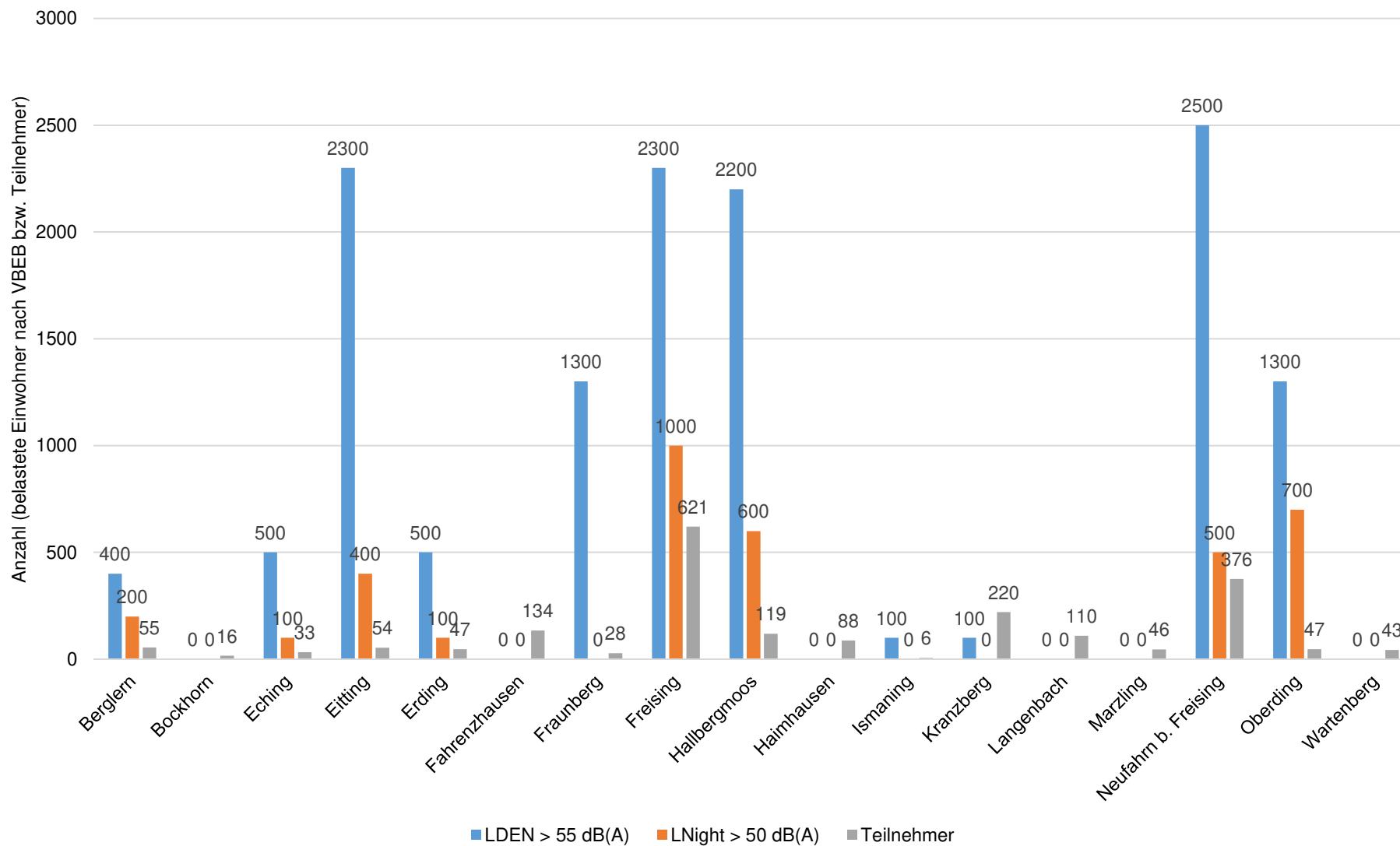
Es liegen nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nur für Gemeinden im Regierungsbezirk Oberbayern kartierte Bereiche vor. 2.043 von 3.070 Teilnehmern (Anteil ca. 67 %) gaben an, in Gemeinden zu wohnen, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung kartierte Bereiche vorliegen. Nachstehendes Diagramm zeigt den gemeindebezogenen Vergleich der Anzahl der von Fluglärmpegeln  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) Belasteten mit der Anzahl der Teilnehmer. Dabei ist zu beachten, dass die Anzahl der Belasteten auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abgerundet ist.

*Hinweis zu nachfolgendem Diagramm:*

Die von den Teilnehmern angegebene Adresse kann auch außerhalb der Isophonenbänder von  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) liegen. Das heißt, nicht alle Teilnehmer einer Gemeinde sind von Fluglärmpegeln  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) betroffen. Dennoch können sich auch Teilnehmer, die außerhalb der Isophonenbänder von  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) liegen, von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt fühlen. Gleichzeitig sind in nachfolgendem Diagramm aber auch Teilnehmer enthalten, die angaben, sich durch den Flugbetrieb „gar nicht“ oder „gering“ belästigt zu fühlen. Hierzu wird auf die gesonderte Auswertung der Frage 2.1 „Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München belästigt?“ für Gemeinden, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) kartierte Bereiche vorliegen, verwiesen (siehe unten).

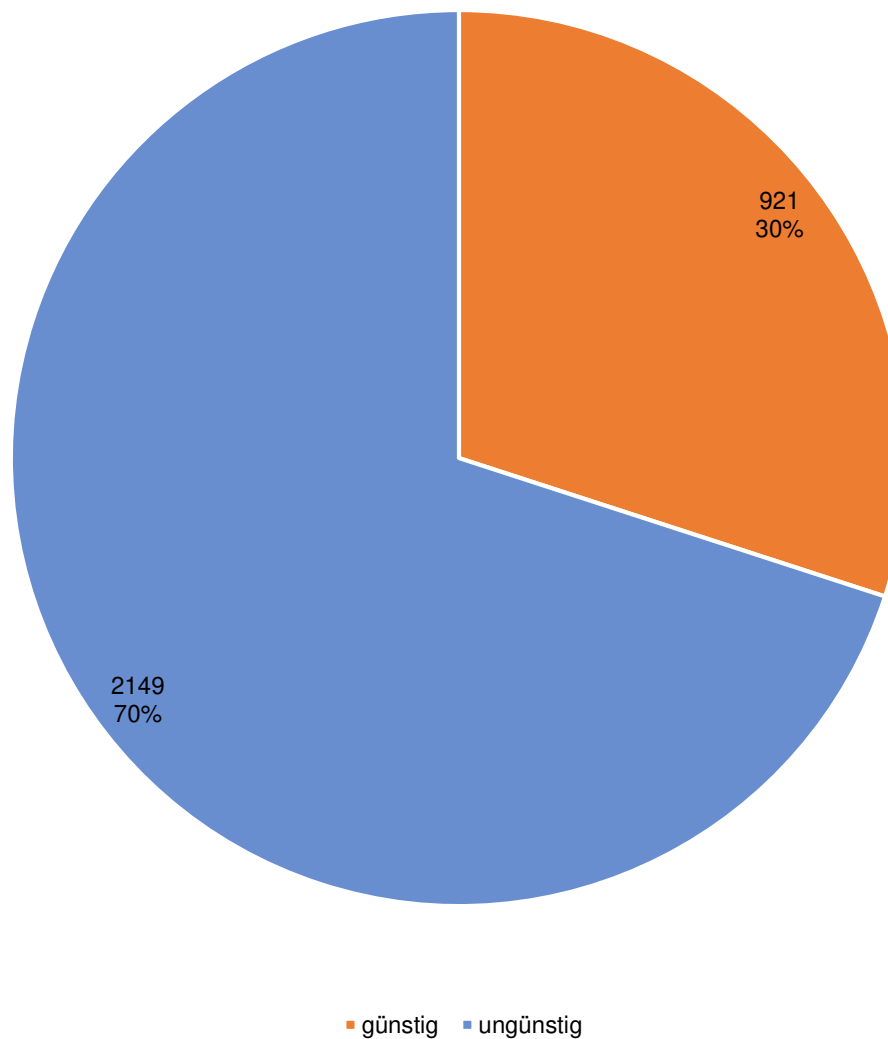


Gemeindebezogener Vergleich der Anzahl der von Fluglärmpegeln  $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$  Belasteten nach VBEB mit der Anzahl der Teilnehmer

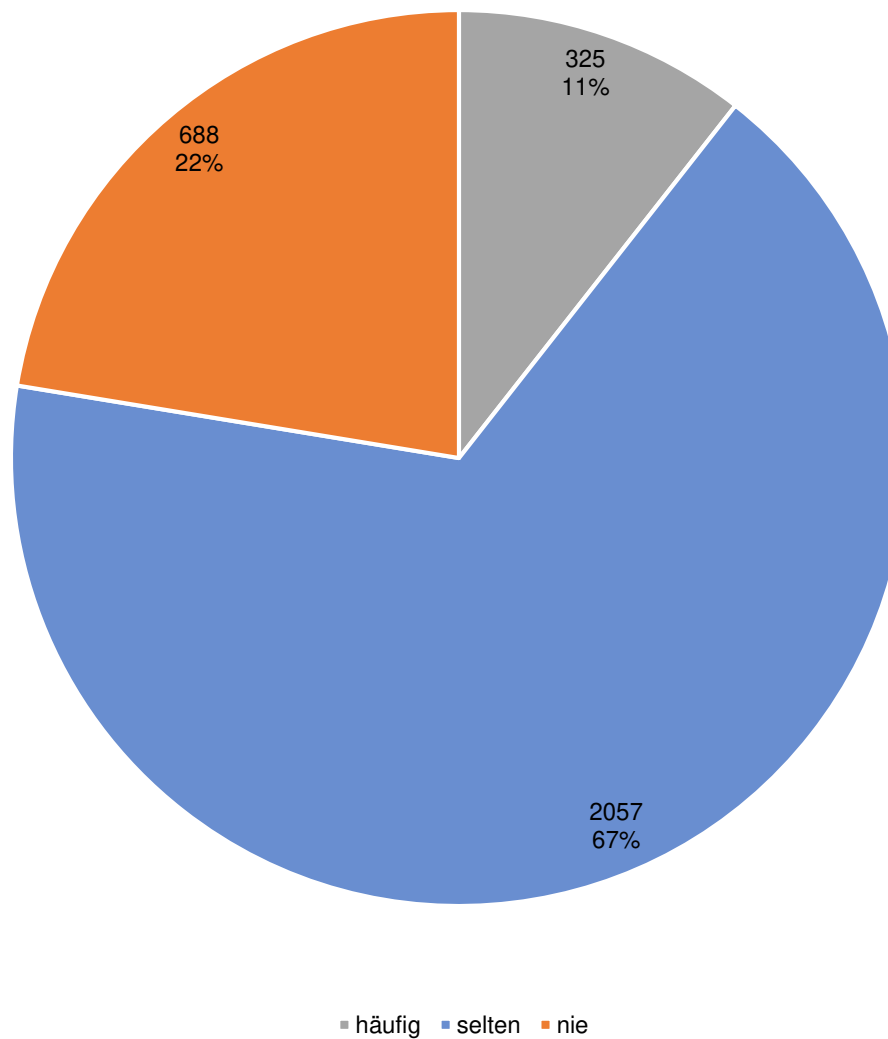


Die Auswertung des Online-Fragebogens für die Öffentlichkeit wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Im Folgenden sind die Auswertung der Antworten und soweit erforderlich die Bewertung der Ergebnisse dargestellt:

1.1 Wie beurteilen Sie allgemein die Lage des Flughafens München (zur umgebenden Wohnbebauung)?

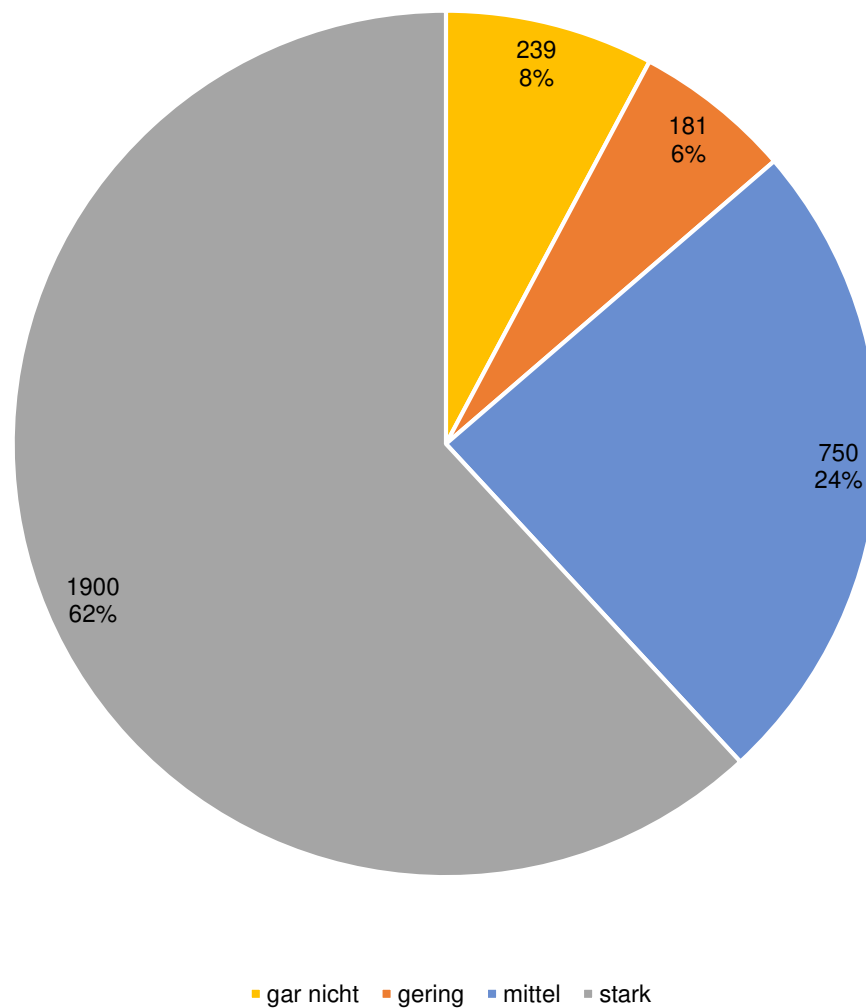


1.2 Wie oft nutzen Sie den Flughafen München (privat oder dienstlich)?



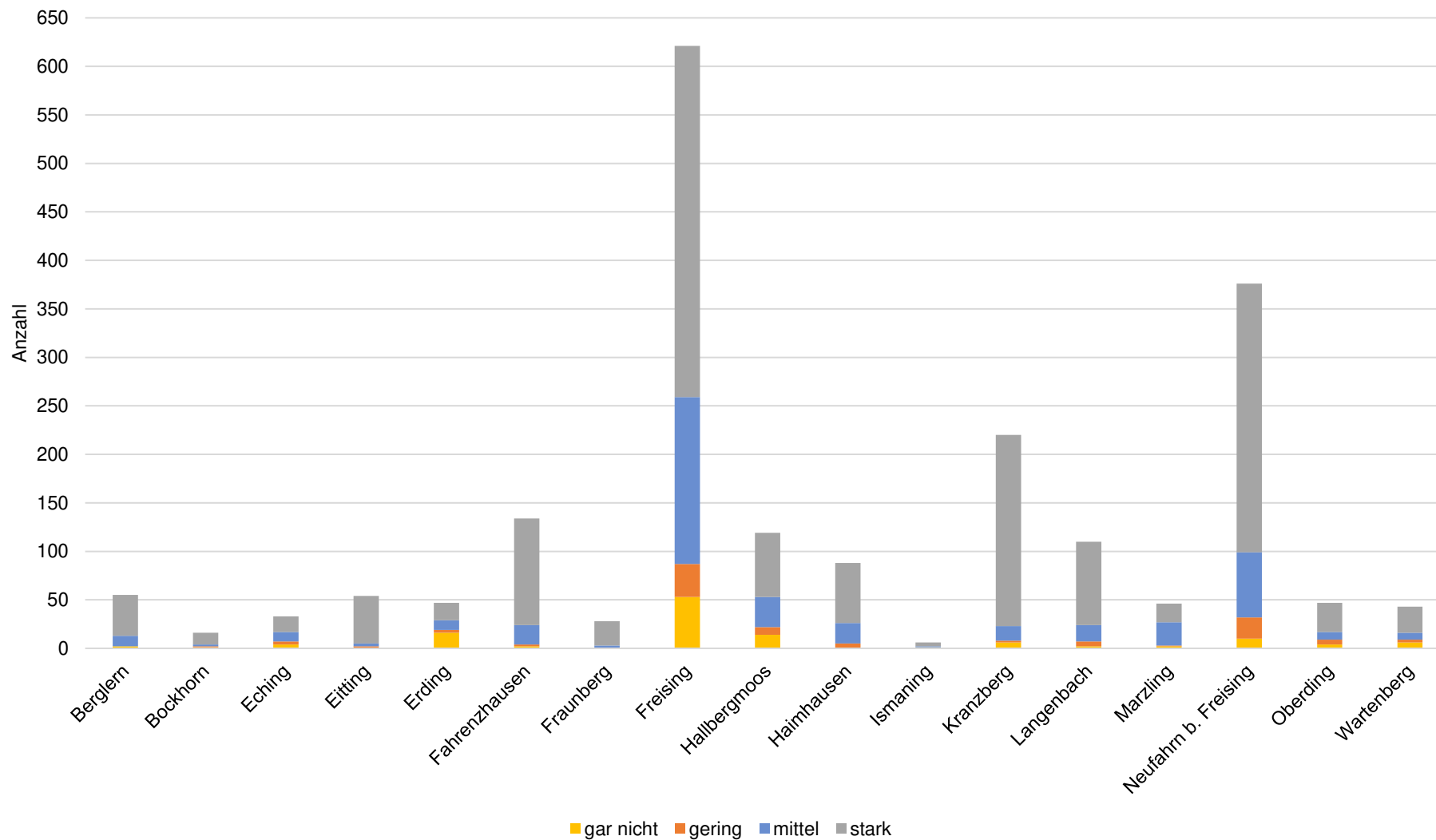


2.1 Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München belästigt?

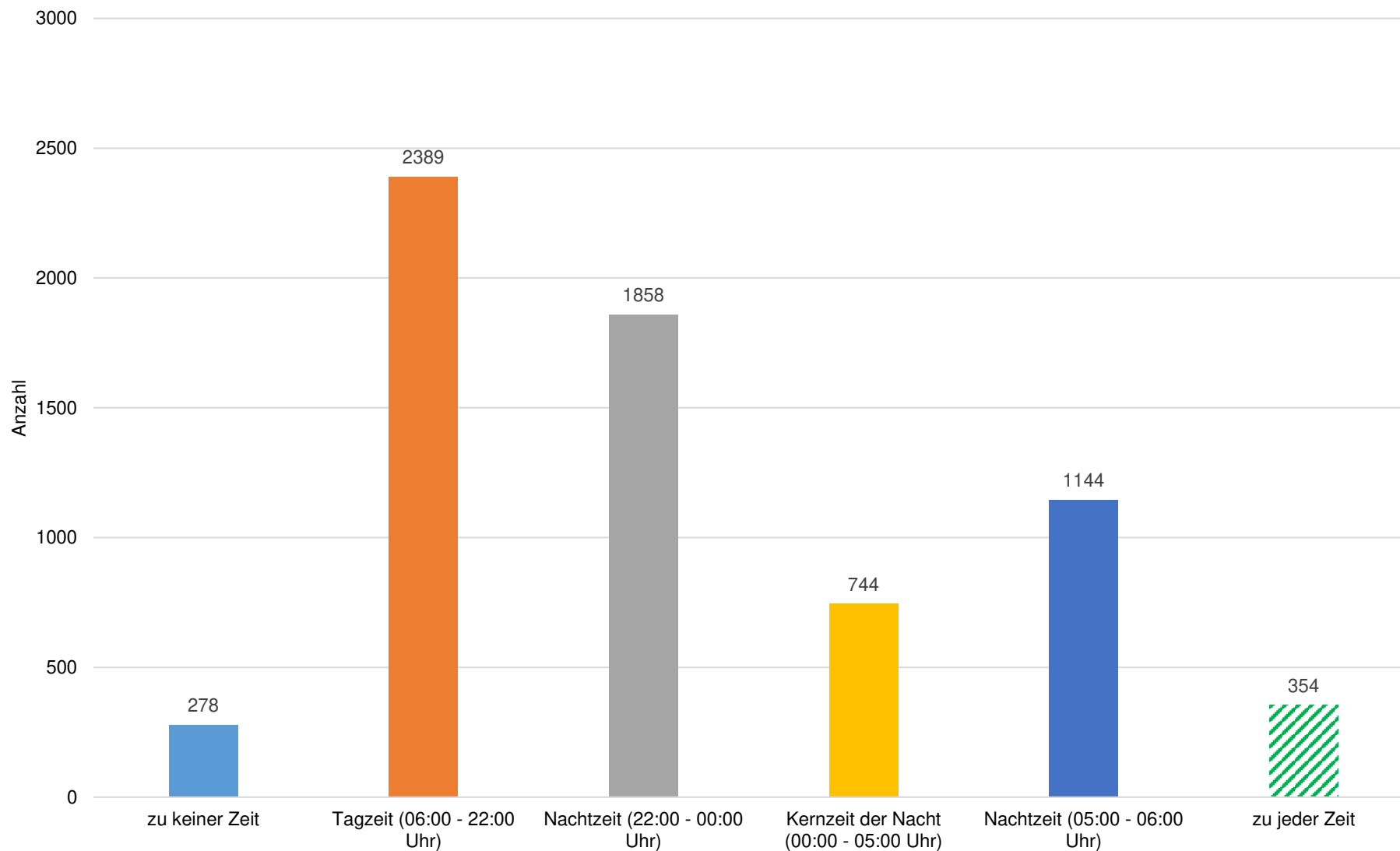


Bezogen auf die Gemeinden, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) kartierte Bereiche vorliegen, beantworteten die Teilnehmer die Frage 2.1 „Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München belästigt?“ wie folgt.

2.1 Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München  
belästigt?  
(Vergleich der von der Lärmkartierung 2017 des LfU erfassten Gemeinden)



2.2 Zu welchen Zeiten fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt (Mehrfachauswahl möglich)?



*Hinweis zu obenstehendem Diagramm:*

Die Säule „zu jeder Zeit“ ergab sich durch die Auswertung der Ergebnisse zur Frage 2.2 des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Öffentlichkeit. Hierbei handelte es sich um keine Antwortmöglichkeit. Die Säule wurde zur ergänzenden Information eingeführt und ist durch Schraffur kenntlich gemacht.

Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Die meisten Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung (ca. 78 %) gaben an, sich an ihrer Wohnadresse in der Tagzeit (06:00–22:00 Uhr) durch den Flugbetrieb am Flughafen belästigt zu fühlen. Am zweit- und dritthäufigsten fühlen sich die Teilnehmer in den „Nachtrandzeiten“ (22:00–00:00 Uhr und 05:00–06:00 Uhr) durch den Flugbetrieb belästigt.</p> <p>Innerhalb der Kernzeit der Nacht (00:00–05:00 Uhr) fühlen sich im Vergleich zu den Nachtrandzeiten weniger Bürger betroffen. Der Anteil der Teilnehmer, die sich in der Kernzeit der Nacht belästigt fühlen, beträgt rund 24 %.</p> <p>Der Anteil der Teilnehmer, der sich zu keiner Zeit belästigt fühlt, beträgt 9 %.</p> <p>12 % der Teilnehmer fühlen sich zu jeder Zeit von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt.</p> <p>Die Themen „Nachtflugverbot“, „Nachtflugbetrieb“, „Flugbetrieb in den Tages- und Nachtrandzeiten“ waren häufig Gegenstand der schriftlichen Stellungnahmen von Bürgern/Bürgerinitiativen/Verbänden und Gemeinden/Landkreisen im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Anlagen 7 und 8).</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.2 wie folgt Stellung: Im Berichtszeitraum 11/2019 bis 06/2020 sind laut dem Fluglärmbauftragten 1.262 Beschwerden über Fluglärm eingegangen, wobei sich 1.198 Beschwerden auf Nachtflüge bezogen (95 %). Die Beschwerden stammten fast ausschließlich von einem einzelnen Beschwerdeführer.</p> <p>Aufgrund der bestandskräftigen Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München<sup>1</sup> sind weitere Betriebsbeschränkungen für den Nachtflugverkehr von Seiten der Behörde nicht geboten.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.2 wie folgt Stellung: Die Ergebnisse erscheinen sehr pauschal und sind nur bedingt nachvollziehbar im Hinblick auf den tatsächlichen Flugbetrieb. Obwohl die weit überwiegende Anzahl der Flugbewegungen zur Tageszeit abgewickelt wird, spiegelt sich das im Ergebnis der Befragung nicht wider. Von den im Jahr 2019 abgewickelten Flugbewegungen lagen weniger als 7 % in der Nachtzeit (22:00–06:00 Uhr); davon 86 % in der Zeit zwischen 22:00 und 00:00 Uhr, 11 % in der Zeit zwischen 05:00 und 06:00 Uhr und lediglich 3 % in der Kernzeit der Nacht (00:00–05:00 Uhr). Rund 9 % der Teilnehmer fühlten sich zu keiner Zeit belästigt.</p> <p>Die Ergebnisse der Umfrage decken sich nur teilweise mit der am Flughafen München beobachteten Beschwerdesituation. Rund 15 % aller bei der FMG eingegangenen Beschwerden können dem Thema</p>

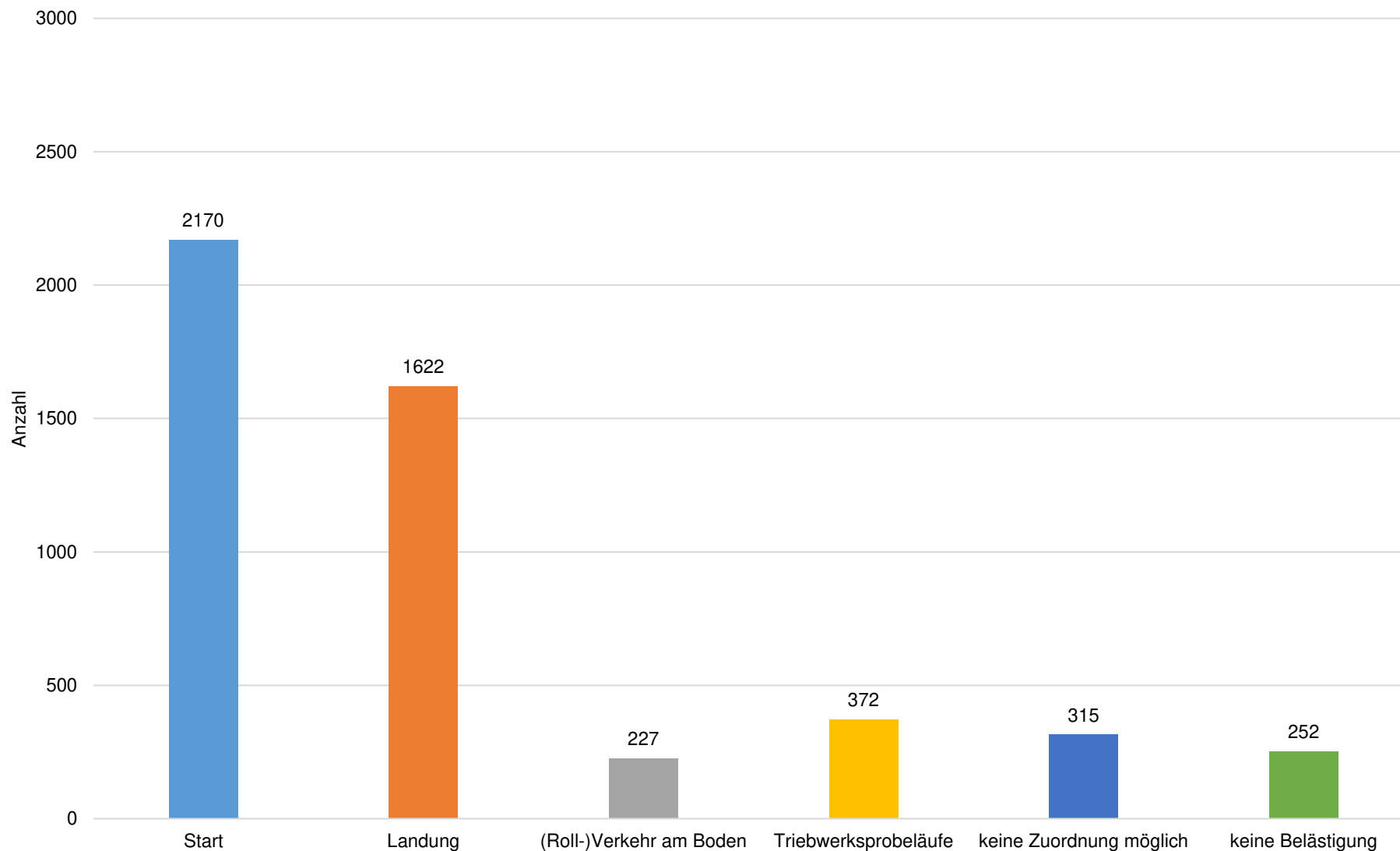
<sup>1</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luft/03-23_nachtflugregelung.pdf))



---

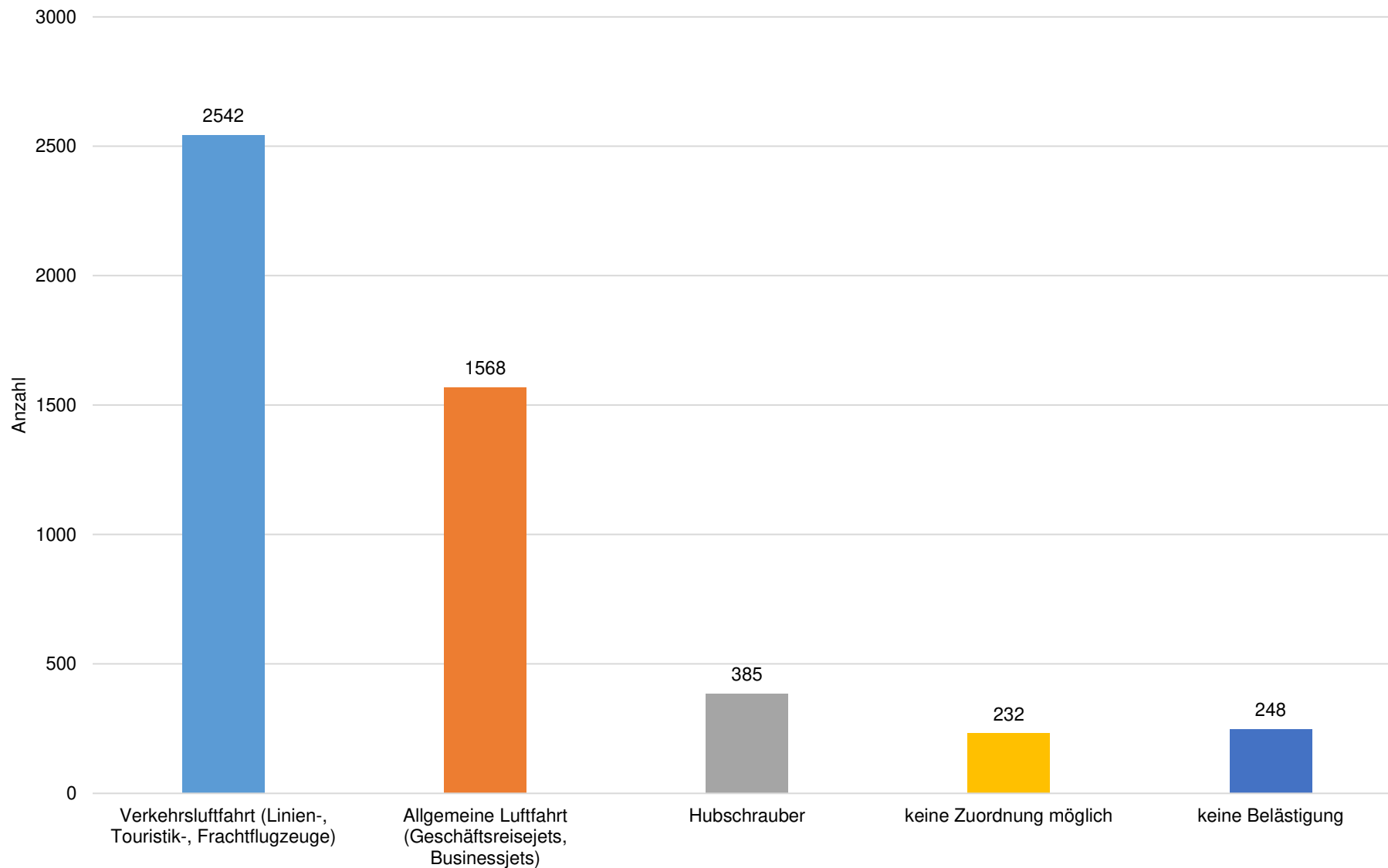
	<p>Nachtflug zugeordnet werden, rund die Hälfte bezieht sich auf einzelne Überflüge. Die vergleichsweise geringe Anzahl der Teilnehmer, die sich in der Nachtzeit belästigt fühlen, kann auch auf die steuernde Wirkung der geltenden Nachtflugregelung vom 23.03.2001 für den Flughafen München zurückgeführt werden.</p>
--	--

2.3 Von welchen Lärmereignissen geht an Ihrer Wohnadresse die Belästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München Ihrer Meinung nach maßgeblich aus (Mehrfachauswahl möglich)?



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Der größte Anteil der Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Meinung, dass die Belästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München von den Starts der Flugzeuge ausgeht. Das haben ca. 71 % aller Teilnehmer angegeben.</p> <p>Ca. 53 % der Teilnehmer vertreten die Ansicht, dass die Belästigung durch die Landungen der Flugzeuge verursacht ist.</p> <p>Im Vergleich hierzu geht, nach Auffassung der Teilnehmenden, die Lärmbelästigung weniger vom (Roll-)Verkehr am Boden (ca. 7 % aller Teilnehmer) und von den Triebwerksprobeläufen (ca. 12 %) aus.</p> <p>Für ca. 10 % aller Teilnehmer war keine Zuordnung möglich, von welchen Lärmereignissen die Belästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München an ihrer Wohnadresse maßgeblich ausgeht.</p> <p>8 % der Teilnehmer gaben an, dass an ihrer Wohnadresse durch den Flugbetrieb am Flughafen München keine Belästigung ausgeht.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.3 wie folgt Stellung:</p> <p>Dem Ergebnis der Frage 2.3 zufolge ergeben sich Belästigungen vornehmlich aus Starts und Landungen. Auffällig im Vergleich zu anderen Flughäfen ist, dass Betroffenheiten durch Bodenschall am Flughafen München eine deutlich untergeordnete Rolle spielen. Das liegt vornehmlich daran, dass sich das Flugbetriebsflächensystem, die Rollbahnen und die Vorfelder vollständig zwischen den Start- und Landebahnen befinden.</p> <p>Startende Flugzeuge werden am Flughafen München auf Standardabflugstrecken („Minimum Noise Routings“) geführt, die im Hinblick auf den Lärmgesichtspunkt optimiert sind und nach Möglichkeit dichter besiedelte Gebiete meiden.</p> <p>Belästigungen durch landende Flugzeuge können darauf zurückgeführt werden, dass sie aus flugbetrieblichen Gründen besiedelte Gebiete nur sehr eingeschränkt umfliegen können, da sie spätestens im sog. Endanflug geradeaus fliegen müssen.</p> <p>Eine maßgebliche Rolle spielt auch die jeweilige Betriebsrichtungsverteilung am Flughafen.</p> <p>Die Anzahl der durch Triebwerksprobeläufe belästigten Personen ist gering; bei der FMG ging in 2019 eine Beschwerde zu dieser Thematik ein.</p> <p>Ähnlich stellt sich die Situation beim Rollverkehr dar. In 2019 ging bei der FMG zu Lärmemissionen aus Rollverkehr am Boden keine Beschwerde ein.</p> <p>Die Angabe „keine Zuordnung möglich“ kann u. a. darauf zurückgeführt werden, dass in der Flughafenregion vielerorts weitere Lärmquellen (z. B. Straßenverkehr) vorhanden sind.</p>

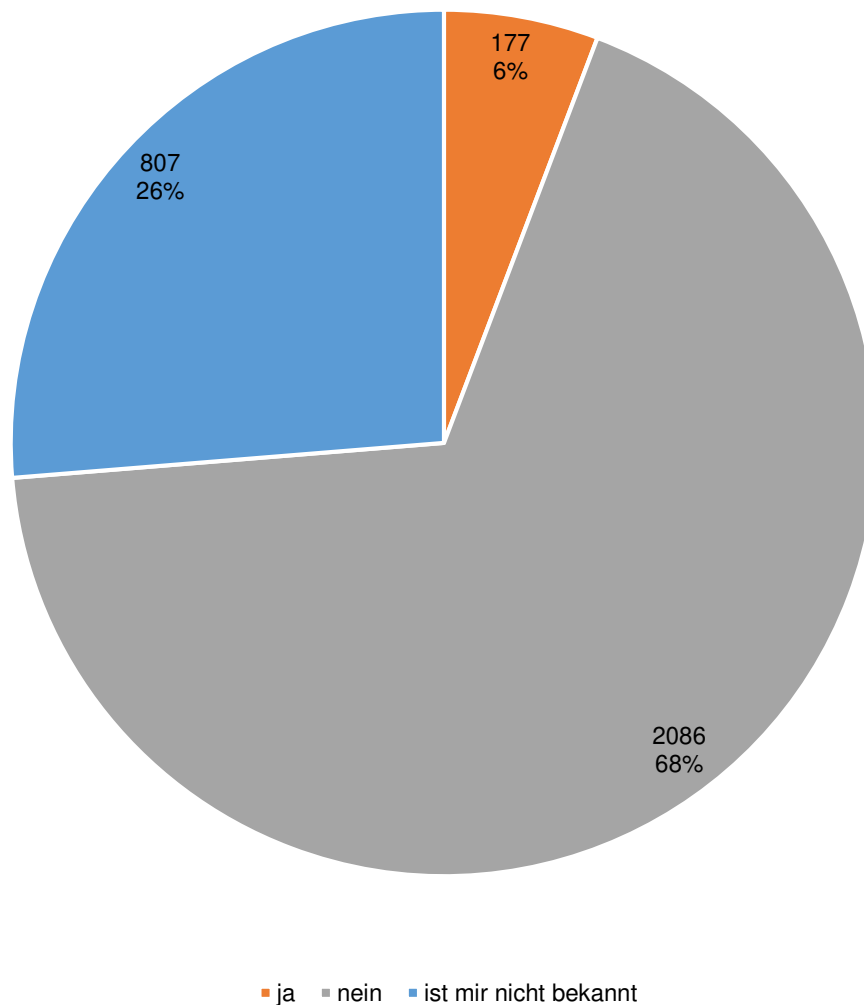
2.4 Von welcher Kategorie von Luftfahrzeugen fühlen Sie sich am meisten belästigt (Mehrfachauswahl möglich)?



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Ca. 83 % der Teilnehmer gaben an, sich von der Verkehrsluftfahrt (Linien-, Touristik-, Frachtflugzeuge) belästigt zu fühlen. 51 % der Teilnehmer fühlen sich (auch) von der Allgemeinen Luftfahrt (Geschäftsreisejets, Businessjets) belästigt. Von Hubschraubern fühlen sich ca. 13 % aller Teilnehmer belästigt. Das Thema „Hubschrauber“ wurde auch vereinzelt von Bürgern und einer Gemeinde in den ergänzenden Stellungnahmen angesprochen (siehe Anlage 7). Jeweils ca. 8 % der Teilnehmer konnten entweder keine Zuordnung treffen, von welcher Kategorie von Luftfahrzeugen sie sich am meisten belästigt fühlen, oder fühlen sich nicht belästigt.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.4 wie folgt Stellung: Der größte Anteil der Flugbewegungen am Flughafen München entfällt auf die Verkehrsluftfahrt. Diese Flugzeuge sind regelmäßig deutlich größer, schwerer und zumeist auch „lauter“ als kleinere und leichtere Geschäftsreisejets. Die Anzahl von 1.568 durch die Allgemeine Luftfahrt belästigter Personen liegt überproportional hoch im Vergleich zu dem Anteil, den die Allgemeine Luftfahrt an den gesamten Flugbewegungen in 2019 hatte (2,3 %). Zudem liegen Größe und Lärmimmissionen von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt weit unter denen der Verkehrsluftfahrt. In 2019 ging bei der FMG eine Beschwerde ein, die der Allgemeinen Luftfahrt zuzuordnen war. Die Anzahl von 385 durch Hubschrauber belästigter Personen erscheint ebenfalls hoch. In 2019 betrug der Anteil der Hubschrauber an allen Flugbewegungen am Flughafen München weniger als 1 %. Im selben Zeitraum gingen bei der FMG zwei Beschwerden zu „Hubschrauber“ ein. Gründe für die empfundene Belästigung könnten u. a. sein, dass nicht alle Hubschrauber an festgelegte An- und Abflugrouten gebunden sind. Die Notwendigkeit und Flugwegführung (Tag/Nacht) ergeben sich u. a. aus polizeilichen/hoheitlichen Anforderungen.</p>

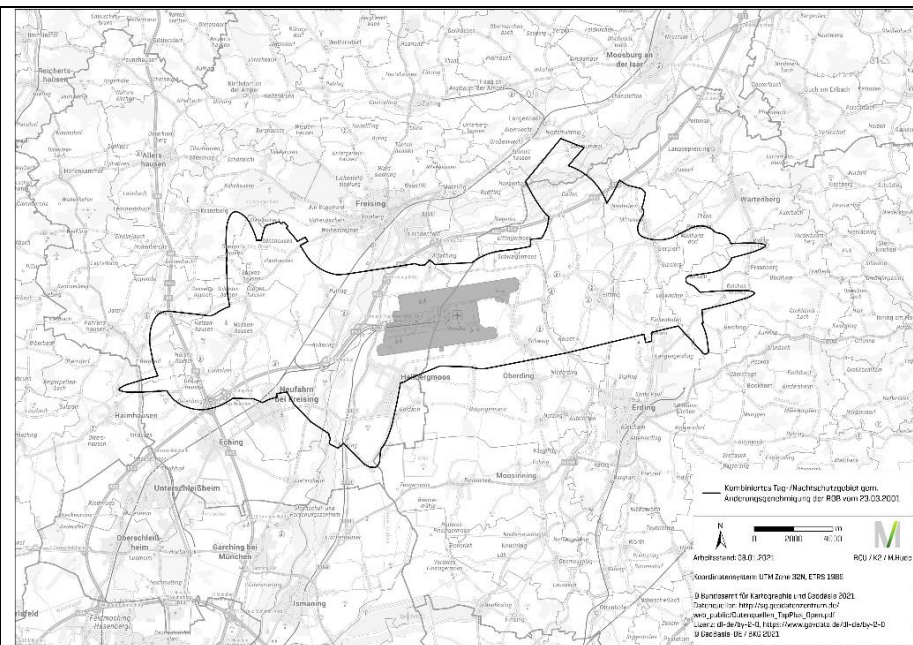


3.1 Wurden für von Ihnen bewohnte/genutzte Räumlichkeiten Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet?



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>68 % der Teilnehmer an der Online-Befragung gaben an, dass ihnen für von ihnen bewohnte/genutzte Räumlichkeiten keine Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet wurden.</p> <p>26 % ist nicht bekannt, ob ihnen Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet wurden.</p> <p>6 % der Teilnehmer gaben an, dass für von ihnen bewohnte/genutzte Räumlichkeiten Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet wurden.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.1 wie folgt Stellung:</p> <p>Maßgeblich für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen ist die Lage eines Wohngebäudes innerhalb des behördlich festgelegten Schutzgebietes, dem sog. kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet, das zuletzt durch die Änderungsgenehmigung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>2</sup> erweitert wurde (vgl. Karte).</p> <p>Eine Korrelation zwischen dem Umgriff des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes und dem Wohnort der Teilnehmer stellt die Online-Befragung allerdings nicht her. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle, die an der Befragung teilgenommen haben, z. B. Mieter, Erben, neue Eigentümer, Kenntnis und Information darüber haben, inwiefern für die von ihnen bewohnten Räumlichkeiten von der FMG Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen erstattet wurden.</p>

<sup>2</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luft/03-23_nachtflugregelung.pdf))

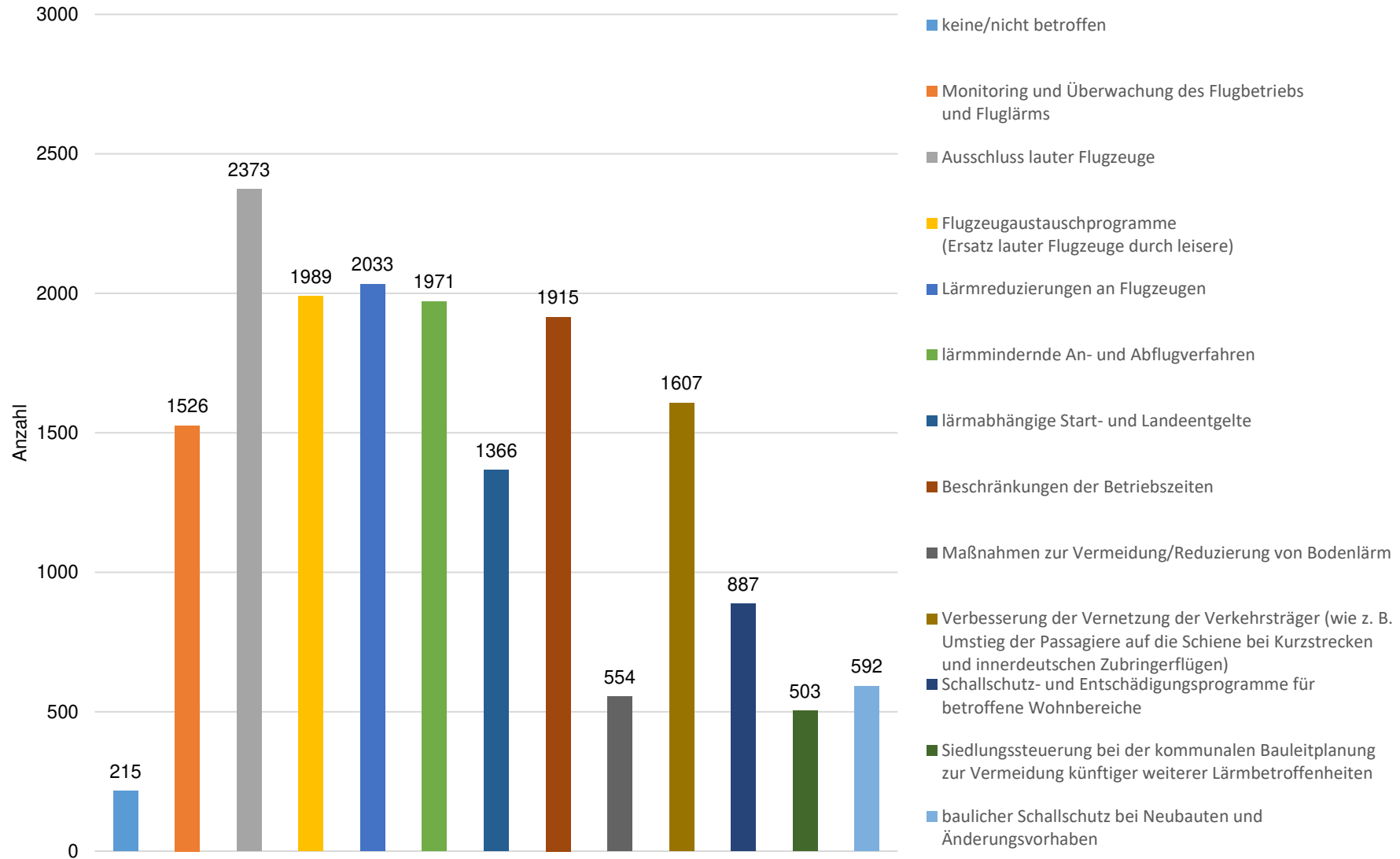


**Abbildung:** Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtsschutzgebietes gemäß Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 (Quelle: Flughafen München GmbH)

Ohne genaue Standortangabe des Gebäudes kann zur Erstattung von Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen keine Aussage getroffen werden. Zur Umsetzung der einschlägigen rechtlichen Vorgaben hat die FMG in der Vergangenheit zwei Schallschutzprogramme durchgeführt. Die Inanspruchnahme von Leistungen aus den Schallschutzprogrammen stand Eigentümern, deren Wohnungen bzw. Wohngebäude innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtsschutzgebiet liegen, offen. Diese Eigentümer hatten die Möglichkeit, ihre Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen während der jeweils 5-jährigen Laufzeit der Schallschutzprogramme per Antrag geltend zu machen. Die Antragsfristen zur Geltendmachung der Ansprüche sind – zuletzt im Jahr 2006 – ausgelaufen.

	<p>fen. Positiv beschiedene Ansprüche behalten über diese Frist hinaus ihre Gültigkeit und können nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch den Eigentümer auch weiterhin von der FMG erstattet werden.</p> <p>Die FMG hat im Rahmen der beiden 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. So wurden rund 4.000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen, ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die FMG hat dazu in der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert.</p>
--	--

3.2 Welche lärmindernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit an Ihrer Wohnadresse der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München verringert wird (Mehrfachauswahl möglich)?





Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Bei der Auswertung der Antworten zur Frage 3.2: „Welche lärmindernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit an Ihrer Wohnadresse der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München verringert wird?“ kann zunächst festgestellt werden, dass die meisten Teilnehmer mehrere Maßnahmen als zielführend erachten, um die Lärmbelästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München an ihrer Wohnadresse zu verringern.</p> <p>Bei den Maßnahmenvorschlägen ergab sich folgende Reihenfolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr als 70 % aller Teilnehmer: Ausschluss lauter Flugzeuge (77 %)</li> <li>• Mehr als 60 % aller Teilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lärmreduzierungen an Flugzeugen (66 %)</li> <li>○ Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere) (65 %)</li> <li>○ lärmindernde An- und Abflugverfahren (64 %)</li> <li>○ Beschränkungen der Betriebszeiten (62 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 50 % aller Teilnehmer: Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen) (52 %)</li> <li>• Mehr als 40 % aller Teilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms (50 %)</li> <li>○ lärmabhängige Start- und Landeentgelte (44 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 20 % aller Teilnehmer: Schallschutz- und Entschädigungsprogramme für betroffene Wohnbereiche (29 %)</li> <li>• Mehr als 10 % aller Teilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungsvorhaben (19 %)</li> <li>○ Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenschall (18 %)</li> <li>○ Siedlungssteuerung bei der kommunalen Bauleitplanung</li> </ul> </li> </ul>	<p>Zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen nimmt das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugzeugtauschprogramme: Die Verringerung von Fluglärm ist eine Daueraufgabe, die alle am Luftverkehr Beteiligten betrifft und an der seit Jahrzehnten gearbeitet wird. Insbesondere war und ist die Industrie gefordert, immer leisere Flugzeuge zu entwickeln. Flugzeuge der neuesten Generation sind deutlich leiser als noch vor 60 Jahren, vor allem durch neue Triebwerkstechnologien (Lärmemissionen Minus 88 %). Die Deutsche Lufthansa als Hauptnutzer am Flughafen München betreibt eine moderne Flugzeugflotte.</li> <li>• Vernetzung der Verkehrsträger: Ein zentrales Thema bayerischer Verkehrspolitik ist die intelligente, kundenfreundliche und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger. Attraktive Verkehrswege und gut vernetzte Verkehrssysteme sind entscheidende Standortfaktoren für gesamt Bayern einschließlich den Großraum München und die Flughafenregion. Menschen und Unternehmen in Bayern sind heutzutage in einem Maße international verwoben, dass auf zeiteffektive Reisen und Transporte rund um die Welt nicht verzichtet werden kann. Ziel muss es deshalb sein, die arteigenen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Gestaltung von Reise- und Logistikketten effizient einzusetzen und die Verkehrsträger mittels leistungsfähiger Schnittstellen bestmöglich zu kombinieren. Deshalb ist es erforderlich, das Bahnnetz weiter auszubauen. So beabsichtigt der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren.</li> <li>• Monitoring Fluglärm: Zur kontinuierlichen Lärmmessung betreibt die Flughafen</li> </ul>

<p>nung zur Vermeidung künftiger Lärmbetroffenheiten (16 %) Lediglich ein Anteil von 7 % der Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung gab „keine/nicht betroffen“ an.</p>	<p>München GmbH (FMG) stationäre Lärmmessstellen im Umfeld des Verkehrsflughafens München. Daneben können auch mobile Lärmmessstellen eingesetzt werden. Durch dieses Netz von Lärmmessstellen können Aussagen über die Lärmsituation im Umfeld des Verkehrsflughafens München getroffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge: Ein vollständiger kategorischer Ausschluss bestimmter Airlines, obwohl sie mit zum Verkehr zugelassenen Flugzeugen am Flughafen München verkehren, ist aufgrund internationaler Luftverkehrsabkommen nicht möglich. Jede Beschränkung lauter Flugzeuge ist mit EU-Recht (Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union) lediglich dann vereinbar, wenn unter Beachtung eines ausgewogenen Ansatzes alle möglichen Maßnahmen zur Lösung des ermittelten Lärmproblems als nicht ausreichend erachtet wurden. Hier kommt zunächst eine Vielzahl anderer Maßnahmen in Betracht. Neben den in der gültigen Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München festgelegten Betriebsbeschränkungen sind lärmabhängige Nutzungsentgelte ein wichtiges Anreizinstrument. Am Flughafen München werden lärmabhängige Start- und Landeentgelte, unterteilt in 11 bzw. 13 Kategorien, erhoben. Je lauter ein Flugzeug ist, desto höhere lärmabhängige Entgelte sind zu entrichten. Ziel dieser lärmabhängigen Differenzierung ist eine verkehrslenkende Wirkung dahingehend, monetäre Anreize für den Betrieb möglichst lärmarmen Flugzeuge zu setzen. Darüber hinaus erhalten Luftverkehrsgesellschaften einen Rabatt auf die Entgelte, wenn sie Flugzeuge mit sog. Vortex-Generatoren einsetzen. Vortex-Generatoren reduzieren die typischen Pfeifgeräusche während des Anflugs. Ziel ist eine laufende Weiterentwicklung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte, insbesondere auch unter Berücksichtigung der fortschreitenden technischen</li></ul>
---	--

	<p>Entwicklung.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Siedlungssteuerung: Die städtebaulichen Zwänge aufgrund der Notwendigkeit zur Schaffung von Bauland unter Berücksichtigung zahlreicher fachlicher Belange eröffnet Gemeinden im Rahmen der kommunalen Planungshoheit nur geringe Spielräume, insbesondere auch, da ansonsten u. U. auch ganze Ortsteile von der Siedlungsentwicklung ausgenommen werden müssten. Allerdings ermöglichen Maßnahmen zur Siedlungssteuerung es, künftige Lärmbetroffenheiten zu vermindern und stellen somit im Rahmen einer Schutzgüterabwägung ein wirksames Mittel dar, auch wenn sie nicht unmittelbar auf die Lärmentstehung selbst abzielen.</li></ul> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.2 wie folgt Stellung: Seit Betrieb des Flughafens München wurden viele Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmemissionen umgesetzt oder vorhandene Maßnahmen optimiert (ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zur Frage 3.4 verwiesen). Bereits seit 01.01.2012 dürfen laute Flugzeuge, die nur die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Kapitel 2 des ICAO-Abkommens erfüllen, auf dem Verkehrsflughafen München weder starten noch landen (siehe 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss [ÄPFB]<sup>3</sup> Ziffer A.II.2.2). Technische Entwicklungen wie die sog. Wirbelgeneratoren zeigen, dass Lärmreduzierungen auch an vorhandenen Flugzeugen möglich sind. Die Entwicklung in diesem Bereich sollte weiter verstärkt und vorhandene Flugzeuge möglichst rasch nachgerüstet werden, soweit das technisch möglich ist. Die Lärminderung an der Quelle, also am Flugzeug selbst, stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Daher kommt</p>
--	---

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

	<p>dem Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeuge eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Auch lärmindernde An- und Abflugverfahren sind sinnvolle Maßnahmen zur Verringerung von Fluglärm. Die Beurteilung muss allerdings für jede Maßnahme einzeln und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten erfolgen.</p> <p>Die Betriebszeiten am Flughafen München sind bereits durch die geltende Nachtflugregelung<sup>4</sup> beschränkt. Die Regelung sorgt neben Einschränkungen in den Tagesrandstunden für eine weitestgehend bewegungsfreie Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 und 05:00 Uhr. Sie beinhaltet außerdem ein Lärmkontingent für alle am Flughafen betriebenen Nachtflüge sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an festgelegten Punkten auf einen Dauerschallpegel von 50 dB(A). Eine Beschränkung während der Tagzeit ist mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar.</p> <p>Die bessere Vernetzung der Verkehrsträger, insbesondere mit der Bahn, ist eine sinnvolle und von der FMG seit langem geforderte Maßnahme. Eine notwendige Maßnahme – aus Sicht der FMG – ist in diesem Zusammenhang auch ein Fernbahnanschluss am Flughafen München.</p> <p>Bereits heute erfolgt ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens werden die vom Luftverkehr ausgehenden Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet. Darüber hinaus bietet die FMG bereits seit längerem auf freiwilliger Basis auch mobile Fluglärmmessungen an.</p> <p>Das Entgeltsystem am Flughafen München beinhaltet lärmabhängige Entgelte. Die FMG nimmt damit bereits seit langem Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Grundlage ist die Entgeltordnung des Flughafens München, die für alle Flugzeuge gilt, die am Flughafen verkehren. Die Entgelte differenzieren nach Flugzeugen, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind und solchen, die es nicht sind. Letztere bezahlen bislang am Tag einen Aufschlag von</p>
--	---

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

	<p>rund 60 % und nachts von rund 75 %. Zudem unterscheiden die Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb: Während der Nachtzeit ab 22:00 Uhr wird allen Flugzeugen ein Aufschlag von 15 % (bei nicht Bonuslisten-Flugzeugen 25 %) in Rechnung gestellt. Das lärmorientierte Grundentgelt ist abhängig von der jeweiligen Lärmklasse eines Flugzeugs.</p> <p>Um den Anreiz weiter zu erhöhen, hat die FMG das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt und die Genehmigung zur Änderung der Entgeltordnung auf Basis einer Entgeltrahmenvereinbarung beim zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantragt, die zum 01.06.2021 in Kraft trat. Vorgesehen ist, den Anteil des Lärmentgelts an den Gesamtentgelten deutlich zu erhöhen, mit künftig 13 Lärmklassen stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen zu unterscheiden, Entgelte differenziert nach Start und Landung zu erheben, das Lärm-Grundentgelt zu erhöhen, zwischen Flügen am Tag und in den Tagesrand- und Nachtzeiten zu unterscheiden und das Lärm-Grundentgelt mit deutlichen Zuschlägen zu versehen. Damit sollen klare Anreize zum weiteren Schutz der Flughafenanwohner geschaffen werden, damit Verkehre möglichst außerhalb der Tagesrand- und Nachtzeiten stattfinden.</p> <p>Die FMG macht durch diese Weiterentwicklung deutlich, dass sie dem Einsatz leiser und moderner Flugzeugtypen ein hohes Gewicht beimisst und daher die finanziellen Anreize dafür deutlich verstärkt.</p> <p>Die FMG hat im Rahmen zweier Schallschutzprogramme in der Vergangenheit rund 4000 Anwesen mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Damit wurden die Vorgaben des Planfeststellungsbescheids und der Nachtflugregelung umfassend umgesetzt. Baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungsvorhaben sind ebenfalls zielführende Maßnahmen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Bestimmungen der DIN 4109 hinzuweisen.</p> <p>Das Ergebnis der Online-Befragung macht deutlich, dass „Maßnahmen zur Reduzierung von Bodenlärm“ am Flughafen München keine besondere Bedeutung zugemessen wird. Das lässt sich auch darauf</p>
--	--

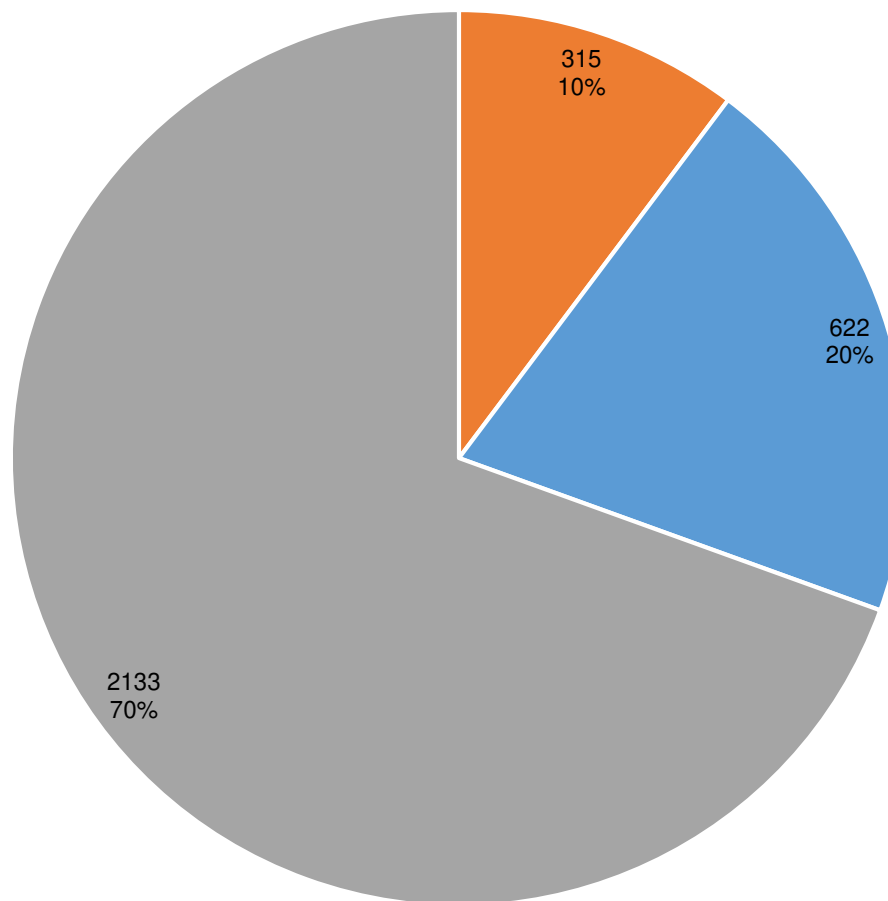


zurückführen, dass in der Vergangenheit bereits zahlreiche Maßnahmen zu dessen Reduzierung ergriffen wurden. Ein wichtiger dazu geleisteter Beitrag ist der Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]). Eine Reduzierung des Bodenlärms aus dem Rollverkehr konnte in der Vergangenheit auch durch die Einführung des Airport-CDM (Collaborative Decision Making) erreicht werden. Schutz vor Bodenlärm wird auch durch Maßnahmen wie den Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig erreicht, der neuerdings durch Lärm- und Sichtschutzwälle am Vorfeld Ost entlang des neuen Südrings ergänzt wurde.

Maßnahmen zur Siedlungssteuerung in der kommunalen Bauleitplanung sind zur Vermeidung zukünftiger Lärmbetroffenheiten nicht nur zielführend und wichtig, sondern entscheidend. Diese Annahme wird auch durch eine Auswertung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 13.11.2018 unterstützt, wonach die Hauptursache für die Zunahme der Lärmbetroffenen nach der Umgebungslärmrichtlinie für die Jahre 2012 bis 2017 in der Zunahme der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens München liegt.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** teilte zum Ergebnis der Frage 3.2 mit, dass lärm mindernde An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen München bereits zum Einsatz kämen. Vorschläge bzw. Optimierungen könne die Öffentlichkeit über ihren Vertreter aus der Fluglärmkommission in das Gremium nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einbringen und dort beraten lassen.

3.3 Wie fühlen Sie sich von der Flughafen München GmbH bezüglich Lärm(-schutz) informiert?



■ ausreichend ■ zu wenig ■ gar nicht

Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>70 % der Teilnehmer an der Online-Befragung gaben an, sich von der Flughafen München GmbH gar nicht bezüglich Lärmschutz informiert zu fühlen. 20 % finden sich zu wenig informiert. 10 % der Teilnehmer erachten die Information der Flughafen München GmbH als ausreichend.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.3 wie folgt Stellung: Die FMG informiert bereits heute umfassend und transparent zu den Themen Lärm und Lärmschutz, das zeigt auch ein Vergleich mit anderen nationalen und internationalen Flughäfen. Allerdings setzt das Informationsangebot auch voraus, dass es angenommen wird. Folgende Informationsmöglichkeiten sind u. a. verfügbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugspuren und gemessene Lärmpegel am Flughafen München werden im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online („Flumo“)<sup>5</sup> veröffentlicht. Dort werden zahlreiche Informationen, wie die aktuelle Position eines Flugzeugs, dessen Flughöhe, der Flugzeugtyp oder die Fluggesellschaft angezeigt. Flumo zeigt außerdem die aktuellen Lärmpegel aller 16 ortsfesten, von der FMG betriebenen Lärmmessstellen. Detaillierte Informationen zu jeder Messstelle werden ebenfalls veröffentlicht. Flumo ermöglicht auch die Anzeige von Flugspuren und Lärmpegeln für bereits vergangene Zeiträume. Jeder Betroffene kann darüber hinaus individuelle spezifische Informationen z. B. zu seinem Wohnort abrufen. Seit dem 01.11.2020 hat die FMG „Flumo Live“ freigeschaltet und stellt damit noch aktuellere Informationen zur Verfügung. Bisher zeigte Flumo Flugspuren und Lärmpegel mit einem Zeitversatz von 10 Minuten an. Mit Flumo Live erfolgt die Anzeige von Flugspuren und Lärmpegel nun mit minimalstem Zeitversatz in Echtzeit.</li> <li>• Darüber hinaus veröffentlicht die FMG im Internet zu allen Messstellen ausführliche statistische Auswertungen<sup>6</sup>. So können etwa Statistiken zu Pegelhäufigkeiten oder zu Dauerschallpegeln einzelner Tage, von Monaten oder Jahren</li> </ul>

<sup>5</sup> Flughafen München GmbH: TraVis, Fluglärmüberwachung-Online „Flumo“ – Fluglärm- und Pegelwerte in Echtzeit ([Fluglärmüberwachung - Online - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/tra-vis))

<sup>6</sup> Flughafen München GmbH: Stationäre Messungen, Angaben und Darstellungen der akustischen Mess- und Kenngrößen zusammen mit den relevanten Verkehrsdaten ([Fluglärmüberwachung - Mess- und Kenngrößen - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/tra-vis))

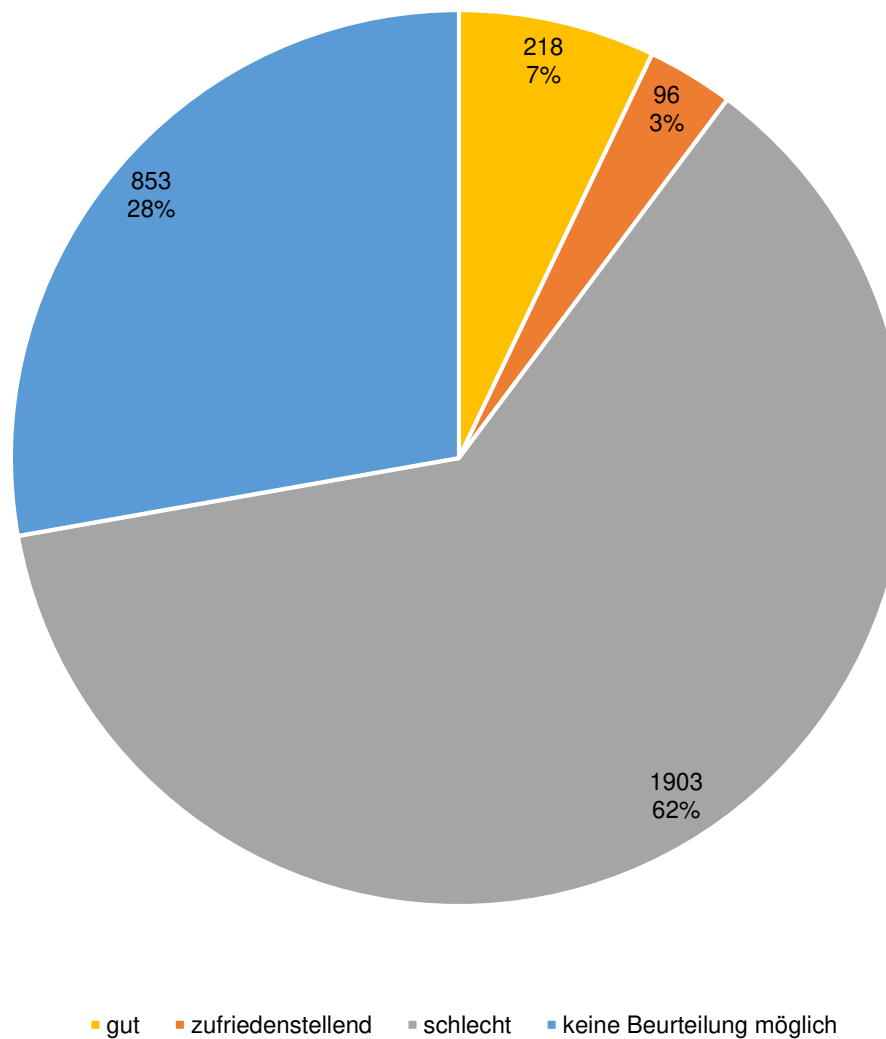
	<p>angezeigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zusätzlich informiert die FMG monatlich im sog. Immissionsbericht<sup>7</sup> umfassend über Fluglärm. Zum Thema Nachtflug veröffentlicht die FMG für jedes Kalenderjahr ausführliche Auswertungen im sog. Nachtflugjahresbericht<sup>8</sup>.</li><li>• Als weitere Informationsquelle hat die FMG im Jahre 2019 die neue Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“<sup>9</sup> veröffentlicht. Die Broschüre beschreibt zahlreiche für die Thematik Fluglärm relevante Aspekte wie beispielsweise Ursachen von Fluglärm, die Planung von Flugverfahren, rechtliche Vorgaben sowie die Fluglärmüberwachung am Flughafen München.</li><li>• Außerdem berichtet die FMG in den Sitzungen der Fluglärmkommission umfangreich zu den Themen Lärm und Lärmschutz. Die an den Sitzungen teilnehmende Presse berichtet regelmäßig in den lokalen Medien über Inhalte und Ergebnisse der Sitzung.</li><li>• Über das „Servicetelefon Lärmschutz“ können jederzeit Anfragen und Beschwerden an die FMG gerichtet werden. Jede einzelne der Anfragen/Beschwerden wird von der FMG individuell beantwortet. Die Telefonnummer lautet: +49 (0)89 975-4 04 10.</li><li>• Die FMG führt z. B. umweltspezifische Veranstaltungen wie einen „Tag der offenen Messtüre“ oder Umwelttouren durch, die praxisnahe Einblicke in Lärm- und Umweltthemen geben.</li></ul> <p>Das umfangreiche Informationsangebot zeigt den Stellenwert, den die FMG einer umfassenden und transparenten Information zum Thema Lärm beimisst.</p>
--	---

<sup>7</sup> Flughafen München GmbH: Immissionsberichte ([Immissionsberichte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](http://munich-airport.de))

<sup>8</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflugjahresberichte ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](http://munich-airport.de))

<sup>9</sup> Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Oktober 2019 ([Das »Münchner Modell« – Vorbild für die ganze Branche Ein Fachreader zum Symposium \(munich-airport.de\)](http://munich-airport.de))

3.4 Wie beurteilen Sie das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärm(-schutz)?





Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärm(-schutz) beurteilten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 62 % der Teilnehmer als schlecht,</li> <li>• 7 % der Teilnehmer als gut und</li> <li>• 3 % der Teilnehmer als zufriedenstellend.</li> </ul> <p>Für 28 % der Teilnehmer war zu dieser Frage keine Beurteilung möglich.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.4 wie folgt Stellung:</p> <p>Die unterschiedlichen Ergebnisse der Antworten auf die Frage zur Information bzw. zur Frage des Engagements der FMG wirken pauschal und sind zu hinterfragen. Einerseits geben 70 % der Teilnehmer an, von der FMG bezüglich Lärmschutz „gar nicht“ informiert zu sein (siehe Frage 3.3). Andererseits bewerten 62 % der Teilnehmer das Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) als „schlecht“ (siehe Frage 3.4).</p> <p>Die Gemeinden bzw. Landkreise bewerten die Frage zum Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) anders. So beurteilen 67 % das Engagement der FMG als „zufriedenstellend“ (siehe Frage 2.4, Anlage 6).</p> <p>Die FMG nimmt den Lärmschutz der Anwohner und Kommunen ernst. So wurde in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen, um die Lärmimmissionen zu reduzieren und den Schutz der Anlieger zu verbessern. Dieses Engagement soll auch in Zukunft weitergeführt werden.</p> <p>Die FMG informiert umfangreich zum Thema Lärm(-schutz) (siehe hierzu auch die Stellungnahme zur Frage 3.3).</p> <p>Zur Überwachung von Fluglärm im Umfeld des Flughafens betreibt die FMG ein umfangreiches Fluglärmmonitoring.</p> <p>Zahlreiche weitere Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes wurden am Flughafen München umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch lärmabhängige Entgelte nimmt die FMG Einfluss auf das am Flughafen München betriebene Fluggerät.</li> <li>• Um die Flughafenumgebung vor Belästigung aus Triebwerksprobeläufen zu schützen, betreibt die FMG eine Lärmschutzhalle. Diese vermindert Lärmemissionen aus wartungsbedingten Probeläufen erheblich.</li> <li>• Für den Flugbetrieb in der Nacht gilt am Flughafen eine Nachtflugregelung, die den nächtlichen Flugbetrieb stark einschränkt.</li> <li>• Zur Vermeidung von Bodenlärm dient der Ersatz der</li> </ul>

	<p>Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]) sowie die Einführung des sog. Airport-CDM (Collaborative Decision Making).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die FMG nimmt regelmäßig an Forschungsprojekten zur Thematik Fluglärm teil, z. B. in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Damit unterstützt die FMG die mittel- und langfristige Reduzierung von Fluglärm.</li><li>• Im Rahmen zweier Schallschutzprogramme hat die FMG umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen.</li></ul> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen zu den Fragen 3.1 und 3.2 verwiesen.</p> <p>Die Technische Universität München (TUM) hat daneben im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmkommission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert.</p> <p>Weitere lärmmindernde Maßnahmen betreffen z. B. die Flugführung und liegen in der Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Beispielhaft wird auf die nach Lärmgesichtspunkten optimierte Flugstreckenführung am Flughafen, auf die spätere Freigabe von Abflugstrecken in der Nacht, auf die Verwendung sog. Continuous Descent Operations (CDO), auf Regelungen zur Mindesthöhe im Gegenanflug in der Nacht sowie auf die nächtliche Abwicklung des Flugbetriebs auf nur einer Start-/Landebahn mit damit verbundenen Lärmpausen verwiesen.</p>
--	--

3.5 Wie beurteilen Sie die Tätigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten bei der Regierung von Oberbayern?

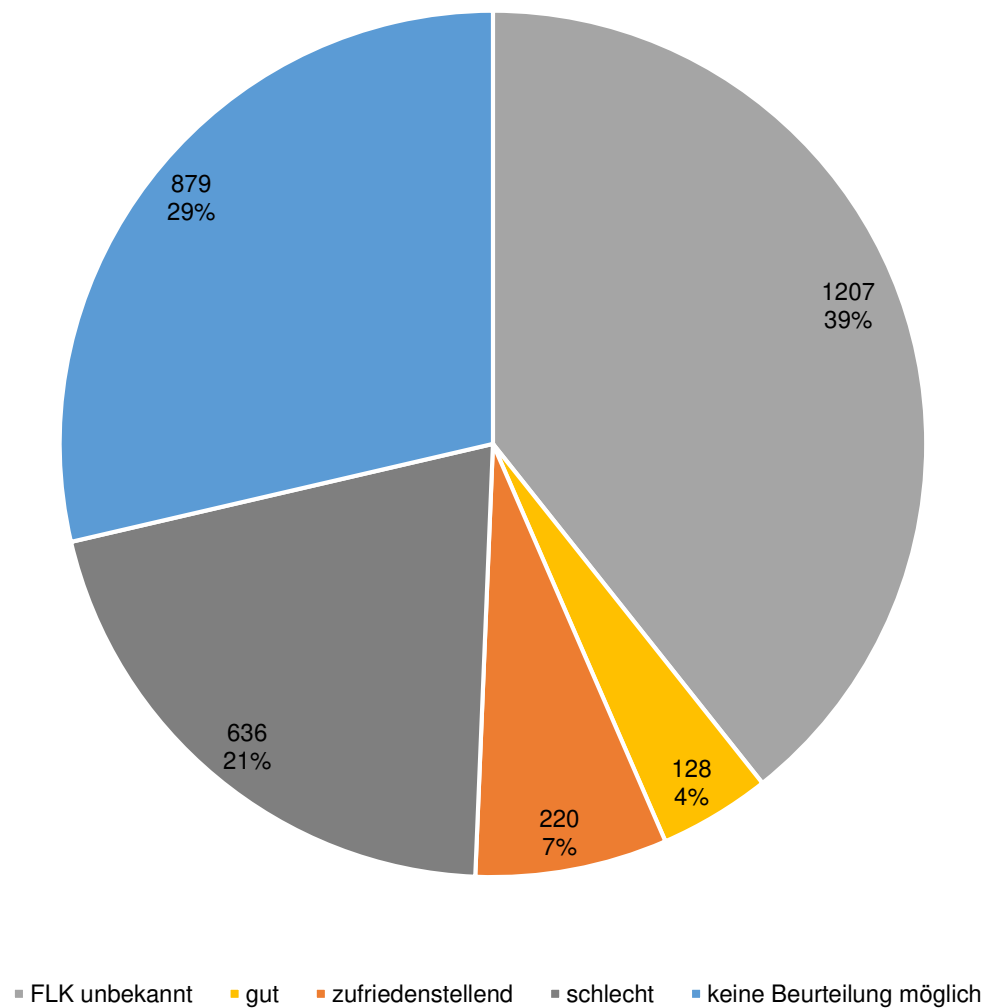
Aus Gründen des Datenschutzes kann das Ergebnis der Online-Befragung nicht veröffentlicht werden. Gleichwohl wird das Ergebnis der Umfrage berücksichtigt.

Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Aus Gründen des Datenschutzes kann das Ergebnis der Online-Befragung nicht veröffentlicht werden. Gleichwohl wird das Ergebnis der Umfrage berücksichtigt.</p>	<p>Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) ist Kontaktperson und Vermittler zwischen der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung, den Luftverkehrs- und Flughafengesellschaften sowie den Luftfahrtbehörden und den Flugsicherungsorganisationen.</p> <p>Die FLSB haben im Rahmen der Aufgaben, für die die Luftfahrtbehörden im Vollzug zuständig sind, bei allen Maßnahmen mitzuwirken oder diese zu veranlassen, die notwendig und zweckmäßig sind, um bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Die Aufgaben des FLSB im Einzelnen sind in den Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien) vom 02.02.2021 (BayMBI. 2021 Nr. 142 vom 24.02.2021)<sup>10</sup> aufgelistet.</p> <p>Zu diesen Aufgaben zählen insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Entgegennahme, Untersuchung und Beantwortung von allgemeinen Beschwerden und Anfragen zum Thema Fluglärm,</li> <li>• die Information, Beratung und Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Thema Fluglärm,</li> <li>• die Beratung der zuständigen Luftfahrtbehörde bei Planfest-</li> </ul>

<sup>10</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien), Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 2. Februar 2021, Az. 56-3739.1-1-6, BayMBI. 2021 Nr. 142, 24. Februar 2021 ([BayMBI. 2021 Nr. 142 - Verkündungsplattform Bayern \(verkuendung-bayern.de\)](https://www.verkuendung-bayern.de))

	<p>stellungsverfahren und Genehmigungsverfahren hinsichtlich lärmphysikalischer Fragen,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• die Mitwirkung bei der Konzeption von Verfahren zur Lärm-minderung in der Luft und am Boden, die im Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen,</li><li>• die Mitwirkung bei der Überwachung von festgelegten Maß-nahmen und Betriebsbeschränkungen zur Lärm-minderung an Flugplätzen,</li><li>• die Mitwirkung bei der Verfolgung von Verstößen im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren zum Schutz gegen Flug-lärm und</li><li>• die Beratung der Flugplatzunternehmer hinsichtlich der Ein-richtung und des Betriebs der Messanlagen gemäß § 19a Luftverkehrsgesetz.</li></ul> <p>Der FLSB der Regierung von Oberbayern ist zu den üblichen Dienst-zeiten für die Bürgeranliegen über Telefon, Fax, E-Mail und Brief er-reichbar. Auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern wird auch ein spezielles Online-Verfahren für Fluglärm-beschwerden be-reitgestellt, das bereits die wesentlichen Informationen für eine zügige Bearbeitung abfragt.</p> <p>Fluglärm-beschwerden können beim Fluglärm-schutzbeauftragten für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege einge-reicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Über ein Online-Formular: <a href="http://Start-Fluglaermbeschwerde.bayern.de">Start – Fluglärm-beschwerde (bay-ern.de)</a></li><li>• telefonisch: +49 (0)89 2176-1</li><li>• per E-Mail: <a href="mailto:luftamt@reg-ob.bayern.de">luftamt@reg-ob.bayern.de</a></li><li>• schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München</li><li>• per Fax: +49 (0)89 2176-3102</li></ul>
--	---

3.6 Sind Ihnen die Aufgaben der Fluglärmkommission München (FLK) bekannt bzw. wie bewerten Sie die Tätigkeit der FLK?





Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>39 % der Teilnehmer an der Online-Befragung ist die Fluglärmkommission (FLK) am Flughafen München unbekannt. Für 29 % war keine Beurteilung der Tätigkeit der FLK möglich. 21 % bewerten die Tätigkeit der FLK als schlecht, 7 % als zufriedenstellend und 4 % als gut.</p>	<p>Der Vorsitzende der <b>Fluglärmkommission (FLK) am Flughafen München</b> nimmt zum Ergebnis der Frage 3.6 wie folgt Stellung: Auf den ersten Blick mag es überraschen, dass mehr als zwei Drittel der an der Online-Befragung teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger entweder überhaupt keine Vorstellung von den Aufgaben der FLK haben oder sich jedenfalls nicht in der Lage sehen, die Tätigkeit der FLK zu bewerten. Dieses Ergebnis ist jedoch aus der in § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) beschriebenen gesetzlichen Aufgabe der FLK erklärlich, die die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sowie die Flugsicherungsorganisation beraten soll. Diese behördenzentrierte Beratungsaufgabe der FLK wird insbesondere durch die engagierte Mitarbeit der Vertreter der von Fluglärm und flugbetriebsbedingten Luftverunreinigungen betroffenen Gemeinden und Landkreise wahrgenommen und durch deren kommunalpolitisches Erfahrungswissen unterfüttert. Damit steht im Einklang, dass diese Gemeinden und Landkreise die Aufgabenwahrnehmung durch die FLK und deren Ergebnisse nahezu durchgängig als zufriedenstellend oder sogar gut bewerten (siehe Frage 2.7, Anlage 6).</p>

---

## **Anlage 6: Auswertung und Bewertung der Ergebnisse des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Gemeinden/Landkreise**

In der ersten Mitwirkungsphase wurden die betroffenen Gemeinden/Landkreise gebeten, auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern folgende Fragen zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München zu beantworten:

### **Angaben zu Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis**

Gemeinde-/Kreiskennziffer

Name der Gemeinde/des Landkreises

Ist Ihre Gemeinde/Ihr Landkreis Mitglied in der Fluglärmkommission?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *ja*
- *nein*

### **1. Fragen zur Betroffenheit durch den Flugbetrieb am Großflughafen München**

1.1 Wie hoch schätzen Sie die Betroffenheit Ihrer Gemeinde/Ihres Landkreises durch Fluglärm ein?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gar nicht*
- *gering*
- *mittel*
- *stark*

1.2 Wie viele Beschwerden bezüglich Fluglärm gingen in Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis im Jahr 2019 ein?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *keine*
- *1–19*
- *20–49*
- *50–99*
- *100 oder mehr*

## 2. Fragen zu möglichen lärmmindernden Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München

2.1 Wurden von Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis Kosten für passive Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm erstattet (z. B. im Rahmen eines freiwilligen, gemeindlichen Schallschutzprogramms)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *ja*
- *nein*
- *ist nicht bekannt*

2.2 Welche lärmmindernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit in Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München verringert wird (Mehrfachauswahl möglich)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *keine/nicht betroffen*
- *Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms*
- *Ausschluss lauter Flugzeuge*
- *Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere)*
- *Lärmreduzierungen an Flugzeugen*
- *lärmmindernde An- und Abflugverfahren*
- *lärmabhängige Start- und Landeentgelte*
- *Beschränkungen der Betriebszeiten*
- *Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm*
- *Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen)*
- *Schallschutz- und Entschädigungsprogramme für betroffene Wohnbereiche*
- *Siedlungssteuerung bei der kommunalen Bauleitplanung zur Vermeidung künftiger weiterer Lärmbetroffenheiten*
- *baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungsvorhaben*

2.3 Wie fühlen Sie sich von der Flughafen München GmbH bezüglich Lärm(-schutz) informiert?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *ausreichend*
- *zu wenig*
- *gar nicht*

2.4 Wie beurteilen Sie das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärm(-schutz)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

2.5 Wie beurteilen Sie die Tätigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten bei der Regierung von Oberbayern?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

2.6 Wie beurteilen Sie die Aufgabenwahrnehmung durch die Fluglärmkommission München (FLK)?

*Antwortmöglichkeiten:*

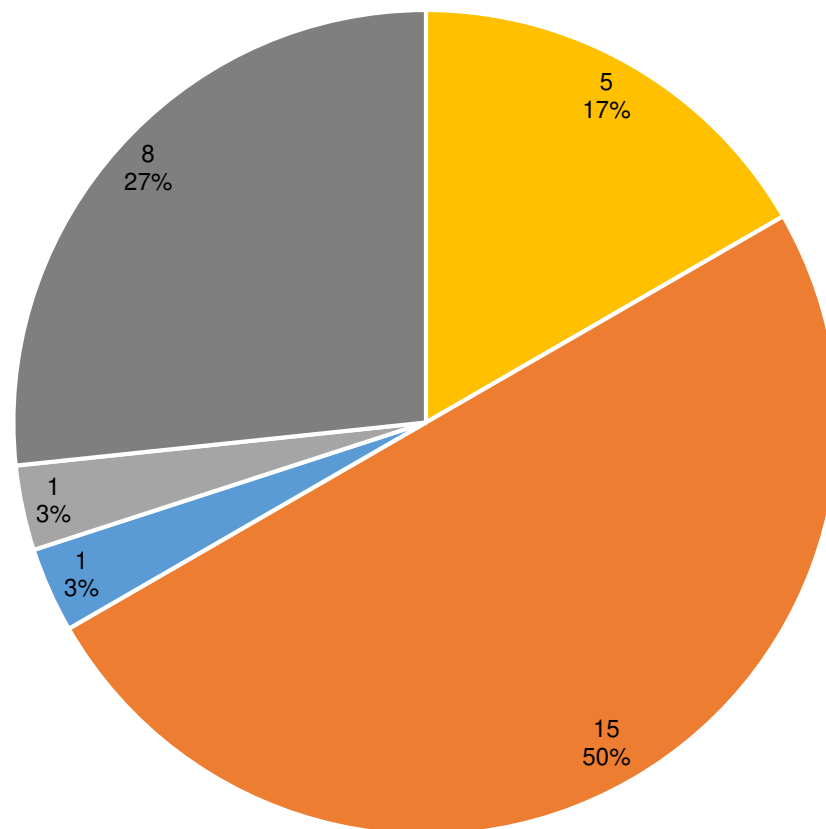
- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

2.7 Wie erfolgreich erachten Sie Ihre Tätigkeit als Mitglied der Fluglärmkommission München (FLK)?

*Antwortmöglichkeiten:*

- *gut*
- *zufriedenstellend*
- *schlecht*
- *keine Beurteilung möglich*

Übersicht über Beteiligung der Gemeinden und Landkreise



- teilnehmende Landkreise, die angeschrieben wurden
- teilnehmende Gemeinden, die angeschrieben wurden
- teilnehmende Gemeinden, die nicht angeschrieben wurden
- Landkreise, die angeschrieben wurden aber nicht teilgenommen haben
- Gemeinden, die angeschrieben wurden aber nicht teilgenommen haben



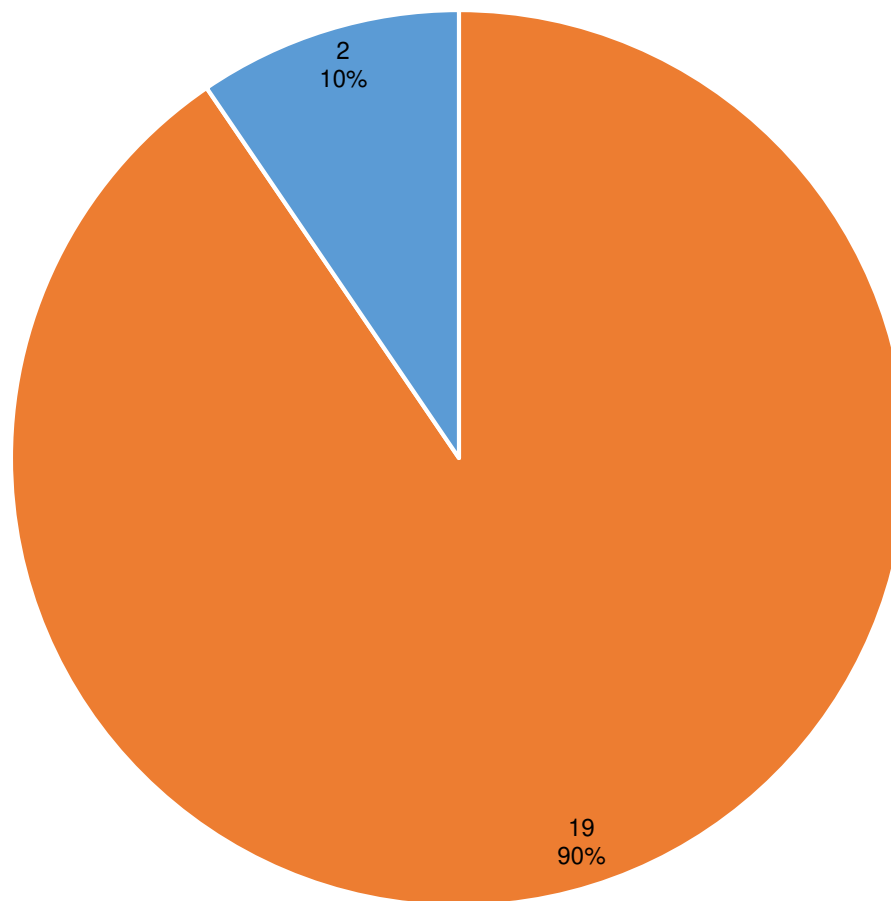
Die Fragen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München beantworteten insgesamt 16 Gemeinden und 5 Landkreise. Im Einzelnen:

<b>Gemeinde</b>	<b>kartierte Bereiche liegen vor</b>	<b>Mitglied der Fluglärmkommission am Flughafen München</b>
Berglern	ja	ja
Eitting	ja	ja
Freising	ja	ja
Haag a. d. Amper	nein	ja
Hallbergmoos	ja	ja
Ismaning	ja	ja
Kranzberg	ja	ja
Langenbach	ja	ja
Langenpreising	nein	nein
Marzling	ja	ja
Moosburg a. d. Isar	nein	nein (Stellvertreterfunktion)
Neufahrn b. Freising	ja	ja
Oberding	ja	ja
Pliening	nein	ja
Wartenberg	ja	ja
Zolling	nein	ja

<b>Landkreis</b>	<b>kartierte Bereiche liegen vor</b>	<b>Mitglied der Fluglärmkommission am Flughafen München</b>
Dachau	ja	ja (vertreten durch die Gemeinde Haimhausen)
Erding	ja	ja
Freising	ja	ja
München	ja	ja (vertreten durch die Stadt Unterschleißheim)
Pfaffenhofen a. d. Ilm	nein	ja

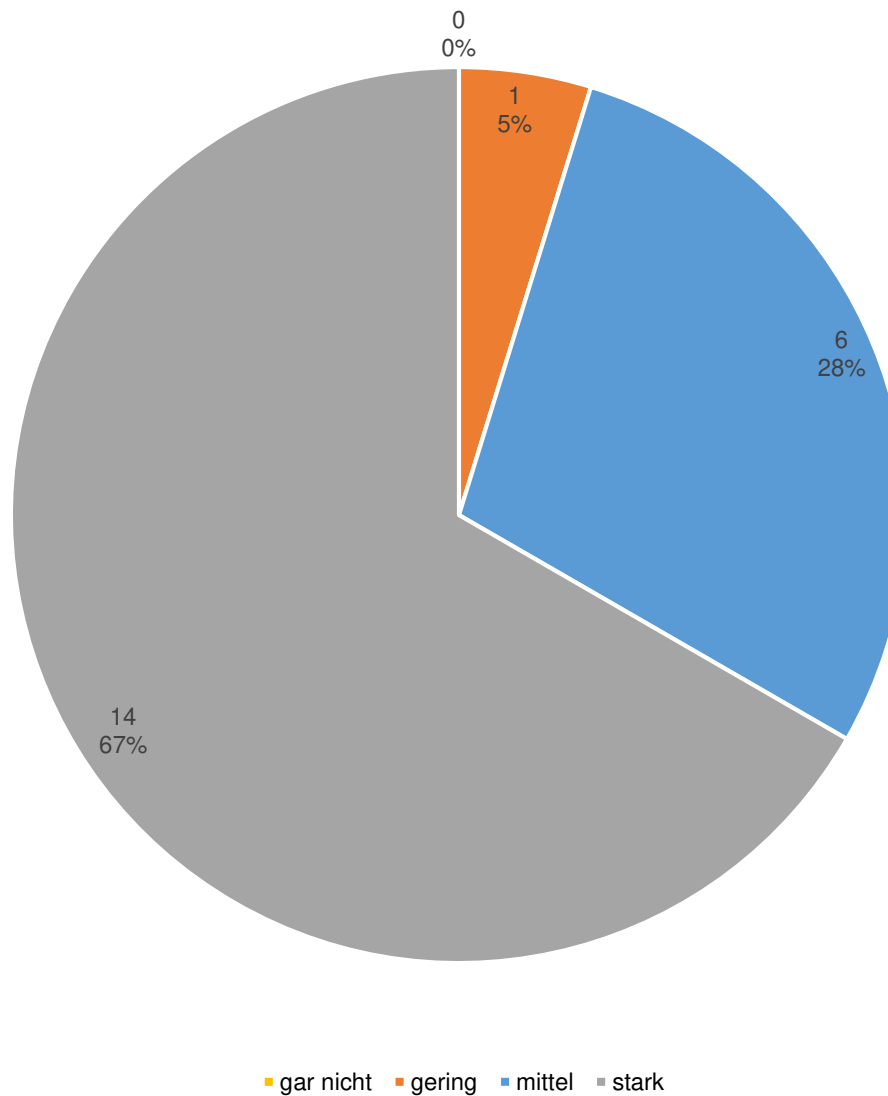
Die Auswertung des Online-Fragebogens für die Gemeinden/Landkreise wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Im Folgenden sind die Auswertung der Antworten und soweit erforderlich die Bewertung der Ergebnisse dargestellt:

Ist Ihre Gemeinde/Ihr Landkreis Mitglied in der Fluglärmkommission?

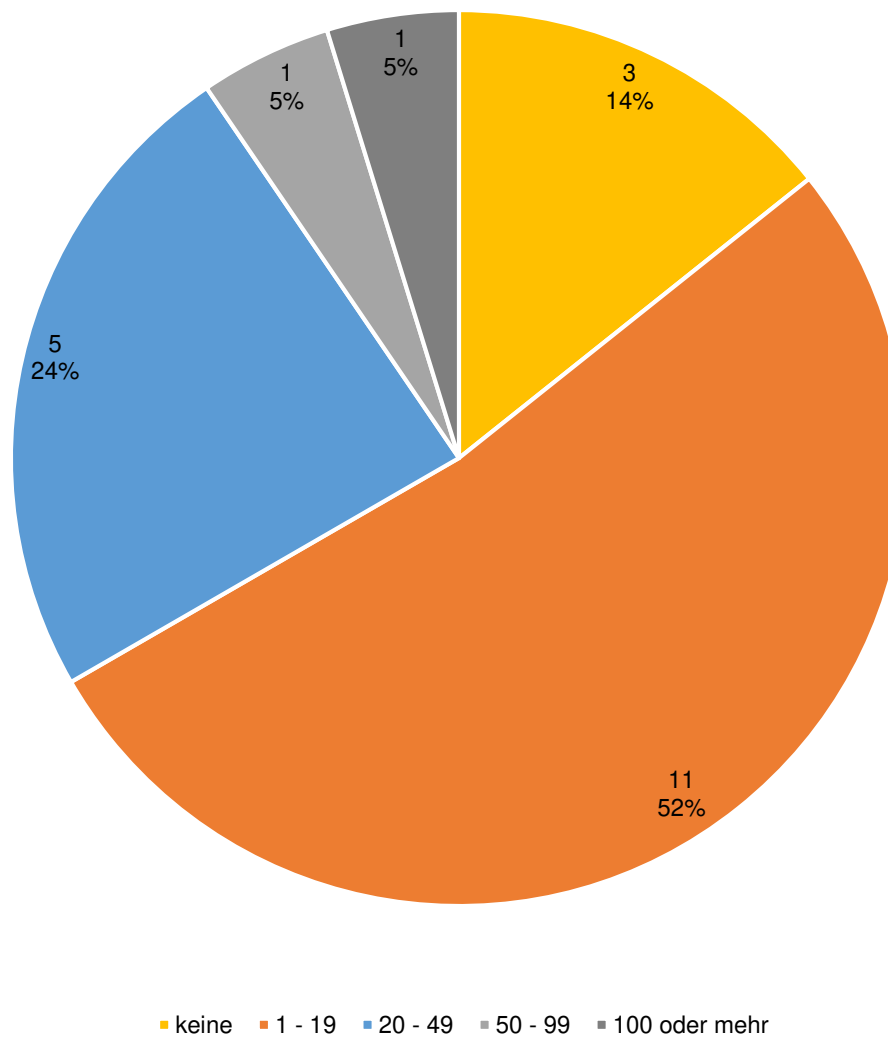


ja nein

1.1 Wie hoch schätzen Sie die Betroffenheit Ihrer Gemeinde/Ihres Landkreises durch Fluglärm ein?



1.2 Wie viele Beschwerden bezüglich Fluglärm gingen in Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis im Jahr 2019 ein?

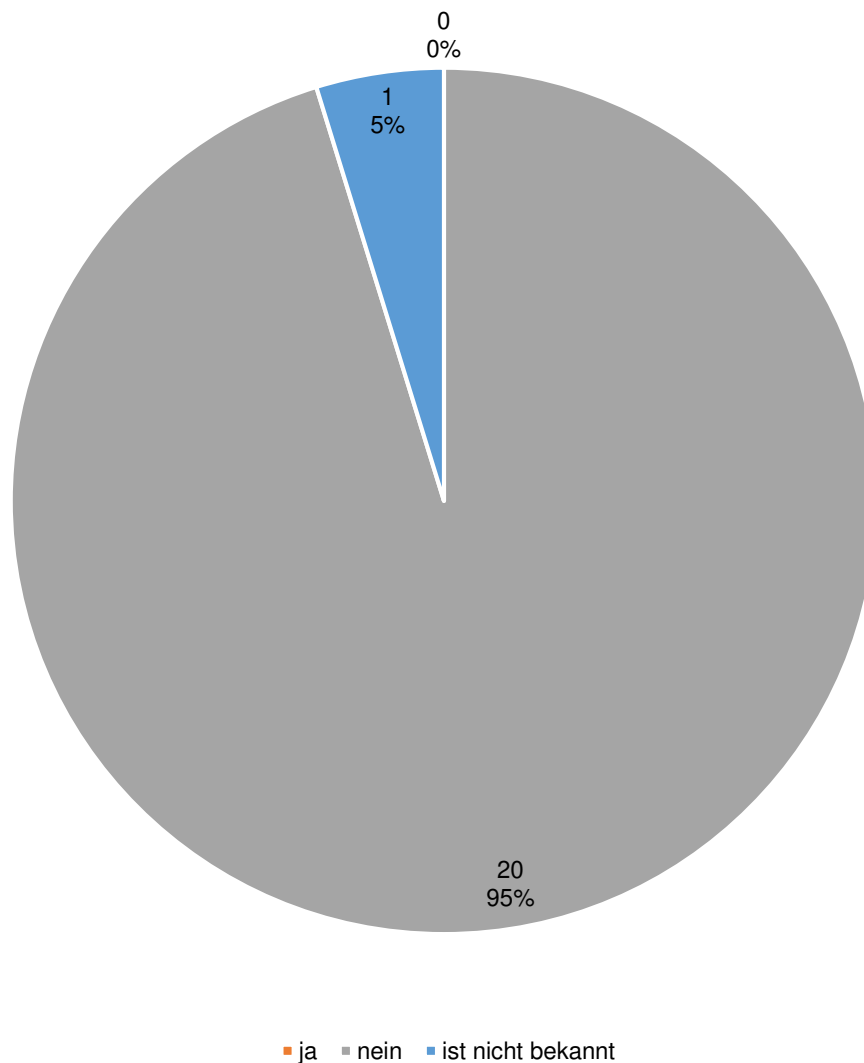




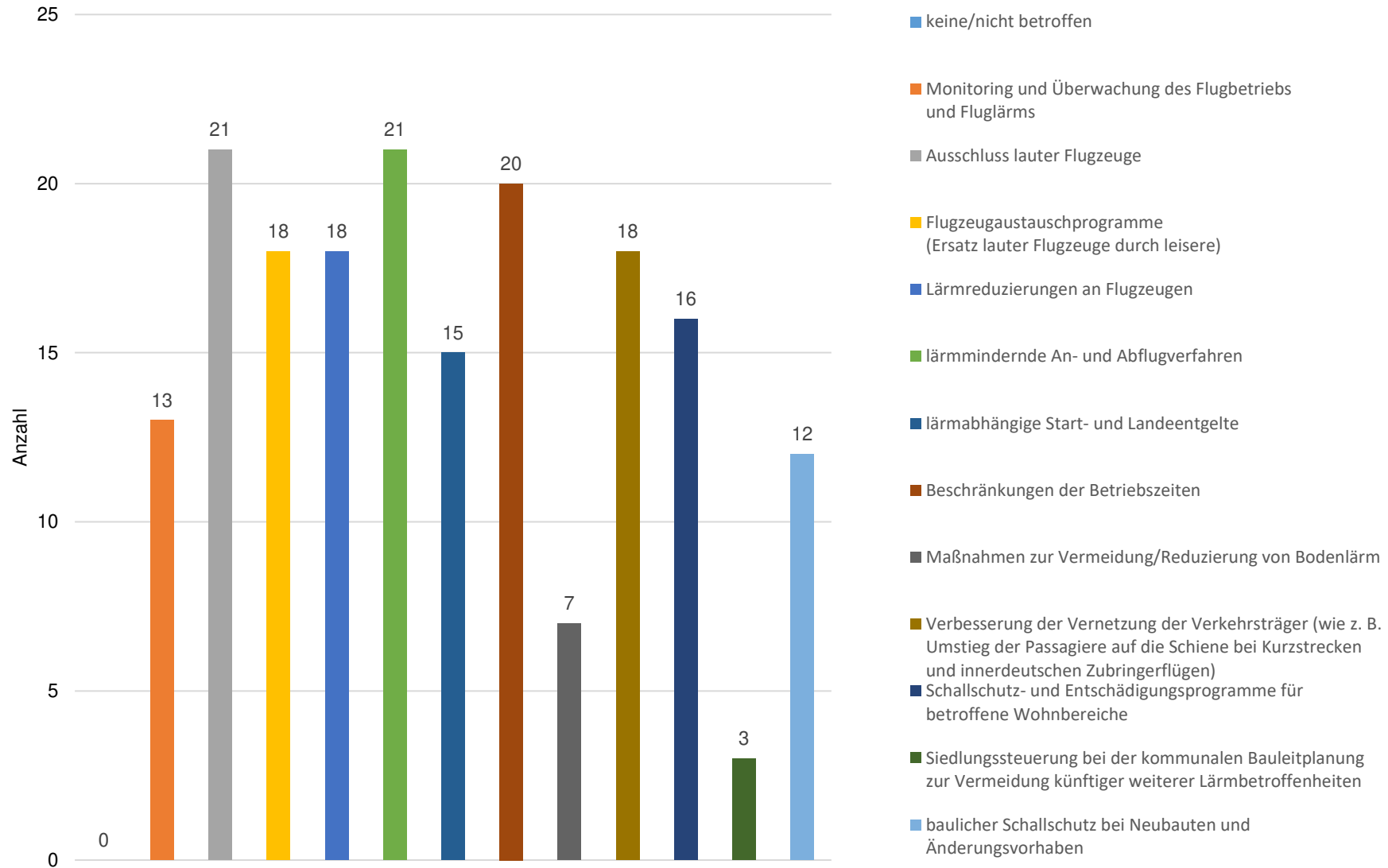
*Hinweise:*

- Der Landkreis Freising weist bei der Frage 1.2: „Wie viele Beschwerden bezüglich Fluglärm gingen in Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis im Jahr 2019 ein?“ darauf hin, dass die Beschwerden an die Beschwerdestelle der Regierung von Oberbayern gingen.
- Die Gemeinde Neufahrn b. Freising weist zur Frage 1.2 ausdrücklich darauf hin, dass die angekreuzte Beschwerdezahl nicht aussagekräftig ist, da die Gemeinde seit Jahren ihre Bürger\*innen darum bittet, sich mit ihren Anliegen nicht an die Gemeinde, sondern direkt an die für Fluglärm zuständigen Beschwerdestellen zu wenden.

2.1 Wurden von Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis Kosten für passive Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm erstattet (z. B. im Rahmen eines freiwilligen, gemeindlichen Schallschutzprogramms)?



2.2 Welche lärmindernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit in Ihrer Gemeinde/Ihrem Landkreis der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München verringert wird (Mehrfachauswahl möglich)?



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Bei der Auswertung der Antworten zur Frage 2.2: „Welche lärmmin- dernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit in Ihrer Ge- meinde/Ihrem Landkreis der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München verringert wird?“ kann zunächst festgestellt wer- den, dass die meisten teilnehmenden Gemeinden und Landkreise mehrere Maßnahmen als zielführend erachten, um die Lärmbelästi- gung durch den Flugbetrieb am Flughafen München zu verringern. Bei den Maßnahmenvorschlägen ergab sich folgende Reihenfolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehr als 90 % aller Gemeinden/Landkreise: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausschluss lauter Flugzeuge (100 %)</li> <li>○ lärmmin- dernde An- und Abflugverfahren (100 %)</li> <li>○ Beschränkungen der Betriebszeiten (95 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 80 % aller Gemeinden/Landkreise: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeu- ge durch leisere) (86 %)</li> <li>○ Lärmreduzierungen an Flugzeugen (86 %)</li> <li>○ Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen) (86 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 70 % aller Gemeinden/Landkreise: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Schallschutz- und Entschädigungsprogramme für be- troffene Wohnbereiche (76 %)</li> <li>○ lärmabhängige Start- und Landeentgelte (71 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 60 % aller Gemeinden/Landkreise: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms (62 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 50 % aller Gemeinden/Landkreise: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungs- vorhaben (57 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 30 % aller Gemeinden/Landkreise: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Boden- lärm (33 %)</li> </ul> </li> <li>• Mehr als 10 % aller Gemeinden/Landkreise:</li> </ul>	<p>Zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen nimmt das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugzeugtauschprogramme: Die Verringerung von Fluglärm ist eine Daueraufgabe, die alle am Luftverkehr Beteiligten betrifft und an der seit Jahrzehnten gearbeitet wird. Insbesondere war und ist die Industrie gefordert, immer leisere Flugzeuge zu entwickeln. Flugzeuge der neuesten Generation sind deutlich leiser als noch vor 60 Jahren, vor allem durch neue Triebwerkstechnologien (Lärmemissionen Minus 88 %). Die Deutsche Lufthansa als Hauptnutzer am Flughafen München betreibt eine moderne Flugzeugflotte.</li> <li>• Vernetzung der Verkehrsträger: Ein zentrales Thema bayerischer Verkehrspolitik ist die intelligente, kundenfreundliche und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger. Attraktive Verkehrswege und gut vernetzte Verkehrssysteme sind entscheidende Standortfaktoren für gesamt Bayern einschließlich den Großraum München und die Flughafenregion. Menschen und Unternehmen in Bayern sind heutzutage in einem Maße international verwoben, dass auf zeiteffektive Reisen und Transporte rund um die Welt nicht verzichtet werden kann. Ziel muss es deshalb sein, die arteigenen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Gestaltung von Reise- und Logistikketten effizient einzusetzen und die Verkehrsträger mittels leistungsfähiger Schnittstellen bestmöglich zu kombinieren. Deshalb ist es erforderlich, das Bahnnetz weiter auszubauen. So beabsichtigt der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren.</li> <li>• Monitoring Fluglärm:</li> </ul>

<p>Siedlungssteuerung bei der kommunalen Bauleitplanung zur Vermeidung künftiger Lärmbetroffenheiten (14 %)</p> <p>Kein teilnehmender Landkreis/keine teilnehmende Gemeinde gab „keine/nicht betroffen“ an.</p>	<p>Zur kontinuierlichen Lärmmessung betreibt die Flughafen München GmbH (FMG) stationäre Lärmmessstellen im Umfeld des Verkehrsflughafens München. Daneben können auch mobile Lärmmessstellen eingesetzt werden. Durch dieses Netz von Lärmmessstellen können Aussagen über die Lärmsituation im Umfeld des Verkehrsflughafens München getroffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge: Ein vollständiger kategorischer Ausschluss bestimmter Airlines, obwohl sie mit zum Verkehr zugelassenen Flugzeugen am Flughafen München verkehren, ist aufgrund internationaler Luftverkehrsabkommen nicht möglich. Jede Beschränkung lauter Flugzeuge ist mit EU-Recht (Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union) lediglich dann vereinbar, wenn unter Beachtung eines ausgewogenen Ansatzes alle möglichen Maßnahmen zur Lösung des ermittelten Lärmproblems als nicht ausreichend erachtet wurden. Hier kommt zunächst eine Vielzahl anderer Maßnahmen in Betracht. Neben den in der gültigen Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München festgelegten Betriebsbeschränkungen sind lärmabhängige Nutzungsentgelte ein wichtiges Anreizinstrument. Am Flughafen München werden lärmabhängige Start- und Landeentgelte, unterteilt in 11 bzw. 13 Kategorien, erhoben. Je lauter ein Flugzeug ist, desto höhere lärmabhängige Entgelte sind zu entrichten. Ziel dieser lärmabhängigen Differenzierung ist eine verkehrslenkende Wirkung dahingehend, monetäre Anreize für den Betrieb möglichst lärmarmen Flugzeuge zu setzen. Darüber hinaus erhalten Luftverkehrsgesellschaften einen Rabatt auf die Entgelte, wenn sie Flugzeuge mit sog. Vortex-Generatoren einsetzen. Vortex-Generatoren reduzieren die typischen Pfeifgeräusche während des Anflugs. Ziel ist eine laufende Weiterentwicklung der lärmabhängigen</li></ul>
---	--



	<p>Start- und Landeentgelte, insbesondere auch unter Berücksichtigung der fortschreitenden technischen Entwicklung.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Siedlungssteuerung: Es ist nachvollziehbar, dass die Kommunen die Siedlungssteuerung zur Lärmvermeidung im Zusammenhang mit einem Großflughafen mit großräumigen Auswirkungen nicht als entscheidendes Instrument zum Schutz gegen Fluglärm einschätzen. Die städtebaulichen Zwänge aufgrund der Notwendigkeit zur Schaffung von Bauland unter Berücksichtigung zahlreicher fachlicher Belange eröffnet Gemeinden im Rahmen der kommunalen Planungshoheit nur geringe Spielräume, insbesondere auch, da ansonsten u. U. auch ganze Ortsteile von der Siedlungsentwicklung ausgenommen werden müssten. Allerdings ermöglichen Maßnahmen zur Siedlungssteuerung es, künftige Lärmbetroffenheiten zu vermindern und stellen somit im Rahmen einer Schutzgüterabwägung ein wirksames Mittel dar, auch wenn sie nicht unmittelbar auf die Lärmentstehung selbst abzielen.</li></ul> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.2 wie folgt Stellung: Seit Betrieb des Flughafens München wurden viele Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmemissionen umgesetzt oder vorhandene Maßnahmen optimiert (ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zur Frage 2.4 verwiesen). Bereits seit 01.01.2012 dürfen laute Flugzeuge, die nur die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Kapitel 2 des ICAO-Abkommens erfüllen, auf dem Verkehrsflughafen München weder starten noch landen (siehe 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss [ÄPFB]<sup>1</sup> Ziffer A.II.2.2).</p>
--	--

<sup>1</sup> 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_bayern.de))

	<p>Technische Entwicklungen wie die sog. Wirbelgeneratoren zeigen, dass Lärmreduzierungen auch an vorhandenen Flugzeugen möglich sind. Die Entwicklung in diesem Bereich sollte weiter verstärkt und vorhandene Flugzeuge möglichst rasch nachgerüstet werden, soweit das technisch möglich ist.</p> <p>Die Lärminderung an der Quelle, also am Flugzeug selbst, stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Daher kommt dem Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeuge eine besondere Bedeutung zu.</p> <p>Auch lärmindernde An- und Abflugverfahren sind sinnvolle Maßnahmen zur Verringerung von Fluglärm. Die Beurteilung muss allerdings für jede Maßnahme einzeln und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten erfolgen.</p> <p>Die Betriebszeiten am Flughafen München sind bereits durch die geltende Nachtflugregelung<sup>2</sup> beschränkt. Die Regelung sorgt neben Einschränkungen in den Tagesrandstunden für eine weitestgehend bewegungsfreie Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 und 05:00 Uhr. Sie beinhaltet außerdem ein Lärmkontingent für alle am Flughafen betriebenen Nachtflüge sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an festgelegten Punkten auf einen Dauerschallpegel von 50 dB(A). Eine Beschränkung während der Tagzeit ist mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar.</p> <p>Die bessere Vernetzung der Verkehrsträger, insbesondere mit der Bahn, ist eine sinnvolle und von der FMG seit langem geforderte Maßnahme. Eine notwendige Maßnahme – aus Sicht der FMG – ist in diesem Zusammenhang auch der Fernbahnanschluss des Flughafens München.</p> <p>Bereits heute erfolgt ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens werden die vom Luftverkehr ausgehenden Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet. Darüber hinaus bietet die FMG bereits seit längerem auf freiwilliger Basis auch mobile Fluglärmmessungen an.</p>
--	---

<sup>2</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/03-23_nachtflugregelung.pdf))

Das Entgeltsystem am Flughafen München beinhaltet lärmabhängige Entgelte. Die FMG nimmt damit bereits seit langem Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Grundlage ist die Entgeltordnung des Flughafens München, die für alle Flugzeuge gilt, die am Flughafen verkehren. Die Entgelte differenzieren nach Flugzeugen, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind und solchen, die es nicht sind. Letztere bezahlen bislang am Tag einen Aufschlag von rund 60 % und nachts von rund 75 %. Zudem unterscheiden die Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb: Während der Nachtzeit ab 22:00 Uhr wird allen Flugzeugen ein Aufschlag von 15 % (bei nicht Bonuslisten-Flugzeugen 25 %) in Rechnung gestellt. Das lärmorientierte Grundentgelt ist abhängig von der jeweiligen Lärmklasse eines Flugzeugs.

Um den Anreiz weiter zu erhöhen, hat die FMG das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt und die Genehmigung zur Änderung der Entgeltordnung auf Basis einer Entgeltrahmenvereinbarung beim zuständigen Bayerischen Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantragt, die zum 01.06.2021 in Kraft trat. Vorgesehen ist, den Anteil des Lärmentgelts an den Gesamtentgelten deutlich zu erhöhen, mit künftig 13 Lärmklassen stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen zu unterscheiden, Entgelte differenziert nach Start und Landung zu erheben, das Lärm-Grundentgelt zu erhöhen, zwischen Flügen am Tag und in den Tagesrand- und Nachtzeiten zu unterscheiden und das Lärm-Grundentgelt mit deutlichen Zuschlägen zu versehen. Damit sollen klare Anreize zum weiteren Schutz der Flughafenanwohner geschaffen werden, damit Verkehre möglichst außerhalb der Tagesrand- und Nachtzeiten stattfinden.

Die FMG macht durch diese Weiterentwicklung deutlich, dass sie dem Einsatz leiser und moderner Flugzeugtypen ein hohes Gewicht beimisst und daher die finanziellen Anreize dafür deutlich verstärkt. Die FMG hat im Rahmen zweier Schallschutzprogramme in der Vergangenheit rund 4.000 Anwesen mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Damit wurden die Vorgaben des Planfeststellungsbescheids und

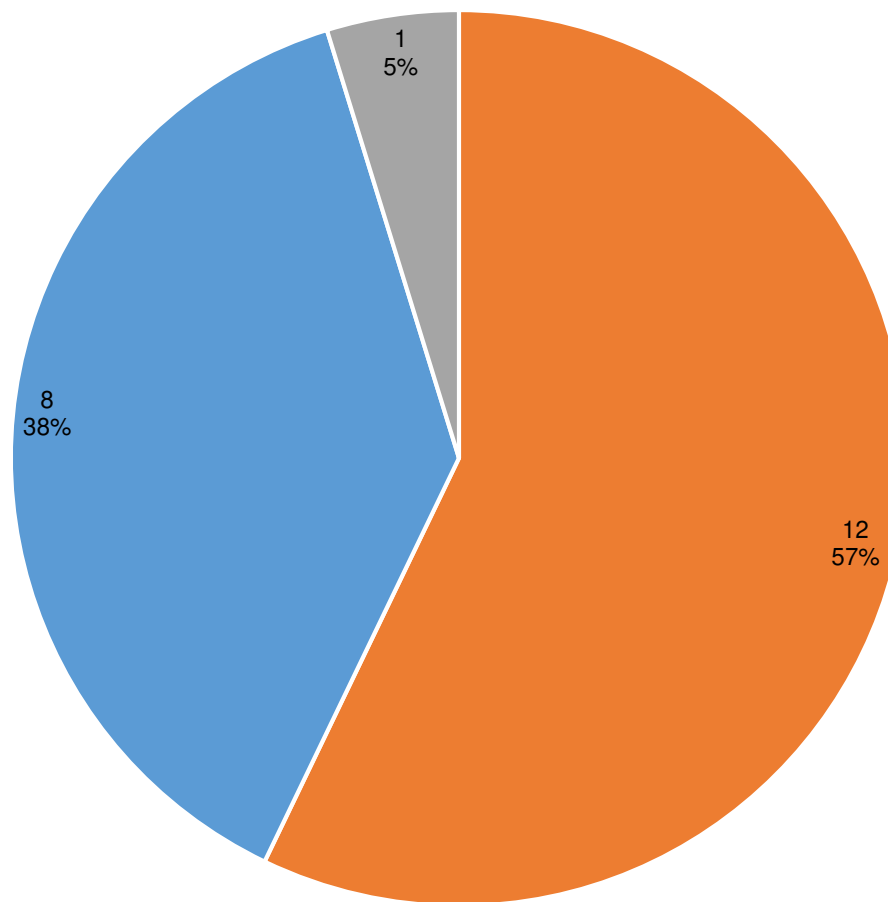
der Nachtflugregelung umfassend umgesetzt. Baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungsvorhaben sind ebenfalls zielführende Maßnahmen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Bestimmungen der DIN 4109 hinzuweisen.

Das Ergebnis der Online-Befragung macht deutlich, dass „Maßnahmen zur Reduzierung von Bodenlärm“ am Flughafen München keine besondere Bedeutung zugemessen wird. Das lässt sich auch darauf zurückführen, dass in der Vergangenheit bereits zahlreiche Maßnahmen zu dessen Reduzierung ergriffen wurden. Ein wichtiger dazu geleisteter Beitrag ist der Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]). Eine Reduzierung des Bodenlärms aus dem Rollverkehr konnte in der Vergangenheit auch durch die Einführung des Airport-CDM (Collaborative Decision Making) erreicht werden. Schutz vor Bodenlärm wird auch durch Maßnahmen wie den Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig erreicht, der neuerdings durch Lärm- und Sichtschutzwälle am Vorfeld Ost entlang des neuen Südrings ergänzt wurde.

Maßnahmen zur Siedlungssteuerung in der kommunalen Bauleitplanung sind zur Vermeidung zukünftiger Lärmbetroffenheiten nicht nur zielführend und wichtig, sondern entscheidend. Diese Annahme wird auch durch eine Auswertung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 13.11.2018 unterstützt, wonach die Hauptursache für die Zunahme der Lärmbetroffenen nach der Umgebungslärmrichtlinie für die Jahre 2012 bis 2017 in der Zunahme der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens München liegt.

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** teilte zum Ergebnis der Frage 2.2 mit, dass lärmmindernde An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen München bereits zum Einsatz kämen. Vorschläge bzw. Optimierungen könne die Öffentlichkeit über ihren Vertreter aus der Fluglärnkommmission in das Gremium nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einbringen und dort beraten lassen.

2.3 Wie fühlen Sie sich von der Flughafen München GmbH bezüglich Lärm(-schutz) informiert?



■ ausreichend ■ zu wenig ■ gar nicht



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>57 % der teilnehmenden Gemeinden und Landkreise fühlt sich von der Flughafen München GmbH ausreichend bezüglich Lärmschutz informiert. 38 % fühlen sich zu wenig und 5 % (1 Landkreis) gar nicht informiert.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.3 wie folgt Stellung: Die FMG informiert bereits heute umfassend und transparent zu den Themen Lärm und Lärmschutz, das zeigt auch ein Vergleich mit anderen nationalen und internationalen Flughäfen. Allerdings setzt das Informationsangebot auch voraus, dass es angenommen wird. Folgende Informationsmöglichkeiten sind u. a. verfügbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugspuren und gemessene Lärmpegel am Flughafen München werden im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online („Flumo“)<sup>3</sup> veröffentlicht. Dort werden zahlreiche Informationen, wie die aktuelle Position eines Flugzeugs, dessen Flughöhe, der Flugzeugtyp oder die Fluggesellschaft angezeigt. Flumo zeigt außerdem die aktuellen Lärmpegel aller 16 ortsfesten, von der FMG betriebenen Lärmmessstellen. Detaillierte Informationen zu jeder Messstelle werden ebenfalls veröffentlicht. Flumo ermöglicht auch die Anzeige von Flugspuren und Lärmpegeln für bereits vergangene Zeiträume. Jeder Betroffene kann darüber hinaus individuelle spezifische Informationen z. B. zu seinem Wohnort abrufen. Seit dem 01.11.2020 hat die FMG „Flumo Live“ freigeschaltet und stellt damit noch aktuellere Informationen zur Verfügung. Bisher zeigte Flumo Flugspuren und Lärmpegel mit einem Zeitversatz von 10 Minuten an. Mit Flumo Live erfolgt die Anzeige von Flugspuren und Lärmpegel nun mit minimalstem Zeitversatz in Echtzeit.</li> <li>• Darüber hinaus veröffentlicht die FMG im Internet zu allen Messstellen ausführliche statistische Auswertungen<sup>4</sup>. So können etwa Statistiken zu Pegelhäufigkeiten oder zu Dauerschallpegeln einzelner Tage, von Monaten oder Jahren</li> </ul>

<sup>3</sup> Flughafen München GmbH: TraVis, Fluglärmüberwachung-Online „Flumo“ – Fluglärm- und Lärmpegel in Echtzeit ([Fluglärmüberwachung - Online - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/Fluglaermueberwachung-Online-Flughafen-Muenchen))

<sup>4</sup> Flughafen München GmbH: Stationäre Messungen, Angaben und Darstellungen der akustischen Mess- und Kenngrößen zusammen mit den relevanten Verkehrsdaten ([Fluglärmüberwachung - Mess- und Kenngrößen - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/Fluglaermueberwachung-Mess-und-Kenngrößen-Flughafen-Muenchen))

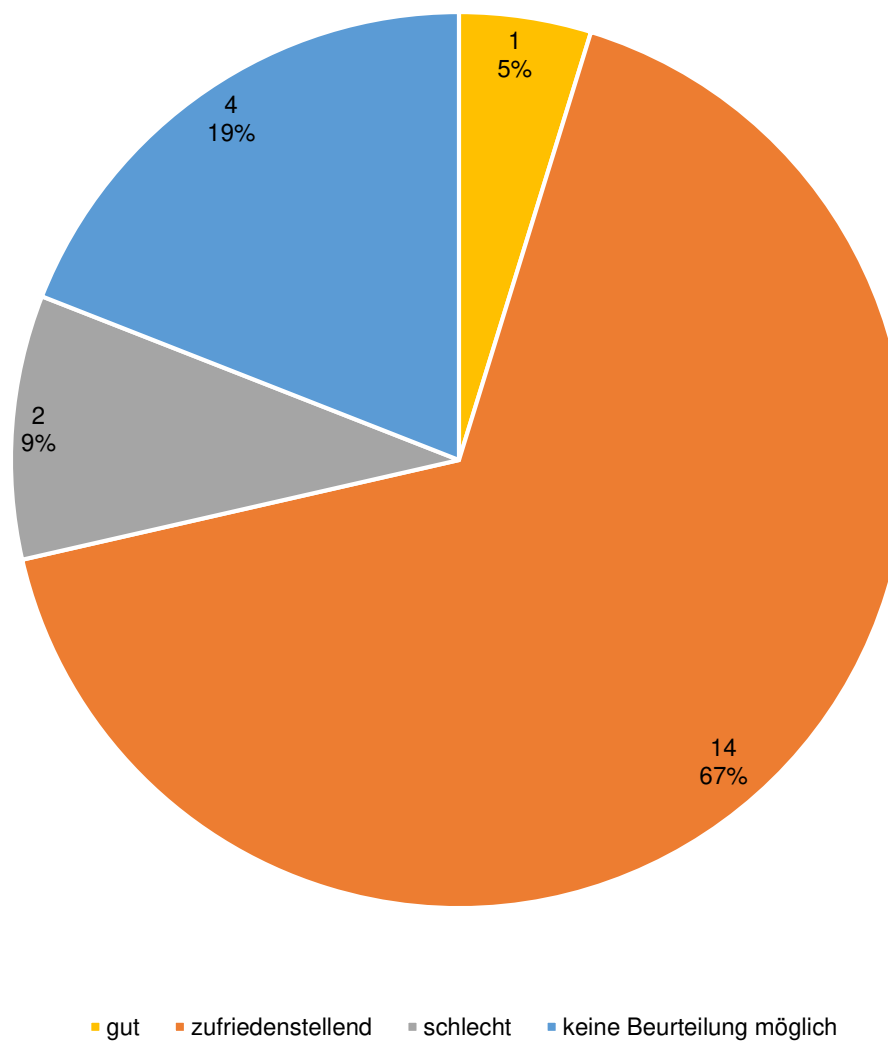
	<p>angezeigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zusätzlich informiert die FMG monatlich im sog. Immissionsbericht<sup>5</sup> umfassend über Fluglärm. Zum Thema Nachtflug veröffentlicht die FMG für jedes Kalenderjahr ausführliche Auswertungen im sog. Nachtflugjahresbericht<sup>6</sup>.</li><li>• Als weitere Informationsquelle hat die FMG im Jahre 2019 die neue Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“<sup>7</sup> veröffentlicht. Die Broschüre beschreibt zahlreiche für die Thematik Fluglärm relevante Aspekte wie beispielsweise Ursachen von Fluglärm, die Planung von Flugverfahren, rechtliche Vorgaben sowie die Fluglärmüberwachung am Flughafen München.</li><li>• Außerdem berichtet die FMG in den Sitzungen der Fluglärmkommission umfangreich zu den Themen Lärm und Lärmschutz. Die an den Sitzungen teilnehmende Presse berichtet regelmäßig in den lokalen Medien über Inhalte und Ergebnisse der Sitzung.</li><li>• Über das „Servicetelefon Lärmschutz“ können jederzeit Anfragen und Beschwerden an die FMG gerichtet werden. Jede einzelne der Anfragen/Beschwerden wird von der FMG individuell beantwortet. Die Telefonnummer lautet: +49 (0)89 975-4 04 10.</li><li>• Die FMG führt z. B. umweltspezifische Veranstaltungen wie einen „Tag der offenen Messtüre“ oder Umwelttouren durch, die praxisnahe Einblicke in Lärm- und Umweltthemen geben.</li></ul> <p>Das umfangreiche Informationsangebot zeigt den Stellenwert, den die FMG einer umfassenden und transparenten Information zum Thema Lärm beimisst.</p>
--	---

<sup>5</sup> Flughafen München GmbH: Immissionsberichte ([Immissionsberichte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

<sup>6</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflugjahresberichte ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

<sup>7</sup> Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Oktober 2019 ([Das »Münchner Modell« – Vorbild für die ganze Branche Ein Fachreader zum Symposium \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

2.4 Wie beurteilen Sie das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärm(-schutz)?



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>67 % der teilnehmenden Gemeinden und Landkreise beurteilt das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärmschutz als zufriedenstellend. 5 % beurteilen das Engagement als gut und 9 % als schlecht. Für 19 % der teilnehmenden Gemeinden war zu dieser Frage keine Beurteilung möglich.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.4 wie folgt Stellung: 67 % der Gemeinden bzw. Landkreise beurteilen das Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) als „zufriedenstellend“, 5 % als „gut“ und 19 % geben an, dass keine Beurteilung möglich ist. Lediglich 9 % beurteilen das Engagement als „schlecht“. Diese Momentaufnahme stellt sich anders dar als die Ergebnisse der anderen Teilnehmer an der Befragung. Dort bewerten 62 % das Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) als „schlecht“, für 28 % ist keine Beurteilung möglich, 10 % halten es für „gut“ oder „zufriedenstellend“ (siehe Frage 3.4, Anlage 5). Damit bewerten die Gemeinden bzw. Landkreise das Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) deutlich besser. Die FMG nimmt den Lärmschutz der Anwohner und Kommunen ernst. So wurde in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen, um die Lärmimmissionen zu reduzieren und den Schutz der Anlieger zu verbessern. Dieses Engagement soll auch in Zukunft weitergeführt werden. Die FMG informiert umfangreich zum Thema Lärm(-schutz) (siehe hierzu auch die Stellungnahme zur Frage 2.3). Zur Überwachung von Fluglärm im Umfeld des Flughafens betreibt die FMG ein umfangreiches Fluglärmmonitoring. Zahlreiche weitere Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes wurden am Flughafen München umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch lärmabhängige Entgelte nimmt die FMG Einfluss auf das am Flughafen München betriebene Fluggerät.</li> <li>• Um die Flughafenumgebung vor Belästigung aus Triebwerksprobeläufen zu schützen, betreibt die FMG eine Lärmschutzhalle. Diese vermindert Lärmemissionen aus wartungsbedingten Probeläufen erheblich.</li> <li>• Für den Flugbetrieb in der Nacht gilt am Flughafen eine Nachtflugregelung, die den nächtlichen Flugbetrieb stark einschränkt.</li> <li>• Zur Vermeidung von Bodenlärm dient der Ersatz der Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene</li> </ul>

	<p>Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]) sowie die Einführung des sog. Airport-CDM (Collaborative Decision Making).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die FMG nimmt regelmäßig an Forschungsprojekten zur Thematik Fluglärm teil, z. B. in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Damit unterstützt die FMG die mittel- und langfristige Reduzierung von Fluglärm.</li><li>• Im Rahmen zweier Schallschutzprogramme hat die FMG umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen.</li></ul> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen zu den Fragen 2.1 und 2.2 verwiesen.</p> <p>Die Technische Universität München (TUM) hat daneben im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmkommission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert. Weitere lärmmindernde Maßnahmen betreffen z. B. die Flugführung und liegen in der Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Beispielhaft wird auf die nach Lärmgesichtspunkten optimierte Flugstreckenführung am Flughafen, auf die spätere Freigabe von Abflugstrecken in der Nacht, auf die Verwendung sog. Continuous Descent Operations (CDO), auf Regelungen zur Mindesthöhe im Gegenanflug in der Nacht sowie auf die nächtliche Abwicklung des Flugbetriebs auf nur einer Start-/Landebahn mit damit verbundenen Lärmpausen verwiesen.</p>
--	--



2.5 Wie beurteilen Sie die Tätigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten bei der Regierung von Oberbayern?

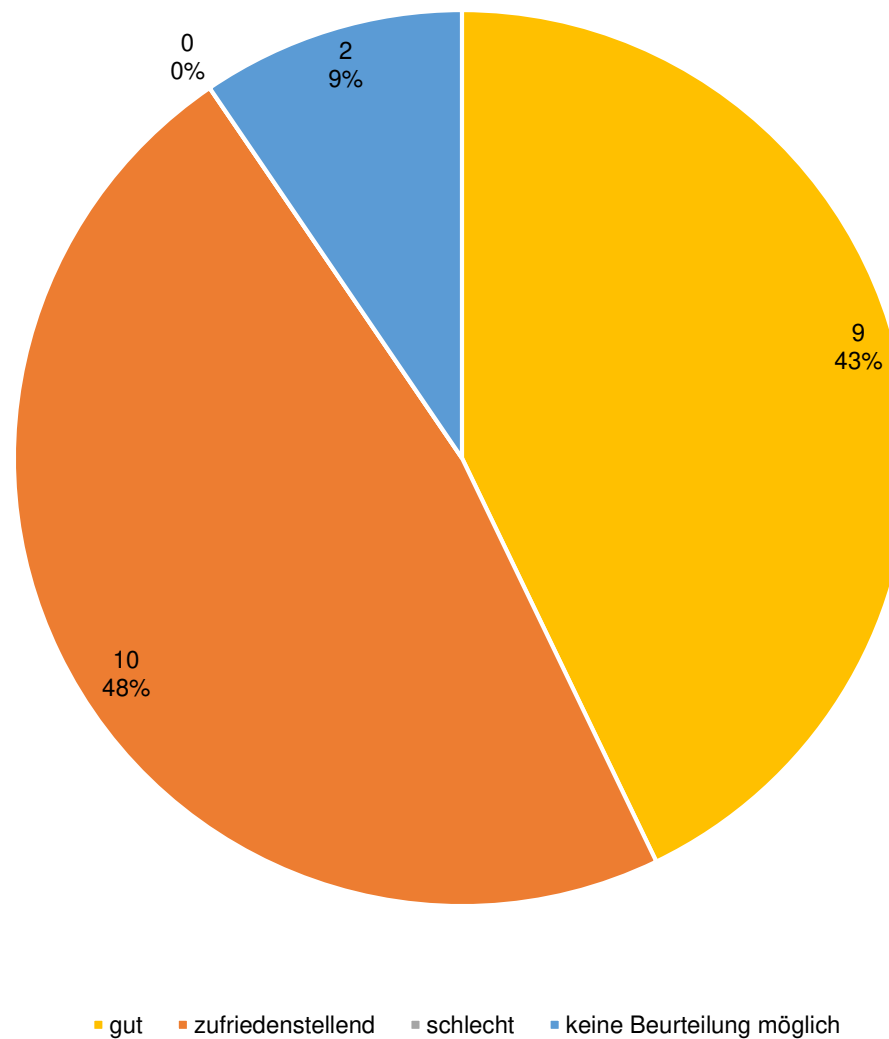
Aus Gründen des Datenschutzes kann das Ergebnis der Online-Befragung nicht veröffentlicht werden. Gleichwohl wird das Ergebnis der Umfrage berücksichtigt.

Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
<p>Aus Gründen des Datenschutzes kann das Ergebnis der Online-Befragung nicht veröffentlicht werden. Gleichwohl wird das Ergebnis der Umfrage berücksichtigt.</p>	<p>Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) ist Kontaktperson und Vermittler zwischen der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung, den Luftverkehrs- und Flughafengesellschaften sowie den Luftfahrtbehörden und den Flugsicherungsorganisationen.</p> <p>Die FLSB haben im Rahmen der Aufgaben, für die die Luftfahrtbehörden im Vollzug zuständig sind, bei allen Maßnahmen mitzuwirken oder diese zu veranlassen, die notwendig und zweckmäßig sind, um bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Die Aufgaben des FLSB im Einzelnen sind in den Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien) vom 02.02.2021 (BayMBl. 2021 Nr. 142 vom 24.02.2021)<sup>8</sup> aufgelistet.</p> <p>Zu diesen Aufgaben zählen insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Entgegennahme, Untersuchung und Beantwortung von allgemeinen Beschwerden und Anfragen zum Thema Fluglärm,</li> <li>• die Information, Beratung und Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Thema Fluglärm,</li> <li>• die Beratung der zuständigen Luftfahrtbehörde bei Planfest-</li> </ul>

<sup>8</sup> BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien), Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 2. Februar 2021, Az. 56-3739.1-1-6, BayMBl. 2021 Nr. 142, 24. Februar 2021 ([BayMBl. 2021 Nr. 142 - Verkündungsplattform Bayern \(verkuendung-bayern.de\)](https://www.verkuendung-bayern.de))

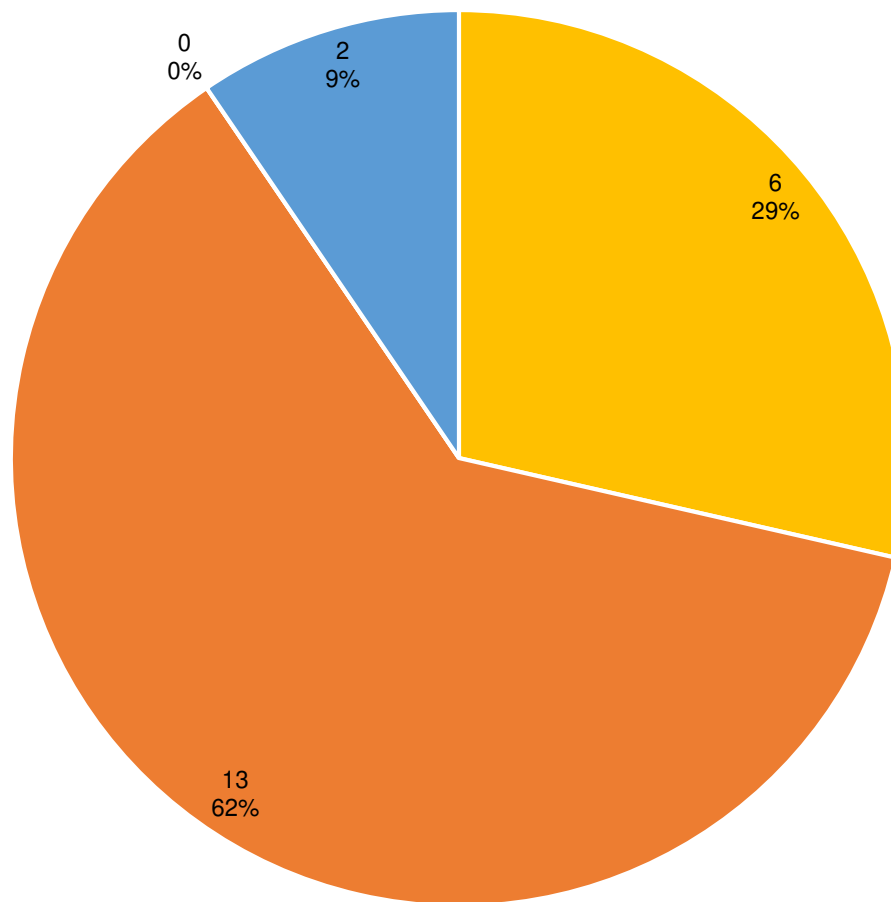
	<p>stellungsverfahren und Genehmigungsverfahren hinsichtlich lärmphysikalischer Fragen,</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• die Mitwirkung bei der Konzeption von Verfahren zur Lärm-minderung in der Luft und am Boden, die im Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen,</li><li>• die Mitwirkung bei der Überwachung von festgelegten Maß-nahmen und Betriebsbeschränkungen zur Lärm-minderung an Flugplätzen,</li><li>• die Mitwirkung bei der Verfolgung von Verstößen im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren zum Schutz gegen Flug-lärm und</li><li>• die Beratung der Flugplatzunternehmer hinsichtlich der Ein-richtung und des Betriebs der Messanlagen gemäß § 19a Luftverkehrsgesetz.</li></ul> <p>Der FLSB der Regierung von Oberbayern ist zu den üblichen Dienst-zeiten für die Bürgeranliegen über Telefon, Fax, E-Mail und Brief er-reichbar. Auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern wird auch ein spezielles Online-Verfahren für Fluglärm-beschwerden be-reitgestellt, das bereits die wesentlichen Informationen für eine zügige Bearbeitung abfragt.</p> <p>Fluglärm-beschwerden können beim Fluglärm-schutzbeauftragten für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege einge-reicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Über ein Online-Formular: <a href="#">Start – Fluglärm-beschwerde (bay-ern.de)</a></li><li>• telefonisch: +49 (0)89 2176-1</li><li>• per E-Mail: <a href="mailto:luftamt@reg-ob.bayern.de">luftamt@reg-ob.bayern.de</a></li><li>• schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München</li><li>• per Fax: +49 (0)89 2176-3102</li></ul>
--	--

2.6 Wie beurteilen Sie die Aufgabenwahrnehmung durch die Fluglärmkommission München (FLK)?



<b>Ergebnis der Online-Befragung</b>	<b>Bewertung</b>
<p>Die Aufgabenwahrnehmung durch die Fluglärmkommission am Flughafen München beurteilen 48 % der Gemeinden und Landkreise als zufriedenstellend und 43 % als gut. Für 2 Teilnehmer (entspricht 9 %) war keine Beurteilung möglich. Als schlecht wurde die Aufgabenwahrnehmung von keiner Gemeinde/keinem Landkreis beurteilt.</p>	<p>Der Vorsitzende der <b>Fluglärmkommission (FLK) am Flughafen München</b> nimmt zum Ergebnis der Frage 2.7 wie folgt Stellung: Nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) hat die FLK die Aufgabe, die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sowie die Flugsicherungsorganisation zu beraten. Diese behördenzentrierte Beratungsaufgabe der FLK wird insbesondere durch die engagierte Mitarbeit der Vertreter der von Fluglärm und flugverkehrsbedingten Luftverunreinigungen betroffenen Gemeinden und Landkreise wahrgenommen und durch deren kommunalpolitisches Erfahrungswissen unterfüttert. Deshalb überrascht es auch nicht, dass die betroffenen Gemeinden und Landkreise die Aufgabenwahrnehmung durch die FLK nahezu durchgängig als zufriedenstellend oder sogar gut bewerten. Im krassen Gegensatz dazu steht die Einschätzung der an der Online-Befragung teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger, von denen mehr als zwei Drittel entweder überhaupt keine Vorstellung von den Aufgaben der FLK haben oder sich jedenfalls nicht in der Lage sehen, deren Tätigkeit zu bewerten (siehe Frage 3.6, Anlage 5).</p>

2.7 Wie erfolgreich erachten Sie Ihre Tätigkeit als Mitglied der Fluglärmkommission München (FLK)?



■ gut ■ zufriedenstellend ■ schlecht ■ keine Beurteilung möglich



<b>Ergebnis der Online-Befragung</b>	<b>Bewertung</b>
<p>Ihre Tätigkeit als Mitglied bei der Fluglärmkommission am Flughafen München erachten 62 % der teilnehmenden Gemeinden/Landkreise als zufriedenstellend, 29 % als gut. Für 2 Teilnehmer (entspricht 9 %) war keine Beurteilung möglich. Als schlecht wurde die Tätigkeit von keiner Gemeinde/keinem Landkreis beurteilt.</p>	<p>Der Vorsitzende der <b>Fluglärmkommission (FLK) am Flughafen München</b> nimmt zum Ergebnis der Frage 2.7 wie folgt Stellung: Die nahezu durchgängig zufriedenstellende oder sogar gute Einschätzung des Erfolgs der eigenen Mitwirkung der von Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge betroffenen Gemeinden und Landkreise überrascht nicht. Denn die behördenzentrierte Beratungsaufgabe der FLK wird insbesondere durch die engagierte Mitarbeit der Vertreter der von Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge betroffenen Gemeinden und Landkreise wahrgenommen und durch deren kommunalpolitisches Erfahrungswissen unterfüttert (siehe hierzu auch die Bewertung unter 2.6).</p>

## Anlage 7: Zusammenstellung und Bewertung der ergänzenden schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen der Öffentlichkeit aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München hatte die Öffentlichkeit in der Zeit vom 07.08.2020 bis einschließlich 21.09.2020 die Möglichkeit, einen Online-Fragebogen zu den Themenkomplexen „Großflughafen München“, „Umgebungsärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München“ und „mögliche lärmindernde Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungsärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München“ zu beantworten. Die Auswertung des Online-Fragebogens für die Öffentlichkeit ist als Anlage 5 dem Lärmaktionsplan-Entwurf beigefügt und wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung übermittelt. Insgesamt 11 Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände gaben darüber hinaus ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen ab. Diese Rückmeldungen wurden den zuständigen Stellen ebenfalls zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Anregungen und Rückäußerungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Bürger/ Bürgerinitiative/ Verband	Nr.	Rückäußerung/Anregung	Bewertung
Bürger	1	Wenn man Ihre Aktion mit den „Fragen für die Öffentlichkeit“ zum Thema „Lärm am Münchner Flughafen“ wirklich ernst nehmen könnte, dann hätte Sie diese Umfrage nicht so tief in irgendwelchen Unterseiten versteckt	Dieser Vorwurf ist aus Sicht der <b>Regierung von Oberbayern</b> nicht zutreffend: <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bekanntmachung der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung erfolgte im Oberbayerischen Amtsblatt, Ausgabe Nr. 19 vom 07.08.2020. In dieser war eine Verlinkung auf die Internetseite zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München enthalten. Auf dieser waren Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ein Link zur Unterseite „Fragen für die Öffentlichkeit“ enthalten.</li> <li>Zudem gab die Regierung von Oberbayern am 07.08.2020 eine Pressemitteilung heraus, in der ebenfalls die Verlinkung auf die Internetseite zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung</li> </ul>

			<p>für den Großflughafen München enthalten war.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Darüber hinaus wurden auf der Startseite der Regierung von Oberbayern<sup>1</sup> sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft, um auf die erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung hinzuweisen und einen direkten Zugriff auf die Internetseite zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen zu ermöglichen:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Über einen sog. „Slider“ wurde die Öffentlichkeit über ein Bild-Text-Element auf die Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht.</li><li>○ Im Presseticker wurde auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen.</li><li>○ Unter „Aktuelles“ wurde mit einem Bild-Text-Element auf die Lärmaktionsplanung hingewiesen.</li><li>○ Unter „Themen im Fokus“ war ebenfalls ein Hinweis auf die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung enthalten.</li></ul></li></ul> <p>Insgesamt wurde damit allein auf der Startseite an vier Stellen auf die Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Auf der Aufgabenseite „Umgebungsärm; Erstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Bundesautobahnen, Großflughäfen und bestimmten Haupteisenbahnstrecken wurde im Rahmen der Möglichkeiten eine „Regionale Ergänzung“ der Regierung von Oberbayern aufgenommen, über die man zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München gelangte.</li><li>• Auf der Serviceseite „Planverfahren, Planfeststel-</li></ul>
--	--	--	--

<sup>1</sup> Regierung von Oberbayern: Internet ([Regierung von Oberbayern](#))

			<p>lungen“ gelangte man in der Rubrik „Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz“ ebenfalls zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Über uns-Seite „Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz“ war unter „Immissionsschutz/Lärm“ ebenfalls eine Verlinkung zum aktuellen Lärmaktionsplan enthalten.</li> <li>• Über Internetsuchmaschinen gelangte man beispielweise nach Eingabe der Suchbegriffe „Lärmaktionsplan Flughafen München“, „Lärmaktionsplan München“ oder „Lärmaktionsplan Flughafen“ zur Internetseite der Regierung von Oberbayern zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München.</li> </ul>
	2	<p>und bei den Fragen mit mehreren Antwortmöglichkeiten auch noch ein „freies“ Eingabefeld „Sonstiges“ (oder etwas in der Art) bereitgestellt.</p>	<p>Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München wird deshalb in zwei Mitwirkungsphasen erfolgen.</p> <p>In der ersten Phase wurden die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise gebeten, zielgerichtete Fragen zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München zu beantworten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten zusätzlich die Möglichkeit eine eigene Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Ziel der ersten Mitwirkungsphase war es, eine Grundlage für die Erstellung eines Lärmaktionsplan-Entwurfs zu erhalten. Zu diesem Entwurf erhalten die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise im Rahmen der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit eigene Stellungnahmen abzugeben.</p>

			<p>Unabhängig davon wurden aber auch alle Stellungnahmen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Verbänden, die im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, in den vorliegenden Lärmaktionsplan-Entwurf aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.</p>
	3	<p>Dann wäre es z. B. möglich gewesen auf die zunehmende Aufweichung des (sowieso nicht existierenden) „Nachtflugverbots“ per massiv zunehmender Ausnahmegenehmigungen hinzuweisen und die Abschaffung dieser „Lärmäquivalente“ für Nachflieger zu fordern und ein wirklich totales Nachtflugverbot!</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Für den Flughafen München besteht eine bestandskräftige Nachtflugregelung, die einem Nachtflugverbot entgegensteht. Der Flughafen München hat damit eine gesicherte Rechtsposition, in die mit einem vollständigen Nachtflugverbot eingegriffen würde. Überdies ließe sich ein Nachtflugverbot nicht mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München vereinbaren. Bei einem Flughafen mit internationaler Ausrichtung lässt sich der Betrieb aufgrund der Zeitverschiebung nicht ausschließlich zur Tageszeit abwickeln.</p> <p>Die Anzahl an Ausnahmegenehmigungen, die das StMB gewährt, hängt vornehmlich zum einen von den jeweils vorherrschenden Wetterbedingungen und zum anderen von den aktuellen Gegebenheiten im internationalen Luftverkehrssystem ab. Nur wenn die Flugbewegung erforderlich ist, um erhebliche Störungen des Flugverkehrs zu vermeiden oder dem besonderen öffentlichen Interesse dient, wird eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungs-genehmigung der Regierung von Oberbayern vom</p>

		<p>23.03.2001<sup>2</sup> eingeschränkt. Die Nachtflugregelung sieht auf Grundlage des § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und unter besonderer Berücksichtigung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG, nach dem auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist, sowohl eine Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs als auch die Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor. Eine Übersicht über die geltenden Nachtflugbeschränkungen am Flughafen München stellt sich wie folgt dar:</p> <p><b>Abbildung:</b> Schematische Darstellung der Nachtflugregelung am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH<sup>3</sup>)</p> <p>In der Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr ist der Flugbetrieb grundsätzlich verboten; einzelne Flugbewegungen dürfen nur in besonders begründeten Ausnahmefällen stattfinden. So sieht die Nachtflugregelung eine nahezu bewegungsfreie Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und</p>
--	--	--

<sup>2</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>3</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflugregelung gemäß Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (<https://www.munich-airport.de/nachtflug-88324>)



			<p>05:00 Uhr vor. Auch der Schutz des Zeitfensters von 23:30 Uhr bis 00:00 Uhr ist durch Beschränkung des Luftverkehrs in besonderem Maße gewahrt. Die Tagesrandstunden von 22:00 Uhr bis 00:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr sind ebenfalls erheblichen Beschränkungen unterworfen. Neben der Einschränkung der zulässigen Flugarten und der Beschränkung zulässiger Flugbewegungen auf Kapitel 3 Flugzeuge, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums gelistet sind, ist ein Lärmkontingent für die Nacht festgelegt, das durch seine Ausgestaltung Anreize zum Einsatz möglichst leiser Flugzeuge setzt (lautere Flugzeuge nehmen mehr Kontingentanteile in Anspruch als leisere Flugzeugtypen). Zudem darf zum Schutz der Nachbarschaft der äquivalente Dauerschallpegel von <math>L_{eq} = 50 \text{ dB(A)}</math> an den Schnittpunkten der Flugkorridore mit der Grenze des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres nicht überschritten werden.</p> <p>Eine Einzelbegründung für jede Nachtflugbewegung in den Tagesrandzeiten von 22:00 bis 00:00 Uhr und von 05:00 bis 06:00 Uhr sieht die Nachtflugregelung nicht vor, selbstverständlich müssen aber die Flüge beim Flugplanordinator unter Hinweis auf die in Anspruch genommene Zulassungsart des Fluges in der Maßgabenliste der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 unter Ziffer A.I.1. angemeldet und koordiniert sein. Flüge ohne Koordinierung sind nicht zulässig und stellen eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 4 i. V. m. § 3 der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung [FHKV] vom 13.06.1994). In der Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) darf dagegen nur geflogen werden, wenn eine Ausnahmegenehmigung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) oder ein Notfall i. S. d. Nachtflugregelung vorliegt.</p> <p>Die Nachtflugregelung wurde sowohl vom Bayerischen</p>
--	--	--	--

			<p>Verwaltungsgerichtshof (BayVGH; Urteil vom 03.12.2002, Az. 20 A 01.4019 u. a., Urteil vom 28.09.2006, Az.8 A 05.4032 u. a.) wie vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) überprüft und bestätigt (Urteil vom 20.04.2005 Az. 4 C 18.03 und Beschluss vom 22.02.2007 Az. 4 B 2.07).</p> <p>Die Nachtflugregelung wurde zudem im Rahmen des 98. Planänderungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen, ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint</p> <p>(98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss [ÄPFB]<sup>4</sup> der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011, C III 3.6.10.3, S. 1130ff.). Dieses Prüfungsergebnis wurde vom BayVGH in seinem Urteil vom 19.02.2014, Az. 8 A 11.40040 u. a. Ziff. 6.5 der Begründung, RdNr. 487ff. und vom BVerwG, Beschluss vom 19.02.2015, Az. 4 B 53.14 ff.) trotz der im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstellung der Antragsunterlagen für den 98. ÄPFB inzwischen höheren Auslastung des Lärmkontingents bestätigt. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig.</p> <p>Eine Änderung der bestehenden Nachtflugregelung ist daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder tatsächlich noch rechtlich veranlasst. Änderungen der Sach- und Rechtslage, die eine andere Beurteilung der Nachtfluganforderungen oder des notwendigen Schutzes der Bevölkerung und der Nachbarschaft nahelegen würden, sind nicht erkennbar und auch nicht geltend gemacht.</p> <p>Der Forderung nach einem kompletten Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr steht zudem der Bedarf für Luftverkehr auch in der Nacht und v. a. in den Tagesrandstunden entgegen. Dies gilt insbesondere für Flughäfen</p>
--	--	--	--

<sup>4</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			<p>mit Drehkreuzfunktion, zu denen auch der Flughafen München als Anlage der Daseinsvorsorge zählt. Der Flughafen München hat nach der Vorgabe des Landesentwicklungsplans Bayern (LEP)<sup>5</sup> als Luftfahrt Drehkreuz von europäischem Rang die internationale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherzustellen, seine weitreichende Bedeutung soll gefestigt und weiterentwickelt werden (vgl. LEP, Stand 01.01.2020, Ziff. 4.5.1). Diese Zielsetzung entspricht auch der des Bundes, die im Flughafenkonzept von 2009 Ausdruck gefunden hat. Demnach besteht ein großes verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse und Bundesinteresse an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung u. a. des Flughafens München. Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr ist die an den Flughäfen im Rahmen ihrer Betriebsgenehmigungen bestehende Möglichkeit, Flugbewegungen auch innerhalb der gesetzlichen Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) sowie in den Tagesrandzeiten (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) durchführen zu können, ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutsche Luftverkehrsbranche (siehe Flughafenkonzept der Bundesregierung<sup>6</sup>, Zusammenfassung der Maßnahmen 5., 7. und 15. Spiegelstrich). Bei der Abwicklung von v. a. Interkontinentalverbindungen sind z. B. auch die Start- und Landemöglichkeiten am Ziel- bzw. Herkunftsort der angebotenen Flüge zu berücksichtigen, die häufig späte Starts nach 22:00 Uhr oder Landungen vor 06:00 Uhr morgens bedingen, weiter die</p>
--	--	--	--

<sup>5</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

<sup>6</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 ([Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 \(bmvi.de\)](#)) und Flughafenkonzept der Bundesregierung: Zusammenfassung der Maßnahmen ([FLUGAHFENKONZEPT DER BUNDESREGIERUNG: ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN \(bmvi.de\)](#))

			<p>notwendigen Zu- und Abbringer-Verkehre zu und von den Interkontinentalflügen. Wichtig sind Tagesrandverbindungen auch für den Geschäftsreiseverkehr, um Termine und geschäftliche Tätigkeiten am Zielort während des Tages zu ermöglichen. Gleiches gilt häufig für touristische Verkehre, die unter Berücksichtigung der Umlaufplanung der Flugzeuge und der Zubringermöglichkeiten am Urlaubsort z. T. auch spätere Ankunfts-möglichkeiten bedingen. Schließlich sind auch die Anforderungen der Umlaufplanung der Flugzeuge im Hinblick auf Wartungserfordernisse wie z. B. abendliche Heimflüge zur Wartungsbasis zu berücksichtigen. Die Notwendigkeit, Zeitfenster für Verspätungen von Landungen und Starts zumindest am Tagesrand offen zu halten, kommt ergänzend hinzu und ist an so gut wie allen Flughäfen in den jeweiligen Nachtflugregelungen berücksichtigt.</p> <p>Die FMG setzt sich dennoch dafür ein, den durch Luftverkehr bedingten Fluglärm auch in der Nachtzeit weiter zu reduzieren, u. a. mit der Ausgestaltung der Start- und Landeentgelte. Näheres dazu unter Nr. 12.</p>
	4	<p>Ebenso wäre es möglich gewesen ein Verbot der Subventionierung von Zubringerflügen u. ä. zu fordern, denn Flüge, schon gar unrentable, die nicht stattfinden, können vermutlich auch keinen Lärm machen! Und vermutlich noch manches mehr.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Das Förderprogramm der FMG steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gesellschafter der FMG, den Flughafen München zu einem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz auszubauen und die Entwicklung von Luftverkehrsverbindungen von und zum Flughafen München zu fördern. Damit soll dem Wirtschaftsstandort Bayern und seinen Passagieren ein möglichst optimales Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden. Alle Fördermaßnahmen, die in der Regel nur neue Verbindungen betreffen, müssen auch zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FMG beitragen und im Einklang mit EU-Recht stehen. Daher wird jede Fördermaßnahme einer Wirtschaftlichkeits- und Rechtmäßig-</p>

			keitsprüfung nach den Anforderungen der EU unterzogen. Der Fokus liegt auf kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen, nur untergeordnet auf Zubringerflügen. Ein Verbot wurde – weil mit den Zielsetzungen für die Entwicklung des Flughafens München nicht vereinbar – von den Gesellschaftern abgelehnt (siehe auch Sitzung des Landtagsausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 06.10.2020).
5	Aber so wie die Umfrage ist, entlarvt sie sich schon als das Feigenblatt, das sie ist! Wie wenig nötig so ein überdimensionierter Flughafen hier ist, haben ja die letzten Monate eindrucksvoll gezeigt!		Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Am Flughafen München wurden im letzten, von der Corona-Krise nicht beeinflussten Jahr 2019 417.138 Flugbewegungen (Starts und Landungen) und 47,96 Mio. Passagiere abgefertigt. Damit wurden die bestehenden Kapazitäten weitestgehend ausgeschöpft. Im Zusammenhang mit der Corona-Krise und den damit einhergehenden Reisebeschränkungen ist in 2020 das Fluggeschehen massiv eingebrochen. Allerdings geht die Luftverkehrsbranche wie auch die Politik davon aus, dass sich die Luftverkehrsnachfrage nach der Krise wieder erholen und innerhalb weniger Jahre das Niveau von 2019 erreichen wird. Der Trend zu mehr Mobilität wird auch in Zukunft angesichts der zunehmenden globalisierten und vernetzten Welt weiter anhalten. Trotz der ggf. stärkeren Nutzung von digitalen Plattformen auch im Wirtschaftsbereich, wird auch zukünftig mit weiteren Nachfragezuwächsen im Luftverkehr zu rechnen sein.
6	Und wie wenig die Regierung von Oberbayern und die Bayerische Staatsregierung sich wirklich für die Belange der Flughafenanwohner interessieren, zeigt einmal mehr die Ausgestaltung Ihrer Umfrage.		Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München erfolgt deshalb in zwei Mitwirkungsphasen.

			<p>In der ersten Mitwirkungsphase vom 07.08.2020 bis 21.09.2020 wurden die Öffentlichkeit und die betroffenen Gemeinden/Landkreise gebeten, auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern zielgerichtete Fragen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München zu beantworten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung der Fragen eine eigene Stellungnahme abzugeben. Darüber hinaus gaben insgesamt 11 Bürger, Bürgerinitiativen und Verbände ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen ab.</p> <p>Die Auswertungen der Online-Fragebögen für die Öffentlichkeit und für die Gemeinden/Landkreise wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Auswertungen der Antworten und die Bewertungen der Ergebnisse der Online-Fragebögen sind in den Anlagen 5 und 6 dargestellt.</p> <p>Die vorgebrachten schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen wurden den zuständigen Stellen ebenfalls zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Stellungnahmen und die Ergebnisse der Bewertung sind als Anlagen 7 (vorliegende Anlage) und 8 beigefügt.</p> <p>Auf dieser Grundlage wurde der Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München erstellt.</p>
Bürger	7	<p>In Ihrer Umfrage wurde der kausal mit dem Flughafen verbundene Straßenverkehrslärm leider vollkommen außer Acht gelassen. Da dieser Lärm zu vielen Tages- und Nachtzeiten mittlerweile grenzwertig ist, muss er definitiv mit aufgenommen werden.</p>	<p>Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Aufnahme des mit dem Flughafen verbundenen Straßenverkehrslärms 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.</p>



			<p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> 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 Lärmminde rung 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 Straßenverkehrslärms wird deshalb auf die zentrale Lärmaktionsplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020<sup>7</sup> verwiesen. Seit 01.01.2021 ist in Bayern die Regierung von Oberfranken zuständig für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans nach § 47d BIm-</p>
--	--	--	---

<sup>7</sup> 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>SchG für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes).</p> <p>Hierzu merkt die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) Folgendes an: Eine Gesamtlärbetrachtung wurde bereits bei der Antragstellung zum 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>8</sup> erstellt und vorgelegt. Eine solche wäre nach der Rechtsprechung außerdem nur dann angezeigt, wenn die Lärmeinwirkungen aus unterschiedlichen Lärmsektoren bzw. unterschiedlichen Lärmquellen in der Summe den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreichen und somit ein Verfassungsverstoß droht. Dies wäre allerdings nur dann der Fall, wenn der Dauerschallpegel tagsüber den Wert von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) fluglärmbedingt erreichen oder überschreiten würde – was nach den Ermittlungen, die die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde im 98. Planänderungsverfahren angestellt hat, nicht der Fall ist (vgl. dazu 98. ÄPFB, C III.3.6.16, S. 1161 ff., BayVGH, Urteil. vom 19.02.2014, Az. 8 A 11 40040, Ziff. 6.2.4, RdNr. 678 unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts [BVerwG]).</p>
Schönefelder Ziegler Lehnert Rechtsanwälte – Partnerschaft mbB im Auftrag der Bürgerinitiative	8	In der vorliegenden Stellungnahme geht es darum, ergänzend zu den Stellungnahmen der Mitglieder der Bürgerinitiative, die diese in individueller Form bezogen auf den im Internet verfügbaren Fragebogen der Regierung abgegeben haben, ergänzend zu bestimmten allgemeinen Themenkomplexen weitergehende Ausführungen in	Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die von den Rechtsanwälten Schönefelder, Ziegler, Lehnert und Partner vorgebrachten Themen waren überwiegend bereits in den von derselben Kanzlei geführten Gerichtsverfahren geltend gemacht worden. Allerdings ha-

<sup>8</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

<p>tive (BI) Attaching</p>	<p>das Verfahren der Lärmaktionsplanung einzubringen. Im Rahmen des seitens der Regierung von Oberbayern zur Verfügung gestellten Online-Formulars „Fragen für die Öffentlichkeit“ sind leider zum Teil nur recht kurze und fragmentarische Antworten zu bestimmten Lärmproblemen und Lärmphänomenen im Zusammenhang mit dem Großflughafen München möglich. Die in der Bürgerinitiative Attaching zusammengeschlossenen Mitglieder haben aber seit Bestehen des Großflughafens in verschiedenster Hinsicht die Lärmprobleme und Lärmphänomene am bestehenden zweibahnigen Flughafenbetrieb des Flughafens München kennengelernt. Darüber hinaus haben sie sich im Zusammenhang mit dem Verfahren um die Genehmigung einer 3. Start- und Landebahn intensiv mit dem Flughafen und seinem Betrieb auseinandergesetzt und seit Jahr und Tag in seinem Betrieb auch die extremen Ausformungen und Belastungen erleiden müssen und erlitten.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist selbstverständlich der nunmehr begonnene Ansatz einer Lärmaktionsplanung für den bestehenden Großflughafen München für die Mitglieder der Bürgerinitiative Attaching bezogen auf ihre konkrete Wohn- und Lebenssituation in der Ortslage von Attaching ein ganz herausragend wichtiges Thema, um mit Hilfe der Regierung und dem Instrument der Lärmaktionsplanung zumindest die gravierendsten negativen Ausformungen der Lärmbelastung durch den bestehenden zweibahnigen Flughafen für die Zukunft abzumildern und in zumutbare Rahmenbedingungen zu bringen.</p> <p>Von daher haben selbstverständlich viele Betroffene die Gelegenheit genutzt, sich im Rahmen des vorliegenden Verfahrens von Anfang an zu beteiligen und mit der Zur-</p>	<p>ben der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVG) und das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Bescheide sowohl hinsichtlich der Planrechtfertigung wie auch der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Bürger Attachings (gerade auch unter Lärmgesichtspunkten) bestätigt. Dies gilt insbesondere für die Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>9</sup>, aber auch für die Neuabwägung im Rahmen des 98. Planänderungsverfahrens.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können über bestehende Regelungen hinausgehende Empfehlungen ausgesprochen werden. Sind damit allerdings Eingriffe in bestehende Regelungen von Genehmigungs- oder Planfeststellungsbescheiden verbunden oder sollen damit zusätzliche Eingriffe in das Verkehrsgeschehen erfolgen, setzt dies eine gesetzliche Grundlage sowie die Umsetzung in einem fachgesetzlich geregelten Verfahren, hier also in einem ergänzenden Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren, voraus. Dem steht die Bestandskraft der genannten Bescheide entgegen.</p>
----------------------------	--	---

<sup>9</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luft/03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<p>verfügungstellung der ausgefüllten Online-Formulare der Regierung eine ausreichende Datenbasis zu verschaffen, um in die konkrete Planung eintreten zu können. In diesem Zusammenhang ist es aus Sicht der Bürgerinitiative und ihrer Mitglieder wichtig, dass bestimmte Themenkomplexe ausführlicher und konkreter thematisiert und Ihrem Hause für das vorliegende Verfahren beschrieben und damit näher gebracht werden als dies durch das bloße Ausfüllen der individuellen Online-Formulare möglich wäre. Es handelt sich hierbei um übergeordnete Phänomene, die auf die Lärmsituation erhebliche Auswirkungen haben und die der vorliegenden Stellungnahme nachfolgend im Namen der Bürgerinitiative Attaching und ihrer Mitglieder in das Verfahren eingebracht werden.</p> <p>Grundsätzlich geht es dabei um folgende, zunächst schlagwortartig zu benennende Themenkomplexe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Nachtflugbetrieb</li> <li>B. Überflugsituationen</li> <li>C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten</li> </ul> <p>Bei den vorbenannten Themenkomplexen handelt es sich um Ausformungen des aktuellen Flugbetriebsgeschehens am Großflughafen München, die für die betroffene Bevölkerung, die unmittelbar angrenzend an den bestehenden Flughafen wohnt und lebt, seit Jahr und Tag immer wieder zu unzumutbaren Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich der durch den Flugbetrieb entstehenden Lärmbelastungen führen.</p> <p>Im Einzelnen ist hierzu wie folgt auszuführen:</p>	
	9	<p><b>A. Nachtflugbetrieb</b></p>	<p>Zum Themenkomplex „Nachtflugbetrieb“ nimmt das <b>Bay-erische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) zusammenfassend wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der</p>

			<p>Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>10</sup> geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht. Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Rechtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig.</p> <p>Es ist zwischen den im Änderungsbescheid der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 zulässigen Nachtflügen und den Ausnahmen zu differenzieren. Nicht jeder Nachtflug basiert auf einer Ausnahmegenehmigung. Vielmehr stellt diese gerade einen Ausnahmefall dar. Die Zusammenschau der Flugbewegungen in einer Nacht beruht somit größtenteils auf den in der Nachtflugregelung als zulässig erfassten Flügen. Lediglich ein kleiner Anteil von rund 1 % ist auf die vom StMB erteilten Ausnahmen zurückzuführen.</p> <p>Wie oben bereits angeführt, fallen die vom StMB erteilten Ausnahmegenehmigungen neben den stets zulässigen Nachtflügen kaum ins Gewicht. Der Ausnahmecharakter ist mithin gewahrt. Not- und Katastrophenfälle oder auch Landungen aus Flugsicherheitsgründen bedürfen keiner Genehmigung und sind stets zulässig.</p> <p>Ein stetiger Anstieg nächtlicher Flugbewegungen – wie vorgetragen – kann im Hinblick auf die Ausnahmegenehmigungen nicht bestätigt werden. Die Ausnahmegenehmigungen, die das StMB gewährt, hängen vornehmlich zum einen von den jeweils vorherrschenden Wetterbedingungen und zum anderen von den aktuellen Gegebenheiten im internationalen Luftverkehrssystem ab. Nur wenn die Flugbewegung erforderlich ist, um erhebliche Störungen des Flugverkehrs zu vermeiden oder dem besonde-</p>
--	--	--	---

<sup>10</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>ren öffentlichen Interesse dient, wird eine Ausnahmege- nehmigung erteilt. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Die Statistiken über die Anträge, gewährte Genehmigun- gen sowie tatsächlich genutzten Genehmigungen stellen eine hinlängliche Dokumentation dar. Auch die Begrün- dung für die jeweilige Entscheidung wird in Begründungs- kategorien erfasst. Hierdurch ergibt sich eine ausreichen- de Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Die Lärmkontingentierung ist Bestandteil der Nachtflugre- gelung. Ebenso wie die stattfindenden Nachtflüge ist das Lärmkontingent bestandskräftig geschützt. Auch dieses war Gegenstand der höchstrichterlichen Überprüfung. Das Lärmkontingent wird derzeit nicht ausgeschöpft und bleibt hinter dem im Änderungsbescheid Prognostizierten zurück.</p>
	9.1	<p>1. Der Großflughafen München besitzt seit seiner Ansied- lung am heutigen Standort im Erdinger Moos eine grund- sätzliche Nachtflugregelung, die dem Grunde nach in der letzten Änderungsfassung aus dem Jahre 2001 bis heute gilt und von der der Flughafen Gebrauch macht. Auf der Grundlage der genehmigten Nachtflugregelung darf auf dem Flughafen auch zur Nachtzeit Flugbetrieb stattfinden im Gegensatz zu Flughäfen, die nur während des Tagzeit- raumes Flugbetrieb abwickeln. Die Nachtflugregelung ist dem Grunde differenziert ausgestaltet und lässt Flugbe- wegungen zu bestimmten konkretisierten Zwecken zu, wobei die nächtliche Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr dem Grunde nach weitestgehend geschützt ist, aber insbesondere in den Nachtrandzeiten zwischen</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nach- barschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbe- trieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001<sup>11</sup> eingeschränkt. Die Nachtflugregelung sieht auf Grundlage des § 6 Luft- verkehrsgesetz (LuftVG) und unter Berücksichtigung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG, nach dem auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu neh- men ist, sowohl eine Beschränkung des nächtlichen Flug- betriebs als auch die Erstattung von baulichen Schall- schutzmaßnahmen vor. Eine Übersicht über die geltenden Nachtflugbeschrän-</p>

<sup>11</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))



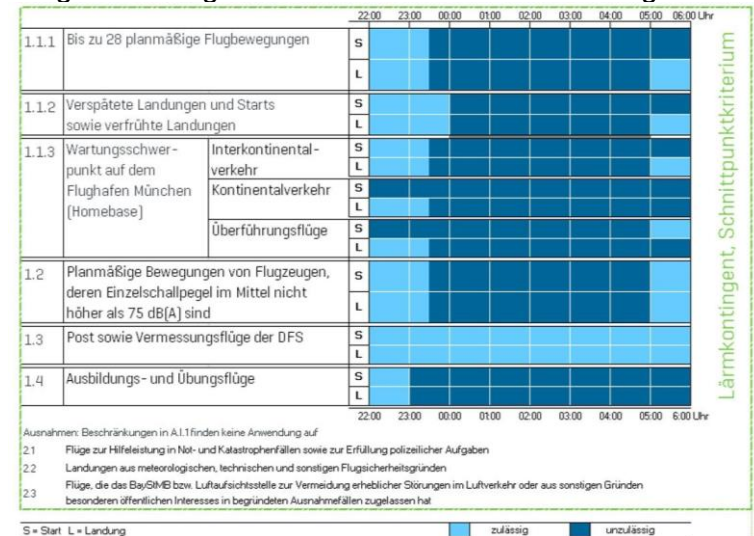
22:00 Uhr und 00:00 Uhr und 05:00 Uhr und 06:00 Uhr Flugbewegungen auch während der Nachtzeit auf der Grundlage dieser Genehmigungsregelung zugelassen und abgewickelt werden dürfen.

Alle Nachtflugbewegungen am Flughafen München unterliegen einem limitierenden Lärmkontingent, das berechnet auf das Kalenderjahr nicht überschritten werden darf und bei dessen 80 %iger Auslastung der Flughafen bereits verpflichtet wäre, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um eine 100 %ige Auslastung zu vermeiden.

Nach den von der Flughafengesellschaft im März 2020 veröffentlichten Daten für das Nachtflugjahr 2019 ist dieses limitierende Lärmkontingent für 2019 zu 71 % ausgeschöpft worden. Ausweislich der veröffentlichten Daten ist die Ausschöpfung des Lärmkontingents seit dem Jahr 2005, wo der Wert bei 45 % lag, kontinuierlich angestiegen, lag zwischen den Jahren 2010 bis 2017 bei Werten zwischen 60 % und 70 % und ist in den Jahren 2018 und 2019 erstmals über 70 % angestiegen.

Die nominelle Anzahl an Nachtflugbewegungen lag 2019 bei 76 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht und war damit fast so hoch wie im Jahr 2018, wo es sogar 78 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht gegeben hatte. Der Flughafen nimmt insoweit für sich resümierend in Anspruch, dass er auch im Kalenderjahr 2019 die Vorgaben der Nachtflugregelung nach dem Genehmigungsstand aus dem Jahre 2001 eingehalten habe.

kungen am Flughafen München stellt sich wie folgt dar:



**Abbildung:** Schematische Darstellung der Nachtflugregelung am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH<sup>12</sup>)

In der Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr ist der Flugbetrieb grundsätzlich verboten; einzelne Flugbewegungen dürfen nur in besonders begründeten Ausnahmefällen stattfinden. So sieht die Nachtflugregelung eine nahezu bewegungsfreie Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr vor. Auch der Schutz des Zeitfensters von 23:30 Uhr bis 00:00 Uhr ist durch Beschränkung des Luftverkehrs in besonderem Maße gewahrt. Die Tagesrandstunden von 22:00 Uhr bis 00:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr sind ebenfalls erheblichen Beschränkungen unterworfen. Neben der Einschränkung der zulässigen Flugarten und der Beschränkung zulässiger Flugbewegungen auf Kapitel 3 Flugzeuge, die in der Bonusliste des

<sup>12</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflugregelung gemäß Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (<https://www.munich-airport.de/nachtflug-88324>)

			<p>Bundesverkehrsministeriums gelistet sind, ist ein Lärmkontingent für die Nacht festgelegt, das durch seine Ausgestaltung Anreize zum Einsatz möglichst leiser Flugzeuge setzt (lautere Flugzeuge nehmen mehr Kontingentanteile in Anspruch als leisere Flugzeugtypen). Zudem darf zum Schutz der Nachbarschaft der äquivalente Dauerschallpegel von <math>Leq = 50 \text{ dB(A)}</math> an den Schnittpunkten der Flugkorridore mit der Grenze des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres nicht überschritten werden.</p> <p>Das in der Nachtflugregelung vorgegebene nächtliche Lärmkontingent wurde in allen zurückliegenden Jahren eingehalten.</p> <p>Im Jahr 2019 lag die Anzahl der Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht am Flughafen München bei 76. Im Vergleich dazu betrug die Anzahl der Flugbewegungen in 2018 durchschnittlich 78. Das Lärmkontingent wurde im Jahr 2019 zu 71 % genutzt und aufgrund von Unterschieden im Flugzeugmix damit im gleichen Umfang wie im Jahr 2018. Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen ist ähnlich wie das Gesamtverkehrsaufkommen in den letzten Jahren nach einem leichten Rückgang in den Jahren 2012 bis 2015 wieder angestiegen. 2011 betrug die Zahl der Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht 64 Starts und Landungen. Damit wurde das Lärmkontingent im Jahr 2011 bereits zu 69 % genutzt.</p> <p>Die Nachtflugregelung wurde sowohl vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH; Urteil vom 03.12.2002, Az. 20 A 01.4019 u. a., Urteil vom 28.09.2006, Az.8 A 05.4032 u. a.) wie vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) überprüft und bestätigt (Urteil vom 20.04.2005 Az. 4 C 18.03 und Beschluss vom 22.02.2007 Az. 4 B 2.07).</p> <p>Die Nachtflugregelung wurde zudem im Rahmen des 98. Planänderungsverfahrens von der Planfeststellungs-</p>
--	--	--	--

			<p>behörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen, ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint</p> <p>(98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011<sup>13</sup>, C III 3.6.10.3, S. 1130 ff.). Dieses Prüfungsergebnis wurde vom BayVGH in seinem Urteil vom 19.02.2014, Az. 8 A 11.40040 u. a. Ziff. 6.5 der Begründung, RdNr. 487 ff. und vom BVerwG, Beschluss vom 19.02.2015, Az. 4 B 53.14 ff.) trotz der im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstellung der Antragsunterlagen für den 98. ÄPFB inzwischen höheren Auslastung des Lärmkontingents bestätigt. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig.</p> <p>Eine Änderung der bestehenden Nachtflugregelung ist daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder tatsächlich noch rechtlich veranlasst. Änderungen der Sach- und Rechtslage, die eine andere Beurteilung der Nachtfluganforderungen oder des notwendigen Schutzes der Bevölkerung und der Nachbarschaft nahelegen würden, sind nicht erkennbar und auch nicht geltend gemacht.</p> <p>Der Forderung nach einem kompletten Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr steht zudem der Bedarf für Luftverkehr auch in der Nacht und v. a. in den Tagesrandstunden entgegen. Dies gilt insbesondere für Flughäfen mit Drehkreuzfunktion, zu denen auch der Flughafen München als Anlage der Daseinsvorsorge zählt. Der Flughafen München hat nach der Vorgabe des Landesentwicklungsplans Bayern (LEP)<sup>14</sup> als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die internationale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale</p>
--	--	--	---

<sup>13</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

<sup>14</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](http://www.landentwicklung-bayern.de))

			<p>Luftverkehrsanbindung Südbayerns sicherzustellen, seine weitreichende Bedeutung soll gefestigt und weiterentwickelt werden (vgl. LEP, Stand 01.01.2020, Ziff. 4.5.1). Diese Zielsetzung entspricht auch der des Bundes, die im Flughafenkonzept von 2009 Ausdruck gefunden hat. Demnach besteht ein großes verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse und Bundesinteresse an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung u. a. des Flughafens München. Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr ist die an den Flughäfen im Rahmen ihrer Betriebsgenehmigungen bestehende Möglichkeit, Flugbewegungen auch innerhalb der gesetzlichen Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) sowie in den Tagesrandzeiten (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) durchführen zu können, ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutsche Luftverkehrsbranche (siehe Flughafenkonzept der Bundesregierung<sup>15</sup>, Zusammenfassung der Maßnahmen 5., 7. und 15. Spiegelstrich). Zur verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit von Nachtflügen darf auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 verwiesen werden. Die FMG setzt sich dennoch dafür ein, den durch Luftverkehr bedingten Fluglärm auch in der Nachtzeit weiter zu reduzieren, u. a. mit der Ausgestaltung der Start- und Landeentgelte. Näheres dazu unter Nr. 12.</p>
	9.2	<p>2. Dieser Umstand ist aber für die betroffenen Anwohner, insbesondere von Attaching, wenig hilfreich. Störungen der Nachtruhe sind seit vielen Jahren anerkanntermaßen Auslöser zahlreicher gesundheitlicher Probleme beim Menschen. Von daher muss es grundsätzlich das Ziel sein, Belastungen der Nachtzeit durch Lärmimmissionen soweit wie möglich zu reduzieren bzw. zu vermeiden.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Schutz der Nachtruhe ist in § 29 Abs. 1 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie in der seit 2007 geltenden Abwägungsdirektive des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, wonach zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 FluLärmG zu</p>

<sup>15</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 ([Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 \(bmvi.de\)](http://www.bmvi.de)) und Flughafenkonzept der Bundesregierung: Zusammenfassung der Maßnahmen ([FLUGAHFENKONZEPT DER BUNDESREGIERUNG: ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN \(bmvi.de\)](http://www.bmvi.de))

	<p>Auch unter Berücksichtigung der dem Flughafen München erteilten Nachtflugregelung aus dem Jahr 2001 ist bezogen auf die hier vorliegende Lärmaktionsplanung hinreichend Potenzial erkennbar, um die Belastungen der Umgebung und der Anwohner um den Flughafen herum, wie vorliegend insbesondere der Wohnbevölkerung von Attaching, zu reduzieren und für mehr Schutz zu sorgen. Wie in der Bayerischen Staatszeitung in einem Bericht vom 08.03.2019 (siehe <a href="https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/landtag/detailansicht-landtag/artikel/nachtfluege-am-muenchner-flughafen-verdreifacht.html#topPosition">https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/landtag/detailansicht-landtag/artikel/nachtfluege-am-muenchner-flughafen-verdreifacht.html#topPosition</a>) zu entnehmen ist, ist die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen für Nachflüge binnen 5 Jahren auf annähernd 1000 gestiegen. Ausweislich der von der Flughafengesellschaft in ihrem Jahresbericht 2019 veröffentlichten Daten waren 27 % verspätete und verfrühte Landungen sowie nochmals 27 % planmäßige Bewegungen von Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind. Damit sind im Jahr 2019 54 % der Nachtflugbewegungen sogenannte planmäßige Flugbewegungen gewesen. Das heißt, über die Hälfte sämtlicher Nachtflugbewegungen werden als Regelfall im Hinblick auf ihre Planmäßigkeit behandelt und durchgeführt. Zählt man die verspäteten und verfrühten Landungen hinzu, die eigentlich auch dem planmäßigen Flugbetrieb zuzuordnen sind, steigt der Prozentsatz auf 77 %. Insoweit kann von einem Ausnahmecharakter dem Grunde nach nicht mehr die Rede sein. Zum Schutz der Nachtruhe wäre es daher dem Grunde nach dringend geboten, dass nicht über die Hälfte oder sogar zwei Drittel der in der Nachtzeit abgewickelten Flugbewegungen Normalität im Sinne einer Planmäßigkeit sein können, sondern vielmehr würde man auch im Sinne der Berichterstattung erwarten, dass die Nachtflugregelung auf tatsächliche Ausnahmefälle, wie luftrechtli-</p>	<p>beachten sind, geregelt. Mit den Anforderungen zum Schutz der Anlieger hat sich die Genehmigungsbehörde ausweislich der Begründung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 eingehend auseinandergesetzt. So wurde zum Schutz der Nachbarschaft das Konzept der Freihaltung der Kernzeit von 00:00 bis 5:00 Uhr entwickelt, ergänzt durch zahlreiche Beschränkungen auch für die Stunden vor und nach dieser Kernzeit. Weiterhin waren innerhalb des behördlich festgelegten Tag/Nachtschutzgebietes Schallschutzmaßnahmen zu erstatten und Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu entschädigen. Formelle Ausnahmegenehmigungen für einzelne Flugbewegungen sieht die Nachtflugregelung nur für die Zulassung von Flügen während der Kernzeit vor. Diese werden von dem zuständigen Ministerium an strengste Voraussetzungen geknüpft, mit der Folge, dass im gesamten Jahr 2019 nur 206 Flugbewegungen in der Kernzeit auf der Grundlage dieser Ausnahmegenehmigungen stattgefunden haben. In den Tagesrandzeiten sieht die Nachtflugregelung dagegen keine Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vor. Eine Einzelbegründung für jede Nachtflugbewegung sieht die Nachtflugregelung ebenfalls nicht vor, selbstverständlich müssen aber die Flüge beim Flugplankoordinator unter Hinweis auf die in Anspruch genommene Zulassungsart des Fluges in der Maßgabenliste der Nachtflugregelung angemeldet und koordiniert sein. Dieser hat wiederum die Vorgaben der luftrechtlichen Genehmigung zur Zulassung von bestimmten Arten von Flugbewegungen in den Tagesrandstunden zu beachten. Die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen der tatsächlich abgewickelten Nachtflugbewegungen betragen im Jahr 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 23 % verspätete oder verfrühte Landungen und</li> </ul>
--	---	--

	<p>che Notfälle oder ähnliches, den Schwerpunkt legt und dem Grunde nach tatsächlich einen Ausnahmefall darstellen. Dies kann den veröffentlichten Zahlen aber nicht entnommen werden. Vielmehr ist der Nachtflug mit 54 % bzw. 77 % der Bewegungen bewusst in die Nachtzeit geplant und damit ein Belastungspotenzial für die umliegende Bevölkerung, das von vornherein als Normalität eingepreist ist. Insoweit ist es auch wenig zielführend, wenn von den gesamten Nachtflügen lediglich 3 % bis 4 % innerhalb der so bezeichneten Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr stattfinden. Die Nachtzeit ist gesetzlich zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr festgelegt und gerade auch zu den Nachtrandzeiten zwischen 22:00 Uhr und 00:00 Uhr sowie zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr gehören zur Nachtzeit und zur Nachtruhe und bilden eine Einheit mit der Gesamtnachtzeit, die für den Menschen als Kernruhezeit zur Gesunderhaltung geboten und notwendig ist.</p>	<p>Starts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 27 % planmäßige Flugbewegungen aus dem 28er-Kontingent</li> <li>• 27 % Flugbewegungen im Rahmen der sog. „75er-Regelung“ (im Mittel an keiner stationären Lärm-messstelle mehr als 75 dB(A))</li> <li>• 19 % Homebase-Flüge</li> <li>• 1 % Post und DFS-Vermessungsflüge</li> <li>• 3 % Flüge aus medizinischen, polizeilichen oder Luftsicherheitsgründen</li> <li>• weniger als 1 % auf Grund von Ausnahmegenehmigungen durch das zuständige Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</li> </ul> <p>86 % der Nachtflüge in 2019 fanden zwischen 22:00 bis 00:00 Uhr statt, davon mehr als drei Viertel von 22:00 bis 23:00 Uhr und 11 % von 05:00 bis 06:00 Uhr. In der Kernzeit der Nacht waren lediglich 3 % der Nachtflüge abgewickelt worden, umgerechnet durchschnittlich nur 2,4 Bewegungen pro Nacht. Eine Differenzierung nach Tagesrandzeiten und Kernzeit der Nacht haben die Gerichte nicht nur gebilligt, sondern ausdrücklich auch gefordert. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9.1 verwiesen.</p>
<p>9.3</p>	<p>3. Daher wäre es im Rahmen der Lärmaktionsplanung angezeigt, dass im Rahmen einer Nachtflugregelung die Normalität, soweit es denn im Rahmen eines Nachtflugbetriebes eine sinnvolle Normalität überhaupt gibt, dahingehend zu definieren, dass die Normalität die Ausnahmeregelung sein muss und daher Nachtflugbetrieb in seinem prozentualen Schwerpunkt keinesfalls – wie gehandhabt – auf der Durchführung planmäßigen Flugbetriebes beruhen und ausgerichtet sein darf, sondern auf nicht vorhersehbare, vom Normalbetrieb abweichende Situationen, wie insbesondere Notsituationen. Mit diesem grundsätzli-</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Ausführungen der BI Attaching zielen auf eine Änderung der Nachtfluggenehmigung und Beschränkung auf Ausnahmen, die im Einzelfall geprüft und zugelassen werden sollten, ab. Dies widerspricht sowohl der Verkehrsfunktion des Flughafens München als interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz und dem auch im Landesentwicklungsprogramm niedergelegten öffentlichen Interesse an einem entsprechenden Flugangebot und den sich daraus ergebenden strukturellen Anforderungen auch an Verkehrsmöglichkeiten, zumindest in den Tagesrand-</p>



	<p>chen Paradigmenwechsel wäre im Sinne einer Lärmaktionsplanung für die umliegende Bevölkerung, wie den Bereich von Attaching, sehr viel mehr an Schutz vor unnötigem und unzumutbarem Lärm während der Nachtzeit zu gewinnen.</p> <p>Um die rechtlich zugelassene Nutzung im Rahmen eines Nachtflugbetriebes transparent und nachvollziehbar für die Zukunft zu gestalten, sollte die behördliche Praxis ergänzend verbessert werden. Wie sich aus einer schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Dr. Magerl vom 30.07.2018 und der Beantwortung durch das zuständige Staatsministerium vom 19.11.2018 (Drucksache 17/23700) unter Gliederungspunkt 4 ergibt, werden die behördlichen Entscheidungen zu den Anträgen auf Inanspruchnahme einer Ausnahmegenehmigung im Nachtflugbetrieb in der Regel telefonmündlich gegenüber der Flughafen München GmbH im Rahmen einer außerhalb der Bürozeiten eingerichteten Rufbereitschaft getroffen. Diese Entscheidungen werden gegenüber dem Antragsteller grundsätzlich nicht begründet. Der Entscheidungsgrund des einzelnen Vorgangs werde nicht aufgezeichnet und eine diesbezügliche Auswertung könne daher nicht vorgenommen werden. Hier sollte für die Zukunft zur Transparenz, Nachvollziehbarkeit, aber auch letztlich einer rechtlichen Überprüfbarkeit vorgesehen werden, dass sämtliche Entscheidungen über Ausnahmegenehmigungen, auch wenn sie bei der Erteilung gegenüber dem Antragsteller zunächst fernmündlich erfolgen, doch im Nachgang schriftlich dokumentiert werden. Insbesondere ist es ein besonders misslicher und eigentlich nicht zu rechtfertigender Aspekt, dass der Entscheidungsgrund des einzelnen Vorgangs überhaupt nicht aufgezeichnet</p>	<p>zeiten bis 00:00 Uhr und ab 05:00 Uhr, als auch den Anforderungen der Gerichte, die sehr wohl auch die Notwendigkeit eines Nachtflugbetriebes anerkannt haben. Des Weiteren ist eine solche Forderung in der flugbetrieblichen Realität und der Bedeutung des Flughafens München nicht praktikabel umsetzbar. Neben einem hohen Verwaltungsaufwand würde das in der Praxis dazu führen, dass nicht nur jede Planungssicherheit entfiere, sondern in der Konsequenz auch wichtige Verkehrssegmente zum Nachteil Bayerns verloren gehen würden.</p> <p>Was die Frage der Transparenz und Information der Öffentlichkeit betrifft, informiert die FMG über die Einhaltung des Lärmkontingents und des Schnittpunktkriteriums regelmäßig u. a. die Fluglärmmmission und die Luftaufsichtsbehörden. Zudem sind die Daten zum nächtlichen Flugbetrieb und die Einhaltung der Vorgaben der Nachtflugregelung im Nachtflugjahresbericht<sup>16</sup> bzw. in den Immissionsberichten<sup>17</sup> der FMG enthalten, die im Internet verfügbar sind.</p> <p>(Siehe ergänzend auch die Stellungnahme zu Nr. 3.3 der Anlage 5 und Nr. 2.3 der Anlage 6.)</p>
--	---	---

<sup>16</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflugjahresberichte ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

<sup>17</sup> Flughafen München GmbH: Immissionsberichte ([Immissionsberichte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

		<p>und dokumentiert wird. Entgegen der vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gegebenen Antwort vom 31.01.2019 auf die schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher vom 02.01.2019 ist es insoweit als nicht ausreichend anzusehen, dass die Gründe für Ausnahme-genehmigungen sich dem Grunde nach aus dem Be-scheid der Regierung von Oberbayern aus dem Jahre 2001 bezüglich der grundsätzlichen Zulassung der Nacht-flugregelung ergäben und eine darüber hinausgehende systematische Erfassung nicht erforderlich sei. Gerade unter dem oben bereits ausgeführten Gesichtspunkt, dass 54 % bzw. 77 % der Nachtflugbewegungen als scheinbar planmäßige Flugbewegungen im letzten Bericht deklariert sind und damit als Normalität und nicht als Ausnahme angesehen werden, wird deutlich, dass eine vertiefte Transparenz, Nachvollziehbarkeit und damit einherge-hend schriftliche Dokumentierung der Entscheidungsvor-gänge angezeigt ist, da sich ansonsten die notwendige Veränderung bei der Nachtflugregelung von Normalität zu Ausnahmeregelung nicht umsetzen lassen wird. Zur Nachvollziehbarkeit der zitierten Unterlagen werden die Dokumente „Drucksache Bayerischer Landtag 17/23700 vom 19.11.2018“ sowie „Antwort des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 31.01.2019“ als Anlagenkonvolut 2 der Stellungnahme beigefügt [Anmerkung: Das Anlagenkonvolut 2 wurde in die vorliegende Zusammenstellung nicht aufgenommen].</p>	
	10	<b>B. Überflugsituationen</b>	
	10.1	<p>1. Als weiterer Themenkomplex ist nunmehr der Aspekt der Überflüge in den Blick zu nehmen. Dabei geht es um Überflüge, die dadurch entstehen, dass Flugzeuge, ins-besondere im Rahmen des sogenannten Westbetriebs der nördlichen Start- und Landebahn, im Rahmen des</p>	<p>Auf Grundlage der Annahme, dass es sich hier um Überflüge von Attaching bei Betriebsrichtung West handelt, nimmt die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> hierzu wie folgt Stellung: Im Regelfall finden Überflüge von Attaching im Rahmen von wetterbedingten Abweichungen oder eines</p>

	<p>Abflugvorgangs vom vorgesehenen Abflugverfahren abweichen und früher, als im üblichen genehmigten Abflugverfahren geregelt, Richtung Norden aus der geraden Abfluglinie abschwenken und hierdurch unmittelbar über die Ortslage von Attaching in noch relativ niedriger Höhe fliegen. Auch durch derartige Manöver kommt es für die in der Umgebung lebende Wohnbevölkerung, wie insbesondere von Attaching, zu unnötigen und [un]zumutbaren Zusatzbelastungen mit Fluglärm, wenn vom üblichen Abflugkorridor in gerader Verlängerung der Start- und Landebahn abgewichen wird und damit eine unmittelbare Überflugsituation über die Ortslage von Attaching herbeigeführt wird, die bei einer Befolgung der geraden Abfluglinie in Richtung Westen in jedem Fall vollumfänglich vermieden werden könnte.</p>	<p>Fehlanflugverfahrens statt. Dieses Verfahren ist vom Piloten anzuwenden, wenn der Anflug nicht fortgesetzt werden kann und sofern keine anders lautende Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vorliegt. Ein Fehlanflugverfahren kann vom Flugverkehrslotsen angewiesen oder vom Piloten initiiert werden. Für einen Fehlanflug kann es viele Gründe, beispielsweise das Wetter, geben. Auch wenn die Betriebspiste noch nicht vorschriftsmäßig frei ist, weil sich ein gelandetes Luftfahrzeug länger als erwartet darauf befindet, bedeutet dies für das danach folgende Luftfahrzeug: „Go around“. In diesem Zusammenhang darf nach § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) z. B. auch Attaching überflogen werden.</p>
<p>10.2</p>	<p>2. Ausweislich der Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“ der Flughafengesellschaft München starten und landen Luftfahrzeuge aus flugsicherheitstechnischen Aspekten grundsätzlich gegen den Wind. Aufgrund der West-Ost-Lage der bestehenden Start- und Landebahn am Flughafen München ergeben sich die Betriebsrichtung „West“ (Start und Landung in Richtung Westen) und die Betriebsrichtung „Ost“, wobei nach den Angaben der Flughafen München GmbH im Jahresdurchschnitt zwei Drittel die Betriebszeit in Betriebsrichtung West ausgerichtet ist. Genau bei Betriebsrichtung West stellt sich die vorbeschriebene Thematik, dass startende Luftfahrzeuge frühzeitig abweichend vom Abflugverfahren in Richtung Westen der Start- und Landebahn und darüber hinaus folgend frühzeitig diesen Abflugkorridor verlassen und in Richtung Norden abschwenken und dabei, mal mehr mal weniger,</p>	<p>Die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> kann diese Ausführungen fachlich nicht nachvollziehen und nimmt wie folgt Stellung: Wie bereits in der vorgehenden Frage bzw. Stellungnahme (siehe Nr. 10.1) beantwortet, handelt es sich bei Überflügen von Attaching grundsätzlich um Fehlanflugverfahren oder wetterbedingten Abweichungen. Die veröffentlichten Abflugverfahren für beide Betriebsrichtungen am Verkehrsflughafen München finden Sie im LUFTFAHRT-HANDBUCH DEUTSCHLAND<sup>18</sup>. Zudem kann die Öffentlichkeit die Flugverläufe bzw. die Abwicklung des Luftverkehrs über die Anwendung STANLY_Track der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH<sup>19</sup> nachvollziehen.  Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

<sup>18</sup> DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Luffahrthandbuch Deutschland (<https://aip.dfs.de/basicIFR/2020DEC31/f1d2b1e54065beee33afe9a486635e98.html>)

<sup>19</sup> DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: STANLY\_Track ([DFS Deutsche Flugsicherung GmbH](#))

	<p>unmittelbar die Ortslage von Attaching überfliegen bzw. seitlich durch den Überflug tangieren. Die Flughafengesellschaft führt in der eben bezeichneten Broschüre bezüglich des Abflugverfahrens des Weiteren aus, dass die Starts gegen den Wind die Lärmentwicklung angeblich positiv beeinflussen, dass das Flugzeug steiler wegen des Gegenwinds steige und früher aufsteigen könne und damit auch rascher an Flughöhe gewinne, so dass der größere Abstand zum Erdboden eine schnellere Reduzierung des dort ankommenden Fluglärms bedinge. Dieser Umstand mag dem Grunde nach als positiver Aspekt gesehen werden. Er wird jedoch dadurch konterkariert, wenn gleichzeitig das frühere Aufsteigen dazu genutzt wird, aus dem vorgesehenen Abflugkorridor in gerader Westrichtung in Richtung Norden abzuschwenken und damit zu mehr oder minder teilweisen vollständigen Überflügen über bewohnte Ortslagen, wie Attaching, zu führen. Dem Grunde nach bedingt ein früheres Abschnwenken zu Gunsten des Flugbetriebs am Flughafen natürlich, dass der Abflugkorridor in Richtung Westen früher frei ist und in der Startabfolge gegebenenfalls insbesondere in Rush-hour-Zeiten eine höhere Frequenz im Abflugbetrieb der jeweiligen Start- und Landebahn herbeigeführt werden kann, da durch das frühzeitige Abschnwenken aus der Ideallinie die Luftturbulenzen, die durch Start- und Landevorgänge erzeugt werden, aus der unmittelbaren zentralen An- und Abfluglinie minimiert werden und durch das frühere Abschnwenken in einen außerhalb des zentralen Korridors gelegenen Bereich verlagert werden.</p>	<p>Die zitierte Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“ der FMG ist im Internet<sup>20</sup> verfügbar. Sie informiert allgemeinverständlich und umfassend über das Thema Lärm und Lärmschutz. Sie fand weithin Anklang. Die FMG erhielt dazu zahlreiche positive Rückmeldungen. Die Beurteilung und Freigabe zur Abweichung von festgelegten An- und Abflugverfahren fällt in den Zuständigkeitsbereich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, weshalb auf deren Antwort verwiesen wird. Es sei jedoch angemerkt, dass es keine Standardabflugstrecke (SID) gibt, die über Attaching führt.</p>
10.3	3. Die Flughafengesellschaft legt in ihrer bereits mehrfach bezeichneten Broschüre zum Fluglärm und zum Flug-	Das <b>Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung:

<sup>20</sup> Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Oktober 2019 ([Das »Münchner Modell« – Vorbild für die ganze Branche Ein Fachreader zum Symposium \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de))

	<p>lärmschutz bezogen auf die Abflugverfahren dar, dass diese bestimmten Prämissen folgen und danach geplant werden. So seien die Abflugverfahren so ausgestaltet, dass die Deutsche Flugsicherung den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abwickeln kann. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken hat. Wie bereits die Klassifizierung und die Formulierung der Prämissen darlegt, wird dem sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklungsmodus des Abflugverfahrens ein zwingender Charakter zugeschrieben, währenddessen der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm demgegenüber nur als zu berücksichtigender Belang dargestellt wird. Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, dass selbstverständlich jeder Verkehr in Deutschland, sei es auf der Straße, der Schiene oder aber in der Luft, sicher und nach entsprechenden Regeln geordnet abzuwickeln ist, um damit die Grundsicherheit des Verkehrs an sich sicherzustellen. Andererseits ist das Kriterium des flüssigen Abwickeln von Verkehren ein Belang, der bezogen auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen des Verkehrs sicherlich relativer zu sehen ist als die Aspekte der sicheren und der geordneten Abwicklung des Verkehrs. Ein frühes Abschnwenken von Luftfahrzeugen aus dem grundsätzlichen geraden Idealkorridor stellt – wie oben bereits dargelegt – immer auch einen Aspekt dar, der der Flüssigkeit der Abwicklung zum Durchbruch gereicht, in dem der Idealkorridor durch das jeweilige Luftfahrzeug sowohl beim Anflug nach der Landung als auch beim Start durch ein frühes Abdrehen zügig und früher als notwendig verlassen wird. Die Flüssigkeit der Abwicklung und das Verlassen des Korridors ist außerhalb stark bewohnter Bereiche und bei entsprechender Flughöhe möglicherweise durchaus ein optimier-</p>	<p>Um Missverständnisse zu vermeiden und wegen der schwammigen Verwendung des Begriffs in den Fragestellungen, soll hier zunächst eine sprachliche Klarstellung erfolgen.</p> <p>Flugverfahren sind standardisierte Anweisungen an die Piloten zur Abwicklung des Luftverkehrs, insbesondere bei An- und Abflügen von und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle.</p> <p>Für die Festlegung von Flugverfahren ist nach § 33 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig.</p> <p>Bei Flugverfahren handelt es sich in erster Linie um sicherheitsrechtliche Instrumente zur Verhaltenssteuerung, die den Zwecken der Flugsicherung gem. § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und damit der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dienen.</p> <p>Bei der Planung und Festlegung der Flugverfahren ist das BAF grundsätzlich an den Rahmen gebunden, der sich aufgrund des vorhandenen Systems der Start- und Landebahnen, der Betriebsgenehmigung des Flugplatzes, des dort zugelassenen Verkehrs und etwaiger Beschränkungen der Betriebszeiten (z. B. Nachtflugbeschränkungen) ergibt.</p> <p>Einen Einfluss auf Art und Umfang des anfallenden Verkehrs haben weder das BAF noch die zuständige Flugsicherungsorganisation.</p> <p>Von den Flugverfahren, die als Rechtsverordnungen formal erlassen und im Luftfahrthandbuch veröffentlicht werden, zu unterscheiden sind betriebliche Vorgehensweisen und „Verfahren“ die umgangssprachlich ebenfalls oft als Flugverfahren bezeichnet werden, aber nicht in die Zuständigkeit des BAF fallen.</p> <p>Soweit hier von Flugverfahren die Rede ist, sind immer solche nach § 33 Abs. 2 LuftVO gemeint.</p>
--	---	---

	<p>barer Belang. Im Großraum München und im Bereich des Großflughafens München ist aufgrund der vorhandenen dichten Bebauung rings um den Flughafen und insbesondere bezogen auf die Ortslage von Attaching im Nordwesten der bestehenden heutigen Nordbahn ein Aspekt, der zwingend ein frühes Abdrehen von Flugzeugen in unmittelbarer Nähe oder aber sogar über der Ortslage von Attaching im Zuge des Abflugverfahrens weitestgehend ausschließen muss. In jedem Falle kann insoweit die Thematik der Flüssigkeit des Abflugverfahrens kein übergeordneter Belang gegenüber dem Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm sein.</p>	<p>Grundsätzlich müssen Piloten die ihnen erteilten Freigaben befolgen. Diese können u. a. die festgelegten Flugverfahren zum Inhalt haben. Wird eine davon abweichende Flugverkehrskontrollfreigabe (Einzelfreigabe) durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle, z. B. den Fluglotsen der DFS erteilt, ist diese jedoch nach § 33 Abs. 1 LuftVO stets vorrangig. Die Auswahl des im Flugbetrieb jeweils konkret zur Anwendung gelangenden Flugverfahrens bzw. die Entscheidung des zuständigen Fluglotsen für die Erteilung einer Einzelfreigabe hängt im Einzelfall u. a. vom Wetter, von Herkunft und Ziel, vom Muster und der technischen Ausstattung des jeweiligen Luftfahrzeugs, dem abzuwickelnden Verkehrsaufkommen und ggf. auch von spontan auftretenden Sicherheitsaspekten ab. Ein Regel-Ausnahme-Verhältnis, wie die Fragestellung es suggeriert, besteht dabei nicht, insbesondere nicht dahingehend, dass das festgelegte Flugverfahren den Regelfall darstellt und die Abweichung im Einzelfall einer Rechtfertigung bedürfte.</p> <p>Dies gilt, soweit die anderen Voraussetzungen für die Erteilung einer abweichenden Freigabe vorliegen, auch in den Bereichen, in denen die Schwelle der Zumutbarkeit des Fluglärms überschritten wird. Dabei ist insbesondere ausschlaggebend, dass sich die Schwelle der (Un)Zumutbarkeit nicht nach subjektiven Kriterien bestimmt, sondern nach der ständigen Rechtsprechung der zuständigen Gerichte mit den Werten des § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm verknüpft ist. Dabei handelt es sich um Dauerschallpegel für den Tag und für die Nacht, die anhand der Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate eines Prognosejahres zu berechnen sind. Schon aus diesem Grund und insbesondere im Falle der Flugbewegungen, von denen Attaching betroffen ist, ist nicht zu erwarten, dass sich die beschriebenen Einzelfreigaben auf Lage und Ausdehnung der von un-</p>
--	--	--



			<p>zumutbarem Fluglärm betroffenen Gebiete auswirken. Bezüglich der Überflüge von Attaching verweisen wir hier zunächst auf die Feststellungen bzw. Antwort der DFS unter 10.1 und 10.2. Soweit demnach im Anflug die standardisierten Fehlanflugverfahren zu Anwendung kommen und zu einem Durchstarten, schnellen Abdrehen und dadurch einem Überflug von Attaching führen, dienen diese allein der Sicherheit des Luftverkehrs; Flüssigkeits-erwägungen sind nicht relevant und auch Lärmschutzfragen sind in diesem Fall nachrangig. Soweit wetterbedingte Abweichungen zu einem Überflug von Attaching führen, sind diese von Piloten und Fluglotsen nur sehr eingeschränkt beeinflussbar, so dass auch hier Sicherheitserwägungen im Vordergrund stehen. Wir verweisen hinsichtlich der Planung und Festlegung von Flugverfahren zusätzlich auf die Ausführungen des BAF unter dem Link <a href="http://BAF-Flugverfahren(bund.de)">BAF - Flugverfahren (bund.de)</a>.</p>
10.4	4.	<p>Ohne vorherige Freigabe durch den jeweiligen Fluglotsen dürfen im Normalbetrieb die Luftfahrzeuge das Abflugverfahren nicht ändern und den Flugkorridor verlassen. Im Rahmen der sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung besteht aber die Möglichkeit, dass abfliegende Jets mittels sogenannter Einzelfreigaben auf individuellen Kursen auch außerhalb von veröffentlichten Abflugverfahren geführt werden können. Dies ist nach den Ausführungen in der Broschüre der Flughafen München GmbH unter anderem auch dazu geeignet, negative Umwelteinflüsse zu reduzieren, indem kürzere Flugstrecken einen geringeren Kerosinverbrauch bedingen und grundsätzlich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß gesenkt werden könne. Diese Argumentation widerspricht vollumfänglich dem zuvor benannten Grundsatz, dass bei den Planungen für Abflugverfahren der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu berücksichtigen ist. Insoweit die</p>	<p>Das <b>Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Zunächst verweisen wir auch in diesem Zusammenhang auf unsere Antwort unter 10.3. Aufgrund des gesetzlich in §§ 33 Abs. 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i. V. m. § 31 Abs. 3 LuftVO geregelten Verhältnisses zwischen den vorrangig von Luftfahrzeugführern zu befolgenden Einzelanweisungen und den bis zu einer Einzelweisung einzuhaltenden Standardflugverfahren ist die Führung der Luftfahrzeuge durch den Fluglotsen – wie bereits dargelegt – grundsätzlich nicht auf die festgesetzten Standardflugverfahren beschränkt. Die durch Rechtsverordnung festgesetzten Flugverfahren stellen gerade keine zwingend einzuhaltenden „Verkehrswege“ in der Gestalt von „Korridoren“ oder „Routen“ dar, sondern vielmehr eine Grundkonzeption der von den Luftfahrzeugführern zu erwartenden Flugverfahren.</p>

	<p>Einsparung von Kerosin und die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für die Abweichung vom Abflugverfahren heranzuziehen, ist nicht hinnehmbar. Insoweit sollte sich die Luftfahrtindustrie überlegen, inwieweit jeder Flug an sich überhaupt notwendig ist, diesbezüglich sei nur auf das Stichwort des Wegfalls von innerdeutschen Flügen, beispielsweise der Verbindung München-Berlin und zurück, hingewiesen.</p> <p>Als weiteren Aspekt werden seitens der Flughafengesellschaft meteorologische Ereignisse, wie Gewitterzellen im Bereich der Abflugverfahren, benannt. Besatzungen könnten bei den Fluglotsen insoweit eine Freigabe zur Abweichung vom Abflugverfahren erbitten, um solchen Zellen auszuweichen. Der geänderte Streckenverlauf könne dazu führen, dass einzelne Ortschaften überflogen werden, obwohl dort (vom Erdboden aus) kein Gewitter erkennbar sei. Hier wird nunmehr in der Broschüre der Flughafengesellschaft ausdrücklich eingeräumt und auch benannt, dass durch diese Änderung der Abflugverfahren Ortschaften überflogen werden können.</p> <p>Selbstverständlich soll in diesem Zusammenhang nicht der Grundsatz der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs in Frage gestellt werden. Natürlich können besondere Situationen es erfordern, dass aus Sicherheitsgründen vom geordneten, vorgesehenen Abflugverfahren ausnahmsweise mittels Einzelfreigabe abgewichen werden kann. Es muss allerdings durch geeignete Sicherungsinstrumente dafür Sorge getragen werden, dass derartige Einzelfreigaben wegen besonderer Umstände nicht vom Ausnahme- zum Regelfall werden und hierdurch quasi durch die Hintertür eine Begünstigung der flüssigeren Abwicklung des Luftverkehrs herbeigeführt wird, ohne dass es einer Ausnahmesituation entsprechend die Abweichung aus sicherheitstechnischen Gründen zwingend bedurft hätte.</p>	<p>Die Flugsicherung ist bei der Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgabe auch und gerade in Deutschland mit einer stetig wachsenden Anzahl von Flugbewegungen konfrontiert, die aktuell nur vorübergehend aufgrund der Coronaauswirkungen zurückgegangen ist. Wie dargelegt haben das BAF und die Flugsicherung keinen Einfluss auf die Anzahl der abzuwickelnden Flüge oder die Art der im jeweiligen Luftraum verkehrenden Luftfahrzeuge. Grundsätzlich ist die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs im Sinne des § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nur dann gewährleistet, wenn stets die Möglichkeit verbleibt, flexibel auf die jeweilige Verkehrssituation zu reagieren. Dazu gehört auch die Erteilung von Einzelfreigaben. Durch sie kann ein Flug, wenn ansonsten die Voraussetzungen vorliegen, insbesondere die relevanten Flughöhen überschritten sind und die Verkehrssituation im Übrigen nicht entgegensteht, auf direktem und kürzerem Wege von Punkt A nach B gelangen, was in direkter Folge auch eine Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bewirkt. Auch Schwankungen des Verkehrsaufkommens, sich ändernde meteorologische Verhältnisse (z. B. Gewitter), relevante politische Gegebenheiten (Streiks im Ausland, Luftraumsperrungen über ausländischen Konfliktgebieten) und sonstige Dringlichkeiten sind dabei zu berücksichtigen. Eine solche Freigabe kann auch vom Luftfahrzeugführer beantragt werden.</p> <p>In der Summe sind alle diese Freigaben unverzichtbar bei der Erfüllung des gesetzlichen Auftrags der DFS nach § 27c Abs. 1 LuftVG.</p> <p>Insgesamt ist es gerade nicht erforderlich, dass besondere sicherheitskritische Situationen vorliegen und die Einzelfreigaben „erforderlich“ machen.</p> <p>Eine „Qualitätskontrolle“ bezüglich der Umsetzung der Flugverkehrskontrollfreigabe, z. B. auch bei wetterbedingten Abweichungen vom IFR-Abflugverfahren, findet durch</p>
--	---	--

	<p>In diesem Zusammenhang ist es wenig förderlich, wenn das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf entsprechende Mitteilungen und Anzeigen von Anwohnern bezüglich der möglichen Verletzung des Abflugverfahrens am Flughafen München ablehnend reagiert und sogar ausdrücklich in einem Antwortschreiben (siehe Anlage 3 [Anmerkung: Anlage 3 wurde in die vorliegende Zusammenstellung nicht aufgenommen.]) ausführt:</p> <p><i>„Auch weitere gleichgelagerte Anzeigen werden hier nur noch zur Kenntnis genommen.“</i></p> <p>Wie soll zu Gunsten der betroffenen Bevölkerung und Anwohner sichergestellt und überprüft werden, dass Überflüge im Abflugverfahren rechtskonform im Ausnahmefall erfolgen und nicht in rechtsverletzender Art und Weise zum Regelfall werden?</p> <p>Nachdem das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung offensichtlich sich nicht in der Pflicht sieht, der schutzbedürftigen Bevölkerung entsprechenden Beschwerden und Anfragen nachzugehen und dem Betroffenen in rechtskonformer Weise Sicherheit dahingehend zu geben, dass in nachvollziehbarer Weise dargelegt wird, dass die zu überprüfenden abweichenden Abflugverfahren nach den gesetzlichen Regelungen vollumfänglich gerechtfertigt gewesen sind, ist es bezogen auf das vorliegende Verfahren angezeigt, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung ein Modus Operandi gefunden wird, der im Hinblick auf die Untauglichkeit des Verfahrens beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in geeigneter Form transparent dafür Sorge trägt, dass Anwohner in der Umgebung des Flughafens einen effektiven Schutz in den Fällen des geänderten Abflugverfahrens innehaben.</p> <p>Am besten ist es selbstverständlich, wenn bereits durch die Änderung der entsprechenden Rahmenbedingungen bzw. deren Konkretisierung dafür Sorge getragen wird, dass das Abweichen vom Abflugverfahren tatsächlich auf</p>	<p>den Flugverkehrslotsen (Radarlotse) mittels Radar statt. Dies gehört u. a. zu den originären Aufgaben eines Fluglotsen.</p> <p>Die DFS hat es sich dabei im gesamten Bundesgebiet zur Regel gemacht, Einzelfreigaben für Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerken aus Lärmschutzgründen erst ab einer Flughöhe von 5000 ft (= 1,524 km) über Grund und für Propellerflugzeuge von 3000 ft (= 914 m) über Grund zu erteilen, obwohl dies nach den gesetzlichen Vorgaben bereits ab Erreichen der Kursführungsmindesthöhe (die von der Hindernissituation abhängig ist, i. d. R. jedoch unterhalb von 5000 ft bzw. 3000 ft liegen wird) möglich wäre.</p> <p>Schließlich ist das BAF immer darum bemüht, allen relevanten Hinweisen nachzugehen und Anfragen von Bürgern, Gemeinden, Vereinigungen etc. vollumfassend zu beantworten. Häufig beinhaltet dies mehrere Schreiben an den Anfragenden/Beschwerdeführer aufgrund von Rückfragen.</p> <p>Dies findet aufgrund der Vielzahl der Aufgaben des BAF und der begrenzten personellen Möglichkeiten dann eine Grenze, wenn bereits umfassend Stellung bezogen wurde und Antwortschreiben lediglich aus Wiederholungen bestehen würden. Ähnlich verhält es sich, wenn sich bei der Überprüfung Überflüge in einem bestimmten Bereich ihrer Art nach als ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung erwiesen haben. Ab diesem Zeitpunkt besteht grundsätzlich kein Anlass, weiteren Beschwerden über einzelne Flugereignisse derselben Art nachzugehen.</p> <p>Auch an dieser Stelle möchten wir auf ergänzende Ausführungen auf der Website des BAF (<a href="http://BAF-Startseite.bund.de">BAF - Startseite (bund.de)</a>) unter dem Stichwort „Festlegung von Flugverfahren“ hinweisen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie</p>
--	---	---

	<p>den Ausnahmefall reduziert wird und nicht zum beliebigen Regelfall wird. Dies ist vergleichbar mit der vorbeschriebenen Thematik der Ausnahme im Nachtflugbetrieb. Darüber hinaus sollte es aber zu Gunsten der betroffenen Anwohner auch ein transparentes Verfahren geben, das etwaige abweichende Flugverfahren offen legt und im Detail nachprüfbar belegt, ob und warum ein bestimmter Flug ein abweichendes Abflugverhalten unter Überflug einer bestimmten Ortschaft – wie hier Attaching – in der Einzelfreigabe erhalten hat. Die Offenlage der insoweit zu dokumentierenden Genehmigungsentscheidung und der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Sachverhalte ist zum effektiven Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm dringend geboten.</p> <p>Mithin gilt es, im Rahmen des hier anhängigen Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München bezüglich der Thematik Überflüge transparente und nachvollziehbare Sicherungsmaßnahmen zu implementieren, die die vorbeschriebenen negativen Auswirkungen des Abweichens vom vorgesehenen Abflugverfahren so steuern, dass unzumutbare Belästigungen der umliegenden Anwohner, hier insbesondere in der Ortslage von Attaching, durch Fluglärm soweit irgend möglich reduziert und vermieden werden. Dabei ist zur Sicherstellung eines effektiven Schutzes ein Instrumentarium vorzusehen, das den betroffenen Anwohnern ein Höchstmaß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit bezüglich der zugelassenen Abweichungen an die Hand gibt.</p>	<p>folgt Stellung:</p> <p>Zur Verlagerung von Kurzstreckenverkehren: Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen. Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot auch bei Kurzstreckenflügen auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen.</p> <p>Voraussetzung, um Kurzstreckenflüge reduzieren zu können, ist immer 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 erreicht werden kann. Unerlässlich wäre auch eine Fernbahnanbindung 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 bei entsprechendem Angebot auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfähiger Schienennetze erforderlich.</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 Bundesbahn.
11		<b>C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten</b>	
11.1	1.	<p>Der tägliche Ablauf des Flugbetriebes am Großflughafen München ist in normalen Zeiten (das heißt nicht verzerrt durch Sonderereignisse wie die derzeitige Corona-Pandemie) dadurch geprägt, dass die Flugbewegungen nicht proportional gleichmäßig verteilt über den gesamten Tageszeitraum abgewickelt werden, sondern sich vielmehr extreme Schwerpunkte bilden. Dabei soll an dieser Stelle nicht einer Idealverteilung des Flugbetriebes nachgegangen werden, welches sich als rein theoretisches und lebensfremdes Konstrukt darstellen würde. Aber es ist schon ein unter dem vorliegenden Gesichtspunkt der Lärmbelastung zu berücksichtigendes und zu bewertendes Phänomen, dass der Flugbetrieb sich zu bestimmten Tageszeiten derart verdichtet. Hierbei handelt es sich ausgerechnet um die Tagesrandzeiten, das heißt morgens ab 06:00 Uhr bis ca. 08:00/09:00 Uhr und sodann am Abend wieder von 18:00 Uhr bis ca. 22:00 Uhr, und damit unmittelbar im Vorfeld der Nachtzeit.</p> <p>Gerade die massive Häufung der Flugbewegungen zu bestimmten Schwerpunktzeiträumen und dann auch noch in den Tagesrandzeiten führt dazu, dass aus Sicht der betroffenen Anwohner in diesem Zeitraum erhebliche und häufig unzumutbare Lärmbelastungen auftreten, die in den immissionsschutzfachlichen Bewertungen und Berechnungen leider gar nicht in dieser Massivität ihren Ausdruck finden. Dies hat häufig die Ursache unter anderem darin, dass in der Tageszeit die Lärmauswirkungen gemittelt werden und der sogenannte Dauerschallpegel</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Hubsystem bietet die Möglichkeit, Verkehre effizient zu bündeln. Es lässt sich jedoch nur realisieren, wenn Ankunfts- und Abflugzeiten in sinnvoller Relation zueinanderstehen. Aus diesem Grund betreibt die Lufthansa am Standort München ein System mit fünf bzw. sechs Wellen von ankommenden bzw. abfliegenden Flugzeugen. Im Jahr 2019 operierte der Flughafen München nahe seiner praktischen Kapazitätsgrenze von rund 430.000 Bewegungen pro Jahr. Das spiegelt sich darin wieder, dass in der relevanten Sommersaison die Kapazitäten für weite Teile des Tages ausgeschöpft waren. Jede der Wellen am Flughafen, die vor allem durch Lufthansa und ihre Partner geprägt werden, erreichte faktisch das kapazitative Maximum.</p> <p>Im Laufe eines durchschnittlichen Tages zeigt die Anzahl der Flugbewegungen einen Verlauf mit mehreren Maxima. Im Verlauf des Abends geht die Bewegungsanzahl dann wieder zurück. Zwischen 23:00 Uhr und 7:00 Uhr morgens liegt die Anzahl der Flugbewegungen auf einem sehr geringen Niveau; die Kernzeit der Nacht ist weitestgehend bewegungsfrei. In den Morgenstunden verbleibt die Anzahl der Flugbewegungen bis etwa 7:00 Uhr auf einem verhältnismäßig geringen Niveau, bevor sie ab etwa 7:00 Uhr ein erstes Maximum erreicht. Die Gesamtauslastung ist üblicherweise zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr am höchsten und eben nicht in den Tagesrandzeiten am frühen Morgen und am späten Abend.</p>

	<p>für den Tagbetrieb gilt, der durch die Mittelung der einzelnen Spitzen zu bestimmten Tageszeiten dazu führt, dass die nicht genutzten Zeiten am Flughafen rechnerisch mit Lärm belastet werden, dies sich in der Praxis aber anders darstellt. Diese Verzerrungen, die durch entsprechende gesetzliche Vorgaben und Berechnungsmodelle zu Stande kommen, sich in der Praxis der Flugbetriebsabwicklung aber anders darstellen, führen zu erheblichsten massiven Belastungen bei den Anwohnern, wenn zu den Spitzenzeiten im Maximalbetrieb startende und landende Flugzeuge auf beiden vorhandenen Bahnen abgewickelt werden und abgewickelt werden müssen.</p> <p>Ein weiterer Aspekt dürfte in diesem Zusammenhang auch der Umstand sein, dass der Flugbetrieb am Flughafen München dem Wunsch des Hauptcarriers Lufthansa nach dem sogenannten HUB-System ausgerichtet ist und daher die Flugverbindungen stets unter dem Aspekt des Zubringersystems ausgerichtet und geleitet sind. Dementsprechend sind natürlich auch die sogenannten Start- und Landerechte (Slots) vorgesehen und verteilt.</p>	<p>Damit Fluggesellschaften wirtschaftlich operieren können, müssen sie ihr Fluggerät möglichst häufig einsetzen. Das ist in Deutschland und anderen Ländern durch zahlreiche Nachtflugbeschränkungen erheblich eingeschränkt. Ein effizienter Flugbetrieb erfordert für ein Flugzeug im Kontinentalverkehr, je nach Dauer, drei bis vier Umläufe. Diese lassen sich auch wegen andernorts vorhandener Regelungen nur dann realisieren, wenn auch die Morgen- und Abendstunden in deren Umlaufplanung mit einbezogen werden können.</p> <p>Die über den Tag verteilten Flüge werden ferner bestimmt durch die Anforderungen der Geschäftsreisenden. Für eine effiziente Reiseplanung werden frühe Abflüge und späte Ankünfte gefordert, um Geschäftsreisen an einem Arbeitstag ohne Übernachtung durchführen zu können. Auch eine Engpasssituation hinsichtlich Slots an anderen Flughäfen beeinflusst die Abflug- und Ankunftszeiten in München. Der Flughafen München weist in seinem Destinationsportfolio eine Vielzahl von Flughäfen aus, die über eine ähnlich starke Slot-Knappheit verfügen, z. B. London-Heathrow, New York, Tokio oder Hong Kong, die u. a. von der Lufthansa und ihren Star Alliance Partnern angefliegen werden. Die zugewiesenen Slots an diesen Flughäfen können nicht einfach getauscht werden. Denn gäbe eine Airline ihren Slot an einem Flughafen auf, würde sie ihr Recht darauf in der nächsten Flugplanperiode verlieren, ohne dass sie sicher sein könnte, einen alternativen Slot zu der von ihr gewünschten Zeit zu erhalten.</p> <p>Eine Umgestaltung des Umsteigenetzwerks der Lufthansa ist aus den oben genannten Gründen mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Eine etwaige Veränderung würde zudem nur zu einer Verlagerung von (Inter-)Kontinentalstrecken an andere deutsche oder ausländische Drehkreuze führen. Das würde erhebliche Standortnachteile für die Gesamtmetropolregion</p>
--	---	--



			<p>München bedeuten. 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 Ermittlung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmereignis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet.</p>
	11.2	<p>2. Im Zusammenhang mit dem Beginn des Flugbetriebes zu den Tagesrandzeiten ist des Weiteren ein Problem in den Blick zu nehmen, das sich insbesondere in den frühen Morgenstunden im Rahmen der Vorbereitung und Betriebsaufnahme zur Tageszeit ereignet und zu erheblichsten Belastungen und Störungen der zu dieser Zeit noch herrschenden Nachtzeit bei der umliegenden Bevölkerung, insbesondere in Attaching, ergibt. Hierbei handelt es sich um die Lärmbelästigung durch den sogenannten Bodenlärm. Er wird verursacht durch den Betrieb auf dem Vorfeld, der ca. ab 04:30 Uhr beginnt. Zu dieser Zeit ist noch Nachtzeit, aber es beginnen bereits die Vorbereitungsarbeiten und die Vorbereitungen auf die unmittelbare Aufnahme des Flugbetriebes um 06:00 Uhr zur Tagzeit. Von den im Sinne der dann beginnenden Vorbereitungsarbeiten entstehenden Lärmbelästigungen, dem sogenannten Bodenlärm, wird die Ortslage von Attaching massiv betroffen. Hier besteht aus Sicht der Betroffenen dringender und unmittelbarer Handlungsbedarf durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen. Als Beispiele seien hier nur ge-</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Für Attaching liegen langjährige Messwerte aus der von der FMG betriebenen Lärmmessstelle Attaching vor. Üblicherweise schwanken die während der Nacht dort gemessenen Lärmpegel zwischen 30 dB(A) und 45 dB(A). Diese Pegel ergeben sich allerdings aus einer Vielzahl von Lärmquellen, nicht nur aus Emissionen des Flughafens. Zudem beträgt der Abstand zwischen den Vorfeldern des Flughafens und den nächstgelegenen Wohngebäuden in Attaching rund 1,4 km. Damit ist die Schalldämpfung allein auf Grund des Abstandes (ungeachtet weiterer zusätzlicher Dämpfungseffekte) bereits hoch. Bodenlärm wurde auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur 3. Start- und Landebahn intensiv betrachtet. Verschiedene Berechnungen für das Zweibahnssystem ergaben für Attaching durch vom Flughafen ausgehenden Bodenlärm nachts Dauerschallpegel unter 30 dB(A). Im Jahr 2019 ging bei der FMG aus Attaching eine Beschwerde zur Thematik Bodenlärm ein. Bezüglich der im Bodendienst eingesetzten Fahrzeuge wird darauf hingewiesen, dass die FMG bereits rund 300</p>

	<p>nannt, dass die im Bodendienst eingesetzten Schlepper statt mit Verbrennungsmotoren auf Elektrobetrieb umgerüstet werden und daher Transportfahrten durch derartige Schleppfahrzeuge von ihrem Motorgeräusch her lärmreduziert werden können. Auch das eingesetzte Material sollte daraufhin überprüft werden, dass es nicht unnötig quietscht, scheppert oder anderweitig im Bewegungsmodus Lärm verursacht, beispielsweise auch durch den Einsatz entsprechender Reifen, die auf der Betonfläche weniger Lärm beim Abrollen hervorrufen. Weitere Aspekte sind die Schaffung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, um die Ausbreitung des Bodenschalls an der Quelle abzuschirmen. Hierbei geht es nicht nur um stationäre Wände, sondern auch um individuell mobil verschiebbare Elemente, die zur Abschirmung bestimmter Lärmorte zu bestimmter Zeit errichtet und je nach Bedarf verschoben und angepasst werden könnten. Darüber hinaus sei auch noch auf ein der Bürgerinitiative Attaching bekannt gewordenes Pilotprojekt vom Flughafen Amsterdam hingewiesen, von dem leider bis dato kein Ergebnis vorliegt. So soll es am Flughafen Amsterdam sogenannte „Lärmdeiche“ geben die um den Flughafen herum angelegt wurden, um sich ausbreitenden Schall zu brechen und damit die Lärmwirkung des Flughafens und seines Betriebes zu reduzieren. Hier sollten im Rahmen des laufenden Verfahrens auch die Erkenntnisse aus den Untersuchungen aus den Nachbarländern beigezogen werden, um verschiedenste Erkenntnisquellen und deren Ergebnisse für ein möglichst effektives Verfahren vorliegend zur Verfügung zu haben.</p>	<p>elektrische Abfertigungsgeräte betreibt. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der vorhandenen Elektrofahrzeuge (u. a. Pkw) sind damit schon jetzt mehr als 400 Fahrzeuge mit Elektrobetrieb im Einsatz. Weitere werden im Rahmen der vorgesehenen Umstellung der Fuhrparkflotte folgen. Schallschutzmaßnahmen im Sinne von stationären Wänden bzw. Wällen existieren am Flughafen München bereits, wie der Lärm- und Sichtschutzwall in Schwaig. Weitere Lärmschutzwälle sind im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>21</sup> für den Bereich Attaching planfestgestellt, die aus dem beim Bau der 3. Start- und Landebahn anfallenden Bodenmaterial erstellt werden sollen. Individuell mobil verschiebbare Wände für Attaching sind aus lärmphysikalischer Sicht nicht zielführend, da diese in größerer Entfernung zum Emissionsort kaum Schutzwirkung bieten. An anderen Flughäfen werden sie nach Kenntnis der FMG lediglich zur Abschirmung von Triebwerksprobeläufen temporär eingesetzt. Die genannten „Lärmdeiche“ am Flughafen Amsterdam verfolgen nach aktuellem Kenntnisstand der FMG nicht nur die Zielsetzung der Verringerung einer Lärmbelastung, sondern sie sollen auch Kunstobjekte sein. Zu berücksichtigen ist, dass die Umsetzung einer derartigen Maßnahme mit einer erheblichen Flächeninanspruchnahme im Süden von Attaching einhergehen würde. Die FMG steht bereits seit langem u. a. zum Thema Reduzierung von Fluglärm im engen und regelmäßigen Austausch mit anderen deutschen und europäischen Flughäfen. Auch das Thema Bodenschall spielt dabei eine Rolle. Hier findet zudem eine Bewertung und Prüfung der Umsetzbarkeit einzelner Projekte statt.</p>
--	--	---

<sup>21</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

	11.3	<p>3. Hier sollte im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung ebenfalls ein außerhalb der üblichen Verfahren liegender Ansatz erarbeitet werden und in der Praxis umgesetzt werden, der diese Spitzenbelastungen durch konzentrierten Flugbetrieb in Tagesrandzeiten für die Zukunft abmildert. Hier sind verschiedene Modelle denkbar. Wichtiges Ziel muss sein, die massive Abwicklung an der Belastungsgrenze des Flughafens zu den Tagesrandzeiten zu entzerren, in dem die Abwicklungsfrequenz entsprechend durch Vorgaben reduziert wird und auch bei der Vergabe von Start- und Landerechten eine Entzerrung der Spitzenzeiten zwangsweise erfolgt und eine Zuweisung in weniger belastete Tageszeiträume erfolgt. Ein solcher Ansatz wird selbstverständlich in der Luftfahrtindustrie und bei den Fluggesellschaften nicht auf große Begeisterung treffen. Vorliegend geht es auch nicht darum, ein für die Luftfahrtindustrie oder die Fluggesellschaften genehmes Verfahren zu entwickeln, sondern im Sinne der Überprüfung der Lärmsituation die Entwicklung neuer weitergehender Instrumente, um das Problem Lärmbelastung an sich für die Anwohner rund um den Flughafen München für die Zukunft in sinnvoller Weise zu reduzieren und zu steuern.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Jahr 2019 wurden auf dem Flughafen München rund 417.000 Flugbewegungen abgewickelt. Damit hatte der Flughafen München seine praktische Kapazität von rund 430.000 Flugbewegungen nahezu erreicht. Schwankungen der jeweiligen stündlichen Belastungen sind durch die besondere Drehkreuzstruktur und den sich daraus ergebenden Anforderungen an Umsteigemöglichkeiten innerhalb kurzer Zeit bedingt. Eine Entzerrung oder Umverteilung ist nicht realistisch, da sie mit der Nachfrage an Verbindungen nicht vereinbar wären. Die Flugplanung einer Airline im internationalen Wettbewerb ist abhängig von wirtschaftlichen Kriterien und den Bedürfnissen der Passagiere. Dazu gehören insbesondere auch Verbindungen in den Tagesrandzeiten. Besonders für Geschäftsreisende ist das unersetzlich, ebenso wie für die Umlaufplanung der Airlines (drei bis vier Umläufe pro Flugzeug im Kontinentalverkehr). Auch beim öffentlichen Personennahverkehr, wie z. B. der S- und U-Bahn München, wird seitens der Verkehrsbetriebe in den Spitzenstunden eine Fahrplanverdichtung – wie von den Fahrgästen im Übrigen auch gefordert – vorangetrieben. Eine vergleichbare Forderung einer Verlegung von für u. a. Pendler und Schüler relevanten Nahverkehrsverbindungen im Zeitraum von 6 Uhr auf den Zeitraum von 10 bis 12 Uhr wäre praxisfern. Der Flughafen ist dem allgemeinen Verkehr gewidmet und unterliegt einer Betriebspflicht. Weiterhin verfügen die Airlines über Start- und Landerechte, auf die sie einen Anspruch haben. Darüber hinaus würde eine Verlegung bei einer nahezu vollkommenen Auslastung (wie etwa im Sommer 2019) in andere Tageszeiten zusätzliche verfügbare Kapazität (3. Start- und Landebahn) voraussetzen.</p>
	12	<b>D. Zusammenfassung</b>	Das <b>Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF)</b> und

	<p>Lärm und die Auswirkungen von Lärm sind zentrale Probleme unserer Zeit. In vielen hochentwickelten, industrialisierten Ländern sind die Lärmbelastungen für die Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen, ohne dass es eine hinreichende Kompensation bzw. Abmilderung als Gegenentwicklung bis dato gegeben hätte. Die insoweit in der bereits mehrfach zitierten Broschüre der Flughafengesellschaft benannten Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm, wie die Einführung neuer Flugzeugtypen und die technologische Verbesserung der einzelnen Luftfahrzeuge, sind selbstverständlich Maßnahmen, die im Rahmen eines sinnvollen und tragfähigen Gesamtpaketes zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmauswirkungen integriert werden müssen und Berücksichtigung finden müssen. Nichtsdestotrotz können sie nur kleine Mosaiksteine in einem zu bildenden Gesamtmosaik darstellen. Dazukommen müssen weitergehende Reduzierungen und Begrenzungen, die als weitere Mosaiksteine zu einer nennenswerten Reduzierung der Belastungen beitragen. Hierzu gehören aus Sicht der Bürgerinitiative Attaching und der in ihr zusammengeschlossenen Mitglieder, die durch ihre Lebens- und Wohnsituation in Attaching besonders durch den bestehenden Flugbetrieb am Großflughafen München belastet sind, auch die Maßnahmen, die im vorliegenden Schriftsatz zu den benannten Lärmproblemen ausgeführt sind. In diesem Zusammenhang sollte auch der lenkende Effekt von wirtschaftlichen Faktoren berücksichtigt werden. Die Flughafengesellschaft nimmt von den Luftverkehrsgesellschaften als Nutzer des Flughafens Entgelte. Diese Entgelte könnten in finanzieller Hinsicht eine eigenständige Lenkungswirkung zu mehr Lärmschutz entfalten. Wenn beispielsweise die Luftfahrtgesellschaften für laute, alte Flugzeuge, die sie im Dienst am Flughafen München einsetzen wollen, deutlich höhere Entgelte entrichten müssen,</p>	<p>die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Die vorher beantworteten Fragen gelten ebenfalls für die Zusammenfassung. Auf die Lage der Start- und Landebahnen und eine mögliche Realisierung der 3. Bahn am Flughafen München können BAF und DFS im Rahmen ihrer Zuständigkeiten keinen Einfluss nehmen. Die aus dem Flughafenlayout entstehenden Konflikte sind im Rahmen der vorgelagerten Planfeststellung zu lösen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: 2007 wurde in Deutschland das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) erlassen, das im Vergleich zur früheren Rechtslage mit einer erheblichen Verbesserung des Schutzes der von Fluglärm Betroffenen verbunden ist. Um ggf. Veränderungen beim Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik auch weiterhin berücksichtigen zu können, erstattet die Bundesregierung nach Ablauf von jeweils zehn Jahren dem Deutschen Bundestag über die Überprüfung der in § 2 Abs. 2 FluLärmG genannten Werte, die u. a. dem Anspruch auf Erstattung von Kosten für Maßnahmen für baulichen Schallschutz sowie Außenwohnbereichsentschädigungen zugrunde liegen. Speziell am Flughafen München sehen der Planfeststellungsbeschluss und die luftrechtliche Genehmigung in ihren jeweils aktuellen Fassungen umfangreichen aktiven und passiven Schallschutz vor (siehe u. a. Stellungnahme zu Nr. 3.1 in Anlage 5 und Nr. 9.1). Zudem sind in den vergangenen Jahren die am Flughafen operierenden Flugzeugflotten immer moderner, effizienter und leiser geworden. Damit konnte die Zunahme der durch wachsenden Verkehr einhergehenden Immissionen</p>
--	---	---

	<p>ten im Vergleich zu dem Einsatz von neuerer Technologie, könnte hier ein Lenkungseffekt erzeugt werden. Das Gleiche gilt für die Inanspruchnahme von Flugzeiten außerhalb der Tageszeit. Neben den allgemein limitierenden besonderen Gründen bei der Nachtflugregelung könnte zusätzlich ein wirtschaftliches Lenkungsinstrument für die Gründe eingesetzt werden, bei denen auch bei der Nachtflugregelung noch von einem planmäßigen Flugbetrieb und nicht von Notsituationen ausgegangen wird. Auch hier könnte ein Lenkungseffekt hin zur Nutzung der Tageszeit durch höhere Entgelte dem Grunde nach erzeugt werden.</p> <p>Abschließend sei aus Sicht der Bürgerinitiative Attaching und der in ihr zusammengeschlossenen Mitgliedern, die weit überwiegend auch in Attaching ansässig sind, ergänzend darauf hingewiesen, dass selbstverständlich ein ganz wesentlicher Aspekt, der zur Lärmvermeidung beitragen kann, der Umstand sein wird, von der Realisierung einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München in der seit dem Jahre 2011 derzeit genehmigten Form dauerhaft zu verzichten. Denn gerade die Ortslage Attaching, die unmittelbar vor Kopf der 3. Start- und Landebahn im Westen gelegen wäre, wäre der hauptleitragende Bereich im Rahmen einer Realisierung dieses Projektes und der darauf abgewickelten Flugbewegungen. Denn letztlich würde die Realisierung der 3. Start- und Landebahn zwangsweise dazu führen, dass täglich weit über 400 Starts und Landungen unmittelbar bei Betriebsrichtung West durch Überflugsituationen der Ortslage von Attaching abgewickelt werden müssten.</p> <p>Nachdem allein die bestehenden Belastungen durch den Zweibahnbetrieb und die im vorliegenden Schriftsatz geschilderten Probleme im Zusammenhang mit der Abwicklung des Flugbetriebes auf der derzeitigen Nordbahn bereits immer wieder zu massiven und unzumutbaren Belas-</p>	<p>abgemildert werden. Über den langjährigen Durchschnitt der Messungen an den Fluglärmmessstellen in der Umgebung des Flughafens kann sogar festgestellt werden, dass sich im Mittel die Lärmbelastung nicht erhöht hat.</p> <p>Die FMG nimmt bereits seit langem durch emissionsabhängige Entgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Grundlage ist die Entgeltordnung des Flughafens München, die für alle Flugzeuge gilt, die am Flughafen verkehren. Die Entgelte differenzieren nach Flugzeugen, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind und solchen, die es nicht sind. Letztere bezahlen bislang am Tag einen Aufschlag von rund 60 % und nachts von ca. 75 %. Zudem unterscheiden die Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb: Während der Nachtzeit ab 22:00 Uhr wird allen Flugzeugen ein Aufschlag von 15 % (bei nicht Bonuslisten-Flugzeugen 25 %) in Rechnung gestellt. Das lärmorientierte Grundentgelt ist abhängig von der jeweiligen Lärmklasse eines Flugzeugs. Um den Anreiz weiter zu erhöhen, hat die FMG das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt, und die Genehmigung zur Änderung der Entgeltordnung auf Basis einer Entgeltrahmenvereinbarung beim zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantragt, die zum 01.06.2021 in Kraft trat. Vorgesehen ist, den Anteil des Lärmentgelts an den Gesamtentgelten deutlich zu erhöhen, mit künftig 13 Lärmklassen stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen zu unterscheiden, Entgelte differenziert nach Start und Landung zu erheben, das Lärm-Grundentgelt zu erhöhen, zwischen Flügen am Tag und in den Tagesrand- und Nachtzeiten zu unterscheiden und das Lärm-Grundentgelt mit deutlichen Zuschlägen zu versehen. Damit sollen klare Anreize zum weiteren Schutz der Flughafenanwohner geschaffen wer-</p>
--	---	---

	<p>tungen für die Anwohner von Attaching führen, ist eine nochmalige Steigerung dieser Belastungen durch eine Realisierung der 3. Start- und Landebahn nicht hinnehmbar. Vielmehr muss es auch mittels des vorliegenden Verfahrens der Lärmaktionsplanung für die Zukunft gelingen, für die Menschen vor Ort eine immissionsschutzfachliche wie immissionsschutzrechtliche Planung auf den Weg zu bringen, die die bestehenden Belastungen soweit wie möglich reduzieren und dauerhaft vermeiden.</p> <p>Wir dürfen Sie bitten, uns über den Fortgang des Verfahrens und die Berücksichtigung der vorliegenden Ausführungen in den weiteren Phasen der Lärmaktionsplanung entsprechend auf dem Laufenden zu halten.</p>	<p>den, damit Verkehre möglichst außerhalb der Tagesrand- und Nachtzeiten stattfinden.</p> <p>Die FMG macht durch diese Weiterentwicklung deutlich, dass sie dem Einsatz leiser und moderner Flugzeugtypen ein hohes Gewicht beimisst und daher die finanziellen Anreize dafür deutlich verstärkt.</p> <p>Hinsichtlich der Nachtflugregelung wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 verwiesen.</p> <p>Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn.</p> <p>Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>22</sup>, der sich u. a. auf die 3. Start- und Landebahn bezieht, ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig.</p> <p>Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist durch die Gesellschafter der Flughafen München GmbH allerdings noch nicht freigegeben. Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurde im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern die Festlegung getroffen, dass die Planungen für den Bau einer 3. Start- und Landebahn während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen der Klausurtagung der CSU-Landtagsfraktion im September 2020 hatte der Bayerische Ministerpräsident Dr. Markus Söder aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr angekündigt, die Planungen für den Bau der 3. Start- und Landebahn während seiner Amtszeit nicht weiter verfolgen zu wollen.</p> <p>Die Erweiterung des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre</p>
--	---	--

<sup>22</sup> 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>durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden.</p> <p>Der 98. ÄPFB enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p> <p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162<sup>23</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p> <p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p>
Bürger	13	Als Einwohner von Oberschleißheim bin ich von vielen unterschiedlichen Lärmquellen betroffen:	
	13.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die vor allem spät abends bzw. nachts über Oberschleißheim fliegenden <b>Flugzeuge</b>.</li> </ul>	<p>Die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Laut § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dient Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwick-</p>

<sup>23</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

			<p>lung des Luftverkehrs. Dafür steht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auch der Luftraum über dem Bereich Oberschleißheim zur Verfügung. Eventuell sind in diesem Zusammenhang die Ausführungen von § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) von Interesse.</p> <p>Zu den Betriebszeiten am Verkehrsflughafen München wird auf die Stellungnahmen des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> unter Nr. 9 und der <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> unter Nrn. 9.1 und 11.1 verwiesen.</p>
	13.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die unerträglichen auch nachts stattfindenden Hubschrauberflüge der Polizeistaffel (das Knattern von Hubschraubern ist neben Güterzügen der mit Abstand schlimmste Lärm, der auch den tiefsten Schlaf stört).</li> </ul>	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm. Der in der Rückäußerung/Anregung angesprochene Fluglärm in Oberschleißheim, ausgehend von Hubschrauberflügen der Polizeistaffel – der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim wird von der Fliegerstaffel der Bundespolizei genutzt – hat nach Auskunft des <b>Luftamts Südbayern</b> keinen Bezug zum Großflughafen München.</p>
	13.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der je nach Wind ebenfalls lärmenden Autobahn A 92.</li> </ul>	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm.</p> <p>Die Autobahnautobahndirektion Südbayern prüft jedoch auf Antrag die Anliegen von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind.</p> <p>Bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte kann Lärmschutz durch Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht.</p>

			<p>Ergänzend wird zum Vorbringen auf die zentrale Lärmaktionsplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020<sup>24</sup> verwiesen. Seit 01.01.2021 ist in Bayern die Regierung von Oberfranken zuständig für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken.</p>
	13.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der zu jeder Tag- und Nachtzeit vorbeirauschenden Güterzüge.</li> </ul>	<p>Zum Vorbringen bzgl. des Lärms durch Güterzüge wird auf die Möglichkeiten der Lärmsanierung der DB hingewiesen. Nähere Informationen zur Lärmsanierung an Schienenwegen sind im Internetauftritt der DB Netz AG<sup>25</sup> zu finden.</p> <p>Ergänzend wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes<sup>26</sup> hingewiesen.</p>
	14	<p>Leider wird der Lärm bisher nie in seiner Gesamtheit betrachtet, sondern immer nur einzelne Quellen losgelöst von der Gesamtsituation. Aber nur eine holistische Betrachtung kann zu einer wirklich spürbaren Verbesserung führen.</p>	<p>Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Gesamtlärmbetrachtung 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 Gesamtlärmbetrachtung verschiedener Lärmquellen.</p> <p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienen-</p>

<sup>24</sup> 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 \(bayern.de\)](#))

<sup>25</sup> DB Netz AG: Lärmsanierung ([Lärmsanierung - Startseite - Deutsche Bahn](#))

<sup>26</sup> Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplanung ([EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](#))

			<p>lärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> 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 Lärmminde- rung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbil- dung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umset- zung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belas- tung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewer- tung der Lärmarten vorsieht.</p> <p>Zum Thema Gesamtlärm weist die <b>Flughafen Mün- chen GmbH</b> auf ihre Anmerkung unter Nr. 7 hin.</p>
	15	Wie ein Schlag ins Gesicht wirken hierbei die Pläne der Regierung	
	15.1	zu Verlagerung weiterer Polizeistaffeln nach Oberschleiß- heim,	<p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughaf- en München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm. Die in der Rückäuße- rung/Anregung angesprochene beabsichtigte Verlagerung der derzeit am Flughafen München stationierten Polizei- hubschrauberstaffel Bayern an den Hubschraubersonder- landeplatz Oberschleißheim hat nach Auskunft des <b>Luft- amts Südbayern</b> einen positiven Effekt auf den, dem Flughafen München zuzuordnenden Fluglärm. Im Übrigen liegt – nach Angaben des <b>Luftamts Südbayern</b> – für die Verlagerung der Bayerischen Polizeihubschrauberstaffel</p>

			nach Oberschleißheim ein Planfeststellungsbeschluss vor, der aktuell von Dritten beklagt ist. In diesem Beschluss wurden jedoch die Belange und Erfordernisse des Lärmschutzes in der Umgebung von Oberschleißheim berücksichtigt.
15.2	dem Bau der 3. Startbahn (ein Moratorium ist nur ein Aufschieben),		<p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelattungssituation. 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>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn (siehe auch Stellungnahme zu Nr. 12).</p>
15.3	dem Ausbau der A 92 und B 471 Richtung Dachau und der Westumfahrung von Oberschleißheim.		Der Ausbau der A 92, der B 471 und der Westumfahrung von Oberschleißheim ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans für den Flughafen München. Zudem wird hier der Lärmschutz im Rahmen der erforderlichen Planfeststellungsverfahren gewährleistet.
16	Alles getreu dem Motto: Wer schon Lärm hat, dem wird noch mehr gegeben. Der wohlhabende Süden wird dabei nicht angetastet.		Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Bei der Planung von Verkehrsvorhaben werden die gesetzlichen Anforderungen eingehalten.
17	Bitte überdenken Sie diese rückwärtsgewandte Verkehrspolitik und gehen sie wirkliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung an:		
17.1	keine Hubschrauber in Oberschleißheim		Die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nach Oberschleißheim ist nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung.

	17.2	keine nächtlichen Überflüge	Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 <sup>27</sup> erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) unter Nrn. 3 und 20 und der <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) unter Nrn. 9.1 und 11.1 verwiesen.
	17.3	eine Verkehrswende anstatt neuer Straßen und mehr Verkehr	Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) teilte hierzu Folgendes mit: Mobilität ist ein Grundbedürfnis einer jeden modernen Gesellschaft. Hierfür bedarf es einer gut ausgebauten, leistungsfähigen und intelligenten Verkehrsinfrastruktur. Sie ist die Lebensader für jede moderne Volkswirtschaft und eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben. Die bayerische Verkehrspolitik setzt sich für die dauerhafte Erhaltung und bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ein. Dabei werden der demografische Wandel und die sich weiter fortsetzende Globalisierung der Wirtschaft zentrale Herausforderungen der Zukunft sein. Aufgabe einer sinnvollen Verkehrspolitik ist es auch, Mobilität zu ermöglichen und nachhaltig zu gestalten. Mit intelligenten Verkehrssystemen können beispielsweise die einzelnen Verkehrsträger miteinander verzahnt werden.
	17.4	Lärmschutz an der Bahntrasse	Zur Forderung nach Lärmschutz an der Bahntrasse wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes <sup>28</sup> verwiesen.
	18	Schallschutz bei der Wohnbebauung ist der falsche Weg,	Ziel des vorliegenden Lärmaktionsplans ist auch eine Re-

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

<sup>28</sup> Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplanung ([EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](#))



		die Coronakrise zeigt deutlich was für eine drastische Maßnahme solch ein dadurch forcierter Aufenthalt innerhalb den eigenen vier Wänden doch ist.	duzierung der Lärmbelastung im schutzwürdigen Außenbereich.
Bürger	19	<b>1. Zu Ihren Informationen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München:</b>	
	19.1	<p><b>a) Lärmbrennpunkte</b> Nach Ihrer Darstellung in Ihrem Internet-Auftritt hätte die Regierung von Oberbayern auf die Erstellung eines Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München verzichtet, weil dort keine Lärmbrennpunkte nach der EG-Richtlinie vorhanden gewesen seien. Diese Begründung ist aber nicht stichhaltig: Nach Artikel 8 Abs. 1 Buchst. a) der Richtlinie waren die Aktionspläne für Großflughäfen bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden auszuarbeiten. Diese Vorgabe wurde mit § 47c [§ 47d] Abs. 1 BImSchG in nationales und direkt bindendes Recht umgesetzt: „Die zuständigen Behörden stellen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für ... Großflughäfen, ...“ Auch die von der Regierung als Begründung für die Nichtaufstellung angeführte für den Flughafen München noch immer fehlende Festsetzung eines Lärmschutzbereichs (weder für das Zweibahn- noch für das planfestgestellte Dreibahn-System) darf bei der Frage des „ob“ keine Rolle spielen. Ein Ermessen über das „ob“ (ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist oder nicht) ist in beiden Rechtsquellen nicht eingeräumt. Aus meiner Sicht liegt somit hier ein Verstoß gegen das Willkürverbot vor.</p>	<p>Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der <b>Großflughäfen</b>, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln <math>L_{DEN} &gt; 70</math> dB(A) bzw. <math>L_{Night} &gt; 60</math> dB(A) betroffen sind. Zudem wurden auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979<sup>29</sup> in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse umfassender Schallschutz für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbelastung von Außenwohnbereichen flankiert war. Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst. Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von <math>L_{DEN} = 70</math> dB(A) bzw.</p>

<sup>29</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

			<p><math>L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}</math> und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen. Auch die noch nicht erfolgte Festsetzung eines Lärmschutzbereichs ist aus Sicht der EU-Kommission und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) kein nicht überwindbares Hindernis für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans.</p> <p>Zudem stellt eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen München aus Sicht der EU-Kommission ein besonders wichtiges Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland dar.</p> <p>Aus vorgenannten Gründen wird für den Großflughafen München ein Lärmaktionsplan erarbeitet.</p>
	19.2	<p><b>b) Die 3. Start- und Landebahn muss berücksichtigt werden!</b></p> <p>Nach Internet-Darstellung der Regierung von Oberbayern bezieht sich die Lärmaktionsplanung trotz vorliegender Planfeststellung für Bau und Betrieb nicht auf den Flughafen mit 3 Bahnen.</p> <p>Dies halte ich für unzulässig: Die Lärmaktionsplanung soll den Auswirkungen durch Umgebungslärm vorbeugen, soll sie verhindern oder mindern („Lärminderungsplanung“ lt. Bundes-Immissionsschutzgesetz). Vorbeugen und Verhindern geht aber nur, wenn <b>vor</b> der Verwirklichung einer Planung etwas getan wird. Bei der Frage, ob eine 3. Bahn gebaut werden soll oder nicht, muss vorher auch im Rahmen der Lärminderungsplanung geklärt werden, welche zusätzlichen Lärmauswirkungen das haben wird. Das Ergebnis muss dann bei der Entscheidung berück-</p>	<p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-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>sichtigt werden. <b>Daneben:</b> Bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation <u>müssen</u> (gesetzlich vorgegeben) bestehende Lärmaktionspläne überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Die planfestgestellte 3. Start- und Landebahn ist eine solche „bedeutsame Entwicklung“ für die Lärmsituation am Flughafen München und <u>muss</u> daher berücksichtigt werden. Es muss in jedem Falle untersucht und kargestellt werden, wo und in welchem Umfang sich die Lärmsituation durch die 3. Bahn verschlechtert – und auch: wo eventuell ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms geschützt werden sollen (§ 47d Abs. 2 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz).</p>	<p>berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011<sup>30</sup> ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt. Für den Fall, dass sich der vom Flughafen München ausgehende, hier maßgebliche, Lärm ändert, sei es durch eine Änderung der Flugbewegungszahlen oder durch einen rechtmäßigen Ausbau und dem damit einhergehenden angepassten Betriebsablauf, sehen § 47c Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und § 47d Abs. 5 BImSchG vor, dass die Lärmkarten und Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten sind. Gerade diese Regelung zeigt, dass die Lärmaktionsplanung auf den jeweils vorhandenen Verkehrswegen und Großflughäfen aufbauen will, nicht aber deren Entwicklung beeinträchtigen kann.  Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB), der sich u. a. auf die 3. Start- und Landebahn bezieht, ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist durch die Gesellschafter der Flughafen München GmbH allerdings noch nicht freigegeben. Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurde im Koalitionsvertrag für die Legis-</p>
--	--	--

<sup>30</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			<p>laturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern die Festlegung getroffen, dass die Planungen für den Bau einer 3. Start- und Landebahn während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen der Klausurtagung der CSU-Landtagsfraktion im September 2020 hatte der Bayerische Ministerpräsident Dr. Söder, aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr angekündigt, die Planungen für den Bau der 3. Start- und Landebahn während seiner Amtszeit nicht weiter verfolgen zu wollen. Die Erweiterung des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden.</p> <p>Der 98. ÄPFB enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p> <p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162<sup>31</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p>
--	--	--	---

<sup>31</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

			<p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p>
	20	<p><b>2. Auf Nachtflug verzichten:</b> Der ungestörten Nachtruhe (22:00 bis 06:00 Uhr) muss absoluter Vorrang eingeräumt werden. Es steht tagsüber ausreichend Bahnkapazität für den Bedarf zur Verfügung – so dass auf den Nachtflug verzichtet werden kann.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>32</sup> geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht. Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Gerichtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Ein vollständiges Nachtflugverbot ließe sich nicht mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München vereinbaren. Bei einem Flughafen dieser Größenordnung lässt sich der Betrieb nicht ausschließlich zur Tageszeit abwickeln, so dass Flüge zur Nachtzeit erforderlich sind. Dies wird auch von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf</p>

<sup>32</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

	21	<p><b>3. Nach Lärm gestaffelte Flughafen-Gebühren/Lärmkontingent</b> Nach meinem Wissen sollen künftig die Flughafen-Gebühren für „laute Flieger“ angehoben werden. Dieser Anteil an den Gebühren muss aber dann den Betroffenen im Flughafenumland zu Gute kommen. Würde dieser Anteil dem Flughafen zukommen, wäre das ja geradezu ein Anreiz, für mehr Starts und Landungen mit lauten Flugzeugen zu werben.</p> <p>Es muss wieder ein <b>tägliches Lärmkontingent</b> eingeführt werden – so ähnlich wie es mit der 62 dB(A)-Grenzlinie gemeint war – und zwar <b>für jeden einzelnen Kalendertag</b> und keinesfalls für einen sog. Durchschnitts-Tag. Der an einem Tag z. B. durch die Windrichtung eingesparte Lärm an einem Ort kann nicht mit einem übermäßigen Lärm am nächsten Tag nach Drehen des Windes verrechnet werden (heute: 0; morgen: 100; ergibt im Durchschnitt: 50).</p>	<p>die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9.1 und Nr. 11.1 verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) teilte hierzu Folgendes mit: Grundlage für die Erhebung von Entgelten ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Die Erhebung der Entgelte, auch der lärmabhängigen Entgelte, bei den Luftverkehrsgesellschaften dient ausschließlich der Refinanzierung der vorgehaltenen Flughafeninfrastruktur. Eine Weiterreichung der lärmabhängigen Entgelte an das Flughafenumland ist nicht möglich.</p> <p>Adressat der verkehrslenkenden Wirkung der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften, die dadurch zum Einsatz lärmarmen Flugzeuge bewegt werden sollen. Ziel ist es nicht, durch den Einsatz lauterer Flugzeuge höhere Lärmrentgelte für den Flughafen München zu erzielen.</p> <p>Die bestehende und bestandskräftige Nachtflugregelung<sup>33</sup> enthält mehrere Kontingentregelungen. Weitere Kontingente sind nicht geboten. Es ist richtigzustellen, dass eine tägliche Lärmkontingentierung auch früher zu keinem Zeitpunkt durchgeführt wurde. Es besteht kein Anlass die höchstrichterliche Judikatur bezüglich der Nachtflugregelung infrage zu stellen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Um den Einsatz leiseren Fluggeräts am Flughafen München künftig noch attraktiver zu machen, ist eine Änderung und Fortentwicklung der ohnehin bereits auf die Förderung des Einsatzes leiser Flugzeuge ausgerichteten Entgeltrahmenvereinbarung vorgesehen. Im Einzelnen</p>
--	----	---	---

<sup>33</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))



			<p>wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 Bezug genommen.</p> <p>Rechtsgrundlage für die von der zuständigen Behörde für die Entgeltrahmenvereinbarung zu erteilende Genehmigung ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Den Airlines können demnach nur Kosten auferlegt werden, die durch die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die dem Starten und Landen der Flugzeuge und der Abfertigung der Fluggäste und der Fracht entstehen. Airlines haben im Rahmen der Konsultation die Möglichkeit, die den Entgelten zugrundeliegende Kalkulation einzusehen und zu prüfen, sie ist damit transparent und gerichtlich überprüfbar. Ein ggf. mit den Entgelten erwirtschafteter Überschuss ist den Airlines zurückzuerstatten. Eine Berücksichtigung von Zahlungen an die Flughafennachbarschaft als Kosten- und damit Entgeltbestandteilen ist daher unzulässig, da sie nicht der Kostendeckung der Vorkhaltung und des Betriebs der Infrastruktureinrichtungen dienen würden.</p> <p>Mit Erlass des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses (ÄPFB)<sup>34</sup> verfügte die Regierung von Oberbayern (Luftamt Südbayern) die Aufhebung der sog. 62 dB(A)-Grenzlinie aus der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974<sup>35</sup> (vgl. 98. ÄPFB, Band 2, Ziffer 3.6.10.2.2.1, Seite 1118 ff.). Begründet wurde die Aufhebung durch die seit 1974 eingetretenen Änderungen der technischen, tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen zur Rechtfertigung dieser Betriebsregelung. Weiterhin wurde festgestellt, dass kein Rechtsgrund besteht, diese in der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 verfügte Betriebsregelung durch eine andere den Flugbetrieb ein-</p>
--	--	--	---

<sup>34</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

<sup>35</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09 genehmigung.pdf \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

			<p>schränkende Betriebsregelung zu ersetzen. Hintergrund der sog. 62 dB(A)-Grenzlinie waren außerdem in erster Linie raumordnerische Überlegungen (vgl. 98. ÄPFB, Band 2, Ziffer 3.6.10.2.2.1.2, Seite 1120) und nicht wie vorgebracht eine kapazitative Beschränkung des Flughafenbetriebs. Das zeigt sich auch daran, dass die sog. 62 dB(A)-Grenzlinie bis zur Aufhebung durch den 98. ÄPFB keine verkehrsabweisende Wirkung hatte (vgl. 98. ÄPFB, Band 2, Ziffer 3.6.10.2.2.1.4, Seite 1123). Zudem hatte die Planfeststellungsbehörde in seine Entscheidung mit eingestellt, dass nach dem landesplanerischen Ziel LEP B V 1.6.1 (LEP: Landesentwicklungsprogramm Bayern) der Verkehrsflughafen München die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die kontinentale und nationale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen soll. Für den leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischen Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden. Das schließt die Aufrechterhaltung der bereits erlangten Verkehrsfunktion und deren weitere Entwicklung auch auf dem vorhandenen Bahnsystem mit ein. Mit dieser Vorgabe wären – so der ÄPFB weiter – betriebsbeschränkende Vorgaben zur Tagzeit nicht vereinbar. Für die Nachtzeit weist der ÄPFB zu Recht darauf hin, dass ohnehin durch die Nachtflugregelung weitgehende Betriebsbeschränkungen verfügt sind, so dass sich die Frage der Notwendigkeit einer ersatzweisen Lärmkontingentierung ohnehin nur für die Tagzeit gestellt habe.</p> <p>Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) hat in seiner Entscheidung vom 18.01.2016 (A 15.400020, abgedruckt in der Entscheidungssammlung des BayVGH) ausdrücklich nochmals festgestellt, dass die</p>
--	--	--	---

			<p>Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung, die funktionslos gewordene Regelung zur 62 dB(A)-Linie aufzuheben, die Lärmschutzbelange in der Umgebung des Verkehrsflughafens München im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägung umfassend und insgesamt rechtsfehlerfrei ermittelt und berücksichtigt hat. Weitere Festsetzungen zum aktiven oder zum passiven Schallschutz seien rechtlich insoweit nicht veranlasst. (ebenda Rd.Nr. 26). Betroffene hätten zwar ein subjektiv-öffentliches Recht auf gerechte Abwägung ihrer Belange, nicht aber auf Aufrechterhaltung der 62 dB(A)-Regelung. Gleiches muss entsprechend auch für die geltend gemachten Ansprüche auf eine neuerliche Kontingentierungsregelung gelten.</p> <p>Dass ein Lärmkontingent, das nur auf einen Tag bezogen wäre, nicht vollzugsfähig wäre, liegt angesichts der unterschiedlichen Betriebsbedingungen an den verschiedenen Tagen und der damit verbundenen Unmöglichkeit, ein solches Kontingent in der konkreten Flugplanung umzusetzen, auf der Hand.</p>
	22	<p><b>4. Die Abflugwege streuen</b> (ohne Ortschaften direkt zu überfliegen): In der Nähe des Flughafens bündeln – und mit zunehmender Entfernung auffächern/streuen – so lautete bisher das Ziel für die Abflugrouten. Das führt aber dazu, dass Ortschaften unter den fixierten Abflugrouten keine Zeiten der Lärmentlastung mehr haben. Nach Darstellung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (am 26.07.2018 in der Fluglärmkommission) könnte man aber bereits ab einer Höhe von 5.000 Fuß über NN von der dargestellten Abflugroute abweichen/auffächern.</p>	<p>Die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das genannte „...Ziel...“ stellt kein Ziel für die Planung von IFR-Abflugverfahren (IFR: Instrumentenflugregeln) sowie der Abwicklung des Luftverkehrs durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH dar. Es wurde bereits vor vielen Jahren in und mit der Kommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG; Fluglärmkommission) eine Vereinbarung erstmalig beraten und getroffen. Die gewünschte Auffächerung findet, wenn flugsicherungsseitig nichts dagegenspricht, bereits statt. In die-</p>

	23	<p><b>5. Für die Erhaltung der Lärmschutzmaßnahmen muss der Flughafen aufkommen:</b> Der eventuell notwendige Austausch von Lärmschutzfenstern (blind geworden, verzogen, undicht, ...) muss vom Flughafenbetreiber bezahlt werden. Ebenso der Austausch der eventuell notwendigerweise eingebauten Zwangslüftung und LüftungsfILTER.</p>	<p>sem Zusammenhang wird auf die Anwendung STAN-LY_Track der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH<sup>36</sup>, wo dies ersichtlich wird, verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG hat im Rahmen der beiden Schallschutzprogramme auf Grundlage der für den Flughafen München bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>37</sup> umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen. 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. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979<sup>38</sup> geregelte Erstattung von Schallschutzmaßnahmen sieht deren erstmaligen Einbau vor. Kosten für Unterhalt und Erneuerung von eingebauten Schallschutzfenstern bzw. -lüftern sind nicht erstattungsfähig. Auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der novellierten Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 sieht nur eine einmalige Kostenerstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor. Dies wurde vom Vorsitzenden der Fluglärmkommission in der Sitzung vom 18.07.2014 mit einem Verweis auf die Kommentarliteratur und die Rechtsprechung immer wieder bekräftigt (z. B. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 23.01.2018, Az. 9 C 1852/14.T).</p>
--	----	---	---

<sup>36</sup> DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: STANLY\_Track ([DFS Deutsche Flugsicherung GmbH](#))

<sup>37</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>38</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](#))

			<p>Die FMG hat gleichwohl in den Folgejahren nach den Schallschutzprogrammen freiwillig zusätzliche Maßnahmen ergriffen, um die Bürger bei der Pflege und Instandhaltung der gewährleisteten Schallschutzmaßnahmen zu unterstützen. Insbesondere hat die FMG im Rahmen zweier freiwilliger Serviceprogramme Fenster gewartet bzw. hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ausgetauscht.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Soweit der Planfeststellungsbeschluss Entschädigungsregelungen zum Lärmschutz enthält, wird auf die Stellungnahme der Flughafen München GmbH verwiesen. Ob ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im Umfeld des Flughafens München besteht, bedarf einer Einzelfallprüfung. Die deutsche Rechtsordnung sieht vor, dass Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im Regelfall nur einmalig erstattet werden.</p>
24		<p><b>6. Die anzuwendenden Grenzwerte sind zu hoch:</b> Nach § 14 Fluglärmgesetz sind bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) zu beachten. Diese sind aber dem Wortlaut nach zum Schutz vor ... „<b>erheblichen Belästigungen</b>“ durch Fluglärm ergangen durch <b>bauliche</b> Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz. Nach § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz handelt es sich aber beim Umgebungslärm um <b>belästigende</b> ... Geräusche <b>im Freien</b>. Die lt. Gesetz anzuwendenden Grenzwerte sind somit zu hoch und nicht zutreffend (erhebliche Belästigung ↔ belästigend; Schutz an Bauten/Bebauung ↔ Schutz im Freien).</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) teilte hierzu Folgendes mit: Die in der Lärmaktionsplanung anzuwendenden Grenzwerte bemessen sich gemäß § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ausdrücklich nach § 2 Abs. 2 FluLärmG. Dem steht § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht entgegen. Vielmehr hat der Gesetzgeber sich mit dieser Regelung bewusst dazu entschieden, bei den Schutzziele für die Lärmaktionsplanung nach dem BImSchG im Luftverkehr auf die Regelungen im FluLärmG abzustellen, um eine Kongruenz sicherzustellen. Dem ist auch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gefolgt (BVerwGE 142, 234) und führt ergänzend aus, dass die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG die Festlegung von Grenzwerten, die mit der Lärmaktionsplanung</p>

			<p>durchgesetzt werden sollen, den Mitgliedstaaten überlässt (Erwägungsgrund 8, Art. 5 IV). § 14 FluLärmG sieht insoweit die Beachtung der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG vor.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der in das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 neu eingefügte § 14 regelt das Verhältnis der Vorschriften des FluLärmG zur Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Der Gesetzgeber hat damit im Rahmen der Neufassung des FluLärmG in § 14 FluLärmG die in § 2 Abs. 2 FluLärmG festgesetzten Lärmwerte auch für die Lärm-minderungsplanung auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für verbindlich erklärt (siehe BT-Dr. 16/3813<sup>39</sup>). § 14 FluLärmG sieht vor, dass die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bei der Lärmaktionsplanung zu beachten sind. Ein Abwägungsspielraum besteht nicht. Damit stellen die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG die für Fluglärm maßgeblichen Grenzwerte dar; unterhalb der Werte ist Fluglärm grundsätzlich als zumutbar anzusehen. Aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) folgt zudem, dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit Genüge getan ist. Das FluLärmG sieht nicht nur Ansprüche auf Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen vor, sondern auch Entschädigungen für die auf Fluglärm basierende Beeinträchtigung bei der Nutzung des Außenbereichs. Darüber hinaus regelt das FluLärmG auch Vorgaben für Bauvorhaben in der Umgebung des</p>
--	--	--	--

<sup>39</sup> Deutscher Bundestag: Drucksache 16/3813, 13.12.2006 ([1603813 \(bundestag.de\)](http://1603813.bundestag.de))



			<p>Flughafens, um ein Heranwachsen der Bebauung an den Flughafen und damit die Zunahme von Fluglärm Betroffenen zu minimieren. Die heranwachsende Bebauung und Nachverdichtung ist ein Hauptgrund für den, wenn auch moderaten Anstieg der Zahl der Belasteten im Flughafenumland.</p> <p>Dies schließt nicht aus, dass ein Lärmaktionsplan ergänzende Maßnahmen aller Beteiligten auf freiwilliger Basis vorsieht, die allerdings dann mit den für die Umsetzung Zuständigen abgestimmt werden müssen.</p>
Bürger	25	<p>Sehr oft kommt es vor, dass die Piloten bewusst oder unbewusst bei der Landung in der Mitte der Landebahn aufsetzen und dann den „Umkehrschub“ einschalten und die Triebwerke aufheulen lassen, um so auf kurzem Weg am Terminal anzudocken.</p> <p>Diese Landungen sind zu untersagen, das heißt die Piloten müssen den Beginn, also die Länge der Landebahn ausnutzen. Bei Nichtbeachtung sind die Piloten als auch die Fluggesellschaften mit Bußgeldern zu belegen!</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Am Flughafen München ist nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974<sup>40</sup> für landende Flugzeuge darf der Einsatz der Schubumkehr grundsätzlich nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die letztliche Entscheidung über die Nutzung des Umkehrschubs in Bezug auf die Flugsicherheit muss von dem verantwortlichen Flugzeugführer getroffen werden. Der Einsatz von Schubumkehr, lediglich um möglichst auf kurzem Wege zu den Terminals zu gelangen, ist unzulässig.</p> <p>Landende Flugzeuge verwenden am Flughafen München standardmäßig das sog. ILS (Instrumentenlandesystem), unter dessen Verwendung sie am Beginn der Landebahn, also gerade nicht in der Mitte der Landebahn aufsetzen.</p>
	26	<p>Fast täglich kommt es bei der für uns benachbarten Nordbahn zu Überflügen, weil der Landeanflug abgebrochen wird. Meist weil ein Flugzeug zum Start auf der Rollbahn steht!</p> <p>Bekanntlich können Flugzeuge in der Luft nicht anhalten!</p> <p>Die Forderung ist deshalb, dass dem landenden Flugzeug</p>	<p>Das <b>Bundesaufsichtamt für Flugsicherung</b> (BAF) und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung:</p> <p>Für jedes Standardanflugverfahren wird auch ein standardisiertes Fehlanflugverfahren durch die DFS geplant und durch das BAF festgelegt. Die Nutzung eines solchen</p>

<sup>40</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09\\_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/09-05-1974-genehmigung.pdf))

		„Vorrang“ einzuräumen ist, bevor man das am Boden befindliche Flugzeug vom „Rollweg“ auf die Startbahn „rollen“ lässt.	Fehlanflugverfahrens kann vom Flugverkehrsleuten angewiesen oder vom Piloten initiiert werden. Für einen Fehlanflug kann es viele Gründe, beispielsweise das Wetter, geben. Auch wenn die Betriebspiste noch nicht vorschriftsmäßig frei ist, weil sich ein gelandetes Luftfahrzeug länger als erwartet darauf befindet, bedeutet dies für das danach folgende Luftfahrzeug: „Go around“.
	27	Auffällig ist jetzt zur Corona-Zeit, dass mit Leichtflugzeugen (auch Motorseglern) Sightseeing-Flüge über Attaching und dem Flughafengebiet durchgeführt werden. Zum Muttertag am 10.05.2020 waren es mindestens 20 dieser Luftfahrzeuge, die ihren Motorenlärm über unser Wohngebiet ausbreiteten. Auch heute am 20.09.2020 wurden wir von diesem niederfrequenten Motorenlärm „zugedröhnt“. Dieser ist auf Grund der geringen Geschwindigkeit der Leichtflugzeuge und der niederen Herzfrequenz des Motorenlärms über einen langen Zeitraum wahrnehmbar! Diese Sightseeing-Flüge sind deshalb zu verbieten und bei Nichtbeachtung mit Bußgeldern zu ahnden!	Die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat keine rechtliche Grundlage, um Flüge nach Sichtflugregeln zu untersagen. Diese müssen, beispielsweise je nach Luftraumstruktur, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nicht zwingend bekannt sein. Auf § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) wird hingewiesen. Nach einer stichprobenartigen Untersuchung kam es am genannten 20.09.2020 zu Überflügen, u. a. auch über Attaching. Hierbei handelte es sich um angemeldete Scan-/Thermo-Flüge, die im Regelfall im Auftrag von Unternehmen, Gemeinden oder weiteren Institutionen durchgeführt werden. Hierfür lag seitens der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eine Genehmigung vor.
	28	Ich bitte um Beachtung dieser Punkte in der Lärmaktionsplanung.	Alle Stellungnahmen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Verbänden, die Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, wurden in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.
BUND Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe Freising	29	<b>Forderungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung am Lärmaktionsplan Flughafen</b> Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur <b>Verminderung von Umgebungslärm</b> festzulegen. Am 25.06.2002 wurde die Richtlinie über die Bewertung	Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur 3. Start- und Landebahn wurden Fragen zur Lärmmedizin und zur Angemessenheit der im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) genannten Grenzwerte umfassend be-

	<p>und Bekämpfung von Umgebungslärm, <b>Richtlinie 2002/49/EG</b>, verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu erfassen und Lärmkarten sowie Lärmaktionspläne für Problembereiche zu erstellen.</p> <p>Fluglärm wird von einem Großteil der Bevölkerung im Umkreis des Flughafens als störend und stark belastend empfunden. Diese Belastungszone reicht – wie Beschwerden zeigen – bis über 30 km Entfernung Luftlinie, beispielsweise bis Au i. d. Hallertau.</p> <p>Zahlreiche forschenden Mediziner (z. B. Prof Münzel) belegen zweifelsfrei die schädlichen Wirkungen von Lärm auf den Organismus. Das betrifft insbesondere Lärm in der Nacht bzw. während des Schlafes. Für eine den Organismus schädigende Wirkung ist es dabei unerheblich, ob die Person aufwacht.</p> <p>Fluglärm belastet auch die Erholung der Flughafenanrainer in weitem Umkreis, ebenso wie die Konzentrationsfähigkeit. Dies ist insbesondere bei Kindern in Kindergärten und Schulen erheblich nachteilig.</p> <p>Die bisherigen Lärmregelungen des Flughafens München berücksichtigen diese Auswirkungen nicht.</p> <p>Der Fluglärm bedeutet in einer bereits stark mit Lärm belasteten Region eine massive zusätzliche Belastung. Darüber hinaus bedeutet der Betrieb des Flughafens und seiner Einrichtungen eine erhebliche Induzierung von lärmemittierendem Bodenverkehr. Dies ist zu berücksichtigen.</p> <p><b>Der BN fordert deshalb:</b></p>	<p>handelt. So wurde unter Bezugnahme auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen festgestellt, dass keine wesentlichen neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen. Die Empfehlungen des Sachverständigenrates flossen in die im FluLärmG festgelegten Werte ein.</p> <p>Im Ersten Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des FluLärmG<sup>41</sup> wird ausgeführt, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge im Hinblick auf die nachteiligen Wirkungen hoher Fluglärmbelastungen auf Betroffene 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, dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit Genüge getan ist.</p> <p>Die in der Stellungnahme genannten „forschenden Mediziner“ bilden nicht den Konsens der wissenschaftlichen Diskussion ab, sondern stellen in ihren Schlussfolgerungen über die Wirkung von Fluglärm eine Einzelmeinung dar. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung wird festgestellt, dass die in Gesetzen oder Entscheidungen zu Grunde gelegten wissenschaftlichen Erkenntnisse erst dann obsolet werden, wenn sich ein neuer wissenschaftlicher Grundkonsens gebildet hat. Solange die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudien in der Wissenschaft kontrovers diskutiert werden, bleibt der Konsens über die Geeignetheit der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bestehen.</p> <p>Zum Lärm am Boden wird u. a. auf die Stellungnahme der</p>
--	--	---

<sup>41</sup> 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))

	29.1	<p><b>1. Verbindlicher Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München</b> Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme sollte unbedingt vermieden werden, die Realisierung einer 3. Start- und Landebahn muss aufgegeben werden. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, die Gesellschafter aufzufordern, den bestehenden Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich zurück zu ziehen.</p>	<p>FMG zu Nr. 3.2 der Anlage 5 verwiesen.</p> <p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-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 05.07.2011<sup>42</sup> ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als sol-</p>
--	------	--	--

<sup>42</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			<p>che, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p> <p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162<sup>43</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p> <p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 verwiesen.</p>
	29.2	<p><b>2. Verbot von Nachtflügen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr mit Wegfall der sogenannten Tagesrandzeiten von 22:00 bis 24:00 Uhr und von 05:00 bis 06:00 Uhr</b></p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>44</sup> geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtstrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt).</p>

<sup>43</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

<sup>44</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.luftamt-suedbayern.de/Dateien/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ein Verbot von Nachtflügen kommt nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 verwiesen.</p>
	29.3	<p><b>3. Starke Reduzierung von Kurzstreckenflügen</b> 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>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ein erheblicher Teil der Inlands-Passagiere fliegt zu einem deutschen Drehkreuzflughafen („Hub“), um von dort aus ein internationales Langstreckenziel zu erreichen. Inlandsflüge sind daher einerseits als Zubringerverkehr zu Interkontinentalflügen notwendig, diese Bündelung ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Andererseits ermöglichen sie die internationale Konnektivität von Regionen außerhalb der großen Drehkreuze. Um eine Reduzierung von Kurzstreckenflüge zu erreichen, bedarf es neben einer Steigerung der Attraktivität des Bahnfahrens einer intelligenten Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, die dem Reisenden eine komfortable und nahtlos ineinandergreifende Reise trotz Wechsel des Verkehrsmittels erlaubt. Die (Teil-)Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr gilt es zu vermeiden. Hierfür ist es erforderlich, das Bahnnetz weiter auszubauen. So beabsichtigt der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren.</p>



			<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen. Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot, auch bei Kurzstreckenflügen, auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen.</p> <p>Voraussetzung, um Kurzstreckenflüge reduzieren zu können, ist eine attraktive Vernetzung von Flug- und Schienenangeboten. Dies wiederum kann am Standort München nur durch eine deutlich verbesserte Schienenanbindung des Flughafens erfolgen. Daran wird bereits in Form der geplanten Weiterführung der Bahntrasse nach Erding (Erdinger Ringschluss) und der Anbindung an die Strecke Freilassing/Salzburg über die Walpertskirchener Spange gearbeitet. Beide Maßnahmen werden zu einer weiteren Verbesserung führen, da der Flughafen München dann auch von Fernzügen erreicht werden kann.</p> <p>Unerlässlich wäre auch eine Fernbahnanbindung 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 bei entsprechendem Angebot auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfä-</p>
--	--	--	---

			<p>higer Schienennetze erforderlich. 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.</p>
29.4	<p><b>4. Reduzierung des Bodenlärms</b> Dieser ist beispielsweise bis in weite Teile Freising hinein deutlich und belastend spürbar.</p>		<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG unternimmt 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). 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>
29.5	<p><b>5. Für die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen soll gelten: Abschaffung des Systems der Lärmkontingentierung und Umstellung der Lärmbeurteilung auf Einzelschallereignisse. Festlegung von wirksamen Sanktionen bei Nichtbeachtung.</b></p>		<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Mit der Nachtflugregelung wurde eine Kontingentierung der zulässigen Nachtflugbewegungen eingeführt. Diese wird als moderne Instrumentierung gesehen, Lärm zu bewirtschaften und laute Flugzeuge zu minimieren. Hierbei werden die Einzelschallereignisse im Rahmen der Lärmkontingentierung ausreichend miteinbezogen. Bei Verstößen wird insbesondere geprüft, ob diese als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden können. Eine Sanktionie-</p>

			<p>rung bei Nichtbeachtung erfolgt mithin.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es ist davon auszugehen, dass sich die Rückäußerung auf die bestehende Nachtflugregelung bezieht. Dazu ist festzuhalten, dass am Flughafen München die höchststrich-terlich bestätigte Nachtflugregelung Luftverkehr, wenn auch in sehr beschränktem Umfang, bedarfsorientiert zu-lässt. Die Abschaffung des Systems der Lärmkontingen-tierung als eines der wesentlichen Instrumente zur Be-grenzung des Nachtflugverkehrs würde zudem tendenziell zu mehr Nachtflugverkehr führen. Unabhängig davon führt die FMG Lärmmessungen für jedes Einzelschallereignis durch, die Ergebnisse sind auch im Internetangebot der FMG abrufbar. Jedes Einzelereignis geht in eine Bewertung des Flugzeugmusters ein.</p>
	29.6	<b>6. Berücksichtigung des von den Flughafeneinrich-tungen induzierten Bodenverkehrs.</b>	
Bürger	30	<p>Die Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe Freising wird vollumfänglich unterstützt.</p> <p>In meiner Wohnung in der ...straße [in Freising] bin ich nur wenig vom Fluglärm betroffen.</p>	<p>Die Wohnadresse liegt nach der 3. Runde der Lärmkartie-rung des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) au-ßerhalb des kartierten Bereichs. Kartiert wurden Bereiche, in denen Lärmimmissionen durch den Flughafen Mün-chen die Schwellen von 55 dB(A) für den Lärmindex <math>L_{DEN}</math> (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel) und 50 dB(A) für den Lärmindex <math>L_{Night}</math> (A-bewerteter äqui-valenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht [22:00 bis 06:00 Uhr]) überschreiten.</p>
	31	In meiner Freizeit, z. B. bei Spaziergängen an der Isar oder im Freisinger Moos ist die Lärmbelästigung durch	Ohne konkrete Standortangabe kann hierzu keine Aussa-ge getroffen werden.

		startende oder landende Flugzeuge zum Teil unerträglich und meine Freizeitaktivitäten sind dadurch erheblich eingeschränkt, vor allem auch an den umliegenden Badeseen ist eine Erholung wegen der vielen Flugbewegungen nicht möglich.	Die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung sind im Internet <sup>45</sup> abrufbar.
	32	Den Bau einer dritten Start/Landebahn lehne ich grundlegend ab, das würde zu einer noch größeren Lärmbelastung im Umland führen.	<p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahnsystems 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>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>46</sup> ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p>

<sup>45</sup> Bayerisches Landesamt für Umwelt: Kartierungsergebnisse ([EG-Umgebungslärmrichtlinie - Kartierungsergebnisse - LfU Bayern](#)) bzw. Umweltatlas Bayern ([Lärmbelastungskataster \(bayern.de\)](#))

<sup>46</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

			<p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162<sup>47</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p> <p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 verwiesen.</p>
	33	<p>Die Lage des Flughafens München zur umgebenden Wohnbebauung ist äußerst ungünstig, die Menschen ganzer Ortsteile leiden massiv unter dem Fluglärm, vor allem in Attaching, Pulling, Haxthausen, aber auch in Lerchenfeld sind stark betroffen.</p> <p>Den Flughafen München nutze ich sehr selten.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie meine Stellungnahme.</p>	<p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> teilte hierzu Folgendes mit: Die Standortsuche für den Flughafen München war ein zentrales Thema bei der Verlagerung des Flughafens München-Riem weg von der Stadt München. Der derzeitige Standort wurde unter Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte ausgewählt und steht nicht zur Disposition. Die Ortsteile Attaching, Pulling und Haxthausen der Stadt Freising liegen im durch den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München festgesetzten sog. kombinierten Tag- und Nachtschutzgebiet. In diesem Gebiet war die Flughafen München GmbH verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen Entschädigungen für durch unzumutbare Lärmbelastung bewirkte Nutzungseinträchtigung von Grundstücken zu leisten. soweit solche Ansprüche bestanden, wurden diese auf Antrag von der Flughafen München GmbH befriedigt.</p>

<sup>47</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

			<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Umweltbundesamt weist mit Bezug auf die Lärmkartierung 2017 für den Flughafen München 13.700 von Fluglärm (&gt; 55 dB(A)) betroffene Personen aus. Zum Vergleich dazu sind es am Flughafen Frankfurt 189.300, am Flughafen Köln/Bonn 101.400 sowie am Flughafen Nürnberg 12.100 Betroffene<sup>48</sup>. Im Vergleich mit anderen Großflughäfen schneidet der Flughafen München also aufgrund seiner Lage gut ab, so dass der Standort damit als „günstig“ bezeichnet werden kann. Ein Großflughafen gänzlich ohne Lärmbetroffene ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland praktisch nicht möglich.</p>
VCD-Kreisverband Freising e. V. und Bürger	34	<p>Diese Lärmaktionsplanung ist bereits seit Jahren überfällig und dringend nötig. Leider ist die Auflistung der Gemeinden absolut unvollständig.</p> <p>Es ist unbedingt ein Lärmaktionsplan nötig und ganz konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Insbesondere für die Landkreise Freising, Erding und Dachau ist der Lärm (vor der Corona-Krise) teilweise unerträglich, z. B. für die Gemeinden Fahrenzhausen, Berglern, Eitting sowie für Attaching, Pulling, Massenhausen etc.</p>	<p>Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der <b>Großflughäfen</b>, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.</p> <p>Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln <math>L_{DEN} &gt; 70</math> dB(A) bzw. <math>L_{Night} &gt; 60</math> dB(A) betroffen sind.</p> <p>Zudem wurde auf der Grundlage des Planfeststellungs-</p>

<sup>48</sup> Umweltbundesamt: Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) ([5\\_tab\\_fluglaerm\\_gfh\\_2019-01-09.png \(1545x775\) \(umweltbundesamt.de\)](#))



			<p>beschlusses für den Flughafen München vom 08.07.1979<sup>49</sup> in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse sowie der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>50</sup> umfassender Schallschutz für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbeeinträchtigung von Außenwohnbereichen flankiert war. Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst.</p> <p>Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von <math>L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}</math> bzw. <math>L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}</math> und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen. Auch die noch nicht erfolgte Festsetzung eines Lärmschutzbereichs ist aus Sicht der EU-Kommission und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) kein nicht überwindbares Hindernis für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Zudem stellt eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen München aus Sicht der EU-Kommission ein besonders wichtiges Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland dar.</p> <p>Aus v. g. Gründen wird für den Großflughafen München ein Lärmaktionsplan erarbeitet.</p>
	34.1	Es sollte daher unbedingt ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr eingeführt werden.	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der</p>

<sup>49</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](http://000134neu.bayern.de))

<sup>50</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](http://2001-03-23_nachtflugregelung.pdf.bayern.de))

			<p>Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>51</sup> geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtstrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt).</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9.1 verwiesen.</p>
	34.2	Auch sind auf jeden Fall lärmabhängige Entgelte erforderlich, damit für die Fluggesellschaften ein Anreiz besteht, lärmarme Maschinen einzusetzen.	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG nimmt bereits seit langem durch emissionsabhängige Entgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 verwiesen.</p>
	34.3	Auch in den Tagesrandzeiten 22:00-23:00 Uhr und 06:00-07:00 Uhr sind erhöhte Lärmrentgelte angezeigt.	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG nimmt bereits seit langem durch emissionsabhängige Entgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 verwiesen.</p>
	34.4	Weitere geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung sollten erfolgen.	<p>Das <b>Bundesaufsichtamt für Flugsicherung</b> (BAF) und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> weisen darauf hin, dass über den Vertreter in der „Fluglärmkommission“ nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Vorschläge, welche die DFS und/oder das BAF (Festlegung von Flugverfahren) betreffen, in das entsprechende Gremium einge-</p>

<sup>51</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>bracht und zur Beratung vorgestellt werden können.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG hat in der Vergangenheit zahlreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Abstimmung mit der Fluglärmmmission (FLK) diskutiert und ergriffen. Gleiches gilt für die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und Fluggesellschaften. So hat die Technische Universität München (TUM) im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmmmission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert. Die Vielzahl der weiteren Maßnahmen, die von der FMG umgesetzt sind, finden sich im Einzelnen in der Stellungnahme zur Frage 3.4 der Anlage 5.</p>
	35	<p>Die Region ist überdies bereits zusätzlich durch weitere Lärmquellen erheblich beeinträchtigt, durch Straßen, v. a. Bundesautobahnen sowie durch Eisenbahnverkehr – es sollte daher eine Kumulierung des Lärmaufkommens erfolgen und berücksichtigt werden.</p>	<p>Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Gesamtlärmbetrachtung 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 Gesamtlärmbetrachtung verschiedener Lärmquellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich</p>

			<p>aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> 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 Lärmmin- derung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbil- dung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umset- zung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belas- tung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewer- tung der Lärmarten vorsieht.</p> <p>Zum Thema Gesamtlärm weist die <b>Flughafen Mün- chen GmbH</b> auf ihre Anmerkung unter Nr. 7 hin.</p>
	36	Vor allem ist der endgültige Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn erforderlich; die Verfahren müssen endgültig abgeschlossen werden.	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und ab- fliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehen- den 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhän- genden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfest- gestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Lan- debahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichti- gen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbe-

			<p>lastung 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 05.07.2011 ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn.</p> <p>Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>52</sup> ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p> <p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162<sup>53</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche</p>
--	--	--	--

<sup>52</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

<sup>53</sup> 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 \(landtag.de\)](http://www.landtag.de))

			<p>Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p> <p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 verwiesen.</p>
Bürger	37	<p>Diese Lärmaktionsplanung ist bereits seit Jahren überfällig und dringend nötig. Leider ist die Auflistung der Gemeinden absolut unvollständig. So fehlt u. a. die Gemeinde Bockhorn, mit den Ortschaften Bockhorn und Grünbach. Der Lärm ist hier teilweise unerträglich, insbesondere bei den Starts bei Ostwind.</p>	<p>Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der <b>Großflughäfen</b>, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.</p> <p>Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln <math>L_{DEN} &gt; 70 \text{ dB(A)}</math> bzw. <math>L_{Night} &gt; 60 \text{ dB(A)}</math> betroffen sind.</p> <p>Zudem wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979<sup>54</sup> in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse umfassender Schallschutz</p>

<sup>54</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))



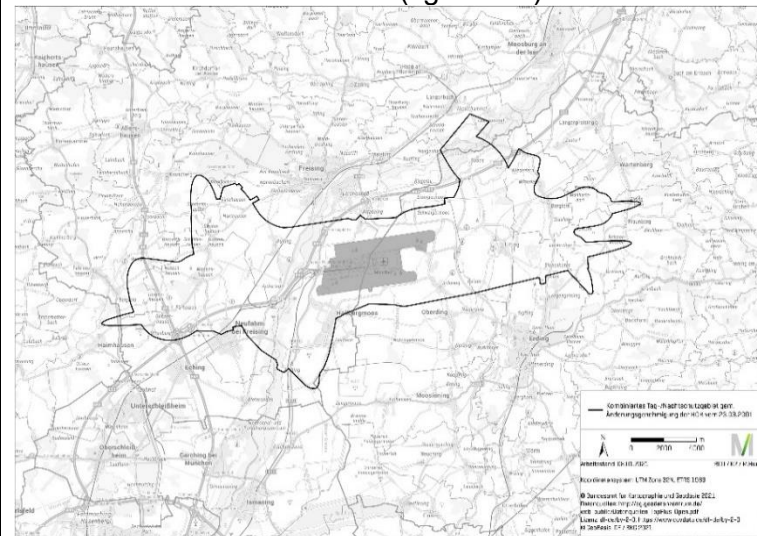
			<p>für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbeeinträchtigung von Außenwohnbereichen flankiert war. Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst.</p> <p>Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von <math>L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}</math> bzw. <math>L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}</math> und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen. Zudem stellt eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen München aus Sicht der EU-Kommission ein besonders wichtiges Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland dar.</p> <p>Aus vorgenannten Gründen wird für den Großflughafen München ein Lärmaktionsplan erarbeitet.</p> <p>Alle vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) kartierten Gemeinden, darunter auch die Gemeinde Bockhorn, und/oder alle Gemeinden und Landkreise, die Mitglieder der Fluglärmmmission sind, wurden im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung explizit zur Stellungnahme aufgefordert.</p>
Bürger	38	Leider lässt der Fragebogen auf der Webseite der Regierung von Oberbayern keinen Spielraum, weshalb ich die Briefform wähle.	<p>Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München wird deshalb in zwei Mitwirkungsphasen erfolgen. In der ersten Phase wurden die Öffentlichkeit sowie die</p>

			<p>betroffenen Gemeinden und Landkreise gebeten, zielgerichtete Fragen zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München zu beantworten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten zusätzlich die Möglichkeit eine eigene Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Ziel der ersten Mitwirkungsphase war es, eine Grundlage für die Erstellung eines Lärmaktionsplan-Entwurfs zu erhalten. Zu diesem Entwurf erhalten die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise die Möglichkeit auch eigene Stellungnahmen abzugeben.</p> <p>Unabhängig davon wurden aber auch alle Stellungnahmen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Verbänden, die im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Antworten beziehen sich auf den Fragebogen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Soweit erforderlich erfolgte hier bereits eine Bewertung in Anlage 5. Darauf wird verwiesen. Ergänzend wird Folgendes angemerkt:</p>
38.1	1.1 Aufgrund der Lärmbelästigung (beschrieben unter 2) finde ich die Lage des Flughafens ungünstig.		<p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> teilte hierzu Folgendes mit: Die Standortsuche für den Flughafen München war ein zentrales Thema bei der Verlagerung des Flughafens München-Riem weg von der Stadt München. Der derzeitige Standort wurde unter Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte ausgewählt und steht nicht zur Disposition.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> verweist hierzu auf die Stellungnahme zu Nr. 33.</p>
38.2	1.2 Aus ökologischen Gründen nutze ich den Flughafen so wenig wie möglich, ca. 1 x im Jahr.		

	38.3	2.1 Ich lebe zwar nicht direkt im offiziellen Start- und Landekorridor, bekomme aber all die Flugzeuge zu hören, die eine Abkürzung nehmen, sowohl in meiner Wohnung als auch in meinem Naherholungsgebiet darum herum. Darüber hinaus höre ich sogar die Autobahn A 92 (Zubringer zum Flughafen) und die Züge auf der Bahnstrecke. Beim Baden am Unterschleißheimer See ist die Lärmbelastung ganz besonders groß. Außerdem tun mir all die Menschen leid, die den ständigen Lärm täglich und des Nachts aushalten müssen.	Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zu Nr. 33 und zum Thema Gesamtlärm auf ihre Anmerkung unter Nr. 7. Zudem weist sie darauf hin, dass der Unterschleißheimer See direkt an der Autobahn, die auch maßgeblich die Geräuschkulisse bildet, liegt.
	38.4	2.2 Belästigt fühle ich mich zu jeder Zeit, besonders schlimm sind natürlich Flüge während der Kernzeit 00:00 bis 05:00 Uhr, denn sie zerstören die Nachtruhe und verhindern die so wichtige Erholung durch ungestörten Schlaf.	Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nach der geltenden Nachtflugregelung <sup>55</sup> wird die Kernzeit der Nacht besonders geschützt. In diesem Zeitraum werden nur ganz ausnahmsweise Flüge durchgeführt, etwa für Flüge zur Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt.  Hinsichtlich der geltenden Nachtflugregelung verweist die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.1.
	38.5	2.3 Die Belästigung geht von Start- und Landungen aus (wenn Flugzeuge keine Abkürzung nutzen, belästigen sie zwar nicht mich, aber dafür andere). Dazu kommt die Belästigung von Nachbarn, die wegen Schichtarbeit am Flughafen meinen Nachtschlaf stören.	siehe Frage 2.3 der Anlage 5
	38.6	2.4 Am meisten belästigen mich an meinem Wohnort Hubschrauber, Verkehrsluftfahrt und allgemeine Luftfahrt.	siehe Frage 2.4 der Anlage 5
	38.7	3.1 Von der Flughafen München GmbH wurde mir bislang noch kein Lärmschutz erstattet (vermutlich wohne ich in deren Augen viel zu weit weg).	Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Maßgeblich für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen

<sup>55</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

men ist die Lage eines Wohngebäudes innerhalb des behördlich festgelegten Schutzgebietes, dem sog. kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet, das zuletzt durch die Änderungsgenehmigung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>56</sup> erweitert wurde (vgl. Karte).



**Abbildung:** Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes gemäß Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 (Quelle: Flughafen München GmbH)

Ohne genaue Standortangabe des Gebäudes kann zur Erstattung von Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen keine Aussage getroffen werden. Zur Umsetzung der einschlägigen rechtlichen Vorgaben hat die FMG in der Vergangenheit zwei Schallschutzprogramme durchgeführt. Die Inanspruchnahme von Leistungen aus den Schallschutz-

<sup>56</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/luftverkehr/03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>programmen stand Eigentümern, deren Wohnungen bzw. Wohngebäude innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet liegen, offen. Diese Eigentümer hatten die Möglichkeit ihre Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen während der jeweils 5-jährigen Laufzeit der Schallschutzprogramme per Antrag geltend zu machen. Die Antragsfristen zur Geltendmachung der Ansprüche sind – zuletzt im Jahr 2006 – ausgelaufen. Positiv beschiedene Ansprüche behalten über diese Frist hinaus ihre Gültigkeit und können nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch den Eigentümer auch weiterhin von der FMG erstattet werden.</p> <p>Soweit bei einem Gebäude in der Flughafenregion kein Schallschutz vom Flughafen München erstattet wurde, kann es insbesondere folgende Gründe haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Gebäude liegt außerhalb des behördlich festgelegten Schutzgebietes und ist damit ohne Anspruch auf Erstattung.</li> <li>• Ein positiv beschiedener Anspruch wurde vom Eigentümer bislang nicht geltend gemacht.</li> <li>• Es war kein Anspruch während der zuletzt bis 2006 laufenden Antragsfrist geltend gemacht worden.</li> </ul> <p>Die FMG hat im Rahmen der beiden 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. 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</p>
--	--	--	--

			der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert.
38.8	3.2 Ich halte alle Maßnahmen für wichtig und zielführend, um alles dafür zu tun, dass der Lärm weniger wird. Selbstverständlich gehört dazu auch, dass keine weitere Start- und Landebahn gebaut wird, jegliche Subventionierung des Flugverkehrs gestrichen wird und nichts genehmigt wird, was die Attraktivität des Münchner Flughafens erhöht.		Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zu weiteren geforderten Maßnahmen wird auf die Stellungnahmen der FMG zu den Nrn. 4 und 12 verwiesen. Die FMG unterstützt alle vernünftigerweise gebotenen Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen durch den Flughafenbetrieb zu reduzieren. Gleichzeitig muss aber weiter die Attraktivität des Münchner Flughafens beibehalten und erhöht werden, um der internationalen Verkehrsfunktion gerecht zu werden, den Fluggästen ein bestmögliches Angebot bieten zu können, die Arbeitsplätze am Flughafen zu erhalten, weiter ein wesentliches Element für den Wohlstand der Flughafenregion und für Bayern darzustellen und nicht zuletzt um Maßnahmen zum Schutz der Umwelt durchführen zu können.
38.9	3.3 Bislang wurde ich vom Flughafen München bezüglich Lärmschutz nicht informiert (wohne wohl zu weit weg).		Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ohne konkrete Standortangabe oder Adresse kann hierzu keine Aussage getroffen werden. Die FMG informiert umfassend und transparent zu den Themen Lärm und Lärmschutz. Für nähere Informationen wird auf die Stellungnahme der FMG zur Frage 3.3 der Anlage 5 verwiesen.
38.10	3.4 Wenn ich höre, wie direkt Betroffene unter dem Lärm leiden, kann ich nur sagen, dass das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärmschutz sehr schlecht ist.		siehe Frage 3.4 der Anlage 5
38.11	3.5 Ich wusste bis dato nicht einmal, dass es einen Fluglärmschutzbeauftragten gibt und habe auch noch nie von einer Tätigkeit diesbezüglich gehört.		siehe Frage 3.5 der Anlage 5
38.12	3.6 Die Fluglärmmmission am Flughafen München (FLK) und ihre Aufgaben sind mir völlig unbekannt.		siehe Frage 3.6 der Anlage 5



	39	<p>Die Grenzwerte zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung und -schädigung beziehen sich auf die gesamte Lärmbelastung, z. B. in einer Wohnung in einem Wohngebiet. Mathematisch ist es möglich, mehrere Einzelgeräusche zu einem Gesamtgeräusch zusammenzufassen. Aber eine nachträgliche Aufteilung eines Gesamtgeräusches in verschiedene Einzelgeräusche ist weder messtechnisch noch mathematisch möglich.</p>	<p>Die Forderung nach einer Gesamtlärbetrachtung ist 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.</p> <p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> 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 Thema Gesamtlärm weist die <b>Flughafen München GmbH</b> auf ihre Anmerkung unter Nr. 7 hin.</p>
	40	<p>Ich habe 2003 meine Wohnung gekauft, um in dieser Stadt [Unterschleißheim] mit einem herrlichen Naherho-</p>	<p>Das <b>Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

	<p>lungsgebiet zu wohnen und meine Freizeit verbringen zu können. Der Unterschleißheimer See ist nicht nur für uns Menschen ein Zentrum der Erholung, sondern mit seinem großen Biotop und den vielen Natur-, Heide- und Moorflächen (von Garching, Fröttmaning, Eching bis Dachau) auch ein Paradies für viele Tierarten.</p> <p>Die Lärmbelastung für die Tierwelt wird überhaupt nicht berücksichtigt, im Gegenteil werden Flugrouten zum Teil über Natur- und Waldgebiete gelegt, um Wohngebiete nicht zu belasten. Auch deshalb ist ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und dessen Einhaltung dringend nötig.</p>	<p>Das BAF ist im Rahmen seiner Flugverfahrensfestlegung zunächst grundsätzlich an die Vorgaben der Planfeststellung gebunden. Die zeitlich nachfolgende Flugverfahrensfestlegung dient primär dem gesetzlich vorgegebenen Ziel der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs gem. § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Bei der Abwägung der möglichen Flugverfahrensvarianten werden aber alle relevanten Belange einschließlich etwaiger Umwelt- und Lärmschutzaspekte im Sinne einer abgewogenen Verteilung der durch den Betrieb des Flugplatzes bedingten Auswirkungen berücksichtigt. Hierfür werden die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und das BAF von den jeweiligen Fluglärmkommissionen beraten. Bei Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, holt das BAF zudem eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes (UBA) ein („Herstellung des Benehmens“).</p> <p>Wir verweisen insoweit ergänzend auf die Informationen auf unserer Website unter <a href="https://www.bund.de">Festlegung von Flugverfahren (bund.de)</a>.</p> <p>Allerdings ist Unterschleißheim weder von An- noch von Abflugverfahren betroffen. Für die Abflugverfahren wird dies bereits aus der Karte in Anlage 1 ersichtlich. Auch liegen dem BAF keine Hinweise auf vermehrte Einzelfreigaben im Bereich von Unterschleißheim vor. Wir verweisen insoweit ergänzend auf unsere grundsätzlichen Ausführungen zu den Einzelfreigaben unter Ziffer 10.4. Im Übrigen ist nach Stand der hier bekannten einschlägigen Studien davon auszugehen, dass Tiere jedenfalls von Überflügen unbeeinträchtigt bleiben, soweit diese in Höhen oberhalb von 600 m über Grund stattfinden. Aufgrund der Lage von Unterschleißheim im Verhältnis zu den Start- und Landebahnen des Flughafens München wer-</p>
--	---	---

			<p>den Überflüge dort regelmäßig in Höhen stattfinden, in denen eine Beeinträchtigung der Tierwelt selbst im Falle vermehrter Überflüge nicht zu befürchten wäre.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Frage nach möglichen Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt (Flora und Fauna) durch die Auswirkungen des Flugbetriebs wurde in den verschiedenen Planfeststellungsverfahren für den Flughafen eingehend berücksichtigt und in die Abwägung einbezogen. Zur Frage der Festsetzung von Flugverfahren/Flugrouten kann die FMG keine Stellungnahme abgeben. Es wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und des Bundesluftfahrtbundesamts für Flugsicherung (BAF) verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich der Regelung des Nachtflugs am Flughafen München und deren Einhaltung wird auf die Stellungnahme der FMG in Nr. 9.1 verwiesen.</p>
--	--	--	--

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

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

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

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

			<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau. Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT Drs. Nr. 18/11162<sup>2</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 der Anlage 7 verwiesen.</p>
	2	In Bezug auf den Schutz der Gesundheit, insbe-	Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und</b>

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

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

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



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

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

			<p>Vor dem Hintergrund des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens und speziell der Bedeutung, welche die Europäische Kommission dieser Aufgabe beimisst, wurde zeitnah mit der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München begonnen.</p>
	5	Die Menschen hier sind geplagt durch einen ständigen und krankmachenden Lärmteppich	<p>Insgesamt sind nach der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) 13.500 Einwohner nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) von einem Lärmpegel <math>L_{DEN} &gt; 55 \text{ dB(A)}</math> und 3.600 Einwohner nach VBEB von einem Lärmpegel <math>L_{Night} &gt; 50 \text{ dB(A)}</math> betroffen. Ergänzende Informationen enthält Kapitel 5 „Darstellung und Bewertung der Fluglärmbelastung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie“ des Lärmaktionsplan-Entwurfs.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt ergänzend Stellung: Das Umweltbundesamt weist mit Bezug auf die Lärmkartierung 2017 für den Flughafen München 13.700 von Fluglärm (<math>&gt; 55 \text{ dB(A)}</math>) betroffene Personen aus. Zum Vergleich dazu sind es am Flughafen Frankfurt 189.300, am Flughafen Köln/Bonn 101.400 sowie am Flughafen Nürnberg 12.100 Betroffene<sup>4</sup>. Im Vergleich mit anderen Großflughäfen schneidet der Flughafen München also aufgrund seiner Lage gut ab, so dass der Standort damit als „günstig“ bezeichnet werden kann. Ein Großflughafen gänzlich ohne Lärm-betroffene ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland praktisch nicht möglich.</p> <p>Hinweis des <b>Bayerischen Landesamts für Umwelt</b> (LfU): Nach den obenstehenden Ausführungen (Quellen: LfU und Umweltbundesamt) unterscheiden sich die Angaben zu den</p>

<sup>4</sup> Umweltbundesamt: Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) ([5\\_tab\\_fluglaerm\\_gfh\\_2019-01-09.png \(1545x775\) \(umweltbundesamt.de\)](#))

			<p>von Fluglärmpegeln <math>L_{DEN} &gt; 55</math> dB(A) betroffenen Einwohnern. Die Diskrepanz ist auf eine Rundungsproblematik zurückzuführen. Für die Angaben des Umweltbundesamtes wurden die betroffenen Einwohner gemeindeübergreifend ermittelt und dann entsprechend § 4 Abs. 5 Satz 2 der 34. BImSchV auf Hunderter-Stellen gerundet. Daraus ergab sich eine Betroffenheit von 13.700 Einwohnern für den Pegelbereich <math>L_{DEN} &gt; 55</math> dB(A). Für die LfU-Statistik wurden die Einwohner hingegen auf Gemeindebasis ermittelt und danach ebenfalls auf Hunderter-Stellen gerundet, was in der anschließenden Summierung zu der leicht abweichenden Betroffenheit von insgesamt 13.500 Einwohnern führt.</p>
	6	<p>und sind lebensbedrohend gefährdet durch den beim Flugverkehr entstehenden Ultrafeinstaub. Hier machen wir, die Gemeinden Berglern, Langenpreising und Markt Wartenberg, der Flughafen München GmbH und ihren Anteilseignern den massiven Vorwurf, dass diese krebserzeugenden Ultrafeinstäube am Flughafen trotz ständiger Aufforderung von uns und anderer Bürgerorganisationen bis vor kurzem (2019) nicht gemessen wurden. Erst als die BI Berglern zusammen mit dem Bürgerverein Freising und den VG Gemeinden Markt Wartenberg, Gemeinde Langenpreising und der Gemeinde Berglern ihre Messungen eigenverantwortlich durchführten, hat auch die Flughafen München GmbH das Thema Ultrafeinstaub überraschend schnell sehr ernst genommen.</p>	<p>Das Thema Ultrafeinstaub ist nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung. Bislang gibt es für den Bereich Ultrafeinstaub noch keine gesetzlichen Regelungen, Grenzwerte oder Messvorschriften. Auf diesem Gebiet besteht Forschungsbedarf. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) hat deshalb eine eigene Ultrafeinstaubstrategie entwickelt (siehe Pressemitteilung des StMUV vom 11.12.2020<sup>5</sup>). Zusätzlich zu Messstationen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) in Augsburg, Regensburg und München führt die Universität Bayreuth in den kommenden drei Jahren Ultrafeinstaubmessungen im Umfeld des Münchner Flughafens durch (siehe Pressemitteilung der Universität Bayreuth vom 22.07.2020<sup>6</sup>). Für weitere Informationen zum Thema Ultrafeinstaub wird auf den Internetauftritt des StMUV<sup>7</sup> verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

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

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

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

			<p>Aspekte der Luftgüte sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Flughafen München. Unabhängig davon zeigen die durchgeführten lufthygienischen Messungen am Flughafen München und in den Umlandgemeinden, dass alle Grenzwerte der einschlägigen 39. BImSchV eingehalten sind. Ultrafeinstaub ist kein Parameter der 39. BImSchV. Für Ultrafeinstaub existieren derzeit keine Grenz-, Richt- oder Leitwerte und auch keine standardisierten Messverfahren. Am 16.11.2017 fand eine Anhörung des Ausschusses für Umwelt und Verbraucherschutz zum Thema „Feinstaub und Ultrafeinstaub – Ursachen und Gesundheitsrisiken“ im Bayerischen Landtag<sup>8</sup> statt. Von Fachleuten wurden die verschiedenen Aspekte, insbesondere auch die Auswirkungen von ultrafeinen Partikeln (UFP) auf die menschliche Gesundheit nach dem aktuellen Kenntnisstand vorgestellt und diskutiert. Nach Aussagen der Wissenschaftler sind die Zusammenhänge zwischen der raumzeitlichen Verteilung von Anzahlkonzentrationen und der Auswirkungen auf Lebenszeiten noch nicht ausreichend erforscht. Benötigt werden weitere epidemiologische Studien, um zu belastbaren Aussagen und zu Grenzwerten für UFP zu kommen (siehe u. a. Antwort des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz [StMUV] vom 10.02.2020, LT-Drs. 18/6479<sup>9</sup> und vom 04.05.2020, LT-Drs. 18/7853<sup>10</sup>). Ein vom StMUV initiiertes Forschungsvorhaben soll weitere Erkenntnisse bringen.</p>
	7	<p>Aber zurück zur Lärmleitplanung für den Großflughafen München. Ein weiterer Ausbau und eine 3. Startbahn würde – durch den dann notwendigen direkten Abflug über die Gemeinde</p>	<p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-</p>

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

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

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

	<p>Berglern und Teile der VG Wartenberg – diese negativen Auswirkungen, wie Lärm, Ultrafeinstaub aber auch die eines Absturzes, für viele tausende Betroffene um ein Vielfaches erhöhen.</p>	<p>Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Hinsichtlich der dritten Start- und Landebahn wird auf die Anlage 7, Nr. 12 verwiesen.</p> <p>Hinsichtlich Ultrafeinstaub wird auf die Stellungnahme zu Nr. 6 verwiesen.</p>
8	<p>Dies alles interessiert die Flughafen-Betreiber jedoch nicht: Sie planen weiter. Mit einem neuen Mega-Convention-Event-Center bleibt man ganz offensichtlich dem bisherigen Wachstumskurs treu, nämlich noch mehr Verkehr und damit mehr Lärm an den Airport zu ziehen und damit auch das klimaschädliche Fliegen mittelfristig, an unserer betroffenen Bevölkerung vorbei, wieder nach oben zu fahren.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die angesprochene Planung eines Convention-Centers ist keine Planung der FMG. Träger und Initiator ist ein Drittinvestor. Ergänzend wird auf die schriftlichen Stellungnahmen der Staatsregierung, LT-Drs. 18/9710<sup>11</sup> vom 23.10.2020 und LT-Drs. 18/11063<sup>12</sup> vom 11.12.2020 Bezug genommen.</p>

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

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



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

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

			<p>völlig ignorieren. Dies gilt sowohl für die Drehkreuzstrukturen, die die Grundlage des Interkontinentalen Verkehrsangebots bilden, wie für die Verkehrsangebote über alle Tages- und Tagesrandstunden für Geschäfts- und Privatreisende im kontinentalen Verkehr.</p> <p>Eine „Verlagerung“ von Flugverkehr – primär kommt dafür allenfalls innerdeutscher Verkehr in Frage – auf die Schiene setzt eine leistungsfähige Fernbahnanbindung des Flughafens voraus und ist lediglich über ein verbessertes Angebot mit freier Verkehrsmittelwahl durch den Passagier denkbar. Für direkte, d. h. rechtliche Vorgaben oder Maßnahmen gibt es keine Rechtsgrundlage; sie widersprächen auch den wirtschaftspolitischen Interessen des Freistaates, der Region München und der Bundesrepublik (siehe hierzu auch Stellungnahme der FMG zu Nr. 29.3 der Anlage 7).</p> <p>Hinsichtlich der zumutbaren Lärmbelastung wird auf die Stellungnahme der FMG in Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen. Hinsichtlich der Belastung durch Ultrafeinstaub wird auf die Stellungnahme der FMG in Nr. 6 verwiesen.</p> <p>Zum Engagement der FMG in Sachen Klimaschutz wird auf die Klimastrategie 2030 verwiesen (CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2030)<sup>14</sup>.</p>
	10	<b>Wir fordern:</b>	
	10.1	1. Eine konsequente Verlagerung des Inland-Flugverkehrs auf die Schiene und ein restriktives Nachtflugverbot.	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>15</sup> geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Tagesrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt).</p> <p>Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft</p>

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

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

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

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

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

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 14: rund 33,3 %</li> <li>• Rest: rund 1 %</li> </ul> <p>Damit entspricht so gut wie jedes am Flughafen München verkehrende Flugzeug bereits heute den gesteigerten Anforderungen der Kapitel 4 bzw. 14. Die am Flughafen München anzutreffende Flugzeugflotte ist somit technisch modern und in keinster Weise veraltet.</p> <p>In den Nachtstunden sind zudem Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Verspätungen), (Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>16</sup>). Ein darüberhinausgehendes generelles Landeverbot für Airlines, die „lautes“ Fluggerät verwenden, ist wegen der notwendigen Berücksichtigung der Vorgaben der Betriebsbeschränkungsrichtlinie der EU sowie deren Umsetzung in nationales Recht in § 48b Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) allenfalls für Flugzeuge, die knapp die Vorschriften des Kapitels 3 erfüllen oder in besonders lärmkritischen Fällen für Flugzeuge, die kumulativ die Vorgaben des Kapitels 3 um weniger als 10 EPNdB unterschreiten, möglich. Wegen des ohnehin sehr geringen Anteils solcher Flugzeuge am Gesamtverkehrsgeschehen wäre das keine geeignete Maßnahme zur nachhaltigen Lärmminimierung.</p> <p>Weitere Diskriminierungen einzelner Airlines bzw. von Flugzeugen, die den geltenden Zulassungsvorschriften entsprechen, sind unzulässig.</p>
	11	Die COVID-19-Pandemie hat auf eindrucksvolle Weise gezeigt, wie zerbrechlich ein Geschäftsmodell, das nur auf Wachstum basiert, sein kann und so schnell zum Irrläufer wird. Wir fordern die bayerische Staatsregierung auf: Zeigen Sie Verantwortung für die Gesundheit und das Wohler-	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten,

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



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

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

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

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

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

			<p>Die Zielfestlegung der 3. Start- und Landebahn erfolgte nicht nur allein aufgrund der bereits eingetretenen Kapazitätserschöpfung bei der Slotverfügbarkeit in den Spitzenverkehrszeiten und der für den planfeststellungsrelevanten Prognosehorizont (10 bis 15 Jahre) prognostizierten Erreichung der absoluten Kapazitätsgrenze des Zweibahnsystems für Starts- und Landungen. Nach dem LEP erfolgte die Festlegung auch unter Berücksichtigung folgender Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der dem Verkehrsflughafen München zugedachten Funktion als „Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang“, die die „interkontinentale Luftverkehrsanknüpfung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanknüpfung Südbayerns sicherstellen“ soll,</li> <li>• der „außerordentlich hohen Bedeutung des Luftverkehrs für die Standortqualität der bayerischen Wirtschaft“ und</li> <li>• der Sicherung der Position Bayerns in der Weltwirtschaft“.</li> </ul> <p>Diese im Rahmen des „Luftverkehrskonzepts Bayern“ im LEP festgelegten Ziele gelten unbeschadet der COVID-19-Pandemie unverändert fort.</p> <p>Die im „Luftverkehrskonzept Bayern“ festgelegten Ziele für den Verkehrsflughafen München liegen im Bundesinteresse und werden durch das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Mai 2017<sup>19</sup> bestätigt und bekräftigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verkehrsflughafen München ist einer der Flughäfen der deutschen „Primärstruktur“, dem aufgrund seiner umfangreichen Verbindungsoptionen und der Verbindung seiner Metropolregion über</li> </ul>
--	--	--	--

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

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

	15	<p>Die derzeitigen Grenzwerte und das diesbezügliche Verfahren zur rechnerischen Bestimmung des Fluglärms mit Durchschnittswerten wird unsererseits ganz grundsätzlich nicht als geeignet angesehen, gesundheitliche Beeinträchtigungen auszuschließen. Wissenschaftlich ist nachgewiesen, dass sowohl starke Fluglärmereignisse wie auch nicht bewusst wahrgenommene Lärmereignisse zu Gesundheitsschäden führen können.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Rahmen der regelmäßigen Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes (FluLärmG) werden stets die Auswirkungen von Verkehrslärm, insbesondere Fluglärm, auf den Menschen in Form verschiedener Studien intensiv untersucht. Hierbei werden sowohl die Wirkungen des Fluglärms und die Effekte des Fluglärms auf die Wohnbevölkerung beleuchtet als auch Vergleiche zwischen den unterschiedlichen Flughäfen gezogen. Die Ergebnisse der Studien werden sodann in die Evaluierung des Fluglärmgesetzes eingestellt und bei der Festsetzung von Beurteilungsverfahren, Lärmwerten und Rechtsfolgen unter Beachtung der physischen, psychischen und sozialen Wirkungsbereiche des Lärms in Anschlag gebracht. Das Fluglärmschutzgesetz wird deshalb auf Grundlage neuester Erkenntnisse über die Wirkungsweisen des Fluglärms auf den Menschen weiterentwickelt. Die Bundesregierung hat im Januar 2019 den Bericht zur Evaluation des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm<sup>20</sup> vorgelegt. Der Bericht untersucht die Wirkung des Gesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung sowie der Luftfahrttechnik und formuliert insgesamt dreizehn Empfehlungen, hält aber im Grundsatz an den aktuellen Regelungen fest. Der Bericht wurde dem Deutschen Bundestag zur Beratung, die noch nicht abgeschlossen ist, zugeleitet. Das aktuelle FluLärmG ist nach wie vor ein guter Kompromiss zwischen den berechtigten Lärmschutzbedürfnissen der Anwohner der größeren zivilen und militärischen Flugplätze einerseits sowie den wirtschaftlichen, verkehrlichen und gesellschaftlichen Belangen des Luftverkehrs.</p>
--	----	---	---

<sup>20</sup> Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz), Januar 2019 ([Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm \(Fluglärmgesetz\) \(bmu.de\)](#))



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

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

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

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

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

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



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

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

<sup>21</sup> 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/flughafen-muenchen-3-start-und-landebahn))

			<p>während seiner Amtszeit nicht weiterverfolgen zu wollen. Die Erweiterung des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden.</p> <p>Der 98. ÄPFB enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahntunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.</p> <p>Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT Drs. Nr. 18/11162<sup>22</sup>). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.</p> <p>Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.</p>
	21.3	Schließlich wird seitens der Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper der Schutz der Bevölkerung in der Nachtzeit als äußerst wichtig er-	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nacht-</p>

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

		<p>achtet. In diesem Zusammenhang wird die verstärkte Einhaltung des Nachtflugverbots in der Nachtzeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr als zwingend notwendig erachtet bzw. die Ausweitung des Nachtflugverbots als wirksame Maßnahme zur Lärminderung gesehen. Das in den letzten Jahren steigende Aufkommen an Flugbewegungen in der Nachtzeit ist verstärkt zu prüfen und auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen.</p>	<p>zeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>23</sup> geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt). Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Gerichtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 der Anlage 7 verwiesen.</p>
	21.4	<p>Wir bitten Sie die Anliegen der Gemeinde Zolling/Haag a. d. Amper in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen um die Belange der Bürger bestmöglich zu berücksichtigen.</p>	<p>Alle Stellungnahmen von Landkreisen und Gemeinden, die Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, wurden in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.</p>

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

**Anlage 9: Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Stand: Oktober 2019**



# /Fluglärm und Fluglärmschutz

Umwelt am Flughafen München

Verbindung leben




Go  neutral





# Inhalt

- 
- 4 Der Flughafen München im Vergleich
  - 8 Ursachen des Lärms
  - 11 Forschung zum Lärm
  - 14 Basiswissen Luftverkehr
  - 16 Planung von Flugverfahren
  - 18 Fluglärmüberwachung
  - 22 Reduzierung von Fluglärm
  - 32 Rechtliche Vorgaben
  - 35 Anhang
  - 36 Glossar
  - 38 Impressum

# Vorwort

*Sie gilt Dame und Herr,*

der Luftverkehr ist ein wesentlicher Faktor für die gesamtgesellschaftliche Entwicklung. Er dient der Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb und hat eine immense Bedeutung in Zeiten der fortschreitenden Globalisierung. Er leistet einen erheblichen Beitrag, nicht nur für die exportorientierte Wirtschaft, sondern auch für die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Mobilität und Wohlstand. Flugverkehr bedeutet aber auch Lärm.

Das Thema Fluglärm und der umfassende Schutz der Anwohner ist für den Flughafen München ein Hauptanliegen im Dialog mit der Nachbarschaft. Zusammen mit den Fluggesellschaften und der Flugsicherung sind wir seit Jahren auf allen Gebieten des Lärmschutzes aktiv, um dem Ruhebedürfnis der Anwohner Rechnung zu tragen.

Fluglärm muss zudem auch im Gesamtkomplex Verkehrslärm betrachtet und beurteilt werden. Die nüchternen Zahlen weisen den Flugverkehr in Summe als mit weitem Abstand geringsten Verursacher aus. Auch sind in den vergangenen Jahrzehnten wohl bei keinem anderen Verkehrsträger durch technologische Neuerungen so große Erfolge in der Reduktion von Lärm erzielt worden wie im Luftverkehr.

Unser Anliegen ist es, auf Grundlage der geltenden Rechtslage eine ausgewogene Balance zwischen Anwohner- und Umweltinteressen sowie den Erfordernissen der Wirtschaft und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen zu finden. Dazu führen wir einen offenen Dialog mit allen Beteiligten.

Diese Broschüre soll dazu dienen, das Thema in der Öffentlichkeit zu versachlichen und mit allen Beteiligten im Gespräch zu bleiben.



**Dr. Michael Kerkloh**  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
und Arbeitsdirektor




**Andrea Gebbeken**  
Geschäftsführerin  
Commercial und Security



**Thomas Weyer**  
Geschäftsführer  
Finanzen und Infrastruktur





München  
Berlin-Tegel  
Köln-Bonn  
Frankfurt am Main

Lärmbetroffenheit:  
große lokale Unterschiede



2018 rund  
**413.000**  
Flugbewegungen



# Der Flughafen München im Vergleich

## Zahlen und Fakten

Mit 46,3 Millionen Passagieren und 413.500 Flugbewegungen im Jahr 2018 ist der Münchner Airport einer der wichtigsten und verkehrsreichsten Flughäfen Europas. Er ist der zweitgrößte deutsche Flughafen und ein bedeutendes Drehkreuz für die Anbindung Deutschlands an den internationalen Luftverkehr. Der Flughafen München ist aber nicht nur das Tor Bayerns zur ganzen Welt, sondern bietet rund 38.000 Beschäftigten sichere Arbeitsplätze. Er ist einer der maßgeblichen Faktoren für den wirtschaftlichen Aufschwung einer ganzen Region.

## Lärmbetroffenheit

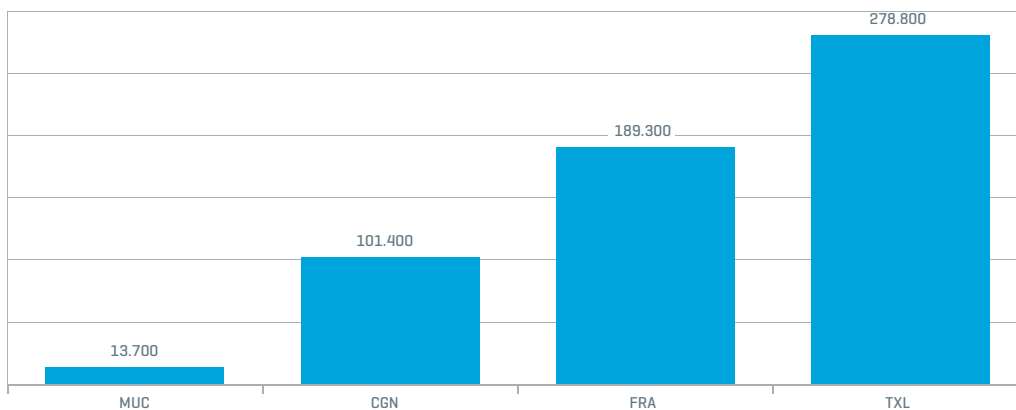
Bei der Anzahl der Menschen, die an großen Airports direkt von Fluglärm betroffen sind, schneidet München mit einem relativ geringen Anteil ab. Im Vergleich zu der Anzahl der in gleichem Ausmaß Betroffenen in Frankfurt sind es rund sieben Prozent. Daraus folgt jedoch keineswegs, dass der Fluglärm für das Unternehmen Flughafen München keine Rolle spielt, sondern vielmehr, dass der Standort besonders günstig gewählt wurde.



Die Zahlen und Fakten sind auch auf den Internetseiten des Flughafens München veröffentlicht.  
[www.munich-airport.de/verkehrszahlen-88506](http://www.munich-airport.de/verkehrszahlen-88506)

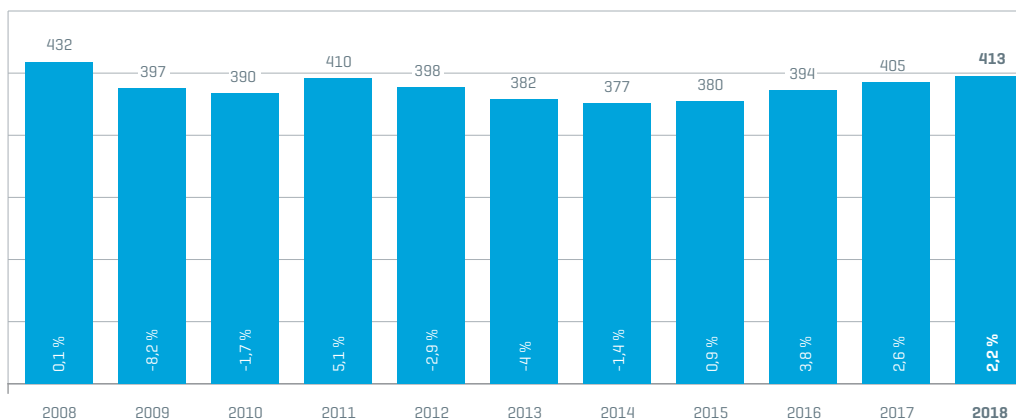


## Lärmbetroffenheit



Anzahl der Personen, die am Tag (24 Stunden) von Lärm über 55 dB(A) [L<sub>DEN</sub>] betroffen sind; Umgebungslärmrichtlinie  
 Quelle: Umweltbundesamt

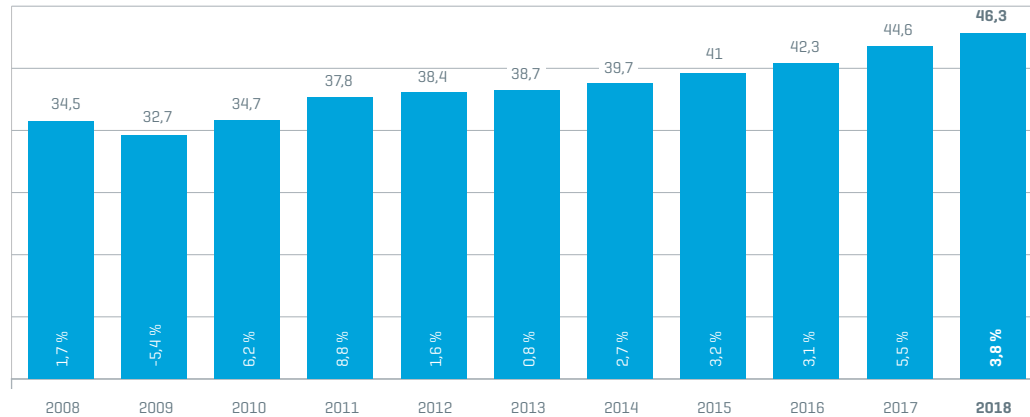
## Flugbewegungen gesamt



2008 - 2018  
 Starts und Landungen  
 in Tausend

## Fluggastaufkommen im gewerblichen Verkehr

2008 – 2018  
Gewerbliche Passagiere  
in Millionen



[www.umweltbundesamt.de/  
indikator-belastung-der-  
bevoelkerung-durch](http://www.umweltbundesamt.de/indikator-belastung-der-bevoelkerung-durch)

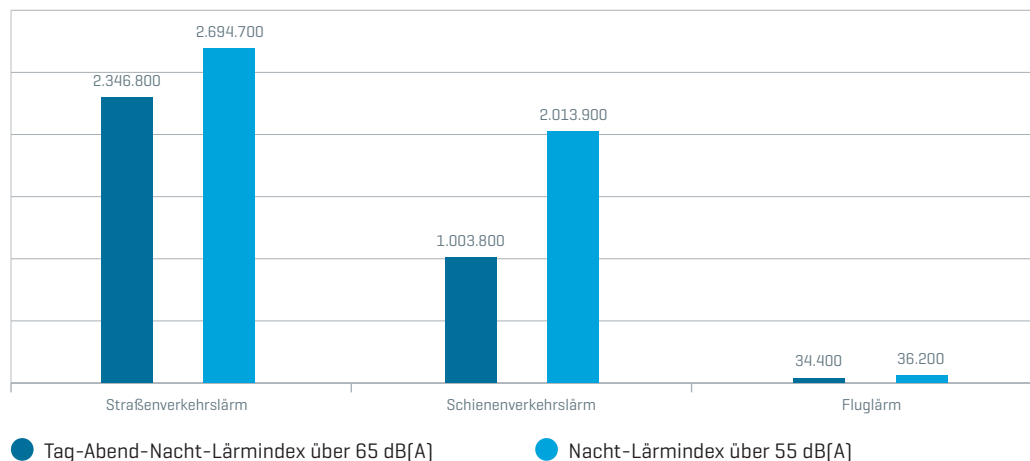


Auch bei der Gegenüberstellung mit anderen Verkehrsträgern ist der Fluglärm hinsichtlich der Lärmbetroffenheit eher von untergeordneter Bedeutung. Die Hauptquelle des Lärms ist vor allem der Straßenverkehr. Der Schienenverkehr ist eher nachts ein Problem. Von Fluglärm sind insgesamt betrachtet nur wenige Menschen betroffen. Das zeigen die Ermittlungen der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie,

umgesetzt durch § 47c Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG). Dafür werden die Lärmbelastungsgrößen Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{DEN}$  sowie der Nacht-Lärmindex  $L_{NIGHT}$  in dB(A) nach der »RICHTLINIE [EU] 2015/996 DER KOMMISSION vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates« bestimmt.

## Durch Verkehrslärm belastete Bevölkerung in der Umgebung von Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen (nach Umgebungslärmrichtlinie)

Quelle:  
Umweltbundesamt 2018,  
Daten der Lärmkartierung  
2017, Zusammenstellung der  
Mitteilungen der  
Bundesländer und des  
Eisenbahn-Bundesamtes  
entsprechend § 47c BImSchG  
(Stand 30.12.2018)







2018 rund  
**46,3 Mio**  
Passagiere

## Belastung der Bevölkerung

Straßenverkehrslärm  
Schienenverkehrslärm  
Fluglärm







## Ursachen des Lärms

### Subjektive Wahrnehmung – objektive Messung

Lärm ist jedes unerwünschte Geräusch, das als störend, lästig oder laut empfunden wird. Lärm wird sehr subjektiv wahrgenommen, das heißt, jeder Mensch empfindet Geräusche unterschiedlich: Laute Musik finden manche angenehm, andere fühlen sich davon gestört.

Geräusche entstehen durch Schwingungen und werden in Form von Schallwellen durch die Luft übertragen sowie vom menschlichen Ohr als Schalldruckschwankungen wahrgenommen. Je nach Medium breitet sich Schall mit unterschiedlicher Geschwindigkeit aus, in der Luft sind es rund 340 Meter pro Sekunde [m/s]. Der Wahrnehmungsbereich gegenüber Schalldruckschwankungen ist sehr groß, wobei der Schalldruck an der Schmerzgrenze circa drei Millionen Mal so hoch ist wie an der Hörschwelle. Zur Vereinfachung der Darstellung des Schalls wird deshalb eine logarithmische Zahlenskala gewählt, die in [↗](#) Dezibel [dB] angegeben wird. Bei der linearen Einheit Pascal reicht die Skala von der Hörschwelle bei

rund 20 Mikro-Pascal (=  $20 \mu\text{P} = 20 \times 10^{-6}$  Pascal), was 0 dB entspricht, bis zur Schmerzschwelle von fast 100.000.000 Mikro-Pascal bei 130 dB. Bei der Abkürzung dB[A] steht das [A] für einen zusätzlichen Filter, der die unterschiedliche Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs für hohe und tiefe Töne [Frequenz] berücksichtigt, den sogenannten A-Filter.

Das logarithmische Prinzip der Dezibel-Skala bedingt besondere Rechenregeln: Eine Verdopplung der Verkehrsmenge führt zu einer Zunahme der Lärmemissionen um 3 dB; jedoch erst eine Zunahme um 10 dB wird als doppelt so laut empfunden.

Auch Flugzeuggeräusche sind physikalisch betrachtet Schalldruckpegel mit unterschiedlicher Höhe, Dauer und Frequenz. Werden sie als störend oder lästig empfunden, spricht man von Fluglärm. Im Gegensatz zu Straßen- und Schienenlärm tritt Fluglärm im Wesentlichen jedoch nicht entlang der zurückgelegten Gesamtstrecke auf, sondern konzentriert sich in der Regel auf die unmittelbare Flughafenumgebung im Bereich der An- und Abflugrouten.

[↗](#) Dezibel  
siehe Glossar S. 36-37





### Quellen des Fluglärms

Für den Fluglärm gibt es hauptsächlich zwei Ursachen: die Triebwerke und die aerodynamische Komponente. Der Triebwerkslärm setzt sich zusammen aus den Geräuschen, die beim Auftreffen des Abgasstrahls auf die umgebenden Luftschichten entstehen, sowie aus den Geräuschen der rotierenden Luftschaufeln und der Kerosinverbrennung im Inneren des Triebwerks.

Der aerodynamische Lärm resultiert aus der verdrängten Luft, die während des Flugs den Flugzeugkörper umfließt und an Reibungsflächen verwirbelt wird.

In der Vergangenheit spielte der aerodynamische Lärm eine untergeordnete Rolle. Durch die Erfolge bei der Reduzierung des Triebwerkslärms ist die aerodynamische Komponente relevant geworden.

### Quellen des Straßenlärms

Die Lärmbelastung auf der Straße bestimmen im Wesentlichen die Verkehrsstärke und die Lärmemissionen der Fahrzeuge. Auch das Verhalten des Fahrers (vor allem im Hinblick auf Geschwindigkeit und Motordrehzahlen) ist ausschlaggebend. Weitere wichtige Einflussgröße ist die Kombination von Reifen und Fahrbahn.

Die von Kraftfahrzeugen ausgehenden Geräusche entstehen hauptsächlich beim Antrieb (Motor sowie Ansaug- und Abgas-

trakt, Getriebe) und beim Kontakt der Reifen mit der Fahrbahn. Sie hängen in erster Linie von der Drehzahl des Motors, der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugs und der Beschaffenheit von Reifen und Fahrbahn ab.

### Quellen des Schienenlärms

Die wesentlichen Geräuschquellen des Schienenverkehrs sind

- Rollgeräusche des Rad-Schiene-Kontakts
- aerodynamische Geräusche bei Geschwindigkeiten über 200 Kilometer pro Stunde
- Geräusche der Antriebs- und Hilfsaggregate im niedrigen Geschwindigkeitsbereich (**Öffentlicher Personennahverkehr – ÖPNV**, Rangier- und Bahnhofsbetrieb)
- Kurvenquietschen oder -kreischen (**ÖPNV**, Umfeld [Rangier]bahnhof)
- Brems-, Anfahr- und Rangiergeräusche (**ÖPNV**, Umfeld [Rangier]bahnhof)
- akustische Signale (zum Beispiel Pfeifen an unbeschränkten Bahnübergängen)

Auf der Strecke dominiert das **Rollgeräusch**. Seine Intensität ist im Wesentlichen abhängig von der Fahrgeschwindigkeit, Rauheit der Laufflächen von Rad und Schiene und Fahrbahnart (Schieneform, Schienenbefestigungen und Zwischenlagen und möglicherweise vorhandene Schienenbedämpfung). Da Güterzüge hauptsächlich nachts verkehren und längere Passierzeiten aufweisen, ist der **Schienengüterverkehr** das größte Lärmproblem der Eisenbahn.



[www.umweltbundesamt.de/  
themen/verkehr-laerm/  
verkehrs-laerm/  
strassenverkehrs-laerm](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrs-laerm/strassenverkehrs-laerm)



[www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/49492/](http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/49492/)

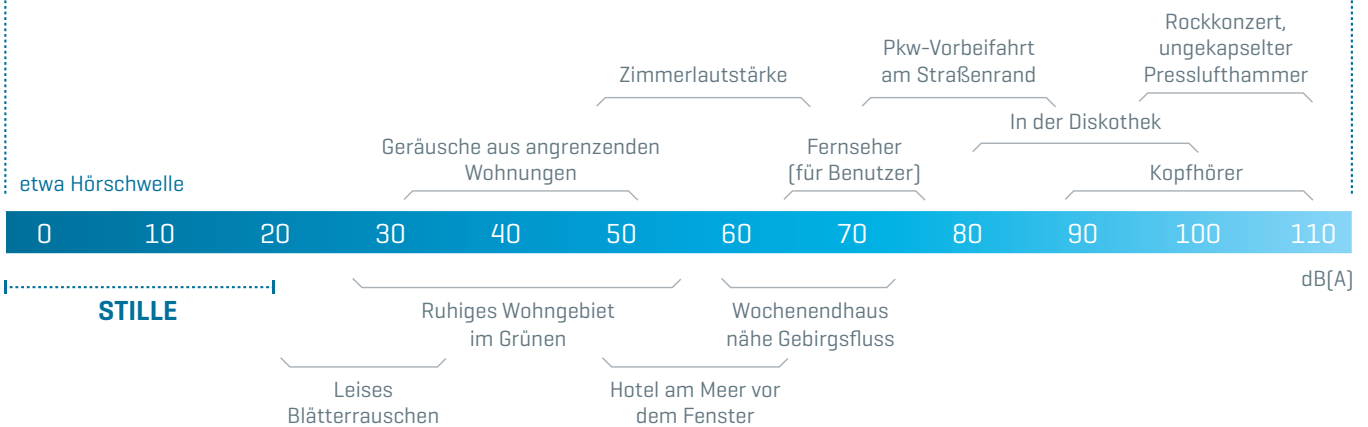




### Beispiele für Schalldruckpegel verschiedener Schallquellen

**RUHE**

**LÄRM**





# Forschung zum Lärm

Die Lärmforschung untersucht unter anderem die Belästigungswirkung von Fluglärm auf den Menschen. Diese wird unterschiedlich definiert und hängt im Gegensatz zur objektiv messbaren Lärmbelastung stark von der persönlichen Lärmempfindung ab.

»Alle diese Definitionen der Belästigung haben gemeinsam, dass sie auf ein subjektives Empfinden abstellen, das weder physikalisch gemessen noch objektiv errechnet werden kann. Der Begriff der Lärmbelastung sowie die zu seiner Bestimmung dienenden Erhebungsmethoden sind daher von der messbaren physikalischen Belastung entkoppelt. ... Allen Definitionen ist außerdem gemeinsam, dass der Begriff der Belästigung ausschließlich solche Beeinträchtigungen umfasst, die unterhalb der Schwelle einer Gesundheitsbeeinträchtigung liegen.«

Außerdem zeigen Erhebungen auch, dass die Belästigung durch Fluglärm wesentlich geringer ist als durch Straßenverkehr, Nachbarn oder Industrie und Gewerbe.

## NORAH-Studie

Auskunft über die Auswirkungen von Flug-, Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm auf die Gesundheit und Lebensqualität betroffener Anwohner gibt die Lärmwirkungsstudie NORAH [»Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health«]. Sie wurde von 2011 bis 2015 unter Leitung der Ruhr-Universität Bochum an den Flughäfen Frankfurt, Berlin, Köln-Bonn und Stuttgart durchgeführt. Die Studie ergab, dass Fluglärm die Gesundheit der Anwohner des Flughafens Frankfurt nicht so stark beeinträchtigt wie befürchtet. Für Risiken wie Herzinfarkt, Schlaganfall oder Bluthochdruck wurden keine signifikanten Zusammenhänge gefunden. Lediglich bei Depressionen und Herzschwäche zeigte sich bei allen Verkehrsarten ein signifikanter Zusammenhang zum Lärm.

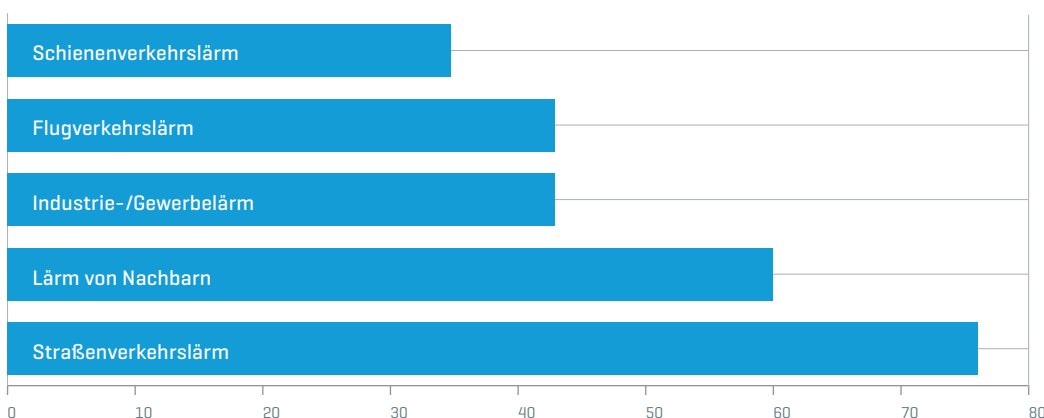


[www.umweltbundesamt.de/  
themen/verkehr-laerm/  
laermwirkung/laermbelastung](http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/laermbelastung)



Quelle:  
Dr. Christian Giesecke  
Zeitschrift für Luft- und  
Weltraumrecht (ZLW) 2018, 1

## Lärmbelastung in Deutschland in Prozent



Quelle:  
Umweltbundesamt 2019





Zusammenfassung der  
Ergebnisse der NORAH-Studie:  
[www.laermstudie.de/fileadmin/files/  
Laermstudie/Lebensqualitaet\\_  
Zusammenfassung.pdf](http://www.laermstudie.de/fileadmin/files/Laermstudie/Lebensqualitaet_Zusammenfassung.pdf)



Die Ergebnisse der Studie belegen auch, dass die Belästigungsreaktion höher ist als bisher angenommen. Ob und wie stark Menschen Geräusche als störend empfinden, können physikalische Messgrößen jedoch nur teilweise erfassen. Denn die individuelle Wahrnehmung schwankt erheblich und wird von einer Reihe nicht-akustischer Faktoren, wie zum Beispiel die persönliche Einstellung zur Geräuschquelle, beeinflusst.

### Evaluierung der Forschung zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen

Unter Leitung des interdisziplinären schlafmedizinischen Zentrums der Charité-Universitätsmedizin Berlin haben Experten der Fachgebiete Medizin, Psychologie, Epidemiologie, Statistik und Ökonomie den aktuellen Forschungsstand zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen erhoben. Dazu bewerteten sie wissenschaftliche Literatur aus Fachzeitschriften und





Fachbüchern sowie weitere Veröffentlichungen der Jahre 1970 bis 2015 und die NORAH-Studie. Diese Evaluierung bestätigte die Erkenntnisse über die Wirkung von Fluglärm auf das Belästigungsempfinden, das kardiovaskuläre System, den Schlaf und das Leseverständnis von Kindern. Mögliche Auswirkungen auf andere Organsysteme und Krankheitsbilder sind auch nach heutigem Forschungsstand noch nicht ausreichend genau belegt. Für viele

Fragen zum Zusammenhang von Fluglärm und gesundheitlichen Auswirkungen ist die Datenlage unzureichend und es besteht weiterer Forschungsbedarf.



[https://schlafmedizin.charite.de/fileadmin/user\\_upload/microsites/kompetenzzentren/schlafmedizin/docs/ManSum\\_230417N.pdf](https://schlafmedizin.charite.de/fileadmin/user_upload/microsites/kompetenzzentren/schlafmedizin/docs/ManSum_230417N.pdf)







# Basiswissen Luftverkehr

## Wind und Wetter bestimmen die Betriebsrichtung

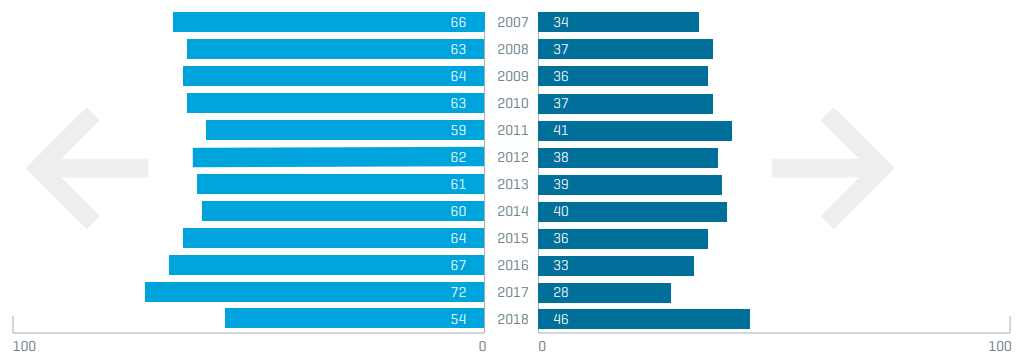
Luftfahrzeuge starten und landen aus flugsicherheitstechnischen Aspekten grundsätzlich gegen den Wind. Aufgrund der parallel ausgerichteten West-Ost-Lage der beiden Start- und Landebahnen am Flughafen München ergeben sich zwei [Betriebsrichtungen](#): Die Betriebsrichtung West [Starts und Landungen Richtung Westen] wird im Jahresdurchschnitt zu zwei Drittel der Betriebszeit genutzt, die Betriebsrichtung Ost zu einem Drittel. Je nach Betriebsrichtung ergeben sich für die Umgebung des Flughafens München unterschiedliche Fluglärmbelastungen.

Meteorologische Ereignisse wie Schnee, Regen oder Nebel können an Flughäfen Verspätungen hervorrufen. Dann müssen Flugbewegungen gegebenenfalls zu Zeiten stattfinden, zu denen sie von den Betroffenen als störender empfunden werden. Bestimmte meteorologische Bedingungen, wie beispielsweise Gewitterlagen, werden aus Sicherheitsgründen grundsätzlich umflogen. Auch dies kann in der Folge dazu führen, dass sich Luftfahrzeuge außerhalb der veröffentlichten Flugverfahren befinden. Dies geschieht auf der Grundlage einer entsprechenden Flugverkehrskontrollfreigabe (vgl. § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung), die vom dafür zuständigen Fluglotsen erteilt wird ([Deutsche Flugsicherung GmbH \(DFS\)](#)).

[§ Paragrafen](#)  
siehe Rechtliche Vorgaben  
S. 32-34

[Betriebsrichtung](#)  
[Deutsche Flugsicherung GmbH](#)  
siehe Glossar S. 36-37

## Verteilung der Betriebsrichtung in Prozent



## Anflüge

Bei Landungen wird der Wind zum einen für eine verkürzte Verzögerungsstrecke genutzt, zum anderen können die Maschinen im Gleitflug einschweben, ohne aus Geschwindigkeitsgründen bereits vorzeitig Landeklappen und Fahrwerke auszufahren. Auf diese Weise wird so wenig Lärm wie möglich erzeugt. Gerade Flugzeuge, die sich dem Verkehrsflughafen München entgegengesetzt dem Endanflugkurs nähern, werden zunächst parallel an der Start- und Landebahn vorbeigeführt [zum Beispiel Anflug aus Westen bei Betriebsrichtung West].

Im Regelfall erfolgt dies über Transition-Verfahren ([↗ Transition to Final Approach](#)). Dabei handelt es sich um Flugverfahren, die sich unter anderem parallel zu den Start- und Landebahnen befinden und deren Streckenverläufe durch Navigationspunkte, sogenannte Waypoints, definiert sind. Maschinen, die sich im Gegenanflug befinden, werden anschließend mittels einer 180°-Kurve auf den Endanflugkurs, sprich die verlängerte Pistenachse, geführt. In Abhängigkeit von Faktoren, wie beispielsweise dem Verkehrsaufkommen, geschieht dies in unterschiedlichen Entfernungen zum Flughafen. Befinden sich die Luftfahrzeuge auf dem Endanflug, wird der weitere Anflug bis zum Aufsetzpunkt im Regelfall mit Hilfe des [↗ Instrumentenlandesystems](#) durchgeführt. Dieses System gibt sowohl die Anfluggrundlinie, als auch den Gleitwinkel vor.

## Abflüge

Die Starts gegen den Wind beeinflussen die Lärmentwicklung positiv: Das Flugzeug steigt wegen des Gegenwinds steiler und früher auf und gewinnt rascher an Flughöhe, sodass der größere Abstand zum Erdboden eine schnellere Reduzierung des dort ankommenden Fluglärms bedingt. Die Abflugverfahren werden nach folgenden Prämissen geplant:

- Die Abflugverfahren müssen es der DFS ermöglichen, Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln.
- Bei den entsprechenden Planungen ist zu berücksichtigen, dass die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken haben [s. § 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz [LuftVG]].

Unter Abwägung aller Punkte muss die Länge der Flugverfahren vertretbar sein. Ohne die vorherige Freigabe durch den Fluglotsen dürfen im Normalbetrieb die Abflugverfahren nicht verlassen werden.

Im Rahmen der sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung besteht beispielsweise die Möglichkeit, abfliegende Jets oberhalb von 5.000 [↗ Fuß](#) [1.524 Meter] über Grund und Propellerflugzeuge oberhalb von 3.000 Fuß [914 Meter] über Grund mittels Einzelfreigaben [s. § 26 Abs. 2 Satz 2 LuftVO] auf individuellen Kursen auch außerhalb von veröffentlichten Abflugverfahren zu führen. Dies kann unter anderem dazu beitragen, negative Umwelteinflüsse zu reduzieren. So können kürzere Flugstrecken einen geringeren Kerosinverbrauch bedingen. Das senkt grundsätzlich auch den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Gewitterzellen im Bereich der Abflugverfahren können beispielsweise der Grund dafür sein, dass Besatzungen von den Fluglotsen eine Freigabe mit dem Ziel erbitten, solchen Zellen auszuweichen. Diesem Antrag werden die Fluglotsen nachkommen, sofern keine Flugsicherungsgründe dagegensprechen. Der geänderte Streckenverlauf kann dazu führen, dass einzelne Ortschaften überflogen werden, obwohl dort [vom Erdboden aus] kein Gewitter erkennbar ist.

## § Paragrafen

siehe Rechtliche Vorgaben S. 32-34

[↗ Transition to Final Approach](#)

[↗ Instrumentenlandesystem](#)

[↗ Fuß](#)

siehe Glossar S. 36-37



# Planung von Flugverfahren

§ Paragrafen  
siehe Rechtliche Vorgaben  
S. 32-34

## Planungsprozess

Auf Grundlage der Flugverfahrensplanungen der DFS legt das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) – nach Beratung durch die Fluglärnkommision und gegebenenfalls unter Beteiligung des Umweltbundesamtes (UBA) sowie nach einer Rechtsförmlichkeitsprüfung durch das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) – Flugverfahren durch Rechtsverordnung fest. Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine anders lautende Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 31 Abs. 3 LuftVO erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen (s. § 33 Abs. 1 LuftVO). Laut § 27c Abs. 1 LuftVG dient die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

Nach § 1 Abs. 1 LuftVG ist die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge frei, »... soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird«.

- Bei der Planung von Flugverfahren sind grundsätzlich strenge nationale Vorgaben und internationale Standards und Empfehlungen, unter anderem der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO, eine Unterorganisation der Vereinten Nationen), zu berücksichtigen. Dementsprechend werden die An- und Abflugverfahren

[>Flugrouten<] für jede Start- und Landebahn sowie Betriebsrichtung »maßgeschneidert«.

- Gemäß § 29b Abs. 2 LuftVG haben die Luftfahrtbehörden und die DFS auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.
- Um bei der Planung Aspekte der Lärmbelastung fundiert berücksichtigen zu können, betreibt die DFS das Planungswerkzeug [NIROS](#) (Noise Impact Reduction and Optimization System), mit dessen Hilfe Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln (engl.: [Standard Instrument Departure](#), kurz: SID) hinsichtlich ihrer Lärmbelastung auf die Bevölkerung optimiert werden. Ziel von NIROS ist es, basierend auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, sogenannte Lärminderungsstrecken (Minimum Noise Routings) zu ermitteln.

### Abstimmung mit der Fluglärnkommision

Geplante An- oder Abflugverfahren werden zunächst der lokalen Fluglärnkommision (FLK) vorgestellt und dort beraten. Die Besetzung der Fluglärnkommision ergibt sich aus § 32b Abs. 4 LuftVG. Die Genehmigungsbehörde des jeweiligen Verkehrsflughafens – für den Verkehrsflughafen München ist dies das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (BayStMB) – beruft die Mitglieder. Für die Fluglärnkommision für den Flughafen München sind dies Vertreter der Gemeinden und Landkreise, die vom Fluglärm in der Umgebung des Flughafens betroffen sind (in der Regel die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister), Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrtgesellschaften und des Flughafenbetreibers, des Bayerischen Staatsminist-

[NIROS](#)  
[Standard Instrument Departure](#)  
siehe Glossar S. 36-37



**Themen:**  
 Flugverfahren,  
 Nachtflug,  
 Fluglärmbelastung,  
 Verkehrsentwicklung,  
 Luftschadstoffmessungen,  
 etc.



eriums für Umwelt und Verbraucherschutz (BayStMUV) und BayStMB. Die Kommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde, dem BAF sowie der DFS Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen. Halten diese Institutionen die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilen sie dies der Kommission unter Angabe der Gründe mit [s. § 32b Abs. 3 LuftVG]. Somit ist eine lückenlose Erklärung gegeben, falls Vorschläge nicht umgesetzt werden können. Anwohner haben die Möglichkeit, über die Vertreter ihrer Gemeinde Vorschläge für die von der FLK zu bearbeitenden Themen zu machen.

Wenn die DFS alle Vorschläge und Varianten abgewogen hat, legt sie ihr Ergebnis dem BAF vor. Soweit die Flugverfahrensplanung von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist, leitet das BAF diese an das UBA zur Prüfung weiter. Abschließend legt das BAF die Flugverfahren auf Grundlage einer umfassenden Abwägungsentscheidung unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des UBA und der Fluglärmkommission als Rechtsverordnung fest.

Nach erfolgter Rechtsförmlichkeitsprüfung des BMJV werden die Flugverfahren im Bundesanzeiger verkündet und in den »Nachrichten für Luftfahrer«, dem Amtsblatt für die Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland, bekannt gemacht.

**§ Paragrafen**  
 siehe Rechtliche Vorgaben  
 S. 32-34









# Fluglärmüberwachung

## Umfassende Messungen

§ 19a LuftVG regelt, dass der Unternehmer eines Flughafens auf dem Flughafen und in dessen Umgebung »Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten und zu betreiben« hat.

Die [Flughafen München GmbH \(FMG\)](#) betreibt derzeit 16 ortsfeste Messstellen, die in Absprache mit der Fluglärmkommission im Umkreis von etwa 20 Kilometern um den Flughafen positioniert sind. Die Messstellen befinden sich hauptsächlich in der Nähe von veröffentlichten An- und Abflugrouten beziehungsweise nahe den Ortschaften, die vom Fluglärm betroffen sind. Für aussagekräftige Ergebnisse sind die Messstellen optimal platziert, das heißt:

- geringer Abstand zu den veröffentlichten An- und Abflugrouten, um möglichst viele Lärmereignisse durch überfliegende Flugzeuge zu registrieren

- in der Nähe der Wohnbebauung, um die Betroffenheit der Bevölkerung korrekt abzubilden
- Vermeidung von Fremdgeräuschen, zum Beispiel Straßenverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr

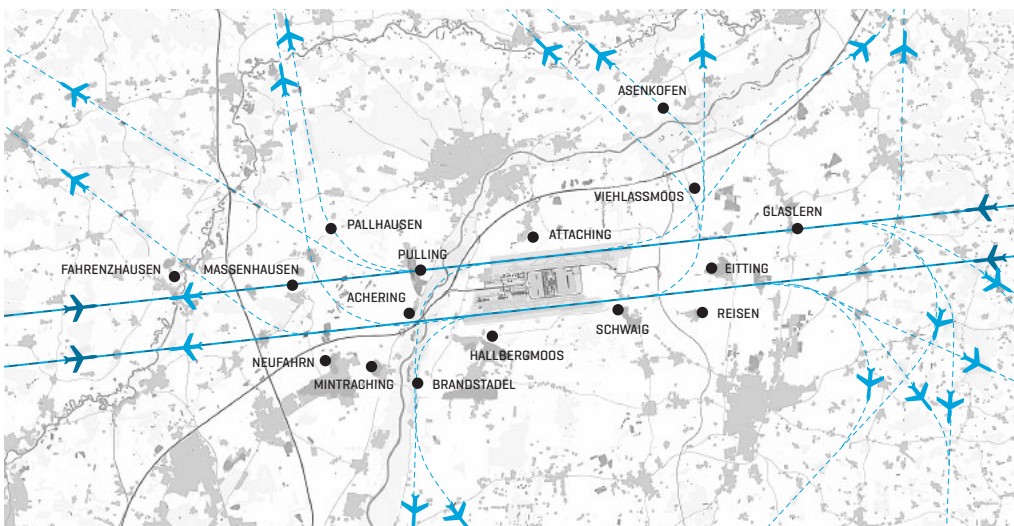
Zusätzlich kommen drei mobile Messstationen an Orten zum Einsatz, an denen keine stationäre Messstelle Auskunft über die Fluglärmbelastung gibt. Der Einsatz von mobilen Messstationen ist eine freiwillige Zusatzleistung der FMG und kann von der Fluglärmkommission und den von Fluglärm betroffenen Gemeinden beantragt werden.

Auch hier wird modernste umweltfreundliche Technik eingesetzt. Eine Station ist seit Frühjahr 2019 mit einem Solarpaneel ausgerüstet. Eine Kombination aus Solar- und Brennstoffzelle versorgt die Station völlig autark mit Strom. Sobald die Solaranlage nicht mehr genügend Energie liefert [Batterien sind leer], schaltet sich die Brennstoffzelle automatisch ein, versorgt die Anlage mit Strom und lädt die Akkus nach.

### § Paragrafen

siehe Rechtliche Vorgaben S. 32-34

[Flughafen München GmbH \(FMG\)](#)  
siehe Glossar S. 36-37



Fluglärmüberwachung – Standorte der ortsfesten Messstellen der Flughafen München GmbH



### Qualitätsgesicherte Messwerte

Sämtliche Lärmmessungen der FMG entsprechen den Anforderungen der DIN 45643 »Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen«. Jede Messstation, einschließlich aller messtechnischen Komponenten, erfüllt die höchsten elektroakustischen Leistungsanforderungen mit Schallpegelmessern der Genauigkeitsklasse 1. Für den einwandfreien Betrieb der Fluglärmüberwachungsgeräte wird jede Messstelle täglich überprüft und halbjährlich bei einer Zwischenprüfung akustisch kalibriert. Die Messgeräte werden im vorgeschriebenen Turnus von einem externen und akkreditierten Kalibrierlabor geeicht.

Jede Messstelle zeichnet im Sekundentakt Lärmpegelwerte auf, woraus sich ein Pegelzeitverlauf darstellen lässt. Mittels Fluglärmkennungsparameter können Fluglärmereignisse als solche erkannt werden, was eine möglichst große Anzahl von gemessenen Flugbewegungen beziehungsweise Fluglärmereignissen garantiert. Zugleich ermöglicht dieses Vorgehen, eventuelle Fremdgeräusche herauszufiltern.

Die Messwerte beziehungsweise Fluglärmereignisse werden der sie jeweils verursachenden Flugbewegung zugeordnet. Für die Korrelation werden seit April 2002 die Radardaten der DFS genutzt. Diese ermöglichen eine sehr genaue Zuordnung und eine hohe automatische Korrelationsrate. Zur Vermeidung von Verfälschungen wird geprüft, ob im Messzeitraum extreme Witterungsbedingungen (zum Beispiel Windgeschwindigkeiten  $> 10 \text{ m/s}$ ) vorherrschten. Dazu dienen Meteorologiedaten, die zeitgleich zu den Fluglärmereignissen an drei Messstellen aufgezeichnet werden. Da hohe Windgeschwindigkeiten die gemessenen Lärmwerte eventuell verfälschen – bei hohen Windgeschwindigkeiten verursacht der Wind allein schon nennenswerte Schalldruckpegel

am Mikrofon – werden die unter diesen Bedingungen aufgezeichneten Fluglärmereignisse bei den statistischen Auswertungen nicht berücksichtigt. Dieser Fall tritt auch ein, wenn sehr hohe Fremdgeräusche die Geräusche der Flugzeuge überlagern und eine korrekte Fluglärmmessung verhindern.

Erst nach abschließender manueller Prüfung und Korrelation jedes einzelnen Fluglärmereignisses werden die akustischen Kenngrößen, wie zum Beispiel der ↗ Dauerschallpegel, berechnet und für nachfolgende Auswertungen, zusammen mit allen akustischen und meteorologischen Mess- und Kennwerten, gespeichert.

Neben der allgemeinen Fluglärmüberwachung dienen diese qualitätsgesicherten Daten als Basis für die Berichterstattung an die Fluglärmkommission, die regelmäßig veröffentlichten Immissionsberichte und auch als Grundlage für die Bestimmung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte sowie für die Beantwortung von Fluglärmbeschwerden.

### Einzel- und Dauerschallpegel

Als Maßstab für die Lärmbelastung werden bei der Beurteilung von Fluglärm zwei Größen herangezogen: der ↗ Einzelschallpegel  $L_{p,AS,max}$  und der Dauerschallpegel  $L_{p,A,eq,T}$  jeweils ausgedrückt in dB[A].

Der Einzelschallpegel  $L_{p,AS,max}$  beschreibt den maximalen Schalldruckpegel eines Lärmereignisses, zum Beispiel beim Vorbei- oder Überflug eines einzelnen Flugzeuges. Der Dauerschallpegel  $L_{p,A,eq,T}$  (häufig auch als Mittelungspegel bezeichnet) kennzeichnet zeitlich veränderliche Schallpegel mit nur einer Zahl. In den Dauerschallpegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräuschs während eines bestimmten Beurteilungszeitraums – aufgrund des logarithmischen Prinzips überproportional stark – ein.

Hinweis: Bei allen anderen Verkehrsträgern, wie zum Beispiel Straße oder Schiene, wird ausschließlich der Dauerschallpegel zur Beurteilung verwendet.

↗ Dauerschallpegel  
↗ Einzelschallpegel  
siehe Glossar S. 36–37

Maßgeblich für die Beurteilung von Fluglärm sind die äquivalenten Dauerschallpegel  $L_{p,A,eq,Fi,Tag}$  und  $L_{p,A,eq,Fi,Nacht}$ . Der Beurteilungszeitraum Tag umfasst die Zeit von 6 bis 22 Uhr, der Beurteilungszeitraum Nacht die Zeit von 22 bis 6 Uhr.

### Transparente Kommunikation der Messwerte

Die Ergebnisse der Messungen werden im Webreporting auf den Internetseiten der FMG veröffentlicht. Neben den monatlichen Messberichten der 16 stationären Messstellen umfasst dieses Angebot zudem die Einzelberichte der mobilen Messungen sowie weitergehende Informationen zu Betriebsrichtungsverteilung, Routenbelegung, Nachtflug oder Typenmix und Jahresvergleiche der Fluglärmentwicklung. Auf der

mindestens zweimal im Jahr tagenden Fluglärmkommission werden die Ergebnisse vorgestellt.

### Flugbewegungen live verfolgen mit FLUMO

Die aktuellen Flugbewegungen sind mit wenigen Minuten Verzögerung über die Website der FMG abrufbar. Dort werden Flugzeugtyp, Airline, Start beziehungsweise Ziel, Flughöhe, Geschwindigkeit sowie Anflug- oder Steigwinkel angezeigt. An beliebiger Stelle kann eine Markierung auf der Karte platziert werden, um zu sehen, in welcher Höhe ein Flugzeug die Stelle überfliegt oder welchen seitlichen Abstand sie zur An- oder Abfluggrundlinie hat. Die Daten der Fluglärmmessstellen werden ebenfalls per Mausklick angezeigt.



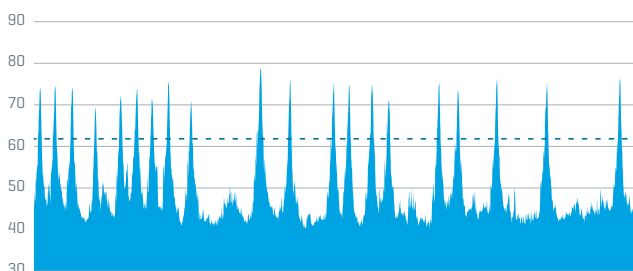
Weiterführende Informationen finden Sie unter folgendem Link: [www.munich-airport.de/larmschutz-87229](http://www.munich-airport.de/larmschutz-87229)



#### Flugverkehr

Dauerschallpegel/Mittelungspegel = 62 dB(A)

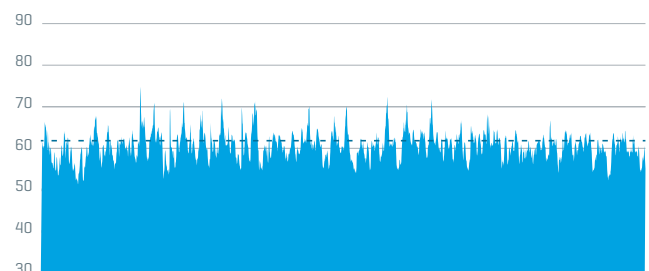
in dB(A)



#### Straßenverkehr

Dauerschallpegel/Mittelungspegel = 62 dB(A)

in dB(A)



Typische Pegel-Zeit-Verläufe für den Flug- und Straßenverkehr: Trotz unterschiedlicher Verläufe [Lärmpausen und höhere Einzelschallpegel beim Flugverkehr] können sich gleich hohe Dauerschallpegel ergeben.

Größer, sparsamer und leiser:  
Der Airbus A350-900 gilt als das  
modernste und umweltfreundlichste  
Langstreckenflugzeug der Welt.  
15 Maschinen dieses Typs hat die  
Lufthansa am Flughafen München  
stationiert.





# Reduzierung von Fluglärm

## Lärmzertifizierung der Luftfahrzeuge

Die zulässigen Geräuschemissionen von Luftfahrzeugen sind international im Anhang 16, Band I zum Luftfahrtabkommen der International Civil Aviation Organization (ICAO) geregelt. Diese Lärmvorschrift enthält detaillierte Bestimmungen für die Geräuschemissionsmessung und die Auswertung der Messergebnisse sowie für die Erteilung von Lärmzulassungen von Flugzeugen. Der [ICAO-Annex 16](#) ist in verschiedene Kapitel untergliedert, die sich mit den Lärmzulassungsvorschriften und Lärmgrenzwerten für unterschiedliche Luftfahrzeuge befassen. Die Mehrzahl der gegenwärtig im zivilen Luftverkehr eingesetzten Unterschall-Strahlflugzeuge sind nach Kapitel 3 zugelassen. Die Bestimmungen, Hinweise und Verfahren des ICAO-Annex 16 sind mit den »Lärmvorschriften für Luftfahrzeuge« (LVL) in deutsches Recht überführt.

Die Lärmzulassung erfolgt nach einem standardisierten Verfahren, indem die Lärmimmissionen des Luftfahrzeugs an drei fest definierten Messpunkten während eines Überflugs gemessen werden.

Die ICAO hat im Jahr 2001 eine Verschärfung der Lärmgrenzwerte für zivile Unterschall-Strahlflugzeuge und schwere Propellerflugzeuge beschlossen. Es wurde ein Lärmgrenzwert festgelegt, der 10 EPNdB unter der Summe der drei im Kapitel 3 des ICAO-Annex 16 geregelten Lärmgrenzwerte liegt. Die Lärmgrenzwerte gelten seit dem 1. Januar 2006 für die Lärmzulassung neuer Luftfahrzeugmuster. Diese Luftfahrzeuge werden als Kapitel-4-Flugzeuge bezeichnet, weil die Lärmvorschriften im Kapitel 4 des ICAO-Annex 16 festgelegt sind. Am Flughafen München werden die Kapitel-4-Lärmgrenzwerte bereits von zahlreichen Luftfahrzeugen unterschritten.

Mit der Weiterentwicklung der Antriebstechnologie und den Änderungen des Flugzeugdesigns wurde bereits eine weitere Reduktion um etwa 10 EPNdB erreicht. Die Fluggesellschaften setzen bei ihren Neubestellungen von Fluggeräten verstärkt auf diese neue und leisere Triebwerkstechnologie.



### Neue Flugzeugtypen am Flughafen München, die den Kapitel-4-Grenzwert bereits um mehr als 10 EPNdB unterschreiten

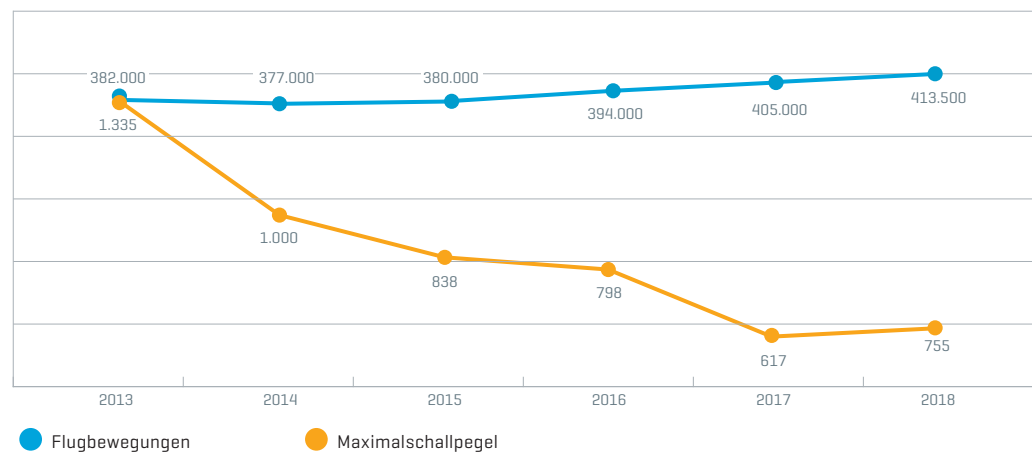
Flugzeugtyp	Unterschreitung des Kapitel-4-Grenzwerts um EPNdB	Flugbewegungen im Jahr 2018
Airbus 350-900	-22	7.029
Airbus A320neo	-20	2.090
Boeing 787-9	-19	1.458

Dies entspricht auch den Zielsetzungen des ACARE-Beirats der EU (Advisory Council for Aeronautic Research in Europe), der in seiner Vision 2020 die Halbierung des außen wahrgenommenen Lärms anstrebt [Lärm-

minderung um 10 dB[A]]. Auch der »Flight-path 2050 der EU« beabsichtigt, die Lärmemissionen bis 2050 um 65 Prozent abzusenken.

### Reduktion der Maximalschallpegel

Durch den Einsatz leiser Flugzeugtypen nahm die Anzahl der hohen Einzelschallpegel mit  $L_{p,AS,max} > 85$  dB(A) in den letzten fünf Jahren trotz steigender Flugbewegungszahlen ab.



### Bonusliste

Das ehemalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat das sogenannte Listenverfahren zur Gebührendifferenzierung für die Kapitel-3-Flugzeuge nach ICAO-Annex 16 erarbeitet. Nach diesem Verfahren, das auf aktuelle Lärmmessungen der Flughäfen aufbaut, werden die bei Start und Landung besonders leisen Flugzeugtypen in die »Bonusliste« aufgenommen.

### Immissionsabhängige Start- und Landeentgelte

Der Flughafen München nimmt durch lärmdifferenzierte Landeentgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Fluggesellschaften, die leises Fluggerät verwenden, profitieren von einem gestaffelten, stark gespreizten Gebührensystem. Die Lärmgebühr bestimmt sich aus den festgelegten Lärmklassen, denen die durchschnittlichen Lande- und Startlärmpegel zugrunde liegen.

Die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte können für einen lauten Flugzeugtyp bis zu acht Mal teurer sein als für einen leisen. Anfang 2009 hat die FMG diesen Entgeltanteil um 60 Prozent erhöht und somit einen weiteren ökonomischen Anreiz für Fluggesellschaften geschaffen, modernes und leises Fluggerät einzusetzen.

### Strenge Nachtflugregelung

Seit März 2001 ist der zulässige Nachtflugverkehr am Flughafen München durch den Änderungsbescheid der Regierung von Oberbayern (ROB) zur luftrechtlichen Genehmigung neu geregelt.

In der sogenannten Kernzeit (von 0 bis 5 Uhr) sind generell nur Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der DFS zugelassen. Ausnahmen bilden lediglich Not- und Hilfeleistungsflüge, Landungen aus Flugsicherheitsgründen sowie Flüge, die das BayStMB beziehungsweise die Luftaufsichtsstelle zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen besonderen öffentlichen Interesses in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat.

In den Nachtrandstunden (von 22 bis 0 Uhr und von 5 bis 6 Uhr) dürfen darüber hinaus nur Flugzeuge verkehren, die in der sogenannten »Bonusliste« des BMVBS aufgeführt sind. Hiervon ausgenommen sind verspätete Flugbewegungen beziehungsweise verfrühte Landungen mit Luftfahrzeugen, deren Lärmzulassungen mindestens ICAO-Kapitel 3 entsprechen.

Zudem müssen die Flugbewegungen eine der folgenden Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- planmäßige Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr (maximal 28 pro Nacht)
- Flüge von Fluggesellschaften, die einen Wartungsschwerpunkt (»Homebase«) in München unterhalten
- Flugzeuge, die an den Lärmmessstellen in der Umgebung des Flughafens München im Mittel keinen höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugen
- Ausbildungs- und Übungsflüge



Der Nachtflugbetrieb am Flughafen München ist darüber hinaus nur zugelassen, soweit der von allen Nachtflügen insgesamt erzeugte Fluglärm ein festgelegtes Jahres-Lärmkontingent nicht übersteigt.

Der Einsatz leiserer Flugzeuge lässt demzufolge eine höhere Anzahl nächtlicher Flugbewegungen zu, während mit lauterer Flugzeugen nur ein niedrigeres Bewegungsaufkommen möglich ist. Außerdem darf der berechnete energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{eq}$  in der Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres an den Schnittpunkten der Flugrouten mit der jeweils äußeren Grenzlinie des ausgewiesenen kombinierten Tag- und Nachtschutzgebiets nicht mehr als 50 dB(A) betragen. Die Einhaltung des

Lärmkontingents und der Dauerschallpegel ist den Luftfahrtbehörden und der Fluglärmkommission jährlich nachzuweisen. Der korrekte Vollzug der Nachtflugregelung und die Entwicklung des Nachtflugbetriebs sind damit auch für die Öffentlichkeit transparent und nachvollziehbar.

### Passive Schallschutzmaßnahmen

Die FMG hat mit Inbetriebnahme des Flughafens München ein umfassendes Schallschutzprogramm durchgeführt. Mit der Änderung der Nachtflugregelung vom 23. März 2001 wurde das Nachtschutzgebiet nochmals erweitert und mit dem bislang bestehenden Tagschutzgebiet ein kombiniertes Tag- und Nachtschutzgebiet ausgewiesen. Bürger, die in diesem Gebiet wohnen, hatten die Möglich-

## Kurzfassung der Nachtflugregelung am Flughafen München

gemäß Änderungsgenehmigung Ziffer A.I. vom 23.3.2001

		22.00	23.00	0.00	01.00	02.00	03.00	04.00	05.00	06.00	Uhr	
1.1.1	Bis zu 28 planmäßige Flugbewegungen	S									Lärmkontingent, Schnittpunktkriterium	
		L										
1.1.2	Verspätete Landungen und Starts sowie verfrühte Landungen	S										
		L										
1.1.3	Interkontinentalverkehr	S										
		L										
	Kontinentalverkehr	S										
		L										
	Überführungsflüge	S										
		L										
1.2	Planmäßige Bewegungen von Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind	S										
		L										
1.3	Post sowie Vermessungsflüge der DFS	S										
		L										
1.4	Ausbildungs- und Übungsflüge	S										
		L										

Ausnahmen: Beschränkungen in A.I.1 finden keine Anwendung auf

- 2.1 Flüge zur Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen sowie zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben
- 2.2 Landungen aus meteorologischen, technischen und sonstigen Flugsicherheitsgründen
- 2.3 Flüge, die das BayStMB bzw. Luftaufsichtsstelle zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen besonderen öffentlichen Interesses in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat

S Start  
L Landung  
 zulässig  
 unzulässig

keit, ihren Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen in Aufenthalts- und Schlafräumen geltend zu machen. Seitens der FMG wurden in erheblichem Umfang Schallschutzmaßnahmen ergriffen, damit im Inneren der Räume und bei geschlossenen Fenstern in der Regel keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten. Seitdem hat die FMG im Umland des Flughafens etwa 21.000 Schallschutzfenster und rund 20.000 Lüfter eingebaut.

In den Folgejahren hat die FMG weitere Maßnahmen ergriffen, um die Bürger bei der Pflege und Instandhaltung der gewährleisteten Schallschutzmaßnahmen zu unterstützen. Insbesondere hat die FMG im Rahmen eines freiwilligen Serviceprogramms Fenster gewartet beziehungsweise hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ausgetauscht. Die FMG investierte seit 1992 insgesamt rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen.

### Laute Maschinen haben Flugverbot

Mit den Ausphasungsregularien (Richtlinie 92/14/EWG vom 2. März 1992 – Betriebseinschränkung von Kapitel-2-Flugzeugen nach ICAO-Annex 16) gilt im EU-Raum seit dem 1. April 2002 ein Verkehrsverbot für Kapitel-2-Flugzeuge. Ausgenommen von dieser Regelung sind nur Flugzeuge mit einer Startmasse von maximal 34 Tonnen oder weniger als 19 Sitzen. Des Weiteren kann das BMVI Ausnahmen für Luftfahrtgesellschaften aus den ehemaligen Warschauer-Pakt-Staaten gewähren.

### Triebwerkstechnologie mit immer neuen Erkenntnissen

Die sich momentan in der Entwicklung befindlichen Technologien lassen zukünftig weitere Fortschritte erwarten, denn auch für die Hersteller von Flugzeugen und Triebwerken ist die Reduzierung des Fluglärms ein zentrales Anliegen und Forschungsziel. Nicht nur, weil bestimmte Lärminderungsmaßnahmen den Kerosinverbrauch senken, sondern auch, weil speziell in den letzten

Jahren der politische Druck hin zur Minderung des Fluglärms zugenommen hat. Technische Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung sind teuer, zeitaufwendig und müssen meist auf internationaler Ebene beschlossen und umgesetzt werden. Ein sehr erfolgreicher Ansatz ist der sogenannte Getriebefan, ein Flugzeugtriebwerk, das durch die Entkopplung von Fan und Niederdruckturbine zu einer deutlichen Lärmreduzierung beiträgt. Künftig sollen unter anderem temperaturbeständige Leichtbaumaterialien und ein schnelllaufendes, hocheffizientes Expansionsystem mit sehr hohen Nebenstromverhältnissen für eine weitere deutliche Lärmreduktion sorgen. Auch Zweiwellentriebwerke mit hohem Nebenstromverhältnis, die sogenannten LEAP-Triebwerke (Leading-Edge-Aviation-Propulsion), sollen den Lärm reduzieren.

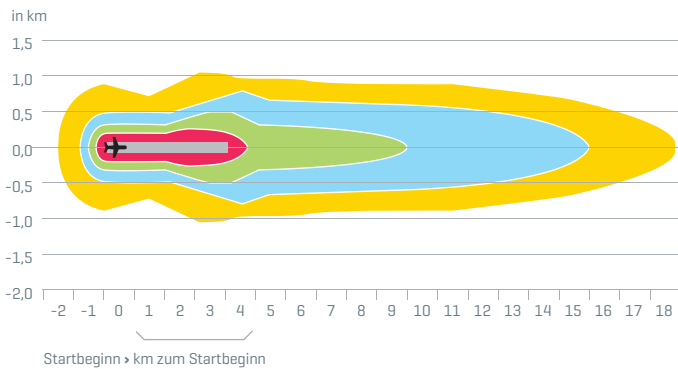
### A350: Überflieger von Airbus halbiert Lärm

Der Airbus A350-900 gilt als das modernste und umweltfreundlichste Langstreckenflugzeug der Welt. Es verursacht im Vergleich zu seinem Vorgänger, der A340, deutlich niedrigere Lärmpegel: beim Start bis zu 7 dB(A) weniger und bei der Landung bis zu 3 dB(A) weniger. Die A350-900 hat im Vergleich zur A340 eine um 40 bis 50 Prozent kleinere Lärmkontur und keine Pegel größer als 85 dB(A) außerhalb des Flughafengeländes. Dies führt zu einer geringeren Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens. Dank modernster Triebwerke und der speziellen Konstruktion des Flugzeugs verbraucht die A350-900 insgesamt 50 Prozent weniger Kerosin und stößt damit 50 Prozent weniger CO<sub>2</sub> aus. Lufthansa stationiert 15 Langstreckenflugzeuge vom Typ A350-900 an ihrem Münchner Drehkreuz. Der Airbus A320neo bedient als gegenwärtig effizientestes und leisestes Kurz- und Mittelstreckenflugzeug auch den Flughafen München. Er ist mit Triebwerken der neuesten Generation ausgerüstet, die den Treibstoffverbrauch um 15 Prozent verringern. Damit geht auch eine Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes und des Lärms einher.

#### Fakten zum Airbus A350-900

Länge	66,8 m
Spannweite	64,8 m
Höhe	17,1 m
Geschwindigkeit	910 km/h
Reichweite	15.000 km

Start-Footprint der 75 dB(A)-Konturen im Vergleich



- Flugzeugtyp Kapitel 2, Annex 16 (seit 2002 in der EU verboten), z. B.: B737-200
- Flugzeugtyp der ersten Generation Kapitel 3, Annex 16, z. B.: MD80, B737-200 Hush Kit
- Flugzeugtyp mit aktuellen Triebwerken Kapitel 4, Annex 16, z. B.: A320, B737-800
- Moderne Flugzeugtypen mit Getriebefan-Triebwerken, z. B.: A320neo



[www.fluglaerm-portal.de/laerm-vermeiden/moderne-flugzeuge/oberflaeche-fluegel-fahrwerk/](http://www.fluglaerm-portal.de/laerm-vermeiden/moderne-flugzeuge/oberflaeche-fluegel-fahrwerk/)



### Triebwerksprobelaufstand minimiert Lärmauswirkungen

Mit hohen Lärmemissionen können Triebwerkprobeläufe verbunden sein. Diese sind immer dann notwendig, wenn nach Wartungsarbeiten oder bei Unregelmäßigkeiten die Systeme kontrolliert und/oder die Leistungsfähigkeit der Triebwerke getestet werden müssen. Zeit bleibt für solche Prüfungen oft nur in der Nacht. Damit auch dann Tests durchgeführt werden können, hat die FMG eine eigens dafür konstruierte Lärmschutzanlage errichtet.

Obwohl die Halle nach Osten und Westen offen ist, garantieren zwanzig Zentimeter dicke Stahlbetonwände, zehn Zentimeter dicke Akustikpaneele an Innenwänden und Decke sowie die konische Form eine konsequente Schallbrechung. Trotz gemessener Spitzenpegel von über 120 dB(A) im Inneren der Halle ist davon außerhalb des Flughafengeländes kaum etwas zu hören. Schon in 1.400 Meter Entfernung, also im Bereich der nächsten Wohnbebauung, wird ein Außenpegel von 55 dB(A) nicht überschritten.

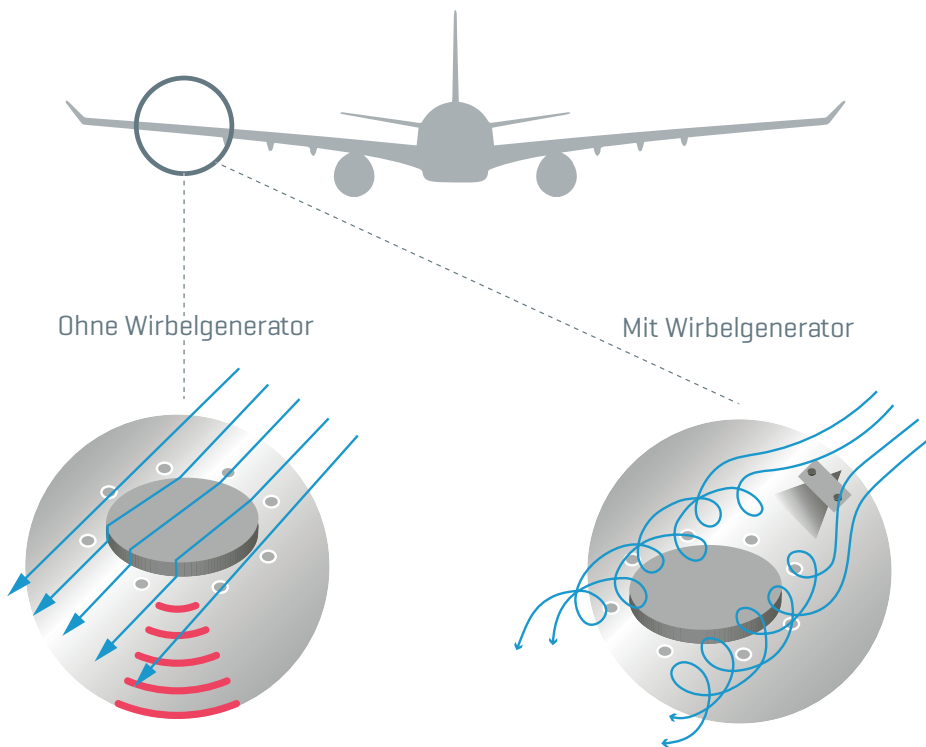
### Optimierte Flugverfahren

Continuous Descent Operations (auch als Continuous Descent Approach, CDA, bekannt), bezeichnet ein Flugverfahren, bei dem das Luftfahrzeug mit minimaler Triebwerksleistung (idealerweise im Leerlauf) sinkt und weitestgehend Horizontalflugphasen vermeidet. Dadurch wird Treibstoff eingespart und der Ausstoß von CO<sub>2</sub> verringert. In einigen Bereichen kann gegebenenfalls mit einer Lärmreduzierung gerechnet werden. Auch für den Verkehrsflughafen München sind solche Flugverfahren veröffentlicht.

### Pre-Conditioned-Air-Anlagen

An gebäudenahen Abfertigungspositionen befinden sich seit dem Jahr 2016 sogenannte Pre-Conditioned-Air-Anlagen (PCA). Sie versorgen das Flugzeug während des Abfertigungsprozesses mit vorklimatisierter Luft und ersetzen die bisher genutzten, flugzeugeigenen Hilfsturbinen. Die neuen Anlagen senken die Lärmbelastung auf dem Vorfeld erheblich.

## Lärminderung an der Quelle

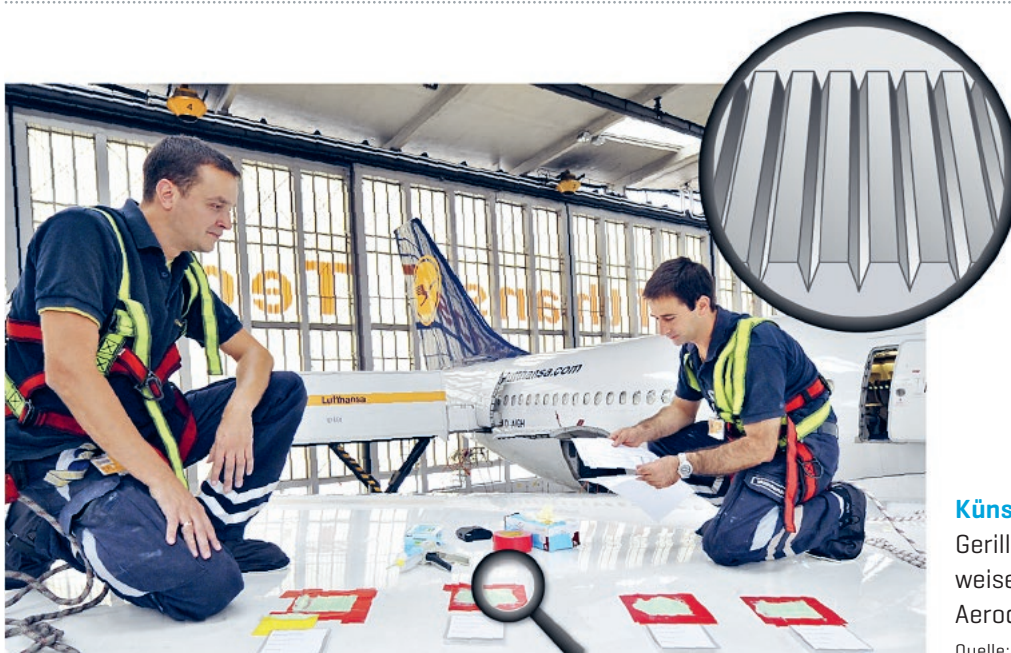


Ohne Wirbelgenerator

Mit Wirbelgenerator

### Wirbelgeneratoren

Öffnungen, Spalten und Fugen am Flugzeug erzeugen beim Fliegen Luftverwirbelungen, die zu Druckschwankungen führen. Dadurch entstehen ähnliche Töne wie beim Blasen über die Öffnung einer Glasflasche. Wirbelgeneratoren erzeugen sogenannte Längswirbel, die den Luftstrom über den Öffnungen so ändern, dass die Töne nicht mehr entstehen.



### Künstliche »Haifischhaut«

Gerillte Oberflächenstrukturen weisen eine bessere Aerodynamik auf.

Quelle: Lufthansa Technik

### Flügelspitzen: Winglets sorgen indirekt für weniger Lärm

Flugzeuge können fliegen, weil über und unter den Tragflächen ein unterschiedlicher Luftdruck entsteht. Dabei kommt es vor allem an den Flügeln zu Luftverwirbelungen. Wissenschaftler arbeiten bereits seit den 1970er Jahren daran, den dadurch bedingten Luftwiderstand zu reduzieren. Denn je höher der Luftwiderstand ist, desto mehr Energie muss aufgewendet werden, um zu fliegen. Eine Lösung für das Problem sind nach oben gebogene Flügelspitzen. Ingenieure haben sie auf den Namen Winglets – oder auch Sharklets – getauft.



#### Herkömmliche Flügelspitzen

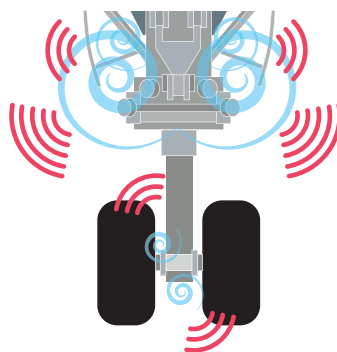
große Wirbelschlepe  
= mehr Luftwiderstand  
= mehr Schubkraft nötig

#### Gebogene Flügelspitzen

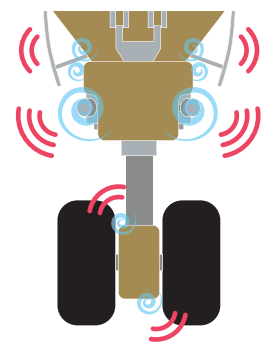
kleinere Wirbelschlepe  
= weniger Luftwiderstand  
= weniger Schubkraft nötig



#### Ohne Fahrwerkverkleidung

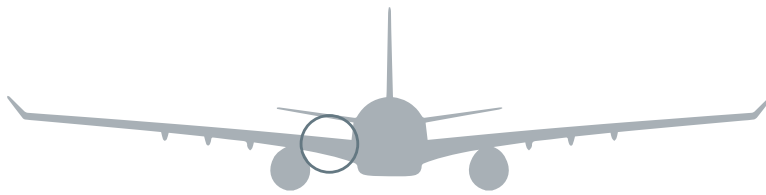


#### Mit Fahrwerkverkleidung

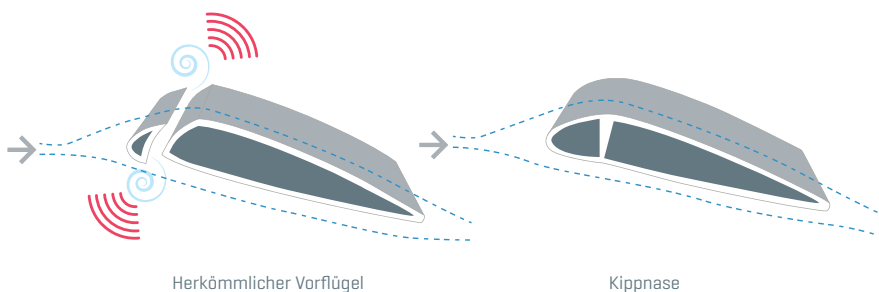


### Weniger Fluglärm durch windgeschützte Fahrwerke

[www.fluglaerm-portal.de/laerm-vermeiden/moderne-flugzeuge/oberflaeche-fluegel-fahrwerk/](http://www.fluglaerm-portal.de/laerm-vermeiden/moderne-flugzeuge/oberflaeche-fluegel-fahrwerk/)

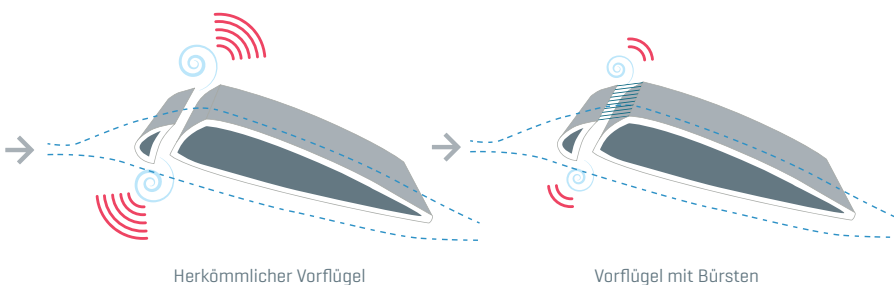


Flügelquerschnitt  
bei der Landung



Herkömmlicher Vorflügel

Kippnase



Herkömmlicher Vorflügel

Vorflügel mit Bürsten

### Flügel-Vorderkante: Kippnasen für weniger Lärm

Industrie und Forschung haben auch untersucht, wie sich Lärm an den Vorflügeln reduzieren lässt. Vorflügel sind bewegliche und normalerweise verborgene Teile an den Tragflächen. Sie werden bei Start und Landung ausgefahren, um den nötigen Auftrieb beziehungsweise die Bremswirkung zu unterstützen. Zwischen den Vorflügeln und den eigentlichen Flügeln öffnet sich dabei ein Spalt, der Luftverwirbelungen hervorruft – und damit Lärm. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt [DLR] hat den herkömmlichen, separaten Vorflügel zu einer Art Kippnase an der Tragfläche weiterentwickelt. Durch den Wegfall des Spalts, der beim Ausfahren herkömmlicher Vorflügel entsteht, reduzieren sich Wirbel und Lärm deutlich. Mittlerweile ist die Kippnase beim Airbus A380 sowie A350 XWB im Einsatz.

### Vorflügel: Bürsten zerteilen den Luftstrom

Einen weiteren Ansatz, Lärm an den Vorflügeln zu verringern, bietet die sogenannte Bürstenlösung. Forscher des DLR untersuchen derzeit, wie sich die beim Ausfahren der Vorflügel entstehenden Luftverwirbelungen minimieren lassen. Bei der Bürstenlösung strömt die Luft nicht mehr über eine Kante, sondern wird von Bürstenhaaren in viele kleine Luftströme zerteilt. Die Wissenschaftler gehen davon aus, dass sich der Fluglärm so um bis zu vier Dezibel senken lässt.



# §

## Rechtliche Vorgaben

### Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

Mit dem am 31. Oktober 2007 in Kraft getretenen, novellierten Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) hat der Gesetzgeber die berechtigten Lärmschutzinteressen der Flugplatzanwohner deutlich besser miteinbezogen und den Schutz gegen Fluglärm grundlegend modernisiert. Das Gesetz berücksichtigt insbesondere die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die relevanten betrieblichen Randbedingungen. Zudem wurden einige Regelungen des Luftverkehrsgesetzes zum Fluglärmschutz angepasst und fortentwickelt, die in erster Linie eine bessere Information der Betroffenen, eine stärkere Berücksichtigung der Lärmschutzbelange und die Beachtlichkeit der für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen jeweils maßgeblichen Grenzwerte des FluLärmG zum Schutz gegen Fluglärm bei fluglärmrelevanten Entscheidungen gewährleisten. Mit der Novellierung des Gesetzes wurden die maßgeblichen Grenzwerte für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen abgesenkt und für Flugplätze mit relevantem Nachtflugbetrieb erstmals eine Nacht-Schutzzone eingeführt.

Gemäß § 1 FluLärmG ist Zweck des Gesetzes, »in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen«.

Wesentliche Inhalte des FluLärmG sind:

- Ausweisung von Schutzzonen
  - Tag-Schutzzone 1
  - Tag-Schutzzone 2
  - Nacht-Schutzzone
- Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone
- Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone 1
- Bauverbote- und bauliche Nutzungsbeschränkungen

Derzeit erfolgt die Evaluierung des FluLärmG, deren Rechtsgrundlage sich aus § 2 Abs. 3 FluLärmG ergibt. Demnach erstattet die Bundesregierung spätestens im Jahr 2017 dem Deutschen Bundestag Bericht über die Überprüfung der für die Festsetzung der Schutzzonen innerhalb des Lärmschutzbereichs maßgebenden Lärmwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik.

### EU-Umgebungslärmrichtlinie

Am 25. Juni 2002 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie). Den Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie verursachen vor allem der Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sowie Industriegebiete in Ballungsräumen.

Nach der EG-Umgebungsrichtlinie waren für die Jahre 2007, 2012 und zuletzt 2017 Lärmkarten für große Ballungsräume, die am stärksten befahrenen Hauptverkehrswege

und für die größeren Flughäfen auszuarbeiten. Sie fordert unter anderem, die Belastung in der Umgebung von Flugplätzen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr zu ermitteln und in Form von Lärmkarten grafisch darzustellen.

Die Verordnung über die Lärmkartierung [34. Bundesimmissionsschutzverordnung, BImSchV] in Verbindung mit der »Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen [VBUF]« regelt derzeit noch die Einzelheiten der Berechnung und bestimmt die Anforderungen an die Darstellung der Belastung in den Lärmkarten. Ab dem nächsten Kartierungszyklus gelten hierfür neue, EU-weit einheitliche Kriterien. Hierzu hat die EU-Kommission 2015 neue Bewertungsmethoden [Common Noise Assessment Methods in EU, CNOSSOS-EU] veröffentlicht. Die Mitgliedstaaten müssen diese Methoden ab dem 31. Dezember 2018 anwenden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt [LfU] ist für die Kartierung des Flughafens München zuständig. Ziel der Richtlinie ist es, ein europaweites Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festzulegen. Sie verpflichtet daher die Mitgliedsstaaten zur Erfassung der Lärmbelastung durch Lärmkarten, zur Information der Öffentlichkeit über die Lärmkarten, zur Aufstellung von Aktionsplänen bei problematischen Lärmsituationen [»Lärmbrennpunkte«] unter Mitwirkung der Öffentlichkeit [der Flughafen München stellt keinen solchen Lärmbrennpunkt dar] und zur Information der EU-Kommission über die Ergebnisse der Kartierung und Aktionsplanung in ihrem Hoheitsgebiet.

### Gesetzliche Rahmenbedingungen

Auszüge aus dem deutschen »Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 [BGBl. I S. 698], das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 11 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 [BGBl. I S. 2808; 2018 I 472] geändert worden ist«:

### § 1 LuftVG

[1] Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

### § 19a LuftVG

Der Unternehmer eines Flughafens oder eines Landeplatzes im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, hat innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist auf dem Flughafen oder Landeplatz und in dessen Umgebung Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche einzurichten und zu betreiben. Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Kommission nach § 32b sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen und regelmäßig zu veröffentlichen. Sofern ein Bedürfnis für die Beschaffung und den Betrieb von Anlagen nach Satz 1 nicht besteht, kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen zulassen.

### § 27c LuftVG

[1] Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

### § 29b LuftVG

[1] Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.



<https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/common-noise-assessment-methods-europe-cnoSSOS-eu-implementation-challenges-context-eu-noise-policy>



[2] Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

### § 32a LuftVG

[1] Bei dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ein Beratender Ausschuss gebildet, der vor Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften auf Grund dieses Gesetzes zu hören ist, soweit sie dem Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen. Zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge kann der Beratende Ausschuss Empfehlungen aussprechen. Dem Ausschuss sollen Vertreter der Wissenschaft, der Technik, der Flugplatzunternehmer, der Luftfahrtunternehmen, der kommunalen Spitzenverbände,

der Lärmschutz- und Umweltverbände, der Kommissionen nach § 32b, der Luftfahrtbehörden, der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden und des Umweltbundesamtes angehören. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

### § 32b LuftVG

[1] Zur Beratung der Genehmigungsbehörde sowie des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und der Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge wird für jeden Verkehrsflughafen, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und für den ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist, eine Kommission gebildet. Ist die Anlage eines neuen Flugplatzes geplant, wird die Kommission vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens gebildet.

- Die Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{NIGHT}$  werden als Maß für die allgemeine Belästigung beziehungsweise als Maß für Störungen des Schlafs verwendet. Der Pegel  $L_{DEN}$  ist ein über 24 Stunden gemittelter Immissionspegel, der nach bestimmten Vorgaben aus den Pegeln  $L_{DAY}$ ,  $L_{EVENING}$  und  $L_{NIGHT}$  für die Beurteilungszeiten Tag, Abend und Nacht ermittelt wird.
- Lärmkarten sind grafische und zahlenmäßige Darstellungen der vorhandenen Lärmbelastung in einem Gebiet. Diese sind getrennt für jede Lärmart, das heißt für Straßen-, Schienen- und Flugverkehr aufzustellen.
- Die Lärmkarten für den Flughafen München können auf den Internetseiten des Bayerischen Landesamts für Umwelt eingesehen werden.



Weiterführende Informationen finden Sie unter folgendem Link:  
[https://www.lfu.bayern.de/laerm/eg\\_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm](https://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm)

# Anhang

## Kontaktmöglichkeiten

### FMG

Auf den Internetseiten der FMG stehen viele weiterführende Informationen zum Thema Lärm zur Verfügung. Auch die monatlichen Immissionsberichte sowie ein Kontaktformular sind dort zu finden. Die Telefonnummer des **Beschwerdetelefon**s für Lärmfragen am Münchner Flughafen lautet: **089 975-4 04 10**.

### DFS Internetseite, insbesondere

#### ➔ STANLY\_Track

Die DFS Center Niederlassung Süd ist bei Fragen zum Thema »Flugverfahren und Abwicklung des Luftverkehrs« unter den Telefonnummern **089 9780-123** und **-124** zu erreichen.

### ROB, Luftamt Südbayern

Der Fluglärmbeauftragte für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben bei der ROB, Luftamt Südbayern, ist unter **089 21 76-25 87** zu erreichen.

### Luftwaffe für militärischen Flugbetrieb

Für Fragen zum militärischen Flugbetrieb ist die Luftwaffe zuständig: **0800 8 62 07 30**.

### Polizei [Hubschrauberstaffel]

Die Hubschrauberstaffel der bayerischen Bereitschaftspolizei ist unter **089 9 73 02-0** zu erreichen.



Weiterführende Informationen finden Sie unter folgendem Link: [www.munich-airport.de/larmschutz-87229](http://www.munich-airport.de/larmschutz-87229)



➔ STANLY\_Track

siehe Glossar S. 36-37



# Glossar

<b>Betriebsrichtung</b>	<p>Die Betriebsrichtung (runway in use) einer Start- und/oder Landebahn hängt im Wesentlichen von der aktuellen Windrichtung und der Windgeschwindigkeit ab, da die Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind starten und landen. Sie wird international entsprechend der Ausrichtung der Bahn gekennzeichnet. Am Flughafen München gibt es für das Parallelbahnsystem die Betriebsrichtung 26 (das entspricht gerundet 260 Grad auf der Kompassrose, das heißt Westwind) und 08 (das entspricht gerundet 80 Grad auf der Kompassrose, das heißt Ostwind).</p>	<b>Einzelerschallpegel</b>	<p>Der Einzelerschallpegel <math>L_{p,AS,max}</math> (nach DIN 45643-2011-02) ist der maximale Schalldruckpegel eines Lärmereignisses. Dieser Messwert ermöglicht zum Beispiel die Beurteilung einer Flugstrecke hinsichtlich der Geräuschentwicklung von verschiedenen Flugzeugtypen.</p>
<b>Dauerschallpegel (<math>L_{eq}</math>)</b>	<p>Da bei der Beurteilung von Lärm nicht nur die Intensität, sondern auch die Dauer eine Rolle spielt, werden die an einem Ort während eines bestimmten Zeitraums auftretenden Einzelerschallpegel auf ein über diesen Zeitraum gleichbleibendes Geräusch umgerechnet. Dieser ermittelte Lärmwert ist der äquivalente Dauerschallpegel <math>L_{p,A,eq,T}</math> (nach DIN 45643-2011-02), der die Fluglärmbelastung während eines Bemessungszeitraums charakterisiert.</p>	<b>Flughafen München GmbH (FMG)</b>	<p>Die FMG betreibt den Flughafen München.</p>
<b>Dezibel</b>	<p>Die physikalische Messung und die Angabe des Schalldruckpegels erfolgt in Dezibel [dB]. Um die unterschiedliche Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs für hohe und tiefe Töne zu berücksichtigen, wird der Pegel durch einen A-Filter, daher dB(A), bewertet.</p>	<b>Fuß</b>	<p>Britisches Maß, das im Luftverkehr der weltweite Standard für Höhenangaben ist. 1 Fuß [ft] = 0,3048 Meter [m]</p>
<b>Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)</b>	<p>Die DFS ist im Wesentlichen für die Flugverkehrskontrolle in Deutschland zuständig. Die Unternehmenszentrale der DFS befindet sich im hessischen Langen.</p>	<b>ICAO-Annex 16</b>	<p>ICAO ist die Weltorganisation der zivilen Luftfahrt, die Bestimmungen und Standards für die internationale Luftfahrt, wie zum Beispiel Lärmgrenzwerte und Messverfahren für die Zulassung von neuen Flugzeugen, festlegt. Diese Bestimmungen wurden als Annex 16 in die Verordnungen der ICAO aufgenommen.</p>
		<b>Instrumentenlandesystem (ILS)</b>	<p>Das hochpräzise Instrumentenlandesystem (ILS) führt die Piloten anfliegender Maschinen auch bei schlechten Sichtverhältnissen sicher zur Landebahn. Dies geschieht mithilfe von horizontalen und vertikalen Leitstrahlen, die auf dem Navigationsdisplay im Cockpit zur Anzeige gebracht werden. Der Gleitwinkel des ILS beträgt an fast allen großen Verkehrsflughäfen drei Grad. Die Sinkrate ist von der Geschwindigkeit des Flugzeugs abhängig. Mithilfe eines Kreuzzeiger-Instruments wird der Pilot während des gesamten Endanflugs darüber informiert, ob er genau auf die Landebahn zusteuert (Kursinformation) und im idealen Winkel sinkt (Gleitweginformation).</p>

<b>NIROS – Noise Impact Reduction and Optimization System</b>	<p>NIROS simuliert den Abflug von Flugzeugen, die unter Verwendung eines Flight Management Systems (FMS) einem Standard-Abflugverfahren folgen. Aus den Geschwindigkeiten in den einzelnen Flugphasen wird ermittelt, wie lange das Flugzeug benötigt, um zum Beispiel einen bestimmten Ort auf der Geländeoberfläche zu überfliegen. Daraus wiederum errechnet sich die Dauer der Beschallung an diesem Ort. Bei der Berechnung der Schallübertragung und daraus resultierender Schallimmissionen können auch variable atmosphärische Eigenschaften berücksichtigt werden. Die von NIROS ermittelten Schallimmissionen (<math>L_{eq}</math>) werden anschließend mit der Bevölkerungsdichte der überflogenen Flächenelemente gewichtet. Dadurch ergibt sich für jedes Flächenelement eine Belastungskennzahl. Die Flächenelemente oder auch Rasterzellen haben dabei eine Größe von 100 mal 100 Meter. Durch die Integration der Belastungskennzahlen ergibt sich ein Belastungsmaß für das betrachtete Gebiet, der sogenannte Gütewert.</p>
<b>Standard Instrument Departures (SID)</b>	<p>Die Streckenverläufe von standardisierten Abflugverfahren für Flüge nach Instrumentenflugregeln können unter anderem durch Wegpunkte definiert sein.</p>
<b>STANLY_Track</b>	<p>STANLY_Track ermöglicht es der DFS, unter anderem den Verlauf und die Höhen von An- und Abflügen nach Instrumentenflugregeln an beziehungsweise von deutschen Flughäfen im Internet grafisch darzustellen. Radardaten werden grundsätzlich 14 Tage lang vorgehalten. Für diesen Zeitraum sind Flugverläufe abrufbar.</p>
<b>Transition to Final Approach</b>	<p>Dabei handelt es sich um Flugverfahren, die Anflügen nach Instrumentenflugregeln komplett oder in Segmenten zugewiesen werden können. Die Streckenverläufe der Transition-Verfahren sind durch Wegpunkte definiert und basieren auf satellitengestützter Navigation.</p>



Quelle: [http://www.dfs.de/dfs\\_homepage/de/Flugsicherung/Glossar%20Flugsicherung/](http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Flugsicherung/Glossar%20Flugsicherung/)



# Impressum

## Herausgeber

Flughafen München GmbH  
Postfach 23 17 55  
85326 München  
[www.munich-airport.de](http://www.munich-airport.de)

## Verantwortlich

Dr. Joseph Schwendner,  
Leiter Recht, Gremien, Compliance und Umwelt

Hans-Joachim Bues  
Leiter Unternehmenskommunikation

## Fachliche Leitung

Hermann Blomeyer  
Leiter Konzerneinheit Umwelt

## Text

Konzerneinheit Umwelt –  
Team Lärm und Lärmschutz

## Redaktion

Unternehmenskommunikation /  
Corporate Media

## Gestaltung

@ SPARKS CONSULTING, München

## Fotos und Grafiken

Flughafen München GmbH

## Druck

G. Peschke Druckerei GmbH

## Papier

Enviro Top

## Produktion

Der Flughafen München möchte seine Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich halten – das gilt auch für seine Printprodukte. Diese Publikation ist nach einem ökoeffizienten Standard gedruckt. Umweltverträgliche Farben, Zusätze und Papiere sowie eine optimale Recyclbarkeit bei gleichzeitig höchster Qualität sind Bestandteile der individuellen »Rezeptur« dieses Flughafen-Druckstandards.

## Nehmen Sie Kontakt auf

Für Fragen und Anregungen  
zum Thema Lärmschutz steht  
Ihnen gerne zur Verfügung:

Felix Will  
Leiter Lärm und Lärmschutz  
[laerm@munich-airport.de](mailto:laerm@munich-airport.de)

Oktober 2019









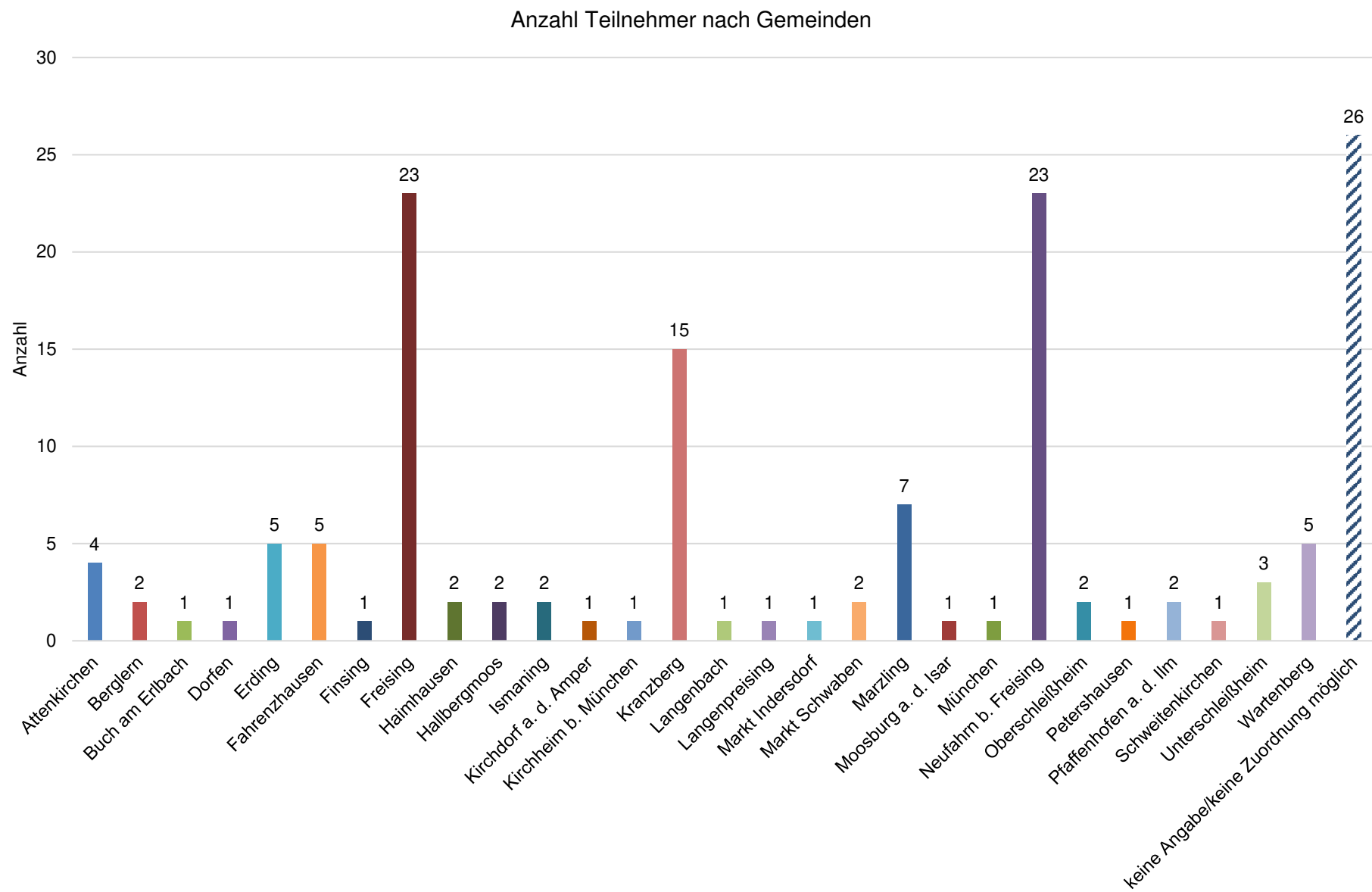
---

**Anlage 10: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung**

In der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München hatte die Öffentlichkeit in der Zeit vom 11.06.2021 bis einschließlich 28.07.2021 die Möglichkeit per E-Mail oder schriftlich Stellungnahmen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München einzureichen. Insgesamt wurden 142 Stellungnahmen von Bürger\*innen, Bürgerinitiativen und Verbände abgegeben. Die Anzahl der Teilnehmer nach Gemeinden ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

*Hinweise zu nachfolgendem Diagramm:*

Die Angabe der Adressen erfolgte durch die Teilnehmer freiwillig. Stellungnahmen ohne Adressangabe wurden für die Erstellung des Diagramms unter der Kategorie „keine Angabe/keine Zuordnung möglich“ eingeordnet. Auch die Stellungnahmen von Verbänden (BUND Naturschutz in Bayern e. V. Kreisgruppen München und Freising) wurden dieser Kategorie zugeordnet, da deren Zuständigkeitsbereich mehrere Gemeinden (Ortsgruppen) umfasst.



Bei 96 der insgesamt 142 Stellungnahmen lag eine vollständige Adressangabe (Straße, Hausnummer, Ort) vor. Diese konnten über das Lärmbelastungskataster im UmweltAtlas Bayern<sup>1</sup> den verschiedenen Lärmpegelbereichen  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  zugeordnet werden. Kartierte Bereiche liegen für Fluglärmpegel  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) vor. Wie die nachfolgenden Abbildungen zeigen, können sich jedoch auch Teilnehmer, die außerhalb der Isophonenbänder von  $L_{DEN} > 55$  dB(A) und  $L_{Night} > 50$  dB(A) wohnen, von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt fühlen. Der Großteil der Teilnehmer an der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung wohnt außerhalb des kartierten Bereichs.

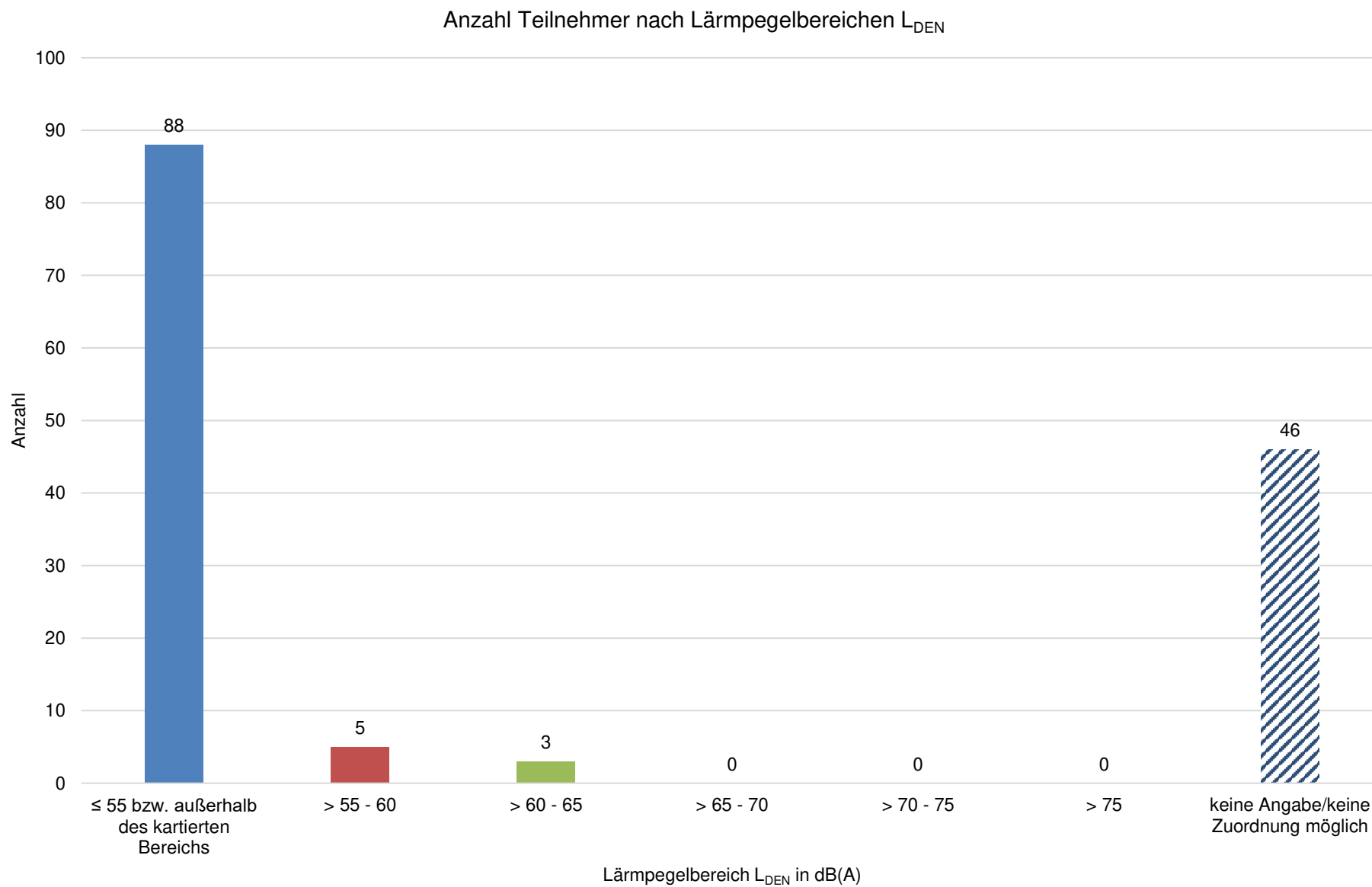
*Hinweise zu nachfolgenden Diagrammen:*

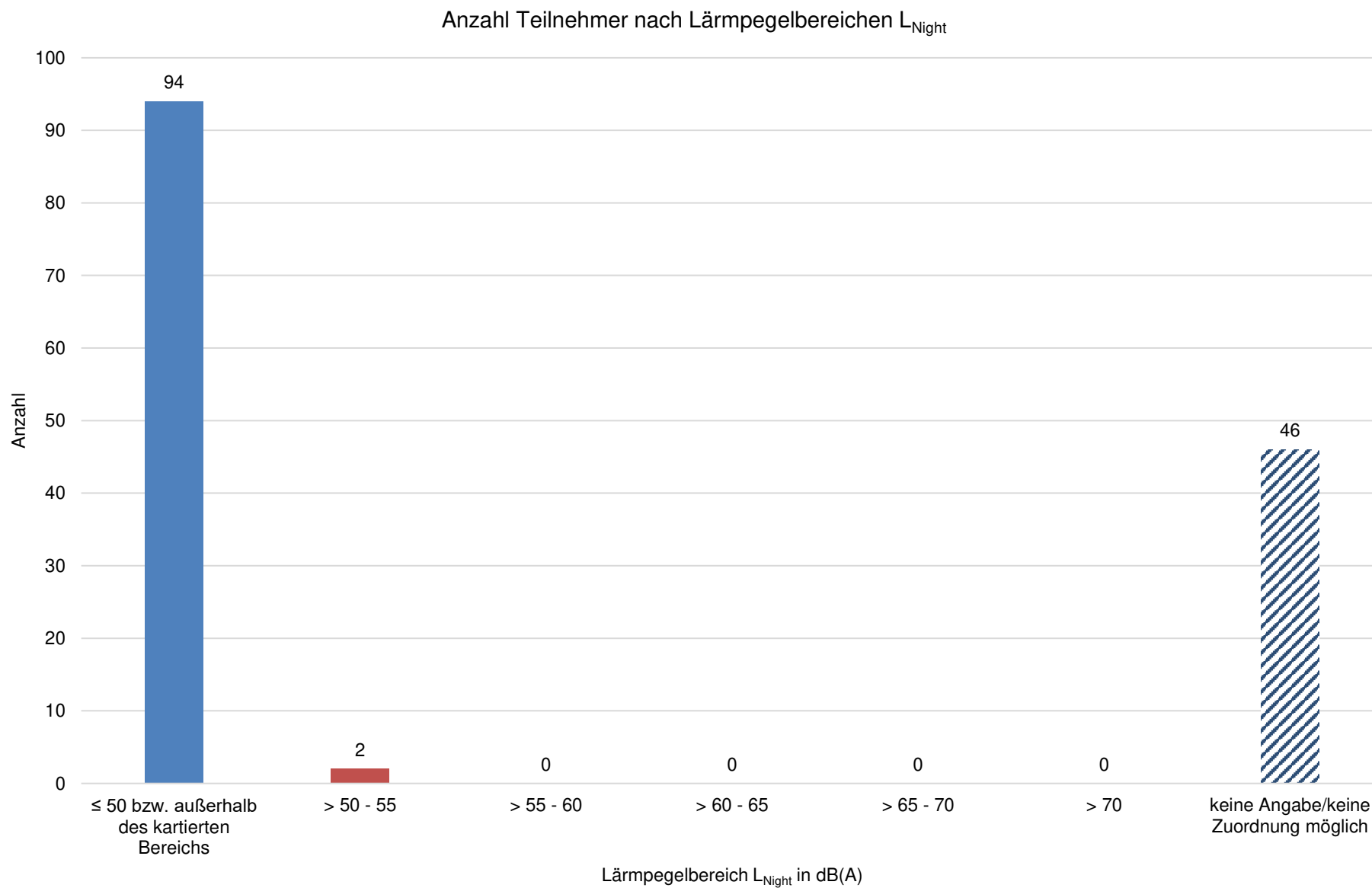
Die Angabe der Adressen erfolgte durch die Teilnehmer freiwillig. Stellungnahmen ohne oder mit unvollständiger Adressangabe wurden für die Erstellung des Diagramms unter der Kategorie „keine Angabe/keine Zuordnung möglich“ eingeordnet. Auch die Stellungnahmen von Bürgerinitiativen (Bürgerinitiative Attaching, Bürgerinitiative Berglern gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München, Bürgerinitiative Buch am Erlbach gegen die Dritte Startbahn) und Verbänden (BUND Naturschutz in Bayern e. V. Kreisgruppen München und Freising) wurden dieser Kategorie zugeordnet, da diese nicht einer konkreten Wohnadresse zugeordnet werden können.

---

<sup>1</sup> Bayerisches Landesamt für Umwelt: UmweltAtlas – Lärmbelastungskataster ([Lärmbelastungskataster \(bayern.de\)](https://www.umweltatlas.bayern.de/))







Die Rückmeldungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt.

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

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

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

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

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

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

Bürger/ Bürgerinitiative/ Verband	Nr.	Stellungnahme/Anregung	Bewertung
Bürger	1	<p>Leider ist die Ruhe vorbei und die Flugzeuge fliegen wieder wie am Schnürchen über unser Haus. Ich denke, es müsste am Flughafen München auch möglich sein die Anflughöhe nach oben zu nehmen. Die Flugzeuge sind im Landeanflug über Ismaning viel zu nieder. Früher waren diese viel höher. Teilweise sind Flugzeuge in den frühen Morgenstunden so laut, dass es einen aus dem festen Schlaf reist. Da mein Mann sehr viel geflogen ist, teilte er mir mit, dass bei anderen Flughäfen (auch in Deutschland) die Anflughöhe sehr viel höher ist. Danach in starkem Sinkflug gelandet wird. Das würde wohl auch Treibstoff sparen. Schade, dass das in München nicht möglich ist. Auch sollte einmal überdacht werden, ob das Drehkreuz in Oberschleißheim einmal verlegt werden kann, um die jetzigen belasteten Anwohner zu entlasten.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Anwendung CDO</b> Bei dem angesprochenen Flugverfahren handelt es sich vermutlich um „Continuous Descent Operation“ (CDO) (siehe hierzu auch Maßnahme V9). Dabei sinkt das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung und vermeidet weitestgehend Horizontalflugphasen. Durch CDOs können die Lärmimmissionen im Anflugbereich verringert werden. Darüber hinaus können CDOs eine Treibstoffersparnis und damit eine Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ermöglichen. Auch für den Flughafen München sind solche Flugverfahren veröffentlicht, diese können primär in verkehrschwächeren Zeiten angewandt werden, da diese Verfahren Auswirkungen auf die Kapazität haben können. Die Anwendung setzt die Freigabe der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Anfrage des jeweiligen Flugzeugführers voraus.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.</p>

Bürger	2	<p>Wir sind eine Familie, deren Haus in der Einflugschneise der Nord Startbahn der Airport München liegt. Nach einem Jahr lärmbedingter Entspannung geht es nun wieder eifrig los und der sommerliche Aufenthalt im Garten ist bei Start (vorwiegend Westwindlage) alles andere als angenehm.</p> <p>Besonders fatal sind die Nachtstunden bei offenem Fenster, wenn Starts nach 23:00 Uhr als „unausweichlich“ deklariert werden können.</p> <p>Da dies bislang in Regelmäßigkeit bis zur Höchstgrenze betrieben wurde, befürchten wir, dass dies alsbald wieder zurückkehrt.</p> <p>Wir erwarten von den Institutionen wesentlich mehr Kontrolle und Durchsetzungsfähigkeit, damit die Anwohner mit den gesundheitlichen Auswirkungen nicht alleine gelassen sind.</p> <p>Gesundheit jedes Einzelnen, so das politische Credo der letzten Monate, liegt den Institutionen sehr am Herzen.</p> <p>Wir sind gespannt, ob auch bei uns aus der Krise dazu gelernt wurde.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstoßes gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einhaltung Nachtflugregelung</b> Die Nachtflugregelung wird strikt eingehalten. Insbesondere für die lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen gilt, dass die Überprüfung des Lärmkontingents nach Ziffer A.I.3.1 der Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001<sup>2</sup> anhand der Vergleichsrechnung für das Lärmvolumen und für die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen nach Ziffer A.I.3.2 der Nachtflugregelung durch die Kontrollrechnung (Schnittpunktkriterium) jeweils bezogen auf das Kalenderjahr stattfindet. Die FMG berichtet zur Einhaltung der Nachtflugregelung regelmäßig und ausführlich, u. a. in den Sitzungen der Fluglärmkommission sowie im Nachtflugjahresbericht<sup>3</sup>.</p>
--------	---	---	---

<sup>2</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

<sup>3</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflug ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](#))

<p>Bürger</p>	<p>3</p>	<p>Zur zweiten Mitwirkungsphase im Rahmen der Lärmaktionsplanung nehme ich Stellung und rege an:</p> <p><b>Allgemein:</b> Die Corona-Pandemie hat deutlich gezeigt, dass der Luftverkehr nur in sehr kleinem Umfang „systemrelevant“ und wirklich notwendig ist. Er ist überwiegend vielmehr dem Bereich „Luxus“ zuzuordnen. Die bisher auch von den Gerichten stark strapazierte pauschale Zuordnung des gesamten Luftverkehrs zum Bereich „Daseins-Vorsorge“ hat sich als falsch erwiesen. Damit muss auch die Frage neu geklärt werden, inwieweit die Bürger im Umland eines Flughafens den von den Flugzeugen verursachten Lärm hinzunehmen haben – im Interesse der tatsächlich lebensnotwendigen „Daseins-Vorsorge.“ Wir konnten in der Zeit der Corona-Pandemie feststellen, dass es in unserer Heimat ohne Flugzeug-Lärm sehr ruhig und erholsam wäre.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Daseinsvorsorge Luftverkehr</b> Der Begriff der Daseinsvorsorge ist eng mit dem des öffentlichen Interesses verknüpft. Zu den Kernbereichen der Daseinsvorsorge zählt die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, um die verkehrlichen Bedürfnisse der Bevölkerung angemessen bedienen zu können. Speziell für den Flughafen München hat der Bund betont, dass im Rahmen der Daseinsvorsorge für den Standort Deutschland Großflughäfen von besonderer Bedeutung seien. Dies gelte aufgrund der dezentralen Struktur des deutschen Flughafensystems in noch höherem Maße für die Flughafendrehkreuze München und Frankfurt; hier habe der Bund ein verstärktes Interesse daran, eine bedarfsgerechte (Weiter-)Entwicklung dieser Standorte sicherzustellen. Der Freistaat Bayern hebt im Landesentwicklungsprogramm 2013, Stand 2020<sup>4</sup> in der Begründung zu Ziff. 4.5 die außerordentlich hohe Bedeutung des Luftverkehrs und seiner Infrastruktur für die Standortqualität der Bayerischen Wirtschaft hervor. Vgl. dazu weiter für den Flughafen München 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss<sup>5</sup>, S. 969 ff., Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (BayVGH), Urteil vom 19.02.2014, II.5, S. 113 ff. mit zahlreichen weiteren Verweisen. Luftverkehr zählt sehr wohl zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Ergänzend zur Bedeutung des Luftverkehrs zur Erfüllung</p>
---------------	----------	--	---

<sup>4</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

<sup>5</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))



	<p>Auch hinsichtlich des vom Luftverkehr verursachten Beitrags zur Klimaerwärmung gibt es neue Erkenntnisse. Es wird inzwischen nicht nur eingestanden, dass sich das von den Flugzeugen seit Beginn des Luftverkehrs bis heute insgesamt ausgestoßene Kohlendioxid in der Atmosphäre angesammelt hat, dort noch immer vorhanden ist und auch nicht durch ein paar mit staatlicher Subvention gepflanzter Bäumchen kompensiert werden kann. Es wird inzwischen auch eingestanden, dass die Klimawirkungen des ebenfalls ausgestoßenen Wasserdampfes (es fallen je kg verbrannten Kerosins etwas mehr als 1 kg Wasserdampf an) und der kleinen und kleinsten Feinstaubpartikel die Klimawirkungen des Kohlendioxids bei Weitem übersteigen. Ebenso wird man bald auch zugeben müssen, dass sowohl die fehlenden Niederschläge („Franken fällt trocken!“) wie auch die extremen Niederschläge und die katastrophalen Unwetter wohl überwiegend vom Luftverkehr verursacht werden. Es ist an der Zeit die enorm schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs endlich zur Kenntnis zu nehmen und entsprechend zu handeln.</p> <p><b>Zum ROB-Entwurf</b> [ROB: Regierung von Oberbayern] verweise ich zunächst auf meine frühere Stellungnahme, die in der Anlage 7 zum Entwurf (Zusammenstellung und Bewertung der ergänzenden schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen ...) dargestellt ist. Dort werden zwar</p>	<p>von Aufgaben der Daseinsvorsorge ist anzumerken, dass sich gerade während der Corona-Pandemie gezeigt hat, wie unverzichtbar und wertvoll der Luftverkehr beispielsweise bei der möglichst schnellen Bereitstellung und Versorgung mit dringend erforderlichen medizinischen Produkten ist.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Klimaschutz</b> Wasserdampf hat ein stärkeres Treibhauspotential als CO<sub>2</sub>, die mittlere Verweildauer in der Atmosphäre beträgt jedoch nur einige Tage. Im Gegensatz zu Wasserdampf beträgt die mittlere Verweildauer von CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre vermutlich über 100 Jahre. Je mehr CO<sub>2</sub> wieder aus der Atmosphäre entnommen wird, beispielsweise durch Bäume, desto weniger klimawirksames CO<sub>2</sub> enthält die Atmosphäre. Bäume zu pflanzen ist somit eine geeignete Möglichkeit CO<sub>2</sub> zu binden. Die FMG merkt an, dass sie keine Subventionen zur Kompensation von CO<sub>2</sub> durch das Pflanzen von Bäumen erhält. Der Behauptung, dass Extremniederschläge oder Unwetter überwiegend vom Luftverkehr verursacht werden, wird entschieden entgegengetreten.</p>
--	--	--

	<p>Gegenargumente („Bewertung“ – Bürger – Nr. 19.2 mit 24) aufgeführt, diese entkräften aber meine Argumente nicht:</p> <p><b>Zu 1 b) Die 3. Start- und Landebahn muss berücksichtigt werden!</b> [Anmerkung: Die frühere Stellungnahme ist in Nr. 19.2 der Anlage 7 wiedergegeben und wird dort auch bewertet.]</p> <p>Gegenstand der Lärmaktionsplanung kann nur der Flughafen München in seiner genehmigten Form sein, mit seiner aktuellen und <u>voraussichtlichen</u> (und maximal zulässigen) Lärmsituation – also mit der 3. Bahn. So, wie ja auch die Werte für einen „Ausbauflyghafen“ anzuwenden sind (siehe ROB-Entwurf Seite 27).</p> <p>Es kann doch nicht so sein, dass man erst eine Erweiterung vornimmt und dann nach der Erweiterung wieder prüft, inwieweit man den dann entstehenden Lärm wieder vermindern kann?! Die Beschränkung der Lärmaktionsplanung auf den Zwei-Bahn-Betrieb ist unzulässig! Die planfestgestellte 3. Start- und Landebahn ist eine „bedeutsame Entwicklung“ für die Lärmsituation am Flughafen München und <u>muss</u> daher berücksichtigt werden. Es muss in jedem Falle untersucht und klargelegt werden, wo und in welchem Umfang sich die Lärmsituation durch die 3. Bahn verschlechtert – und auch: wo eventuell ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms geschützt werden sollen (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG [Bundes-Immissionsschutzgesetz]).</p>	<p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-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 05.07.2011<sup>6</sup> ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt.</p> <p>Für den Fall, dass sich der vom Flughafen München ausgehende, hier maßgebliche, Lärm ändert, sei es durch eine Änderung der Flugbewegungszahlen oder durch einen rechtmäßigen Ausbau und dem damit einhergehenden angepassten Betriebsablauf, sehen § 47c Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und § 47d Abs. 5 BImSchG vor, dass die Lärmkarten und Lärmakti-</p>
--	--	--

<sup>6</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			<p>onspläne alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten sind. Gerade diese Regelung zeigt, dass die Lärmaktionsplanung auf den jeweils vorhandenen Verkehrswegen und Großflughäfen aufbauen will, nicht aber deren Entwicklung beeinträchtigen kann (siehe auch Bewertung unter Nr. 19.2 der Anlage 7).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: <b>Berücksichtigung 3. Bahn</b> Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss, der sich u. a. auf die 3. Start- und Landebahn bezieht, ist zwar seit März 2016 unanfechtbar und damit bestandskräftig, der Bau der 3. Bahn ist allerdings von den Gesellschaftern der FMG noch nicht freigegeben; die Planungen für die 3. Bahn sollen nach der Koalitionsvereinbarung der Regierungsparteien in Bayern in dieser Legislaturperiode nicht weiterverfolgt werden. Da somit die Entscheidung über den Bau nach wie vor offen ist, ist eine Inbetriebnahme in den nächsten Jahren, d. h. vor 2030 nicht mehr zu erwarten und auch nicht möglich. Vor diesem Hintergrund ist ein Flugbetrieb auf einer 3. Bahn derzeit in einem Lärmaktionsplan nicht zu berücksichtigen. Da eine Überprüfung und ggf. Fortschreibung des Lärmaktionsplans alle fünf Jahre vorgesehen ist, könnte eine Berücksichtigung ggf. in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgen.</p> <p>Zudem hat sich die Regierung von Oberbayern mit der Frage der Berücksichtigung einer 3. Bahn im Lärmaktionsplan ausführlich auseinandergesetzt. Danach ist eine 3. Bahn und deren mögliche Auswirkungen in der jetzt anstehenden Fassung des Lärmaktionsplans nicht zu berücksichtigen. Ergänzend wird auf die Stellungnahme</p>
--	--	--	---

	<p><b>Zu 2. Auf Nachtflug verzichten</b> [Anmerkung: Die frühere Stellungnahme ist in Nr. 20 der Anlage 7 wiedergegeben und wird dort auch bewertet.] Der ungestörten Nachtruhe (22:00 bis 6:00 Uhr) muss absoluter Vorrang eingeräumt werden. Es steht tagsüber ausreichend Bahnkapazität für den tatsächlichen Bedarf zur Verfügung – so dass auf den Nachtflug verzichtet werden kann. Dem Luftverkehr darf auch wegen der angeblichen „Verkehrsfunktion“ kein Vorrang eingeräumt werden. Der Flughafen hat in Wirklichkeit keine solche „Größenordnung“, die einen Nachtflug unvermeidbar machen. Der Schutz der Nachtruhe ist nur dann gewährleistet, wenn ungestörter Schlaf möglich ist. Wenn den Bürgern zugemutet wird, dass sie in einer Nacht mehrere Aufweck-Reaktionen hinzunehmen hätten, dann ist das mit dem Ziel der Lärmaktionsplanung nicht vereinbar; das ist schlicht menschenverachtend.</p> <p><b>Zu 3. Nach Lärm gestaffelte Flughafen-Gebühren/Lärmkontingent</b> [Anmerkung: Die frühere Stellungnahme ist in Nr. 21 der Anlage 7 wiedergegeben und wird dort auch bewertet.] Ich gehe davon aus, dass die nach dem FluLärmG [Ge-</p>	<p>der FMG zu Nr. 19.2 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> teilt hierzu mit, dass in der Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001<sup>7</sup> die Belange des Fluglärmschutzes einschließlich lärmmedizinischer und -psychologischer Gesichtspunkte umfangreich betrachtet, bewertet und abgewogen werden. Die Nachtflugregelung beinhaltet einerseits Maßnahmen zum aktiven Schallschutz durch Betriebsbeschränkungen (Betriebszeitenbeschränkungen; lärmbegrenzende Betriebsbeschränkungen wie Lärmkontingent; Bonusliste für Luftfahrzeuge) und andererseits passiven Schallschutz durch bauliche Schallschutzvorkehrungen. Die <b>FMG</b> verweist hinsichtlich Nachtflug auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht (<a href="https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-">https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-</a></p>
--	---	---

<sup>7</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-))

	<p>setz zum Schutz gegen Fluglärm] zu gewährenden Entschädigungen (Schallschutz, Außenbereich) zu den Kosten der vorgehaltenen Flughafeninfrastruktur gehören und somit auf die Start- und Landeentgelte umgelegt werden. Das muss bei einem Zusatz-Entgelt für Lärm genauso gehen.</p> <p>Es darf nicht so sein, dass sich der Flughafen auf Kosten der Bürger des Umlands bereichert (die Bürger haben den Lärm auszuhalten – die FMG [Flughafen München GmbH] erhält das Geld dafür!?!).</p>	<p><a href="#">1311759</a>). Der Entgeltordnung können sämtliche Regelungen zu den lärmabhängigen Entgelten, u. a. die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie die Gebührenstaffelung, entnommen werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten ist, hat das StMB die Fluglärmkommission des Flughafens München beteiligt und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Änderungen gegeben. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission München äußerte im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden. Mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 % werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Die Fluglärmkommission wird durch das StMB in sämtlichen Genehmigungsverfahren zu den Flughafenentgelten beteiligt. Die Änderungen der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten sind, entfalten eine noch stärker ausgeprägte Anreizwirkung als bisher, möglichst umweltfreundliche Flugzeuge am Flughafen München einzusetzen. Je leiser ein Flugzeug ist, desto geringere lärmabhängige Entgelte müssen entrichtet werden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verwendung Entgelte</b> Am Flughafen München existieren bereits lärmabhängige Entgelte. Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der ab 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärmrentgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen.</p>
--	---	---

			<p>Rechtsgrundlage für die von der zuständigen Behörde für die Entgeltordnung erforderliche Genehmigung ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Demnach dürfen den Luftverkehrsgesellschaften nur Kosten auferlegt werden, die durch die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die dem Starten und Landen der Flugzeuge und der Abfertigung der Fluggäste und der Fracht entstehen. Ihre Verwendung ist damit an die sich aus § 19b LuftVG ergebende Zwecke gebunden (reines Kostendeckungsprinzip). Ein ggf. mit den Entgelten erwirtschafteter Überschuss ist den Airlines zurückzuerstatten. Eine Auszahlung lärmabhängiger Entgelte an Kommunen oder Privatbürger ist daher unzulässig.</p> <p>Aus § 19b LuftVG folgt zudem, dass die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien zu regeln sind. Airlines haben im Rahmen der Konsultation die Möglichkeit, die Kalkulation der Entgelte einzusehen und zu prüfen. Sie ist damit transparent und gerichtlich überprüfbar. Die seit dem 01.06.2021 geltende Entgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link <a href="http://munic-airport.de">Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)</a> veröffentlicht und damit für die Öffentlichkeit einsehbar.</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 Vergan-</p>
--	--	--	---



		<p>Auch meine Bitte um ein kalender-tägliches Lärmkontingent halte ich aufrecht. Es ist nicht zu erklären, warum der an einem Tag z. B. durch die Windrichtung an einem Ort eingesparte Lärm mit einem übermäßigen Lärm am nächsten Tag nach Drehen des Windes verrechnet werden kann (heute: 0; morgen: 100; ergibt im Durchschnitt die hinzunehmenden 50).</p> <p>Wenn die Lärmgrenzwerte nach dem FluLärmG als noch hinnehmbar eingestuft werden sollen, dann muss es ausgeschlossen sein, dass höhere Werte anfallen – denn diese sind dann ja schädlich.</p>	<p>genheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert (siehe Maßnahme V10). Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG zu den Entgelten in Maßnahme V6, Nr. 3.2 der Anlage 5, Nr. 2.2 der Anlage 6, Nrn. 12 und 21 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kalendertägliches Lärmkontingent</b> Die FMG hat in ihrer Stellungnahme zu Nr. 21 der Anlage 7 bereits ausgeführt, dass ein kalendertägliches Lärmkontingent mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar ist. Es widerspräche außerdem den geltenden Betriebsregelungen in Genehmigung und Planfeststellung sowie der Betriebspflicht der FMG als Flughafenbetreiberin. Weiter ist zu bemerken, dass ein solches Kontingent nicht vollziehbar wäre. Die Lärmbelastung eines Tages kann jeweils nur im Nachhinein gemessen werden, eine Steuerungswirkung für noch zu planenden Tage ist daher nicht umsetzbar und wäre mit extremen Planungsunsicherheiten belastet. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 der Anlage 11 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Grenzwerte FluLärmG</b> Zweck des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ist es, den Schutz der Allgemeinheit und Nachbarschaft in der Umgebung von Flugplätzen durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen. Der Gesetzgeber sieht daher für den Fall, dass die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG überschritten werden, die Gewährung von Erstattungs- und Entschädigungsansprüchen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie beispielsweise</p>
--	--	---	--

	<p><b>Zu 4. Die Abflugwege streuen</b> [Anmerkung: Die frühere Stellungnahme ist in Nr. 22 der Anlage 7 wiedergegeben und wird dort auch bewertet.] Wenn zum Schutz der Flughafenanlieger kein kalendertägliches Lärmkontingent eingeführt wird, dann müssen die Flugrouten schon nach dem Ende der Startbahn aufgefächert werden (wie es ja eigentlich für den Parallel-Betrieb vorgeschrieben wäre). Das wäre notwendig, um den Betroffenen unter den bisherigen Abflugwegen die unbedingt notwendigen Lärmpausen zu verschaffen. <b>Daneben</b> bitte ich zur Lärmentlastung von Kranzberg darum, die <b>Abflugroute 26L-N</b> von MIQ (also die Route mit Startrichtung West auf der Südbahn, die dann nach Norden führt (siehe Abbildung 13 auf Seite 58 des ROB-Entwurfs) zu streichen und den Abflug von der Südbahn nach Norden ebenfalls auf die Route 26R-N von MIQ zu führen. Hierzu verweise ich auf den Abflug von beiden Bahnen nach Süden: dort werden ja auch die Routen 26R-S und 26L-S auf eine gemeinsame Abfluglinie geführt. <b>Daneben</b> bitte ich darum, den <b>Abdrehpunkt von 26R-N</b>, bei dem die Flugzeuge die Startrichtung verlassen und Richtung Norden schwenken sollen, so zu gestalten, dass die Flugzeuge an diesem Punkt nicht erst die Kurve einleiten sollen (m. W. „fly-over“) sondern bereits die Kurve</p>	<p>Schallschutzfenster oder eine Außenwohnbereichsschädigung gemäß § 9 FluLärmG, für die von Fluglärm betroffenen Anwohner in der Flughafenregion vor. Die Erstattungs- bzw. Entschädigungsansprüche sind vom Flughafenbetreiber zu erfüllen. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>
--	--	---

	<p>vollendet haben sollen (m. W. „fly-by“) – in der gleichen Art und Weise, wie auch Neufahrn beim Südabflug vor Lärm geschützt wird.</p> <p><b>Zu 5. Für die Erhaltung der Lärmschutzmaßnahmen muss der Flughafen aufkommen</b> [Anmerkung: Die frühere Stellungnahme ist in Nr. 23 der Anlage 7 wiedergegeben und wird dort auch bewertet.] Aus meiner Sicht muss der zustehende Schutz dauerhaft gewährt werden, also einschließlich Unterhalt und Ersatz. Wer unbedingt zum „Ballermann“ fliegen muss, sollte auch für die Kosten des zustehenden Lärmschutzes aufkommen müssen.</p>	<p>Das <b>Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern</b> verweist hierzu auf seine Stellungnahme zu Nr. 23 der Anlage 7.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen</b> Die im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979<sup>8</sup> geregelte Erstattung von Schallschutzmaßnahmen sieht deren erstmaligen Einbau vor. Kosten für Unterhalt und Erneuerung von eingebauten Schallschutzfenstern bzw. -lüftern sind nicht erstattungsfähig. Auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) in der novellierten Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 sieht nur eine einmalige Kostenerstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor. Dies wurde vom Vorsitzenden der Fluglärmkommission in der Sitzung vom 18.07.2014 mit einem Verweis auf die Kommentarliteratur und die Rechtsprechung bekräftigt (z. B. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 23.01.2018, Az. 9 C 1852/14.T). Die FMG hat gleichwohl in den Folgejahren nach den Schallschutzprogrammen freiwillig zusätzliche Maßnahmen ergriffen, um die Bürger bei der Pflege und Instandhaltung der gewährleisteten Schallschutzmaßnahmen zu unterstützen. Insbesondere hat die FMG im Rahmen zweier freiwilliger Serviceprogramme Fenster gewartet bzw. hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ausgetauscht.</p>
--	--	--

<sup>8</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

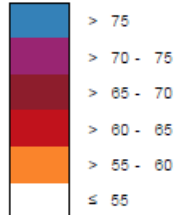
	<p><b>Zu 6. Die anzuwendenden Grenzwerte sind zu hoch</b> [Anmerkung: Die frühere Stellungnahme ist in Nr. 24 der Anlage 7 wiedergegeben und wird dort auch bewertet.] Die bisherigen Vorschriften und Gerichtsurteile stellten auf die These ab: der Luftverkehr insgesamt dient der Daseinsvorsorge. Diese These ist aber nicht mehr zutreffend, wie die Corona-Pandemie zeigt. Für mich macht es zudem schon einen Unterschied, ob von „<b>erheblichen Belästigungen</b>“ (FluLärmG) die Rede ist oder ob es sich um <b>belästigende ... Geräusche im Freien</b> (Umgebungslärm nach § 47b BImSchG) handelt.</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Grenzwerte FluLärmG</b> Der in das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 neu eingefügte § 14 regelt das Verhältnis der Vorschriften des FluLärmG zur Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Der Gesetzgeber hat damit im Rahmen der Neufassung des FluLärmG in § 14 FluLärmG die in § 2 Abs. 2 FluLärmG festgesetzten Lärmwerte auch für die Lärm-minderungsplanung auf der Grundlage des BImSchG für verbindlich erklärt (siehe BT-Dr. 16/381339<sup>9</sup>). § 14 FluLärmG sieht vor, dass die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bei der Lärmaktionsplanung zu beachten sind. Ein Abwägungsspielraum besteht nicht. Damit stellen die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG die für Fluglärm maßgeblichen Grenzwerte dar; unterhalb der Werte ist Fluglärm grundsätzlich als zumutbar anzusehen. Aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) folgt zudem, dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit Genüge getan ist. Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen der FMG und des StMB zu Nr. 24 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Ergänzend wird zur Bedeutung des Luftverkehrs als Infrastrukturstruktureinrichtung zur Erfüllung von Aufgaben der Daseinsvorsorge seitens der <b>FMG</b> angemerkt, dass sich gerade während der Corona-Pandemie gezeigt hat, wie unverzichtbar und wertvoll der Luftverkehr bspw. bei der möglichst schnellen Bereitstellung und Versorgung mit dringend erforderlichen medizinischen Produkten ist. Vgl. dazu auch Stellungnahme der FMG zu Nr. 3.</p>
--	---	--

<sup>9</sup> Deutscher Bundestag: Drucksache 16/3813, 13.12.2006 ([1603813 \(bundestag.de\)](https://www.bundestag.de/Drucksache/16/3813))

	<p><b>Zusätzlich: Ruhige Gebiete</b> Ich bitte auch darum, die Gebiete außerhalb der Lärmbe- reichszonen der Grenzwerte zu ruhigen Gebieten zu er- klären. Die Begründung der ROB auf Seite 79 des Entwurfs: „Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmakti- onsplans für das Umfeld des Flughafens München er- scheint nicht zielführend und wird deshalb in der gegen- ständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt“ führt zum Schluss, dass es scheinbar Ziel der ROB ist, der FMG unter allen Umständen die Ausnutzung des Flughafens bis zu seiner maximalen Endkapazität der 3 Bahnen zu sichern. Das ist aber nicht das Ziel der Lärmaktions- planung und der Verringerung des Umweltlärms.</p>	<p>Nach § 47 Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zu- nahme des Lärms zu schützen. Die Festlegung von ruhigen Gebieten erfordert von den zuständigen Behörden bei zukünftigen Planungen eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Ge- biete und schränkt ggf. ihren Ermessensspielraum ein. Eine in jedem Fall zwingende Vorgabe, etwa im Sinn ei- nes 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. So hat beispielsweise die Stadt Freising in ihrem Lärmak- tionsplan von 27.07.2018 (<a href="https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf">https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf</a>), zu dem die Regie- rung von Oberbayern ihr Einvernehmen erteilt hat, mög- liche ruhige Gebiete identifiziert, auf die Festsetzung aller- dings verzichtet. Die Ausweisung ruhiger Gebiete in Frei- sing werde allerdings geprüft. Eine abschließende detail- lierte Prüfung und die eventuelle Festsetzung einzelner ruhiger Gebiete erfolge deshalb erst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans durch die Stadt Freising. Die Festsetzung ruhiger Gebiete kann mit Einschränkungen in der Stadtentwicklung verbunden sein und greift deshalb aus Sicht der Regierung von Oberbayern in die kommunale Selbstverwaltung der Gemeinden ein. Ein Wesensmerkmal des kommunalen Selbstverwaltungs- rechts 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</p>
--	---	--

			<p>ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München nicht weiterverfolgt. Den Kommunen steht es frei im Rahmen einer Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete auszuweisen.</p>
--	--	--	---



<p>Bürger</p>	<p>4</p>	<p>Vielen Dank für die Bereitstellung der ganzen Unterlagen. Allerdings frage ich mich, wo die Verbesserungen genau zu finden sind.</p> <p><b>Vielleicht erst mal zur Mathematik:</b> Eine Angabe z. B. „&lt;55-60 dB“ ist gelinde gesagt mathematischer Quatsch. Nach dem „&lt;“ kann nur eine Zahl und kein Bereich stehen. Ich hoffe, dass dies nur ein Tippfehler und nicht die ernsthafteste Aussage eines DAkkS-Unternehmens ist.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, wo im Lärmaktionsplan eine Angabe „&lt;55-60 dB“ enthalten ist. Im Lärmaktionsplan-Entwurf selbst, wie auch in den Anlagen 2, 3 und 4, wo es um die Lärmkartierung geht, konnte diese oder eine ähnliche Angabe nicht gefunden werden. Von dem Bürger wird zutreffend ausgeführt, dass nach einem „&lt;“-Zeichen nur eine Zahl und kein Bereich stehen kann. Dementsprechend sieht die Legende der Lärmkarten wie folgt aus:</p> <p>Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)</p>  <p><b>Abbildung:      Legende der Lärmkarten</b></p> <p>Die Darstellung der Lärmpegelbereiche erfolgt durch farbige Flächen. Die orange Fläche „&gt; 55-60“ stellt dabei den Lärmpegelbereich größer 55 dB(A) bis einschließlich 60 dB(A) dar. Danach schließt die rote Fläche „&gt; 60-65“ für den Bereich größer 60 dB(A) bis einschließlich 65 dB(A) an.</p> <p>Sofern eine Angabe „&lt; 55-60 dB“ im Lärmaktionsplan enthalten sein sollte, so ist diese nicht korrekt. Es würde sich dann um einen Tippfehler handeln.</p> <p>Das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt</b> (LfU) schließt sich der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern an.</p>
---------------	----------	---	---

	<p><b>Mittelung von Lärmwerten:</b> Was dringend erforderlich wäre, ist eine Aufzeichnung und Darstellung des zeitlichen Verlaufs des Lärmpegels, der bislang fehlt. Ich bringe ihnen ein Beispiel wie physikalische Größen auf einen Körper wirken. Wenn sie eine Stromleitung in die Hand nehmen auf der eine Spannung von 45 VAC anliegt. Können sie das recht problemlos tun. Auch über 24 h dauerhaft, dann hätten sie diese 45 V auch im Mittel erfahren. Wenn sie jetzt das gleich mit 225 VAC tun, was ja das 5fache von 45 V sind, dann können Sie das keineswegs 24 h/5 = 4,8 h lang tun, obwohl sie im Mittel auch nicht mehr als 45 V erlebt hätten. Das liegt daran, dass sich ihr Herz mit hoher Wahrscheinlichkeit nach 1 s für Kammerflimmern entscheidet. Das Ende ist bekannt. Genauso verhält es sich mit den lärmenden Fliegern, wenn sie das Vogelgezwitscher, in den kurzen Pausen zwischen den Ereignissen hineinmitteln. Der Schaden für den Organismus orientiert sich zwar auch am Mittelwert aber noch viel stärker an den absoluten großen Lärmergebnissen. (Ich wäre auch mal daran interessiert, wie Sie die Logarithmen denn „mitteln“; nur Interesse halber.) <b>Die Messung in dB(A)</b> ist möglicherweise so üblich oder hier nur mal eben so herangezogen, aber hier insbesondere bei unserer Situation an meinem Wohnort, eine lupenreine Schönung. Das Ohr auf was die Lärmpegelbewertung abzielt ist doch nur ein Organ von vielen, das belastet wird. Die tiefen Frequenzen werden in der dB(A)-Bewertung mathematisch reduziert, obwohl gerade diese Schwingungen den max. Schaden verursachen. Das Zwerchfell vibriert, Leber, Nieren und Milz auch, aber das Ohr hört fast nichts, und so zeigt auch die dB(A) Kurve eine wunderbar ver-</p>	<p>Das <b>LfU</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Lärmkartierung nach EG-Umgebungsärmrichtlinie (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 <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> zu verwenden. <math>L_{DEN}</math> 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. <math>L_{DEN}</math> stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; <math>L_{Night}</math> 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. Die durch den Flugverkehr verursachten und in den Lärmkarten dargestellten Lärmwerte werden berechnet, nicht gemessen. Die gesetzlichen Grundlagen geben als Bewertungsmaßstab dB(A)-Pegel vor. Eine C-Bewertung erfolgt demnach nicht.  Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Pegelzeitverlauf</b> Die Fluglärmmessungen der FMG sind im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ verfügbar (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php</a>). Bei Auswahl der gewünschten Messstelle wird der Pegelzeitverlauf in einem separaten Fenster in Echtzeit dargestellt. Zudem lässt sich der Pegelzeitverlauf über die Archiv-Funktion bis zu zwei Monate in die Vergangenheit nachverfolgen. Nachfolgendes Bild</p>
--	---	--

harmlosten Wert.  
(Stichwort: Infraschall, was bei Windrädern in aller Munde ist, aber dort vermutlich 1-2 Zehnerpotenzen geringer ist als beim Fluglärmspektrum.)  
Ich bin der Auffassung, dass nach dB(A) hier auch wegen der hohen Schalldrücke gar nicht gemessen werden dürfte, sondern eher die dB(C)-Bewertung heranzuziehen wäre.

zeigt einen Pegelzeitverlauf für einen beispielhaft gewählten Zeitraum.

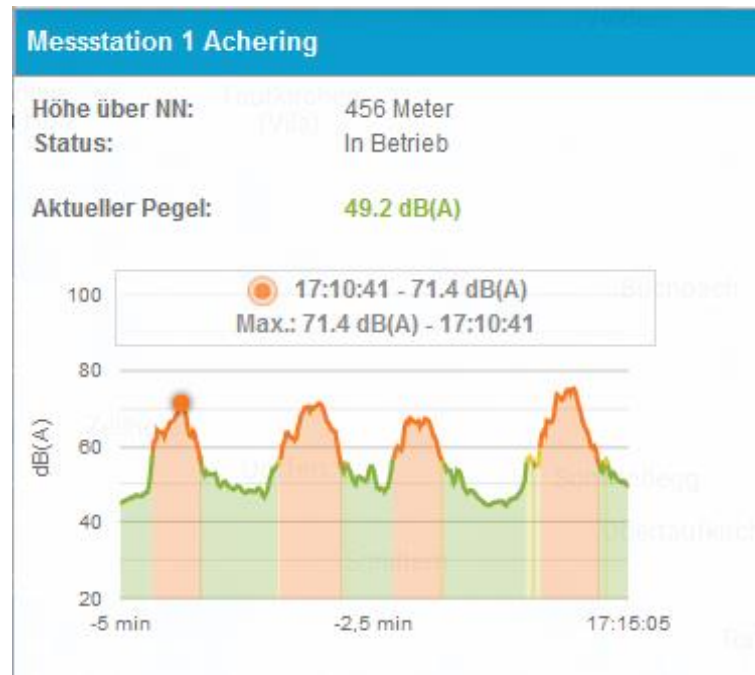


Abbildung: Pegelzeitverlauf (Quelle: Flughafen München GmbH)

### A-Bewertung

Die Verwendung des A-bewerteten Schalldruckpegels bzw. der Metrik dB(A) ist im Fachgebiet der Akustik anerkannt und verbreitet, da die A-Bewertung den Frequenzgang des menschlichen Gehörs berücksichtigt und die Messwerte dem menschlichen Hörempfinden anpasst. Bereits aus Gründen der Vergleichbarkeit mit anderen Lärmarten ist eine abweichende Bewertung von Fluglärm nicht sinnvoll. Insbesondere aber sieht die für Fluglärm-messungen maßgebliche DIN 45643 zur Messung und

	<p><b>Tiefflug in der Peripherie, um am Flughafen den Pegel zu verbessern.</b> Warum in Kirchdorf (Amper) die Flieger in so einer geringen Höhe fliegen, kann nur an den Lärmgrenzwerten am Flughafen liegen. Die Strategie kurz nach dem Start in geringer Höhe die Triebwerke zu drosseln ist nicht nur offensichtlich und leicht erlebbar. Die geringe Geschwindigkeit führt zudem dazu, dass der Abgasstrahl mehr nach unten gerichtet ist, und die tiefen Frequenzen richtig wirksam werden (aber die werden ja nicht gemessen). Aber genau deswegen ist an unserem Wohnort (15 km vom Flughafen entfernt), enormer Lärm messbar. Der Pegel von 55 dB(A) wird ganz leicht und deutlich tags wie nachts übertroffen. Leider gibt es in Ihrem Papier an keiner Stelle eine Messung für Kirchdorf. Insbesondere der Flieger nachts um 22:40 Uhr raubt mir regelmäßig den Schlaf. (Ich habe verstanden, im Mittel über die gesamte Nacht ist das aber völlig unproblematisch. Rechnerisch, siehe oben.)</p> <p><b>Das MINIMUM NOISE ROUTING</b> wird für Kirchdorf zum maximum-noise-routing. Es muss überlegt werden, wie eine örtliche breitere Streuung des Flugweges fest vereinbart werden kann.</p>	<p>Beurteilung von Fluggeräuschen die A-Bewertung vor.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Absichtliches Tieffliegen</b> Der behauptete Zusammenhang zwischen Lärmgrenzwerten am Flughafen und der Flughöhe startender Flugzeuge ist nicht nachvollziehbar. Alle Abflüge erfolgen nach den vorgeschriebenen Standardabflugverfahren der ICAO. Nach den Berechnungen des LfU liegt Kirchdorf deutlich außerhalb der relevanten Lärmkonturen. Zu den unterstellten Tiefflügen wird auf die Online-Anwendung „Flumo“ verwiesen, mit deren Hilfe die Flugspuren einzelner Flüge einschließlich der jeweiligen Flughöhe abgerufen werden können (<a href="http://www.munich-airport.de/flumo">www.munich-airport.de/flumo</a>). Zur Frage der Bewertung von Lärm mit Hilfe von Dauerschall- bzw. Einzelschallpegel wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 67 verwiesen.</p> <p><b>Mobile Messung Kirchdorf</b> In Kirchdorf a. d. Amper war zuletzt im Jahr 2008 eine mobile Fluglärmmessung von der FMG durchgeführt worden. Der Messbericht war der Gemeinde übergeben worden. Zusätzlich waren die Messergebnisse auf den Internetseiten der FMG veröffentlicht worden. Eine erneute mobile Fluglärmmessung wurde für das Jahr 2020 von der Gemeinde beantragt, die FMG hatte das zugesagt. Die Durchführung wurde aber aufgrund der Corona-Pandemie und dem damit verbundenen Einbruch des Luftverkehrs in Abstimmung mit der Gemeinde auf das Jahr 2022 verschoben.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>
--	--	--

		<p>Wenn sonst wie an der Schnur gezogen, jeder Flieger über den Bauernhof am östlichen Ortsrand von Nörting fliegt, wäre eine Verbreiterung des Korridors auf 2-3 km extrem hilfreich. (Auch der geliebte Mittelwert würde hiervon profitieren.) Ich kann ihnen versichern: technisch das geht. Nach meiner Auffassung handelt es sich bei der Aussagekraft des Papiers, das sicherlich sehr viel Geld verschlungen hat, im Großen und Ganzen um Nebelbomben. Ich bitte darum Verbesserungen aufgrund meiner Anmerkung in den Plan, d. h. in das Papier und die Umsetzung einfließen zu lassen.</p>	
--	--	---	--

<p>Bürger</p>	<p>5</p>	<p>In Ihrem Entwurf wurde mit keinem Wort auf meine Monierung von „Sightseeingflügen“ durch Leichtflugzeuge über und um den Flughafen München eingegangen! Zum Betrieb eines Verkehrsflughafens sind diese nicht erforderlich und erhöhen nur das Absturzrisiko über bewohntem Gebiet!</p> <p>Das Brummen dieser Leichtflugzeuge ist schon beim Anflug von weitem hörbar und wird intensiver je näher sie bei einem sind. Dieser Motorenlärm wird als äußerst belästigend empfunden! Auch ist diese Art der Lärmbelästigung, wegen der geringeren Geschwindigkeit dieser Flugzeuge, über einen entsprechend längeren Zeitraum deutlich hörbar. Wenn man schon die Bevölkerung der Flughafenregion angeblich vor Fluglärm schützen will, so gehören diese „Sightseeingflüge“ untersagt. Der Flughafen ist kein „Neuschwanstein“!</p> <p>Der Lärmaktionsplan darf sich nicht nur auf den Betrieb der zwei Bahnen beschränken sondern muss auch den Lärm von den o. g. Leichtflugzeugen mit einbeziehen. Sollte diese Lärmquelle ausgeklammert werden, so ist der</p>	<p>Hinweis: Der Bürger hat bereits im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung eine schriftliche Stellungnahme abgegeben, die in den Nrn. 25 bis 28 der Anlage 7 wiedergegeben ist und dort auch bewertet wird. Das Thema „Leichtflugzeuge“ wird unter Nr. 27 der Anlage 7 behandelt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verbot „Sightseeingflüge“</b> Ein Verbot von Flugzeugen, die den geltenden Zulassungsvorschriften entsprechen, ist nicht zulässig (vgl. hierzu Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (Nr. 14 u. a.). Starts und Landungen mit Flugzeugen bis einschließlich 2000 kg Höchstabflugmasse und Flugzeuge, die nach Sichtflugregeln verkehren, finden am Flughafen München nur in Ausnahmefällen statt, sie bedürfen der vorherigen Zustimmung des Flughafenunternehmens und fallen nicht unter die Betriebspflicht der FMG. Ohnehin nehmen propellergetriebene Kleinflugzeuge (≤ 8618 kg), am Flughafen München mit ca. 0,3 % (Stand 2019) nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ein. Kleinflugzeuge, die von nahegelegenen Landeplätzen aus operieren und am Flughafen München weder starten noch landen werden von der FMG nicht erfasst, da die FMG darauf keinen Einfluss hat. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu Nr. 27 in Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Aufbauend auf der Lärmkartierung, für die in Bayern das LfU zuständig ist, erfolgt die Lärmaktionsplanung. Für die Berechnung des von Großflughäfen ausgehenden Umgebungslärms war bis einschließlich der 3. Runde der Lärm-</p>
---------------	----------	--	--



		<p>Lärmaktionsplan eine reine Verhöhnung der im Umfeld des Flughafens betroffenen Bürger! Dann stellt dieser Lärmaktionsplan nur ein Placebo dar! Ich bitte um Stellungnahme.</p>	<p>kartierung im Jahr 2017 das vorläufige Berechnungsverfahren VBUF verbindlich anzuwenden. Hinsichtlich der Eingangsdaten, die der Berechnung nach VBUF zugrunde liegen, wird auf die Erläuterungen der Wölfel Engineering GmbH + Co. KG in Anlage 2 verwiesen.</p> <p>Definition der Luftfahrzeuggruppen (in Anlehnung an Bundesrat-Drucksache 566/08 vom 08.08.2008<sup>10</sup>):</p> <table border="1"> <tr> <td>P 1.0</td> <td>Ultraleichtflugzeuge</td> </tr> <tr> <td>P 1.1</td> <td>Motorsegler</td> </tr> <tr> <td>P 1.2</td> <td>Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (Maximum Take-Off Mass, MTOM) bis 2 t oder Motorsegler beim Segelflugzeugschlepp</td> </tr> <tr> <td>P 1.3</td> <td>Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t.</td> </tr> <tr> <td>P 1.4</td> <td>Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2 bis 5,7 t.</td> </tr> <tr> <td>P 2.1</td> <td>Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3, Kapitel 4 oder Kapitel 10 entsprechen.</td> </tr> <tr> <td>P 2.2</td> <td>Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die nicht der Flugzeuggruppe P 2.1 zugeordnet werden können.</td> </tr> <tr> <td>S 1.0</td> <td>Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 34 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.</td> </tr> <tr> <td>S 1.1</td> <td>Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 34 t bis 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen (ohne die Luftfahrzeugmuster Boeing 737 und Boeing 727).</td> </tr> <tr> <td>S 1.2</td> <td>Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugmusters Boeing 737, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.</td> </tr> <tr> <td>S 1.3</td> <td>Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugmusters Boeing 727, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen</td> </tr> </table>	P 1.0	Ultraleichtflugzeuge	P 1.1	Motorsegler	P 1.2	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (Maximum Take-Off Mass, MTOM) bis 2 t oder Motorsegler beim Segelflugzeugschlepp	P 1.3	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t.	P 1.4	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2 bis 5,7 t.	P 2.1	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3, Kapitel 4 oder Kapitel 10 entsprechen.	P 2.2	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die nicht der Flugzeuggruppe P 2.1 zugeordnet werden können.	S 1.0	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 34 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.	S 1.1	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 34 t bis 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen (ohne die Luftfahrzeugmuster Boeing 737 und Boeing 727).	S 1.2	Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugmusters Boeing 737, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.	S 1.3	Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugmusters Boeing 727, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen
P 1.0	Ultraleichtflugzeuge																								
P 1.1	Motorsegler																								
P 1.2	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (Maximum Take-Off Mass, MTOM) bis 2 t oder Motorsegler beim Segelflugzeugschlepp																								
P 1.3	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t.																								
P 1.4	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2 bis 5,7 t.																								
P 2.1	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3, Kapitel 4 oder Kapitel 10 entsprechen.																								
P 2.2	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die nicht der Flugzeuggruppe P 2.1 zugeordnet werden können.																								
S 1.0	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 34 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.																								
S 1.1	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 34 t bis 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen (ohne die Luftfahrzeugmuster Boeing 737 und Boeing 727).																								
S 1.2	Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugmusters Boeing 737, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.																								
S 1.3	Luftfahrzeuge des Luftfahrzeugmusters Boeing 727, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen																								

<sup>10</sup> Bundesrat: Drucksache 566/08, 08.08.2008 ([566-08.pdf \(bundesrat.de\)](https://www.bundesrat.de/Drucksache/566-08.pdf))

				über die internationale Zivilluffahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen.
			S 2	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 100 t, die nicht den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt, Band I entsprechen.
			S 3.1	Strahlflugzeuge mit zwei oder drei Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt, Band I, Kapitel 2 oder Kapitel 3 entsprechen und vor 1982 gebaut wurden.
				a) Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 3.1, deren aktuelle Startmasse bis 85 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				b) Starts mit Flugzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 3.1, deren aktuelle Startmasse mehr als 85 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				a/b) Landungen mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 3.1.
			S 3.2	Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt, Band I, Kapitel 2 oder Kapitel 3 entsprechen und vor 1982 gebaut wurden.
				a) Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 3.2, deren aktuelle Startmasse bis 85 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				b) Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 3.2, deren aktuelle Startmasse mehr als 85 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				a/b) Landungen mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 3.2.
			S 4	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 100 t, die nicht den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt, Band 1 entsprechen.
			S 5.1	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 50 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt, Band 1, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen.
			S 5.2	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-

				Nebenstromverhältnis größer als 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden.
			S 5.3	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis bis 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden.
			S 6.1	Strahlflugzeuge mit zwei Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden.
			S 6.2	Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t bis 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen und im Jahr 1982 oder danach gebaut wurden. Das Luftfahrzeugmuster Airbus A340 ist von dieser Gruppe ausgenommen, da es in der Gruppe S 6.3 gesondert erfasst wird.
				a) Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 6.2, deren aktuelle Startmasse bis 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				b) Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 6.2, deren aktuelle Startmasse mehr als 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				a/b) Landungen mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 6.2.
			S 6.3	Flugzeuge des Luftfahrzeugmusters Airbus A340.
			S 7	Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band 1, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen.
				a) Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 7, deren aktuelle Startmasse bis 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.
				a. Starts mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 7, deren aktuelle Startmasse mehr als 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt.

			<table border="1"> <tr> <td></td> <td>a/b) Landungen mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 7.</td> </tr> <tr> <td>P-MIL 1</td> <td>militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 5,7 t</td> </tr> <tr> <td>P-MIL 2</td> <td>militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t</td> </tr> <tr> <td>S-MIL 1</td> <td>E-3 AWACS (Airborne Warning and Control System), E-8 Joint Stars, C-135F, KC-135, RC-135</td> </tr> <tr> <td>S-MIL 2</td> <td>F-4 Phantom</td> </tr> <tr> <td>S-MIL 3</td> <td>Tornado</td> </tr> <tr> <td>S-MIL 4</td> <td>F-15, F-16</td> </tr> <tr> <td>S-MIL 5</td> <td>A-10/OA-10 Thunderbolt II</td> </tr> <tr> <td>S-MIL 6</td> <td>Eurofighter</td> </tr> <tr> <td>H 1.0</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 1,0 t</td> </tr> <tr> <td>H 1.1</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 1,0 t bis 3,0 t</td> </tr> <tr> <td>H 1.2</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 3,0 t bis 5,0 t</td> </tr> <tr> <td>H 2.1</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,0 t bis 10,0 t</td> </tr> <tr> <td>H 2.2</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t</td> </tr> <tr> <td>H 1</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2,5 t</td> </tr> <tr> <td>H 2</td> <td>zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2,5 t</td> </tr> </table> <p>Flugbewegungen von grau hinterlegten Luftfahrzeuggruppen fanden im Bezugsjahr 2015 am Flughafen München nicht statt.</p> <p>Ergänzend nimmt das <b>LfU</b> hierzu wie folgt Stellung: Das der Lärmberechnung zu Grunde liegende Datenerfassungssystem weist für die Flugzeuggruppen der Propellerflugzeuge insgesamt ca. 7.500 Flugbewegungen für das Bezugsjahr 2015 am Flughafen München aus. Fluggerät, das von/auf anderen Flugplätzen (z. B. Oberschleißheim) startet/landet wurde bei den Lärmberechnungen nicht berücksichtigt.</p>		a/b) Landungen mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 7.	P-MIL 1	militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 5,7 t	P-MIL 2	militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t	S-MIL 1	E-3 AWACS (Airborne Warning and Control System), E-8 Joint Stars, C-135F, KC-135, RC-135	S-MIL 2	F-4 Phantom	S-MIL 3	Tornado	S-MIL 4	F-15, F-16	S-MIL 5	A-10/OA-10 Thunderbolt II	S-MIL 6	Eurofighter	H 1.0	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 1,0 t	H 1.1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 1,0 t bis 3,0 t	H 1.2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 3,0 t bis 5,0 t	H 2.1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,0 t bis 10,0 t	H 2.2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t	H 1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2,5 t	H 2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2,5 t
	a/b) Landungen mit Luftfahrzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 7.																																		
P-MIL 1	militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 5,7 t																																		
P-MIL 2	militärische Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t																																		
S-MIL 1	E-3 AWACS (Airborne Warning and Control System), E-8 Joint Stars, C-135F, KC-135, RC-135																																		
S-MIL 2	F-4 Phantom																																		
S-MIL 3	Tornado																																		
S-MIL 4	F-15, F-16																																		
S-MIL 5	A-10/OA-10 Thunderbolt II																																		
S-MIL 6	Eurofighter																																		
H 1.0	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 1,0 t																																		
H 1.1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 1,0 t bis 3,0 t																																		
H 1.2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 3,0 t bis 5,0 t																																		
H 2.1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,0 t bis 10,0 t																																		
H 2.2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t																																		
H 1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2,5 t																																		
H 2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2,5 t																																		
Bürger	6	Als alteingesessene Anwohner des Ortsteiles Fischerhäu-	Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für</b>																																

		<p>ser (85737 Ismaning) sind wir durch die Südabflugrouten stark betroffen. Über die Jahre konnte man beobachten, dass die startenden Flugzeuge immer näher an Fischerhäuser heranrückten. Mittlerweile kommt es immer häufiger vor, dass der Ort direkt überflogen wird. Auch die Flughöhe hat in unseren Augen deutlich abgenommen. Durch die Covid-Pandemie haben die Flugbewegungen ein erträgliches Maß angenommen. Davor war die Lärmbelastung durch die extrem hohen Flugbewegungen unerträglich, besonders nach 22:00 Uhr ging es im 5 Minuten-Takt, sodass der Schlaf gestört wurde. Die Lärmkarte spiegelt nicht die Realität. Wie die Gemeinde Ismaning richtig mitteilt, schadet Lärm der Gesundheit! Die Lebensqualität leidet stark darunter! Es bestehen immer wieder Überlegungen unseren Heimatort zu verlassen! Gibt es nicht die Möglichkeit die Südabflugroute so zu gestalten (z.B. weiter östlich?), sodass die Lärmbelastung verringert wird?</p>	<p><b>Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.  Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> verweist zur Frage der Überflugsituation wie auch zu den Flughöhen auf die Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.</p>
Bürger	7	<p>Den aktuellen umfangreichen Lärmaktionsplan habe ich gelesen. Sofern ich den Punkt nicht übersehen habe, hätte ich eine Anregung diesbezüglich. Die Gemeinde Schwaig hat beispielsweise einen Lärmschutzwall angelegt um den Bodenlärm des Flughafens abzuschirmen. Ich wohne in Hallbergmoos in dem betroffenen Gebiet und möchte anregen einen Lärmschutzwall möglichst nahe am Flughafenzaun entlang zu Hallbergmoos in Erwägung zu ziehen. Der Bodenlärm würde sich sicherlich um 10 dB(A) redu-</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmschutzwall Hallbergmoos</b> Im Bereich des Ortsteils Attaching der Stadt Freising und der Gemeinde Hallbergmoos ist für den Fall der Erweiterung des Flughafens um eine weitere Start- und Landebahn im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss<sup>11</sup> eine Abschirmung vorgesehen. Da das dafür benötigte Material erst im Zuge des dann erforderlichen großräumigen Massenausgleichs zur Verfügung stehen wird, ist eine Realisierung erst im Zuge eines Baus der 3. Start- und Landebahn möglich.</p>

<sup>11</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de))

		zieren. Das wäre eine zahlbare, sinnvolle, effektive Maßnahme.	
Bürger	8	Wie kann ich bitte in die Planung einbringen, dass landende Flieger über die A 99 (wo sowieso laut und keine Bewohner) reinkommen und nicht über Oberschleißheim Zentrum? Oberschleißheim ist bereits komplett von Autobahnen, Bahnlinien mit Güterverkehr, Landstraßen und einem Hubschrauber-Landeplatz der Polizei umgeben.	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> verweist zur Frage der Flugroutenführung auf die Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.</p>
Bürger	9	<p>In vielen Flughäfen in Deutschland wird mittlerweile ein Nachtflugverbot durchgeführt. Nur in München nicht.</p> <p>Immer noch fliegen zu laute Maschinen des Nachts über unseren Kranzberger Himmel.</p> <p>Die Startschneise wird zudem nicht befolgt. Immer wieder fliegen Flugzeuge tief über unser Dorf um abzukürzen.</p> <p><b>Hiermit fordern wir eine längere Betriebszeitbeschränkung und die Einhaltung der Startrouten.</b></p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung<sup>12</sup> stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstoßes gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Der Flugbetrieb in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung vom 23.03.2001 bereits erheblich eingeschränkt. Insbesondere</p>

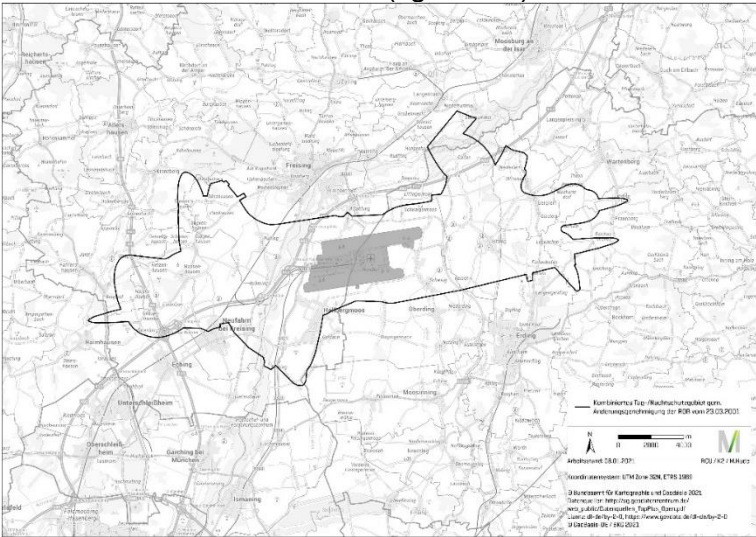
<sup>12</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))



			<p>in der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) ist der Flugbetrieb nur noch in sehr geringen Ausnahmefällen zulässig. Der Nachtflugbetrieb wird mit der bestehenden Nachtflugregelung daher zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung bereits stark reguliert. Die Einhaltung der in der Nachtflugregelung enthaltenen Vorgaben wird konsequent überwacht.</p> <p>Ergänzend wird auf die Erläuterungen der FMG in Nr. 9.1 der Anlage 7 und zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.</p>
Bürger	10	<p>Dauerüberflug im Minutentakt über Unterbruck/Fahrenzhausen ...straße bei Ost/ Süd/ Nordwind. Alle Institutionen, die wir bis jetzt angeschrieben haben Politik/Deutsche Flugsicherung (DFS)/Flughafen München usw. ducken sich weg.</p> <p>Es geschieht rein gar nichts. Es wird munter darauf losgefliegen über unser Haus/...siedlung ohne Rücksicht auf die Menschen, die dort wohnen. Den Lärm und die Kerosinabgase müssen ja nicht sie aushalten, aber wir! Wir fordern alle, die sich wegducken auf, endlich was zu unternehmen, damit für uns das Leben wieder lebenswert wird. Vor 5 Uhr früh donnert das erste Flugzeug über unser Haus und um 24 Uhr geben sie endlich Ruhe, so dass uns 5 Stunden Nachtruhe bleiben. Der Wahnsinn geht am nächsten Tag kurz vor 5 Uhr wieder weiter. Und das seit Jahrzehnten.</p> <p>Politiker, Flughafenchef Herr Jost Lammers und DFS unternehmen Sie endlich was! Das kann doch nicht so weitergehen.</p> <p>Unser Leben mit den Dauerlärm/Kerosinabgasen ist hier nicht mehr lebenswert! Das ist Ihre Schuld! Der Lärmpe-</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b></p> <p>Für Fragen zu Überflügen und Flugrouten wird an die zuständige DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verwiesen. Unabhängig davon nimmt die FMG den Lärmschutz der Anwohner und Kommunen ernst. So wurde in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen, um die Lärmimmissionen zu reduzieren und den Schutz der Anlieger zu verbessern.</p> <p>Die FMG informiert umfangreich zum Thema Lärm(-schutz).</p> <p>Zur Überwachung von Fluglärm im Umfeld des Flughafens betreibt die FMG ein umfangreiches Fluglärmmonitoring.</p> <p>Zahlreiche weitere Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes wurden am Flughafen München umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch lärmabhängige Entgelte nimmt die FMG Einfluss auf das am Flughafen München betriebene Fluggerät.</li> </ul>

		<p>gel liegt bei 70 bis 80 dB.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Um die Flughafenumgebung vor Belästigung aus Triebwerksprobeläufen zu schützen, betreibt die FMG eine Lärmschutzhalle. Diese vermindert Lärmemissionen aus wartungsbedingten Probeläufen erheblich.</li> <li>• Für den Flugbetrieb in der Nacht gilt am Flughafen eine Nachtflugregelung, die den nächtlichen Flugbetrieb stark einschränkt.</li> <li>• Zur Vermeidung von Bodenlärm dient der Ersatz der Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]) sowie die Einführung des sog. Airport-CDM (Collaborative Decision Making).</li> <li>• Die FMG nimmt regelmäßig an Forschungsprojekten zur Thematik Fluglärm teil, z. B. in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Damit unterstützt die FMG die mittel- und langfristige Reduzierung von Fluglärm.</li> <li>• Im Rahmen zweier Schallschutzprogramme hat die FMG umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion umgesetzt.</li> </ul> <p>Weitere lärmmindernde Maßnahmen am Flughafen München betreffen z. B. die Flugführung und liegen in der Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Beispielhaft wird auf die nach Lärmgesichtspunkten optimierte Flugstreckenführung am Flughafen, auf die spätere Freigabe von Abflugstrecken in der Nacht, auf die Verwendung sog. Continuous Descent Operations (CDO), auf Regelungen zur Mindesthöhe im Gegenanflug in der Nacht sowie auf die nächtliche Abwicklung des Flugbetriebs auf nur einer Start-/Landebahn mit damit verbundenen Lärmpausen verwiesen.</p>
--	--	------------------------------------	---

	<p>Leider ist die Lärmmessstation ca. 1 km Luftlinie entfernt. Gemessen wird da, wo kein Flugzeug fliegt. Da wo geflogen wird, wird nicht gemessen. Unser Antrag an die Gemeinde Fahrenzhausen, die Lärmmessstation in den Ort bzw. in die ...siedlung zu verlegen, wurde von dem heute zuständigen Bürgermeister und Gemeinderat abgelehnt. Gründe wurden nicht genannt. Lediglich der lapidare Kommentar, dass es nichts bringt, da die Nordbahn so angelegt ist.</p> <p>Die Freien Wähler wollte sich doch für alternative Routen einsetzen, so das Wahlprogramm. Was ist daraus geworden? Es wurde rein gar nichts unternommen!! Nur leere Worte und Versprechungen.</p> <p>Die Fluglotsen müssten doch so ausgebildet sein, dass sie nicht um 5 Uhr früh die Flugzeuge über stark bewohntes Gebiet fliegen lassen.</p> <p>100 Meter rechts in Flugrichtung Flughafen ist unbewohntes Gebiet. Dort fliegt man nicht, nein man lässt die Flug-</p>	<p>Das Engagement der FMG soll auch in Zukunft weitergeführt und ausgebaut werden (siehe Kapitel 6.3). Die FMG unterstützt alle vernünftigerweise gebotenen Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen durch den Flughafenbetrieb zu reduzieren. Gleichzeitig muss aber weiter die Attraktivität des Münchner Flughafens beibehalten und erhöht werden, um der internationalen Verkehrsfunktion gerecht zu werden, den Fluggästen ein bestmögliches Angebot bieten zu können, die Arbeitsplätze am Flughafen zu erhalten, weiter ein wesentliches Element für den Wohlstand der Flughafenregion und für Bayern darzustellen und nicht zuletzt um Maßnahmen zum Schutz der Umwelt durchführen zu können.</p> <p>Zur weiteren Bewertung der Fluglärmsituation in Fahrenzhausen bietet die FMG an, eine mobile Fluglärmmessung nach Absprache mit der Gemeinde vor Ort durchzuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verlegung Messstelle</b> Der Standort der stationären Fluglärmmessstation in Fahrenzhausen erfolgte in Abstimmung mit der Fluglärmmesskommission und in Absprache mit der Gemeinde Fahrenzhausen. Für eine Verlegung der Messstation gibt es aus Sicht der FMG keine fachlichen Gründe, zumal eine Verlegung des Standorts keine Vergleichbarkeit mit den vorliegenden langjährigen Messreihen zuließe. Im Übrigen können stationäre Messstationen nicht jeden von Fluglärm betroffenen Bereich abdecken. Zur Frage der Durchführung einer mobilen Fluglärmmessung kann die Gemeinde Fahrenzhausen gerne Kontakt mit der FMG aufnehmen.</p> <p><b>Nachtflug</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

		<p>zeuge lieber über Häuser fliegen. Generell ist von 22 Uhr bis 6 Uhr Nachtruhe einzuhalten. Lärmbelästigungen sind verboten, die andere in ihrer Nachtruhe stören! Was aber die Fluglotsen und die Politik nicht interessiert. Das ist beschämend.</p>	<p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.</p>
<p>Bürger</p>	<p>11</p>	<p>Als Bewohner und Eigentümer eines Hauses in Haimhausen, ..., sind wir unmittelbar und massiv betroffen von Starts und Landungen auf der südlichen Startbahn. Aufenthalte im Garten sind bei starken Flugbewegungen ständig verbunden mit massiven Fluglärm, der bei jeder Flugbewegung beispielsweise eine Unterbrechung der Unterhaltung erfordert und längere Zeit nicht auszuhalten ist. Zudem beeinträchtigen die nicht wenigen Flugbewegungen in den späten Abendstunden und den frühen Morgenstunden die Lebensqualität erheblich und führen bei mir bereits zu gesundheitlichen Problemstellungen.</p> <p><b>Zur Vermeidung weiterer gesundheitlicher Einschränkungen und Schaffung einer besseren Lebensqualität wird der Einbau von Lärmschutz-Fenstern und -Türen gefordert.</b></p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einbau Schallschutzmaßnahmen</b> Maßgeblich für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen ist die Lage eines Wohngebäudes innerhalb des behördlich festgelegten Schutzgebietes, dem sog. kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet, das zuletzt durch die Änderungsgenehmigung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>13</sup> erweitert wurde (vgl. Karte).</p>  <p><b>Abbildung: Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes gemäß Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom</b></p>

<sup>13</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.government.de/03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p><b>23.03.2001 (Quelle: Flughafen München GmbH)</b></p> <p>Das durch die Schallschutzmaßnahmen sicherzustellende Schutzziel wurde so festgelegt, dass im Rauminnen und bei geschlossenen Fenstern in der Regel keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten.</p> <p>Zur Umsetzung der einschlägigen rechtlichen Vorgaben hat die FMG in der Vergangenheit zwei Schallschutzprogramme durchgeführt. Die Inanspruchnahme von Leistungen aus den Schallschutzprogrammen stand Eigentümern, deren Wohnungen bzw. Wohngebäude innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet liegen, offen. Diese Eigentümer hatten die Möglichkeit, ihre Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen während der jeweils 5-jährigen Laufzeit der Schallschutzprogramme per Antrag geltend zu machen. Die Antragsfristen zur Geltendmachung der Ansprüche sind im Jahr 2006 ausgelaufen. Positiv beschiedene Ansprüche behalten über diese Frist hinaus ihre Gültigkeit und können nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch den Eigentümer auch weiterhin von der FMG erstattet werden.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.</p>
Bürger	12	Wie ich aus der Süddeutschen Zeitung vom 15.07.2021 entnehmen kann, beabsichtigt die Regierung nicht, „ruhige Gebiete vor einer Lärmzunahme zu schützen“. „Für das Umfeld des Flughafens München aber erscheine eine entsprechende Ausweisung im Rahmen des Lärmaktionsplans als nicht zielführend und wird deshalb in der gegenständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt“, so ist zu lesen. Ich möchte an dieser Stelle protestieren und widersprechen und Sie dringend um Änderung	<p>Es wird auf die Stellungnahme zu „ruhigen Gebieten“ unter Nr. 3 verwiesen, die hier wiederholt wiedergegeben wird:</p> <p>Nach § 47 Abs. 2 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (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</p>

	Ihres Vorhabens bitten.	<p>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. So hat beispielsweise die Stadt Freising in ihrem Lärmaktionsplan von 27.07.2018 (<a href="https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf">https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf</a>), zu dem die Regierung von Oberbayern ihr Einvernehmen erteilt hat, mögliche ruhige Gebiete identifiziert, auf die Festsetzung allerdings verzichtet. Die Ausweisung ruhiger Gebiete in Freising werde allerdings geprüft. Eine abschließende detaillierte Prüfung und die eventuelle Festsetzung einzelner ruhiger Gebiete erfolge deshalb erst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans durch die Stadt Freising. Die Festsetzung ruhiger Gebiete kann mit Einschränkungen in der 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 Kommunen steht es frei im Rahmen einer Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete auszuweisen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie</p>
	Ich selber bin Freisinger Bürgerin und wohne in Lerchen-	



	<p>feld. Die Lärmbelastung ist wieder deutlich wahrzunehmen, nachdem der Flugverkehr nun nach der Corona-Pause wieder ansteigt. Das fällt meiner Familie und mir - auch Besuchern, die nicht aus Freising kommen - gravierend auf. Wir, die wir hier schon seit 27 Jahren leben und uns das auch noch für die nächsten Jahrzehnte wünschen, haben Angst vor dem Zustand „Vor-Corona“, da uns der Fluglärm jetzt schon wieder fast so wie vor Corona belästigt und beeinträchtigt. Ganz zu schweigen von den Emissionen, die aus Klimaschutzgründen heraus dringend reduziert werden müssen! Der coronabedingte Lockdown im Flugverkehr hat uns gezeigt, dass man wieder im Garten sein kann, dass das Gemüse nicht durch Kerosin verschmutzt ist, dass man wieder schlafen kann. Das haben wir als sehr positiv empfunden.</p> <p>In der Nacht gibt es immer wieder Flugbewegungen, die laut und störend den Schlaf unterbrechen. Ich schließe mich der Anregung von unserem Aufgemuckt-Sprecher Christian Magerl an, der sich „eine monatliche Statistik dazu im Internet wünscht, um ein wenig Transparenz zu schaffen.“ Gesund ist Lärm auf Dauer nicht, schon gar nicht nachts.</p> <p>Jetzt, während ich diesen Brief an Sie verfasse, steht bei mir das Fenster auf, und ich höre, wie ein Flugzeug nach dem anderen startet. Mir wird übel bei der Vorstellung, was uns alle miteinander erwarten wird in naher Zukunft, wenn sich nichts ändert am Ausstoß von klimaschädlichen Abgasen und an Lärmdauerbeschallung.</p> <p>Sie haben es mit in der Hand, etwas zu ändern und das Leben in Freising und Umland lebens- und liebenswert zu</p>	<p>folgt Stellung: <b>Klimaschutz</b> Die FMG hat als Betreiberin eines Flughafens keinen direkten Einfluss auf Emissionen der Flugzeuge, die sich im Besitz der Fluggesellschaften befinden und von diesen auch betrieben werden. Die FMG stellt jedoch technische Möglichkeiten zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Flugzeuge am Boden zur Verfügung und versucht deren Nutzung durch die Gestaltung ihrer Gebühren attraktiv zu machen. Beispielsweise stellt die FMG Strom und klimatisierte Luft für die Flugzeuge zur Verfügung, sodass deren weniger effiziente Hilfstriebwerke während ihres Aufenthaltes an den Gates der FMG nicht laufen müssen (siehe Maßnahme V20). Die Luftfahrtindustrie selbst arbeitet mit Hochdruck daran, ihre Flugzeuge effizienter zu machen sowie alternative Antriebe und nachhaltige Kraftstoffe zu entwickeln.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es gibt kein Nachflugverbot, sondern lediglich Nachtflugbeschränkungen. Die entsprechenden Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist auf ihre untenstehende Stellungnahme zu <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b>.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG nimmt den Lärmschutz der Anwohner und</p>
--	---	--

	<p>erhalten, dass Menschen gerne hier wohnen und arbeiten. Sie haben es mit in der Hand, unserem Planeten zu helfen, dass dieser für uns Menschen eine überlebensfähige Heimat bietet. Sie haben es damit auch in der Hand, jetzt nichts zu verbummeln, sondern couragiert zu handeln, damit wir alle eine Zukunft haben.</p>	<p>Kommunen ernst. So wurde in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen, um die Lärmmissionen zu reduzieren und den Schutz der Anlieger zu verbessern. Die FMG informiert umfangreich zum Thema Lärm(-schutz). Zur Überwachung von Fluglärm im Umfeld des Flughafens betreibt die FMG ein umfangreiches Fluglärmmonitoring. Zahlreiche weitere Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes wurden am Flughafen München umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Durch lärmabhängige Entgelte nimmt die FMG Einfluss auf das am Flughafen München betriebene Fluggerät.</li><li>• Um die Flughafenumgebung vor Belästigung aus Triebwerksprobeläufen zu schützen, betreibt die FMG eine Lärmschutzhalle. Diese vermindert Lärmmissionen aus wartungsbedingten Probeläufen erheblich.</li><li>• Für den Flugbetrieb in der Nacht gilt am Flughafen eine Nachtflugregelung, die den nächtlichen Flugbetrieb stark einschränkt.</li><li>• Zur Vermeidung von Bodenlärm dient der Ersatz der Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]) sowie die Einführung des sog. Airport-CDM (Collaborative Decision Making).</li><li>• Die FMG nimmt regelmäßig an Forschungsprojekten zur Thematik Fluglärm teil, z. B. in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Damit unterstützt die FMG die mittel- und langfristige Reduzierung von Fluglärm.</li></ul>
--	---	---

		<p>Ich fordere Sie daher auf, den Lärmaktionsplan zu korrigieren was die dringend notwendige Verminderung des Umgebungslärms (auch für Freising und sein Umland) angeht, die Überprüfung des Nachtflugverbotes mit der nachvollziehbaren Transparenz durchzuführen, die Vermeidung von unnötigem Flugverkehr in die Wege zu lei-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen zweier Schallschutzprogramme hat die FMG umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion umgesetzt.</li> </ul> <p>Weitere lärmindernde Maßnahmen am Flughafen München betreffen z. B. die Flugführung und liegen in der Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Beispielfhaft wird auf die nach Lärmgesichtspunkten optimierte Flugstreckenführung am Flughafen, auf die spätere Freigabe von Abflugstrecken in der Nacht, auf die Verwendung sog. Continuous Descent Operations (CDO), auf Regelungen zur Mindesthöhe im Gegenanflug in der Nacht sowie auf die nächtliche Abwicklung des Flugbetriebs auf nur einer Start-/Landebahn mit damit verbundenen Lärmpausen verwiesen.</p> <p>Das Engagement der FMG soll auch in Zukunft weitergeführt und ausgebaut werden (siehe Kapitel 6.3).</p> <p>Die FMG unterstützt alle vernünftigerweise gebotenen Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen durch den Flughafenbetrieb zu reduzieren. Gleichzeitig muss aber weiter die Attraktivität des Münchner Flughafens beibehalten und erhöht werden, um der internationalen Verkehrsfunktion gerecht zu werden, den Fluggästen ein bestmögliches Angebot bieten zu können, die Arbeitsplätze am Flughafen zu erhalten, weiter ein wesentliches Element für den Wohlstand der Flughafenregion und für Bayern darzustellen und nicht zuletzt um Maßnahmen zum Schutz der Umwelt durchführen zu können.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Nachtflug</b>          Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.  <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b></p>
--	--	--	---

		<p>ten, eine zeitnahe Machbarkeitsstudie für den Ausbau des Schienenverkehrs in Auftrag zu geben und ich wünsche Ihnen, sich insgesamt in ihren politischen Verantwortlichkeiten an das Thema Umweltschutz mutig heranzutrauen und notwendige Veränderungen zum Schutz des Planeten, der Tiere und uns Menschen voranzutreiben. Wir haben nicht mehr viel Zeit, so weiterzumachen wie bisher!</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. <b>Kurzstreckenflüge</b> Verkehr ist grundsätzlich kein Selbstzweck, sondern bildet beim Luftverkehr wie bei den anderen Verkehrsträgern Schienen-, Straßen- und Schiffsverkehr die Nachfrage nach Mobilität für Menschen und Güter ab, unabhängig vom Reisegrund. Flüge werden schon aus wirtschaftlichen Gründen nur durchgeführt, wenn eine entsprechende Nachfrage von Kunden besteht. Im Übrigen ist die durchschnittliche Sitzplatzauslastung am Flughafen München in den vergangenen Jahren ebenso wie die durchschnittliche Zahl der Passagiere pro Flug in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen.</p>
Bürger	13	<p>Mit großem Interesse habe ich den Entwurf des Lärmaktionsplans mit seinen Anlagen gelesen. Es hat mich gefreut, dass in dem darin enthaltenen Aktionsplan viele Aktionen aufgelistet sind, die zu einer Reduzierung des Fluglärms insgesamt und auch insbesondere auch für Markt Schwaben führen könnten. Ich würde mich freuen, wenn die aufgelisteten Aktionen mit großem Nachdruck verfolgt und darüber regelmäßig Bericht erstattet würde. Zwei Maßnahmen sind meiner Ansicht nach entweder nicht klar genug oder gar nicht aufgeführt. Hier bitte ich um eine Aufnahme bzw. Korrektur im Lärmaktionsplan.</p> <p><b>1. Nachtflugregelung</b> Es gibt zwar Maßnahmen, die die Nachtflüge betreffen, aber diese sind unzureichend. So fehlt zum Beispiel eine klare Statistik darüber, welche Nachtflüge über einen längeren Zeitraum hinweg durchgeführt wurden. Ich vermisse klare Zahlen dazu und auch eine Auf-</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmmmission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nacht-</p>

		<p>listung, auf Grund welcher Ausnahmeregelung die jeweiligen Flüge gestattet wurden Als Maßnahme ist erforderlich, die Anzahl der Ausnahmen deutlich zu reduzieren und auf das absolut notwendige zu beschränken.</p> <p><b>2. Steigverhalten</b> Eine deutliche Reduzierung des Lärmpegels im Umfeld des Flughafens würde durch eine größere Höhe der Überflüge erreicht. Mir ist bewusst, dass viele Faktoren für Festlegung der Höhe eines Flugverfahrens zum Tragen kommen. Unabhängig davon zeigen Beispiele anderer Flughäfen und auch Beispiele verschiedener Flugverfahren für München ein deutliches Verbesserungspotential Als Maßnahme sehe ich hier eine Optimierung des Steigverhaltens der Flugzeuge im Sinne einer deutlichen Lärmreduzierung für die Gemeinden im Umfeld des Flughafens. Für Rückfragen und nähere Informationen stehe ich gern zur Verfügung</p>	<p>flugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>14</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>
<p><i>Vorlage Aktionsbündnis Aufge-MUCkt</i> 55 Bürger Bürgerinitiative Berglern gegen</p>	<p>14 15 16 18 20 21</p>	<p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner Sicht eine einzige Enttäuschung. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen.</p>	

<sup>14</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

<p>den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen Mün- chen Bürgerinitiative Buch am Er- lbach gegen die Dritte Startbahn</p>	<p>23 24 25 26 27 28 29 31 32 33 34 35 36 39 41 42 43 44 46 53 55 56 57 58 59 60 61 62 66 70 76 79</p>	<p>Deshalb fordere ich die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört.</p> <p>Deshalb fordere ich ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Forderung ist mit den gegenwärtigen Rechtsvorschriften und der daraus entwickelten Rechtsprechung unvereinbar.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflug</b> Hinsichtlich der Ausführungen zur <b>Nachtflugregelung</b> und zum <b>Lärmkontingent</b> wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 verwiesen. Starts und Landungen in der Nachtzeit sind durch die bestehende Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>15</sup> erheblich eingeschränkt. In der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) sind Starts und Landungen weitgehend untersagt. Die von der Rechtsprechung geforderte besondere Rechtfertigung für die genehmigungsrechtliche Zulassung von Flügen in den Nachtrandstunden (22:00 Uhr bis 00:00 Uhr und 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr) und in der Kernnacht wurde dabei eingehend geprüft. Die Nachtflugregelung vom 23.03.2001 berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich</p>
---	--	---	---

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



83		<p>bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB<sup>16</sup>) von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig.</p> <p>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 2019<sup>17</sup> aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Eine weitere Einschränkung des zulässigen Verkehrs in den Nachtstunden oder ein Nachtflugverbot wären mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht verein-</p>
85		
88		
90		
91		
94		
96		
101		
102		
114		
115		
116		
120		
127		
128		
129		
133		
141		
142		

<sup>16</sup> 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))

<sup>17</sup> 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/Drucksache/19/7220))

	<p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b> In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“</p> <p>In Punkt 4.4.1(Luftrechtliche Genehmigungen) wir auf die vier, luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen: „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnsystem <b>mit vier parallelen Start- und Landebahnen</b>, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“</p> <p>Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt.</p>	<p>bar. Ein „Nachtflugverzicht“ käme wegen der Betriebspflicht des Flughafenunternehmers nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG in Nrn. 9.1 und Nr. 9.3 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen vom 5. Juli 2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München – 98. ÄPFB)<sup>18</sup> wurde mit dem Ablauf der Rechtsmittelfrist der letzten Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes zu Klagen gegen den 98. ÄPFB am 4. März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. In der Zwischenzeit wurde mit der Realisierung folgender Bestandteile des 98. ÄPFB begonnen: Verlängerung des S-Bahntunnels nach Osten mit Tunnelbauwerk (Rohbau) „Erdinger Ringschluss“ samt Rampe (Fertigstellung September 2021), Ausbau des Flughafenzubringers Ost: Südring, vierstreifiger Ausbau der Staatsstraße 2584 und Anpassung Kreuzungsbereich mit der Kreisstraße ED 5 (Verkehrsfreigabe im Dezember 2020), teilweise Erweiterung des Vorfeldes Ost (Fertigstellung im März 2021). Für die genannten Maßnahmen wurden die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen und Aufschüttungen umgesetzt. Dies führt dazu, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr nach § 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Art. 75 Abs. 4 Satz 1 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) außer Kraft treten kann, da mit</p>
--	--	--

<sup>18</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

	<p>Deshalb fordere ich die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein.</p>	<p>der Durchführung des Plans bereits begonnen wurde. Zudem würden die genannten Baumaßnahmen mit der geforderten Aufhebung des Bescheides nachträglich ihre Rechtsgrundlage verlieren und könnten dadurch in ihrem Bestand gefährdet werden.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Die Flughafen München GmbH (FMG) ist im Besitz einer bestandskräftigen Planfeststellung, die ihr das Recht zum Bau und Betrieb der im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>19</sup> bezeichneten Anlagen verleiht. In Teilen wurde davon bereits Gebrauch gemacht (siehe LT-Drs. Nr. 18/11162 vom 23.12.2020<sup>20</sup>). Der zitierte Satz aus Kapitel 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen befindet sich unter den Kapiteln 4 Rechtlicher Hintergrund und 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München und entspricht den historischen Tatsachen. Neben der Darstellung der historischen Tatsachen sind keinerlei Absichten verbunden. Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ausbaupläne</b> 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</p>
--	---	---

<sup>19</sup> 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))

<sup>20</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

			<p>der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so ist der Neubauabschnitt des S-Bahn-Tunnels vom bestehenden Bahnhof bis zur Ostgrenze des Flughafens bereits im Rohbau fertiggestellt und wird der DB Netz AG zur eisenbahntechnischen Ausrüstung übergeben. Ebenfalls fertiggestellt ist die Erweiterung der östlichen Straßenerschließung. Fertiggestellt sind außerdem die Teilabschnitte der östlichen Vorfelder; im Bau befinden sich zudem Teile der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für alle Maßnahmen bildet der 98. ÄPFB die Rechtsgrundlage. Der Koalitionsvertrag CSU/FW vom 05.11.2018 bedingt derzeit ein Moratorium der weiteren Planung des 98. ÄPFB. Eine Aufgabe des Projekts ist wegen der Verkehrsaufgabe des Flughafens München nicht möglich. Es besteht langfristig nach wie vor der Bedarf zur Erweiterung des Flughafens; die Luftverkehrswirtschaft geht auch nach der Corona-Krise und der zu erwartenden Erholung der Nachfrage bis Mitte der 2020er Jahre von einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus (siehe auch Antwort zur Frage 6 der BayLT-Drs. 18/11162 vom 23.12.2020<sup>21</sup>).</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>
--	--	--	--

<sup>21</sup> 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><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</p> <p>Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von</p>	<p>Zur ebenfalls erhobenen Forderung nach Aufhebung/Änderung der luftrechtlichen Genehmigung aus dem Jahr 1974<sup>22</sup>, soweit sie die genehmigungsrechtliche Zulassung einer 3. und 4. Bahn betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die luftrechtliche Genehmigung bei Anlagen, die wie die 3. Bahn eine wesentliche Änderung der planfestgestellten Anlagen darstellen, keine Außenwirkung entfaltet und es vielmehr einer Planfeststellung der Erweiterung bedarf. Insofern bedarf es auch keiner aktuellen Änderung der luftrechtlichen Genehmigung. Im Übrigen ist in der luftrechtlichen Genehmigung eine 3. Bahn in anderer Lage und mit anderer Länge enthalten.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht (<a href="https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759">https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759</a>). Der Entgeltordnung können sämtliche Regelungen zu den lärmabhängigen Entgelten, u. a. die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie die Gebührenstaffelung, entnommen werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten ist, hat das StMB die Fluglärmkommission des Flughafens München beteiligt und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Änderungen gegeben. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission München äußerte im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden. Mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 % werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Die Fluglärmkommission wird durch das StMB in sämtlichen</p>
--	---	--

<sup>22</sup> 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.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759))

	<p>lauten Flugzeugen führen. Ich fordere dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen.</p>	<p>Genehmigungsverfahren zu den Flughafenentgelten beteiligt. Die Änderungen der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten sind, entfalten eine noch stärker ausgeprägte Anreizwirkung als bisher, möglichst umweltfreundliche Flugzeuge am Flughafen München einzusetzen. Je leiser ein Flugzeug ist, desto geringere lärmabhängige Entgelte müssen entrichtet werden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entgelte</b> Die seit dem 01.06.2021 geltende Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link <a href="https://www.munich-airport.de/Flughafenentgelte">Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)</a> veröffentlicht. Eine zusätzliche Dokumentation im Lärmaktionsplan ist damit nicht erforderlich. Diese enthält im Teil 1 unter Ziffer 2.2 eine Tabelle mit der Zuteilung einzelner Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie das jeweilige Grundentgelt je Lärmklasse. Die Lärmklassen differenzieren stärker als bislang zwischen „modernen, besonders lärmarmen Flugzeugtypen“, „modernen lärmarmen Flugzeugtypen“ und „lärmintensiven Flugzeugtypen“. Darüber hinaus ist für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmentgelt zu entrichten, der zeitlich gestaffelt je nach Tagesrand- oder Nachtzeit zwischen 20 % (22:00 Uhr-22:29 Uhr / 05:30 Uhr-05:59 Uhr) bis zu 120 % (00:00 Uhr-04:59 Uhr) beträgt. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden in der 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</p>
--	--	--



			<p>befindenden und inzwischen ab 01.06.2021 geltenden Lärmertgeltmodell 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 Lärmertgeltmodell ab 2021 informierte und die Fluglärmkommission so in die anstehende Überarbeitung der Entgeltrahmenvereinbarung einbezog, da bedingt durch Corona seit dem 23.07.2020 keine Sitzung der Fluglärmkommission stattfand. Zudem wurde dem Vorsitzenden der Fluglärmkommission mit Schreiben des StMB vom 05.02.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme zum Antrag zur Änderung der Entgeltordnung der FMG gegeben. Dieser äußerte sich mit Schreiben vom 25.02.2021 im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden; mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 Prozent werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt.</p> <p>Demnach erhielt die Fluglärmkommission seitens der FMG und des StMB die Gelegenheit, über die Entgeltordnung zu beraten. Auch wurde die Forderung der Fluglärmkommission zur Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte in der seit 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung für den Flughafen München bereits umgesetzt.</p> <p>Zur Forderung nach deutlich höheren Lärmertgelten ist anzuführen, dass die ab 01.06.2021 geltende Entgeltordnung für den Flughafen München eine deutliche Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte im Vergleich zur früher geltenden Entgeltordnung beinhaltet. So wurden beispielsweise die Lärmertgelte bei einzelnen lärmintensiven Flugzeugtypen um mehr als 360 Prozent erhöht und da-</p>
--	--	--	---

		<p>Darüber hinaus fordere ich die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p>	<p>mit ein deutlicher finanzieller Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge geschaffen. Zudem wurde durch die stärkere Differenzierung der Entgelte in den Tagesrandstunden und zur Nachtzeit mit zeitlich gestaffelten Aufschlägen auf die jeweiligen Lärmmentgelte von bis zu 120 Prozent, ein Anreiz zur Vermeidung von Flugbewegungen in diesen Zeiten gesetzt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 verwiesen</p> <p><b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b></p> <p>Die Zulassung von Luftfahrzeugen richtet sich nach den internationalen Vorgaben der ICAO (Chicagoer Abkommen, Anhang 16). Demnach erfolgt eine Einteilung der Luftfahrzeuge in die Kapitel 2, 3, 4 und 14.</p> <p>Der Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens setzte sich im Jahr 2019 am Flughafen München folgendermaßen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 2: rund 0 %</li> <li>• Kapitel 3: rund 0,5 %</li> <li>• Kapitel 4: rund 65,2 %</li> <li>• Kapitel 14: rund 33,3 %</li> <li>• Rest: rund 1 % (leichtere Propellerflugzeuge und Hubschrauber)</li> </ul> <p>Damit entsprachen in 2019 bereits rund 98,5 % der am Flughafen München verkehrenden Flugzeuge den gestiegenen Anforderungen der Kapitel 4 bzw. 14. Eine weitere Verlagerung des Flugzeugtypenmix hin zu Kapitel 14 zeichnet sich aktuell als Folge der Corona-Pandemie und den vereinbarten Zielen der Luftfahrtindustrie zum Klimaschutz und dem damit verbundenen Flottenumbau der Airlines ab.</p>
--	--	---	---

		<p><b>Typenmix nach ICAO Annex 16 in den Jahren 2014 bis 2020*</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Rest</th> <th>Kapitel 3 (ICAO, Annex 16)</th> <th>Kapitel 4 (ICAO, Annex 16)</th> <th>Kapitel 14 (ICAO, Annex 16)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>78.0%</td> <td>19.0%</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>75.2%</td> <td>21.6%</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>71.9%</td> <td>26.3%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>67.6%</td> <td>29.6%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>65.1%</td> <td>32.6%</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>65.2%</td> <td>33.3%</td> </tr> <tr> <td>2020*</td> <td>~2%</td> <td>~1%</td> <td>63.1%</td> <td>34.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>* Januar bis Juni 2020</small></p> <p><b>Abbildung: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2020 (Quelle: Flughafen München GmbH)</b></p> <p>Die FMG fördert diese Entwicklung durch Anreize in ihrer neuen Entgeltordnung, die deutlich verstärkte Vorteile für leise Flugzeuge und entsprechend höhere Belastungen für „laute“ Flugzeuge vorsieht. Die am Flughafen München anzutreffende Flugzeugflotte ist technisch modern. Nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 dient der Flughafen München dem allgemeinen Luftverkehr und darf von Flugzeugen, soweit sie den internationalen Vorgaben zur Zulassung von Luftfahrzeugen entsprechen, benutzt werden. Die Flughafen München GmbH unterliegt einer Betriebspflicht (siehe § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO] i. V. m. Ziffer A.I.6. und 7. der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974).</p> <p>In den Nachtstunden sind zudem (nach Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001) Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Verspätungen).</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des StMB zu Nr. 11.3 der Anlage 7 und der FMG zu Nr. 10.3 der Anla-</p> <p><b>Subventionen streichen</b></p>	Jahr	Rest	Kapitel 3 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 4 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 14 (ICAO, Annex 16)	2014	~2%	~1%	78.0%	19.0%	2015	~2%	~1%	75.2%	21.6%	2016	~2%	~1%	71.9%	26.3%	2017	~2%	~1%	67.6%	29.6%	2018	~2%	~1%	65.1%	32.6%	2019	~2%	~1%	65.2%	33.3%	2020*	~2%	~1%	63.1%	34.3%
Jahr	Rest	Kapitel 3 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 4 (ICAO, Annex 16)	Kapitel 14 (ICAO, Annex 16)																																						
2014	~2%	~1%	78.0%	19.0%																																						
2015	~2%	~1%	75.2%	21.6%																																						
2016	~2%	~1%	71.9%	26.3%																																						
2017	~2%	~1%	67.6%	29.6%																																						
2018	~2%	~1%	65.1%	32.6%																																						
2019	~2%	~1%	65.2%	33.3%																																						
2020*	~2%	~1%	63.1%	34.3%																																						

	<p>Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden.</p> <p>Ich fordere die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden.</p>	<p>ge 8 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Förderprogramm</b> Das bisherige Förderprogramm der FMG steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gesellschafter der FMG, den Flughafen München zu einem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz auszubauen und die Entwicklung von Luftverkehrsverbindungen von und zum Flughafen München zu fördern. Damit soll dem Wirtschaftsstandort Bayern und seinen Passagieren ein möglichst optimales Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden. Alle Fördermaßnahmen, die in der Regel nur neue Verbindungen betreffen, müssen auch zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FMG beitragen und im Einklang mit EU-Recht stehen. Daher wird jede Fördermaßnahme einer Wirtschaftlichkeitsprüfung und einer Rechtmäßigkeitsprüfung nach den Anforderungen der EU unterzogen. Der Fokus liegt auf kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen, nur untergeordnet auf Zubringerflügen. Ein Verbot wurde – weil mit den Zielsetzungen für die Entwicklung des Flughafens München nicht vereinbar – von den Gesellschaftern abgelehnt (siehe auch Sitzung des Landtagsausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 06.10.2020). Ergänzend wird auf Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Fachbehörden. Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch § 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthalten zur Anordnung von Lärmmin-</p>
--	--	--

			<p>derungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Der Lärmaktionsplan gibt die Maßnahmen und Bewertungen der jeweils zuständigen Fachinstitutionen wieder. Soweit das Einvernehmen der zuständigen Fachbehörde(n) vorliegt, kann eine Maßnahme in den Lärmaktionsplan verbindlich aufgenommen werden. Diese ist dann durch die jeweils zuständige(n) Stelle(n) umzusetzen. Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist. Auf den Haushalts- und Finanzierungsvorbehalt im Lärmaktionsplan wird Bezug genommen Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG).</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Evaluierung</b> Auf die obenstehende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern wird verwiesen.</p>
Bürger	17	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom Juni 2021 reiche ich hiermit die folgenden Stellungnahmen und Anregungen ein.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Lärmaktionsplan hat nach meiner Meinung gravierende Defizite. Die angesprochenen Maßnahmen sind ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen. In keiner der Maßnahmen (mit Ausnahme von Maßnahme G2) wird auch nur entfernt die Möglichkeit erwähnt, dass eine Reduktion des Flugverkehrs automatisch auch eine Reduktion des Lärms bedeutet.</li> <li>2. Insbesondere verweise ich beispielhaft auf das</li> </ol>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie</p>

	<p>Sondergutachten Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) vom März 2014 (<a href="http://www.umweltrat.de">Sachverständigenrat für Umweltfragen – Publikationen – Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten (umweltrat.de)</a>). In diesem Gutachten sind sehr viele Punkte aufgeführt, welche im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans keinen Niederschlag gefunden haben, deren Relevanz hinsichtlich einer Lärminderung aber nicht abzustreiten ist.</p>	<p>folgt Stellung:  <b>Sondergutachten „Fluglärm reduzieren“</b>          Das Sondergutachten „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) vom März 2014 geht von dem Fehlen gesetzlicher Vorgaben zum Umgang mit Fluglärm aus. Dem ist zu entgegnen, dass bereits eine Vielzahl von gesetzlichen Vorgaben u. a. zur Minderung von Fluglärm vorhanden und anwendbar sind, u. a. im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG), aber auch auf europäischer Ebene wie z. B. der Betriebsbeschränkungsverordnung ([EU] Nr. 598/2014) und in Form von internationalen Vorgaben der ICAO. Diese werden bezogen auf den jeweiligen Flughafenstandort, dessen Umgebung und den sich aus dem Flugbetrieb ergebenden Auswirkungen durch standortspezifische Auflagen, wie auch für den Flughafen München in der Luftrechtlichen Genehmigung und in den (Änderungs-) Planfeststellungsbescheiden, umgesetzt und ergänzt. Darüber hinaus haben die FMG und die am Luftverkehr Beteiligten bereits in der Vergangenheit eine Vielzahl an freiwilligen Maßnahmen ergriffen, um die Belastung durch Fluglärm im Umfeld des Flughafens München zu reduzieren und über Fluglärm transparent zu informieren, die unter Kapitel 6.2 „Lärmindernde Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich in der Umsetzung befinden“ des Lärmaktionsplans zu finden sind.          Weiterhin beschäftigte sich eine Experten-Arbeitsgruppe mit der Optimierung der Fluglärmsituation im Umfeld des Flughafens. Ihr Abschlussbericht wurde in der 58. Sitzung der Fluglärmkommission am 15.12.2016 diskutiert, dabei ist man u.a. zu dem Ergebnis gelangt, dass die unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der</p>
--	--	---



		<p>3. In Abschnitt 4.4.1 (luftrechtliche Genehmigungen) wird auf die vier luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen. In Abschnitt 4.4.3 (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“ Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest</p>	<p>von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmmindernden Maßnahmen am Flughafen München bereits realisiert werden. Siehe ergänzend hierzu Maßnahme V23.</p> <p>Das Engagement der FMG zur Verbesserung der Fluglärmsituation in der Flughafenregion soll auch in Zukunft weiter fortgesetzt werden (siehe hierzu die unter Kapitel 6.3 geplanten Maßnahmen und langfristige Strategien). Zudem setzt sich die FMG u. a. auch in Zusammenarbeit mit anderen deutschen Flughäfen im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) bereits seit längerer Zeit intensiv und kontinuierlich mit der Thematik Reduzierung bzw. Minderung von Fluglärm und den u. a. auch im SRU-Gutachten und in der politischen Diskussion vorgebrachten Aspekten auseinander und prüft die Realisierbarkeit derartiger Verbesserungsvorschläge.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der zitierte Satz aus Kapitel 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen befindet sich unter den Kapiteln 4 Rechtlicher Hintergrund und 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München und entspricht den historischen Tatsachen. Neben der Darstellung der historischen Tatsachen sind keinerlei Absichten verbunden. Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hinsichtlich <b>Ausbaupläne</b> auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses Aufgemücket (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
--	--	---	--

		<p>langfristig weiterverfolgt. Es wäre dringend angesagt, die notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung durchzuführen mit dem Ziel, die 3. und 4. Start- und Landebahn endgültig zu streichen.</p> <p>4. Die Maßnahmen V12, V13, V15, V16, G5, G6, G7 sind als nicht lärmmindernd ausgewiesen, und sollten demnach nicht unter der Überschrift „Lärminderungsmaßnahmen“ aufgeführt werden.</p> <p>5. Der Abschnitt 6.2.2 zu den Nachtflugbeschränkungen ist unvollständig und unzureichend.</p> <p>a) Im Sinne einer Lärminderung zu Nachtzeiten sollten diese Regeln dringend verbessert werden. § 29b LuftVG weist ausdrücklich darauf hin, dass die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken sei. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung sei in besonde-</p>	<p>Es trifft zu, dass die Maßnahmen V12 Außenwohnbereichsentschädigungen, V13 Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden, V15 Fluglärmüberwachung und -messungen, V16 Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln, G5 Weiterentwicklung des Informationsangebots des Flughafens zu Fluglärm, G6 Fortsetzung der mobilen Fluglärmmessungen und G7 Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023 nicht zu einer direkten Lärminderung beitragen. Man kann deshalb diskutieren, ob diese Maßnahmen unter der Überschrift „Lärminderungsmaßnahmen“ aufgeführt werden können. Allerdings hat die Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt, dass Transparenz eine wichtige Rolle spielt. Es wurde deshalb entschieden diese Maßnahmen weiterhin unter dem Kapitel „Lärminderungsmaßnahmen“ zu belassen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandkräftigen Nachtflugregelung. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstoßes gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hinsichtlich Betriebszeitenbeschrän-</p>
--	--	---	---

		<p>rem Maße Rücksicht zu nehmen. Im Lärmaktionsplan fehlen komplett Ansätze, welche das Minimierungsgebot für Umweltbelastungen aufgreifen.</p> <p>b) Es wird nicht auf die Ausnahmegenehmigungen hingewiesen, die zu zusätzlichem Lärm führen.</p> <p>c) Die Regelungen sind z. B. in Frankfurt (<a href="http://Bahnsystem%20und%20Betriebszeiten.fraport.com">Bahnsystem und Betriebszeiten (fraport.com)</a>), Düsseldorf (<a href="http://Betriebszeiten.dus.com">Betriebszeiten (dus.com)</a>) oder Zürich (<a href="http://L%C3%A4ngere%20Nachtflugsperr%20am%20Flughafen%20Z%C3%BCrich.flughafen-zuerich.ch">Längere Nachtflugsperr am Flughafen Zürich (flughafen-zuerich.ch)</a>) günstiger als die in München.</p>	<p>kung auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> An mehreren deutschen Flughäfen, z. B. an den Flughäfen Hannover, Köln/Bonn oder Nürnberg, sind planmäßige Flugbewegungen in der gesamten Nacht zugelassen. Im europäischen Vergleich finden sich zahlreiche Flughäfen, insbesondere mit einem hohen Anteil von Umsteigern, die nachts allenfalls nur geringfügigen Beschränkungen unterliegen. So sind planmäßige Flugbewegungen in der Nacht beispielsweise, teils mit Einschränkungen, an den Flughäfen in Amsterdam, Paris, Brüssel und Madrid zugelassen. Zum Vergleich mit dem Flughafen Frankfurt ist anzumerken, dass dort planmäßige Flüge zwischen 23 Uhr und 5 Uhr grundsätzlich nicht starten und landen dürfen; Ausnahmeregelungen existieren u. a. für verspätete Landungen. Am Flughafen Frankfurt sind zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sowie zwischen 5 Uhr und 6 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 Uhr und 6 Uhr) lag im Jahr 2019 bei ca. 76 Flüge. Im Übrigen ist anzufügen, dass ein Vergleich der Nachtflugbeschränkungen des Flughafens München mit anderen Flughäfen angesichts ihrer unterschiedlichen Verkehrsfunktionen nicht zielführend ist. So hat der Flughafen München nach Vorgabe der Nr. 4.5.1 des Landesent-</p>
--	--	---	---

		<p>d) Ein echtes Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) ist einzuführen.</p> <p>e) Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden.</p>	<p>wicklungsprogramms Bayern vom 01.01.2020 als Luftfahrt Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrsanbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung Südbayerns sicherzustellen.</p> <p><b>Nachtflug</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p><b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</b> Zur Forderung, das Lärmkontingent der geltenden Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>23</sup> („Lärmbegrenzende Betriebsbeschränkungen“ nach Ziffer A.I.3) durch ein Zahlenkontingent zu ersetzen, ist festzuhalten, dass für den Flughafen München bis zum Jahr 2001 eine zahlenmäßige Beschränkung der in der Nacht zulässigen Anzahl von Flugbewegungen galt. Dieses Zahlenkontingent hatte sich in der Praxis als nicht vollziehbar erwiesen, weil es den nachfragebedingten Schwankungen der Slot-Nachfrage nicht gerecht werden konnte. Vor allem aber sah sie keine Öffnungsklausel für Verspätungen vor, die z. B. durch Gewitter oder Störungen im Luftraum zurückzuführen sind; dadurch kam es in solchen Ausnahmesituationen zu Überschreitungen der starr vorgegebenen Höchstzahl. Außerdem bietet eine rein an Flugbewegungszahlen orientierte Regelung keine Anreize, leiseres Fluggerät einzusetzen und damit für eine Entlastung der Bevölkerung zu sorgen.</p> <p>Die rechtskräftige Nachtflugregelung vom 23.03.2001 vermeidet diese Nachteile, u. a. durch die Einführung der „Lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen“ für die Nachtzeit. Deren Vorteile wurden in der Begründung der</p>
--	--	---	---

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

		<p>f) Außerdem lässt das Heranziehen eines Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört.</p> <p>6. Die oben genannten Ausnahmegenehmigungen sollten automatisch und dadurch zeitnah auf den Internetseiten des Flughafens einsehbar sein, zusammen mit den betroffenen Flügen, den Begründungen, und der Information, ob die Genehmigung fallweise genutzt wurde oder nicht. Siehe hierzu</p>	<p>Nachtflugregelung vom 23.03.2001 ausführlich gegen die Nachteile eines Zahlenkontingents abgewogen. (Nachtfluggenehmigung vom 23.03.2001, Begründung S. 192f.) Diese Beurteilung wurde von den Gerichten in den nachfolgenden Entscheidungen ausdrücklich bestätigt (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof [BayVGH], Urteile vom 03.12.2002 und vom 28.09.2006, Az. 20 A 01.4019 und Az. 8 A 05.4032 sowie Bundesverwaltungsgericht [BVerwG], Urteil vom 20.04.2005, Az. 4 C 18.03 und Beschluss vom 22.07.2007, Az. 4 B 2.07).</p> <p>Die Entwicklung der Anteile leisen Fluggeräts am Flugzeugmix zeigt deutlich, dass sich die Anreizwirkung der Nachtflugregelung zum Einsatz leiseren Fluggeräts in der Praxis bewährt hat und von den Fluggesellschaften bei ihren Flottenplanungen berücksichtigt wird.</p> <p>Hinsichtlich der Erfassung von Einzelschallpegeln ist darauf hinzuweisen, dass die FMG Lärmmessungen für jedes Einzelschallereignis durchführt. Die Ergebnisse sind auch im Internetangebot der FMG abrufbar.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 verwiesen.</p> <p>Hierzu wird auf die Stellungnahme des <b>Bayerische Landesamts für Umwelt</b> (LfU) in Nr. 4 verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der</p>
--	--	---	---

		<p>auch Maßnahme V16.</p>	<p>Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>24</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b>          Die FMG berichtet bereits ausführlich zum Flugverkehr am Flughafen München, auch in der Nachtzeit. Detaillierte Informationen zu einzelnen Flügen können mit Hilfe der Online-Anwendung „Flumo“ rückwirkend für zwei Monate abgerufen werden (<a href="http://www.munich-airport.de/flumo">www.munich-airport.de/flumo</a>). In „Flumo“ werden neben der Flugspur u. a. das Datum, die Uhrzeit, die Flugnummer und der Flugzeugtyp eines jeden Fluges angegeben. Darüber hinaus veröffentlicht die FMG auf ihren Internetseiten ausführliche Statistiken zum Flugverkehr, beispielsweise die Anzahl der monatlichen Flugbewegungen für die Zeiträume Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) für die vergangenen Jahre.</p> <p>Zur Einhaltung der Nachtflugregelung berichtet die FMG regelmäßig und ausführlich in den Sitzungen der Fluglärnkommision, auch zu den Gründen der durchgeführten Nachtflüge gemäß Ziffer A.I.1.1 bis A.I.2.3 der Nachtflugregelung vom 23.03.2001.</p> <p>Zur Frage nach Ausnahmegenehmigungen nach Ziffer A.I.2.3 der Nachtflugregelung und zur Forderung weiterer Informationen diesbezüglich verweist die FMG auf das hierfür zuständige StMB. Anzumerken ist, dass der Anteil von Flügen nach Ziffer A.I.2.3 der Nachtflugregelung an allen Nachtflügen im Jahr 2019 bei rund 1 % lag. Außerdem verweist die FMG auf die 62. Sitzung der Fluglärm-</p>
--	--	---------------------------	---

<sup>24</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))



		<p>7. Zum Abschnitt 6.2.3 fehlt ein Link (<a href="https://www.flughafenentgelte.de">Flughafenentgelte – Flughafen München (munich-airport.de)</a>), um die Neuregelungen nachlesen zu können. Es wäre ebenfalls wesentlich, den Grad der Einflussnahme auf die Luftfahrtgesellschaften zu quantifizieren, z. B. durch Betrachtungen über zurückliegende Entgeltanpassungen und ihre Auswirkungen auf die Starts und Landungen. Insgesamt scheint der lärmbezogene Anteil an der Entgeltregelung noch bei weitem nicht die Steuerungskraft aufzuweisen, die für eine ausreichende Lärminderung erforderlich ist, und sollte deshalb deutlich ausgeweitet werden.</p> <p>8. In Maßnahme V8 des Abschnitts 6.2.4 wird ausgesagt, dass sich die alternierende Nutzung der Bahnen nur auf den Zeitraum von frühestens 23 Uhr bis 5 Uhr erstreckt. Leider wird die Mög-</p>	<p>kommission, in der das StMB zur Praxis der Handhabung von Ausnahmegenehmigungen berichtete. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen zu Nr. 3 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p><b>Wirkung Entgelte</b> Die Entscheidung welches Flugzeug bzw. welcher Flugzeugtyp angeschafft und jeweils eingesetzt wird, liegt bei der jeweiligen Fluggesellschaft. Neben der Wirtschaftlichkeit spielen für die Airlines auch die Nachfrage, das aktuell verfügbare Fluggerät als auch Nachhaltigkeitsaspekte eine entscheidende Rolle. Zu beobachten ist, dass sich die Flottenzusammensetzung über die Jahre deutlich zum Einsatz „leiserer“ Flugzeuge verschoben hat. Lärmabhängige Landeentgelte leisten dafür einen Beitrag, um die Airlines zum Einsatz von möglichst modernem und leisere Fluggerät zu bewegen. Untersuchungen zur Wirksamkeit von Lärmrentgelten erfordern eine Betrachtung im größeren Systemzusammenhang und nicht nur bezogen auf den Flughafen München. Die Wirkungen von lärmabhängigen Entgelten sind unstrittig und haben daher auch als notwendige Komponente Eingang in § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gefunden. Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG in Nr. 47 verwiesen. Hinweis: Bedingt durch die Corona-Krise im Luftverkehr wurden von den Airlines neben den üblichen Austauschprogrammen zusätzlich aktuell bereits ältere und v. a. vierstrahlige Flugzeuge außer Betrieb genommen. Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG in Nr. 47 verwiesen.</p> <p><b>Alternierende Bahnnutzung</b> Eine alternierende Bahnnutzung findet soweit betrieblich möglich statt. Außerhalb von Schwachlastzeiten ist sie nicht möglich, da sich ansonsten die Gesamtkapazität des</p>
--	--	--	--

		<p>lichkeit darüberhinausgehende Regelungen nicht genannt, z. B. von 22 Uhr bis 6 Uhr. Sollte die Auslastung der Bahnen dies nicht möglich machen, so ist dies durch konkrete Lastzahlen nachzuweisen.</p> <p>9. Die Maßnahme V11 im Abschnitt 6.2.5 nennt mögliche Aufkäufe, die aus einer Zusage im Planfeststellungsverfahren zur 3. Startbahn resultieren. Wie groß sind die betroffenen Flächen?</p> <p>10. Im Abschnitt 6.2.6, Maßnahme V13 wäre eine Zusammenstellung der erfolgten Beschwerden über die Zeit wünschenswert, bevorzugt auf den Internetseiten des Flughafens. Siehe hierzu auch Maßnahme V16.</p>	<p>Flughafens deutlich verringert. Zu berücksichtigen ist auch, dass bei einem Bewegungsaufkommen, das die verbleibende Kapazität einer Bahn übersteigen würde, es zu Verspätungen, Warteschleifen und damit zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen kommen würde.</p> <p>Im Übrigen sieht die Nachtflugregelung keine Verpflichtung zur alternierenden Bahnnutzung vor.</p> <p><b>Übernahmeansprüche 3. Bahn</b></p> <p>Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB) enthält die Nebenbestimmung A VIII.3.1.2, wonach die FMG auf Wunsch der Betroffenen zur Übernahme von 102 konkret benannten Grundstücken in Attaching verpflichtet wird. Diese Maßgabe bezieht sich auf Grundstücke mit zugehörigen Flurnummern, nicht auf Flächen.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) erstellt einen Jahresbericht über die fluglärrelevanten Entwicklungen in seinem Aufgabengebiet und übermittelt diesen dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB). Auf Wunsch der Fluglärmkommission stellt der FLSB in den Sitzungen die jeweils aktuelle Beschwerdestatistik vor. Eine Veröffentlichung im Internet ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Veröffentlichung Beschwerdestatistik</b></p> <p>Fluglärmbeschwerden können vornehmlich an den Fluglärmschutzbeauftragten bei der Regierung von Oberbayern, die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und die FMG gerichtet werden.</p> <p>Die bei der FMG eingehenden Beschwerden werden, wie in Maßnahme V13 ausgeführt, bearbeitet, dokumentiert und in ausgewerteter Form der Fluglärmkommission mitgeteilt. Bei der Verarbeitung und damit auch Veröffentli-</p>
--	--	--	--

		<p>11. Auch zur Maßnahme V14 wäre eine Zusammenstellung der Verstöße wünschenswert. Siehe hierzu auch Maßnahme V16.</p> <p>12. Die Maßnahme V16 im Abschnitt 6.2.6 sollte deutlich erweitert werden. Siehe hierzu meine Anmerkungen zu den Maßnahmen V5, V13, V14. In diesen Bereichen ist nicht nur eine Ergänzung der Texte im Lärmaktionsplan nötig, sondern auch eine Erweiterung der online erreichbaren Informationen mit Tabellen zu Nachtflug-</p>	<p>chung der mit den Beschwerden zusammenhängenden Daten ist allerdings die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu beachten.</p> <p>Die Fluglärmkommission hat gemäß § 32b LuftVG u. a. die Aufgabe, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm vorzuschlagen. Um dem nachkommen zu können, liegt bei ihr das im Rahmen der DSGVO erforderliche sog. „berechtigtes Interesse“ an ausgewählten Informationen zu den Beschwerden vor. Der zur Wahrnehmung der Aufgaben nach § 32b LuftVG notwendige Umfang der Informationsbereitstellung wurde in den Sitzungen der Fluglärmkommission behandelt und abgestimmt. Für eine darüber hinaus gehende Darstellung der eingegangenen Beschwerden, z. B. auf den Internetseiten der FMG, ist ein derartig berechtigtes Interesse der Öffentlichkeit im Sinne der DSGVO nicht ersichtlich. Im Übrigen ist in den Sitzungen der Fluglärmkommission die Presse vertreten, die regelmäßig über die Sitzungsinhalte berichtet.</p> <p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung</b> (BAF) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Jahresbericht des BAF werden die Zahlen der vom BAF verfolgten Ordnungswidrigkeiten aufgeschlüsselt nach den am häufigsten vorkommenden Verstößen veröffentlicht. Der Jahresbericht ist online auf der Homepage des BAF unter <a href="http://www.baf.bund.de">www.baf.bund.de</a> abrufbar.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nacht-</p>
--	--	--	--

		<p>Ausnahmegenehmigungen, Beschwerden und Verstößen.</p> <p>13. Abschnitt 6.2.8, Maßnahme V23: Ist der Text so zu verstehen, dass die Experten-Arbeitsgruppe untätig bleibt über nun schon 5 Jahre, und für eine nicht bekannte zukünftige Zeit („Entscheidung hinsichtlich des Baus einer dritten Start- und Landebahn“)? Die Verknüpfung dieser genannten Entscheidung mit den Ergebnissen der laufenden Untersuchungen zu lärmmindernden Maßnahmen erscheint weder zwingend noch sinnvoll.</p> <p>14. Abschnitt 6.3.1.1 greift im Wesentlichen das auf, was bereits in Abschnitt 6.2.3 genannt wurde. Diese Duplizierung erweckt den Eindruck, dass die Zahl der aufgeführten Maßnahmen für die Autoren des Plans wichtiger ist als ihre Inhalte.</p>	<p>flugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>25</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zur Transparenz Nachtflugbewegungen auf ihre obenstehende Stellungnahme.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Experten-Arbeitsgruppe</b> In der Sitzung der Experten-Arbeitsgruppe vom 28.10.2016 wurde beschlossen, die Arbeiten nach der damals erwarteten Entscheidung zum Bau der dritten Start- und Landebahn wieder aufzunehmen. Der Abschlussbericht wurde vom StMB in der 58. Sitzung der Fluglärmkommission vorgestellt. Die Fluglärmkommission hat diesen zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der Maßnahme G1 Weiterentwicklung des Entgeltsystems unter Kapitel 6.3.1.1 geht es um die Weiterentwicklung des Entgeltsystems. Die Wirksamkeit der seit 01.06.2021 geltenden erhöhten Lärmkomponenten der Entgelte wird in den kommenden Jahren im Dialog mit den Luftverkehrsgesellschaften und unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation zu überprüfen sein. Es handelt sich somit um eine „Daueraufgabe“. Die Maßnahme V6 Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachzuschläge u. a. unter Kapitel 6.2.3 beschreibt dagegen insbesondere die bis zum 30.05.2021 geltende Entgeltordnung des Flughafen München. Die Maßnahme G1 Kapitel 6.3.1.1 kommt den Forderungen aus der Öffentlichkeit nach einer Weiterentwicklung des Entgeltsystems entgegen. Insofern ist keine Planänderung erforderlich.</p>
--	--	--	--

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

		<p>15. Die Abschnitte 6.3.1.2 und 6.3.1.3 sind reine Absichtserklärungen, deren Umsetzungen wohl nicht in den genannten 5-Jahres-Rahmen fallen werden.</p> <p>16. Dass in Abschnitt 6.3.1.2, Maßnahme G2, ausschließlich innerdeutsche Zubringerflüge genannt werden, und nicht innereuropäische, ist angesichts der Debatte um generelle Verbote von Kurzstreckenflügen viel zu kurz gegriffen.</p> <p>17. Die Abschnitte 6.3.1.4 und 6.3.1.5 dienen nicht der Lärminderung.</p> <p>18. Abschnitt 6.3.1.6, Maßnahme G7, dient nicht der Lärminderung. Maßnahme G8 läuft ja bereits seit langer Zeit und ist nicht auf die fünf Jahre beschränkt. Deshalb müsste sie eigentlich im Kapitel 6.2 aufgeführt sein.</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Keine Lärminderungswirkung</b>          Die genannten Maßnahmen dienen der Transparenz und Information. Diese Aspekte spielen eine wichtige Rolle, wie nicht zuletzt auch die Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt. Zudem dienen die genannten Maßnahmen einer Versachlichung der Diskussionen zu Fluglärm. Mobile Fluglärm-messungen dienen darüber hinaus der Bewertung von lärmindernden Maßnahmen. Auch im Hinblick auf das Empfinden von Lärmbelästigung spielen Information und Transparenz eine wichtige Rolle. Die Maßnahmen im Lärmaktionsplan sind daher zielführend.  <b>Keine Lärminderungswirkung</b>          Grundsätzlich stellen passive Schallschutzmaßnahmen ein wichtiges Instrument zur Lärminderung dar. Dazu gehört auch der Austausch mangelhafter Gießharzscheiben, über den auch die Fluglärmkommission mehrfach informiert wurde. Die Maßnahme im Lärmaktionsplan ist daher zielführend.  <b>Einordnung Maßnahme G8</b>          Die FMG bekräftigt mit der Maßnahme G8 den Verzicht auf eine zeitliche Befristung der Umsetzung bereits zugesagter Schallschutzmaßnahmen aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm. Wie zutreffend dargestellt ist die-</p>
--	--	---	---

		<p>19. Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnliche Programme (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>20. Darüber hinaus muss die Möglichkeit ausgenutzt werden, über Regelungen derart auf die Gestaltung der Flugpreise hinzuwirken, dass Billigtickets nicht mehr zum Einsatz kommen. Es darf nicht sein, dass ein innersuropäischer Flug billiger ist als die Parkgebühr für den Pkw.</p>	<p>se Maßnahme somit nicht nur auf den genannten 5 Jahres Zeitraum beschränkt. Gerade deshalb handelt es sich aber um eine Maßnahme, die auch in Zukunft weitergeführt wird und die deshalb korrekt unter den „geplanten Maßnahmen“ eingeordnet ist.</p> <p><b>Förderprogramm</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Billigflugangebote</b> Die FMG ist keine Airline, bietet selbst keine Flugtickets an und kann daher in ihrer Rolle als Flughafenbetreiber keine Ticketpreise vorgeben. Regelmäßig muss die Summe der verkauften Flugtickets einer Flugverbindung schon aus wirtschaftlichen Gründen alle anfallenden Kosten abdecken. Dies inkludiert auch die Kosten für CO<sub>2</sub>-Zertifikate sowie die Luftverkehrssteuer ebenso wie die Entgelte an Flughäfen. Zudem kann von einzelnen Sonderangeboten für nur wenige Tickets nicht auf den Durchschnittspreis von Flugtickets geschlossen werden. Die „Billigflugtickets“ werden i. d. R. als Teilkontingente auf speziellen Flügen zu Marketingzwecken angeboten. Unabhängig davon ist das Angebot von „Billigtickets“ am Flughafen München deutlich geringer als an anderen Flughäfen; die Ticketpreise sind im Branchenvergleich eher hochpreisig. Der Anteil der Low-Cost-Carrier am gesamten Passagier-</p>
--	--	---	--



			<p>aufkommen am Flughafen München 2019 lag bei etwas über 10 %, europaweit zwischen 30 % und 40 %.</p>
<p>10 Bürger</p>	<p>19 72 73 74 95 97 98 108 123 126</p>	<p><b>Betriebszeitbeschränkung</b> Der Flughafen München hat derzeit eine sogenannte Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr, in der abgesehen von Ausnahmen nur Luftpostflüge und Vermessungsflüge durchgeführt werden dürfen. 61 % der Umfrageteilnehmenden fühlen sich zwischen 22:00 und 24:00 Uhr von Fluglärm belästigt. 62 % der Umfrageteilnehmenden forderten bei der ersten Runde der Bürgerbeteiligung eine zeitliche Ausdehnung der Betriebszeitbeschränkung. Vergleichbare Flughäfen haben Kernzeiten von sechs Stunden (Frankfurt) oder sieben Stunden (Düsseldorf, Zürich). In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Die Kernzeit wird auf mindestens sechs Stunden ausgedehnt.</b></p> <p><b>Ausschluss lauter Flugzeuge:</b> 77 % der Umfrageteilnehmenden forderten einen Ausschluss lauter Flugzeuge. Die Flugzeugtypen sind gemäß den Richtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO einzelnen Lärmkapiteln zugeordnet. Die meisten Flugzeuge am Flughafen München erfüllen die niedrigeren Lärmgrenzwerte der Kapitel 4 und 14. 0,5 % der Luftfahrzeuge am Flughafen München sind dem Kapitel 3 zugeordnet (Stand: 2020), das höhere Lärmgrenzwerte erlaubt. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Der Anteil der Kapitel 3 Flugzeuge wird auf &lt; 0,1 % gesenkt.</b> Die vierstrahligen Langstreckenflugzeuge Airbus A340 und A380 sind besonders beim Start deutlich lauter als das inzwischen hauptsächlich eingesetzte, zweistrahlige Langstreckenflugzeug A350.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Zur <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b> verweist die <b>FMG</b> auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>

	<p><b>A340 und A380 sollen nur noch bis 22:00 Uhr starten dürfen.</b></p> <p><b>Mobile Fluglärmmessungen:</b> In den Messberichten der mobilen Fluglärmmessungen werden derzeit Dauerschallpegel und Pegelbänder veröffentlicht, zum Beispiel „drei Einzelschallpegel lagen im Pegelband 71 bis 75 dB(A)“. So kann nicht ermittelt werden, welcher Flugzeugtyp wie viel Lärm verursacht. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Zukünftig sollen in den Messberichten die Einzelschallpegel der Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit Datum und Uhrzeit veröffentlicht werden.</b></p> <p><b>Passive Schallschutzmaßnahmen:</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugverbot A340 + A380</b> Abends starten u. a. Flüge nach Südostasien, die aufgrund der Nachfrage, Auslastung und Entfernung mit großen Flugzeugen durchgeführt werden. Für ein Nachtflugverbot für die Flugzeugtypen A340 bzw. A380 gibt es keine Rechtsgrundlage. Die FMG setzt den Luftverkehrsgesellschaften durch höhere Entgelte für „laute“ Flugzeuge und gestaffelte, mit Zuschlägen versehenen Entgelte in der Nacht Anreize, um möglichst leise Flugzeuge am Flughafen München einzusetzen. Die Luftverkehrsgesellschaften ersetzen zunehmend vierstrahlige Flugzeuge wie den A340 oder den A380 durch sparsamere und leisere zweistrahlige Flugzeuge. Mittel- bzw. langfristig ist daher davon auszugehen, dass am Flughafen München der A340 und A380 kaum oder nicht mehr fliegen werden. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) und zu Nr. 65 verwiesen. <b>Veröffentlichung Einzelschallpegel</b> 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 verweisen wir auf das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ der FMG (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php</a>). <b>Ansprechpartner Schallschutz</b></p>
--	--	---

	<p>Bisher ist für Flughafenanwohner auf der Internetseite des Flughafen München nicht erkennbar, ob sie anspruchsberechtigt sind und an wen sie sich bei Fragen zu Schallschutzmaßnahmen wenden können. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Auf der Internetseite des Flughafen München wird ein Ansprechpartner für Schallschutzmaßnahmen genannt und eine Landkarte des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets veröffentlicht, aus der hervorgeht, welche Grundstücksbesitzer anspruchsberechtigt ist.</b> <b>Passive Schallschutzmaßnahmen sollen <u>allen</u> Anwohnern innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets gewährt werden, auch denjenigen, die bis zum Ablauf der Antragsfrist im Jahr 2006 keinen Antrag für passive Schallschutzmaßnahmen gestellt haben.</b></p> <p><b>Transparenz bei Fluglärm:</b> Als einziger großer Verkehrsflughafen in Deutschland hat der Flughafen München eine Nachtflugregelung mit</p>	<p>Anfragen zum passiven Schallschutz können an die E-Mail Adresse <a href="mailto:schallschutz@munich-airport.de">schallschutz@munich-airport.de</a> gerichtet werden. Im Übrigen lautet die Telefonnummer des „Servicetelefons Lärmschutz“ +49 (0)89 975-40410.</p> <p><b>Kartendarstellung</b> 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 erfüllt. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG zu Nr. 11 verwiesen. Eine schematische Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets im Zusammenhang mit dem Nachtflug am Flughafen München findet sich unter: <a href="https://www.munich-airport.de/nachtflug">https://www.munich-airport.de/nachtflug</a>. Unabhängig davon wird die FMG die Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes im Internet aktualisieren.</p> <p><b>Schallschutzmaßnahmen</b> Passive Schallschutzmaßnahmen wurden allen anspruchsberechtigten Eigentümern innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes erstattet, die einen fristgerechten Antrag während der jeweils 5-jährigen Laufzeit der beiden Schallschutzprogramme gestellt hatten. Die über die Frist hinausgehende Geltendmachung von Schallschutzansprüchen ist in den Planfeststellungsbescheiden bzw. der Nachtflugregelung des Flughafens nicht vorgesehen. Das entspricht auch den üblichen gesetzlichen Regelungen. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG zu Nr. 11 verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes re-</p>
--	---	---

	<p>Lärmkontingent und Kontrollrechnung für den Dauerschallpegel an den Schnittpunkten der Flugkorridore („Schnittpunktkriterium“). Die Einhaltung der Nachtflugregelung kann nur vom Flughafen selbst und nur mit erheblichem Aufwand überprüft werden. Regelungen müssen transparent sein und von unabhängiger Seite überprüft werden können.</p> <p>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Das de facto nicht-überprüfbare Lärmkontingent und Schnittpunktkriterium der Nachtflugregelung soll durch eine maximal erlaubte Zahl von Flügen pro Nacht ersetzt werden.</b></p> <p><b>Lärmabhängige Entgelte:</b> Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert.</p> <p><b>Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden.</b></p> <p><b>Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</b></p>	<p>gelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>26</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zum <b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</b> auf ihre Stellungnahme zu Nr. 17.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entgelte</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

<sup>26</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<p>Seit Jahrzehnten leide ich unter den Flugzeugen und ich empfinde mich als absolute Gewinnerin der Coronakrise: Ein Virus zwingt zu meiner großen Freude die Flugindustrie in die Knie! Wunderbar! Hoffentlich wird es nie mehr so schlimm! [19]</p>	
Bürger	22	<p>Nachdem wir von der Mitwirkungsmöglichkeit des Lärmaktionsplans erfahren haben, wollten wir hierzu (als Betroffene) unsere Meinung kundtun.</p> <p>Wir wohnen östlich vom Münchener Flughafen (Luftlinie ca. 25 km). Hierbei sind wir vor allem von den landenden Flugzeugen betroffen. Die Flugzeuge fliegen im Landeanflug minütlich hintereinander direkt über unser Haus. Dies führt bei uns, vor allem in Stoßzeiten, zu einer enormen Lärmbelastung. So kann z. B. bei geöffnetem Fenster kein Radio gehört bzw. kein Telefonat geführt werden.</p> <p>Wir konnten beobachten wie manchmal auch Flugzeuge eine andere „Route“ genommen haben und eher schräg (also nicht direkt über unser Haus) Richtung Flughafen geflogen sind. Da dies eher eine Ausnahme ist, wollten wir in diesem Zuge nachfragen, weshalb die Flugroute der Länder meist sehr starr ist und immer über dieselbe Fluglinie, d. h. dieselben Häuser, führt. Wäre es möglich die Fluglinien etwas flexibler zu gestalten und die Anflugrouten mehr zu variieren, sodass nicht immer dieselben Familien von dem direkten Fluglärm über ihrem Dach betroffen sind?</p> <p>Wenn die Flugzeuge versetzt über verschiedene Wege Richtung Landebahn geführt werden könnten, so würde dies eine enorme Lärmentlastung für die derzeit betroffenen Familien bedeuten. Durch die Verbreiterung der Anflugrouten könnte zudem mehr Fairness geschaffen wer-</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Bündelung/Streuung Flugverfahren</b> Die Fluglärmkommission (FLK) hat sich bereits Anfang der 90er Jahre darauf verständigt, Flugverfahren in der</p>

		den, da die Lärmbelastung auf mehreren Schultern verteilt wäre und nicht immer nur wenige sehr stark trifft. Wir würden Sie hiermit bitten, diesen Sachverhalt genauer zu analysieren, um die Lebensqualität der hiervon betroffenen Bürger zu verbessern.	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.
Bürger	24	Ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde zur eigenen Situation Folgendes vorgebracht: Ich bin in Hallbergmoos aufgewachsen, meine Urahnen kommen aus diesem Gebiet und waren damals Torfstecher. Unsere Heimat wurde durch den Flughafen nicht mehr lebenswert. Der Lärm (besonders nachts) raubt uns und den Kindern den Schlaf. Ganz abgesehen von der Schadstoffbelastung, nicht nur beim Atmen, sondern auch unser selbst angebautes Gemüse und das Obst werden stark durch Schadstoffe der Kerosinausstoßung belastet! Die Corona-Krise hat uns gezeigt, wie lebenswert das Flughafenumland ohne Fluglärm sein kann. Alle 30 SEKUNDEN! Fliegt ein Flieger über unser Haus mit lautem Getöse. Der Flugkorridor wurde einfach vergrößert (kein Anwohner wurde gefragt). Deshalb unsere Bitte: BITTE HELFEN SIE UNS UNSERE HEIMAT WIEDER LEBENSWERT ZU MACHEN!	Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Zur Frage der Flugroutenführung wird auf die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung verwiesen.  Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.
Bürger	25	Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:	Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) ver-



	<p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner Sicht klimaschädlich und enttäuschend. Die angesprochenen Maßnahmen werden nicht den notwendigen Lärmschutz bringen und obendrein klimaschädliches Verhalten weiter unterstützen. Deshalb bitte und fordere ich um die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan [soweit die Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt verwendet wurde, wird verwiesen]:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Ausbaupläne endlich beerdigen: Ich fordere und bitte um den Stop der Ausbaupläne</b> <b>Begründung:</b> Es steht fest, dass der Flugverkehr wegen der Klimakrise dringend reduziert werden muss und keinesfalls erweitert werden darf.</li> <li>2. <b>Echtes Nachtflugverbot: Ich fordere und bitte um ein Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben)</b> <b>Begründung:</b> siehe oben</li> <li>3. <b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten:</b> Ich fordere und bitte die <b>Entgeltordnung zu bereinigen</b> und die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken <b>Begründung:</b> siehe oben</li> <li>4. <b>Subventionen streichen.</b> Ich fordere und erbitte die <b>sofortige Einstellung der lärm erzeugenden Subventionen.</b> <b>Begründung:</b> siehe oben</li> </ol> <p><b>In der Hoffnung auf eine sachliche, zeitgemäße (klimakonforme) Prüfung meiner Stellungnahme und</b></p>	<p>wiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

<p>Bürger</p>	<p>28</p>	<p><b>Beachtung meiner Forderungen.</b></p> <p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner Sicht klimaschädlich und enttäuschend. Die angesprochenen Maßnahmen werden nicht den notwendigen Lärmschutz bringen und obendrein klimaschädliches Verhalten weiter unterstützen. Deshalb bitte und fordere ich um die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan [soweit die Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt verwendet wurde, wird verwiesen]:</p> <p><b>Berücksichtigung der Ultrafeinstaubproblematik</b> Lärm und Ausstoß der hochgradig krebserregenden Ultrafeinstaubpartikel sind nicht voneinander unabhängig zu betrachten, sondern stehen in direkter Abhängigkeit zueinander.</p> <p><b>Eine getrennte Betrachtung ist nicht zielführend und lediglich der Versuch der Regierung von Oberbayern dieses Thema auszuklammern.</b></p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das Thema Ultrafeinstaub ist nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung. Bislang gibt es für den Bereich Ultrafeinstaub noch keine gesetzlichen Regelungen, Grenzwerte oder Messvorschriften. Auf diesem Gebiet besteht Forschungsbedarf. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) hat deshalb eine eigene Ultrafeinstaubstrategie entwickelt (siehe Pressemitteilung des StMUV vom 11.12.2020<sup>27</sup>). Zusätzlich zu Messstationen des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) in Augsburg, Regensburg und München führt die Universität Bayreuth in den kommenden drei Jahren Ultrafeinstaubmessungen im Umfeld des Münchner Flughafens durch (siehe Pressemitteilung der Universität Bayreuth vom 22.07.2020<sup>28</sup>)</p>
---------------	-----------	---	--

<sup>27</sup> Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Pressemitteilung Nr. 136/20 vom 11.12.2020 ([Erste Messstation am LfU in Augsburg nimmt Betrieb auf \(bayern.de\)](#))

<sup>28</sup> Universität Bayreuth: Medienmitteilung Nr. 109/2020 vom 22.07.2020 ([109-ultrafeinstaub-flughafen-muc.pdf \(uni-bayreuth.de\)](#))

		<p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> siehe oben</p> <p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b> siehe oben</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> siehe oben</p> <p><b>Subventionen streichen</b> siehe oben</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> siehe oben</p>	<p>Für weitere Informationen zum Thema Ultrafeinstaub wird auf den Internetauftritt des StMUV<sup>29</sup> verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	30	Keine 3. Startbahn!	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b></p>

<sup>29</sup> Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Ultrafeinstaub ([Ultrafeinstaub \(bayern.de\)](http://Ultrafeinstaub.bayern.de)) und ([Messung ultrafeiner Partikel im Umfeld des Münchner Flughafens \(bayern.de\)](http://Messung-ultrafeiner-Partikel-im-Umfeld-des-Münchner-Flughafens.bayern.de))

			<p>Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die im Zusammenhang mit dem derzeit bestehenden 2-Bahn-System vorhandenen Lärmauswirkungen und nicht die 3. Start- und Landebahn. Die Erweiterung des Flughafens München um eine 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden.</p> <p>Die deutsche Luftverkehrswirtschaft geht in ihrem Szenario für die langfristige Entwicklung des Luftverkehrs davon aus, dass eine vollständige Erholung der Nachfrage und damit das Erreichen des Vorkrisenniveaus von 2019 Mitte des Jahrzehnts zu erwarten ist. (Quelle: <a href="#">Bericht zur Lage der Branche - BDL</a><sup>30</sup>).</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG zu Nr. 12 der Anlage 11 und Nr. 12 der Anlage 7 verwiesen. Die Umweltverträglichkeit einer 3. Start- und Landebahn wurde im Planfeststellungsverfahren umfangreich untersucht und ist im Ergebnis der Abwägungen mit Nebenbestimmungen bejaht worden.</p> <p>Hinsichtlich des Engagements des Flughafens München im Umweltschutz, u. a. der Bedeutung der Flughafenwiesen als Teil des europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“, wird ergänzend auf die Internetseiten des Flughafens München verwiesen (<a href="http://www.munich-airport.de/umwelt">www.munich-airport.de/umwelt</a>).</p>
Bürger	32	<p>Als Bürgerin von Unterschleißheim beobachte ich regelmäßig Flugzeuge, die, obwohl wir offiziell nicht in der Einflugschneise liegen, den Flughafen über Unterschleißheimer Gebiet anfliegen. Selbst bei den wenigen Flugbewegungen seit der Corona-Pandemie kommt das vor, was für mich nicht nachvollziehbar und nicht hinnehmbar ist. Deshalb schließe ich mich als Betroffene den Forderungen</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>

<sup>30</sup> Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.: Bericht zur Lage der Branche – Halbjahreszahlen 2021 ([Bericht zur Lage der Branche - BDL](#))

		gen des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) an.	Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.
Bürger	34	<p>Ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen!“ Folgendes vorgebracht: ... Dies würde endlich wieder Planungssicherheit für die gesamte Region bringen.</p> <p>Des Weiteren wurde Folgendes ergänzt: Für den Fall, dass meine Stellungnahme nicht berücksichtigt werden sollte, weil Unterschleißheim angeblich nicht betroffen ist, möchte ich hiermit anzeigen, dass Flugzeuge regelmäßig über unsere Stadt und Umgebung (unser Naherholungsgebiet) fliegen, vermutlich weil sie eine Abkürzung nehmen.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>
Bürger	35	<p>Ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde zum Punkt „Echtes Nachtflugverbot“ Folgendes vorgebracht: Vor den Reduzierungen des Flugverkehrs durch die Pandemie hat mich jeden Abend die Spätmaschine aus der ersten Einschlafzone geholt und nach der ersten Maschine, die in der Früh startete, konnte ich den Wecker auf 5:00 Uhr stellen.</p> <p>Abweichend zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurden die Punkte „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ und „Subventionen streichen“ wie folgt formuliert:</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte sehr viel deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich fordere, dies in</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>

		<p>der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Darüber hinaus fordere ich die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p><b>Subventionen streichen, die Flüge für den Flughafen aquirieren sollen</b> Durch das Aquiseprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnliches 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>Ich fordere die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen.</p>	
Mitglied des Bayerischen Landtags	37	<p><b>Stellungnahme zum Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München</b></p> <p>Die Erstellung eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München sowie das damit verbundene Ziel, die Lärmbelastung zu reduzieren, ist für Menschen und Umwelt der Flughafenregion von großer Bedeutung. Umso bedauerlicher ist es, dass die geplanten mittel- und langfristigen Maßnahmen, die im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans nach der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegt wurden, wenig innovativ und absolut unzureichend sind, um eine echte Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen. Der Großteil der vorgeschlagenen Maßnahmen ist lediglich eine Fortführung der bereits laufenden.</p>	



	<p><b>Beispiel 1: Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b> Die Start- und Landeentgelte sind bereits heute lärmabhängig, allerdings in einer Form, die kaum einen ökonomischen Anreiz für die Fluggesellschaften darstellt, um entsprechende Konsequenzen zum Flottenumbau daraus zu ziehen. Ein Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag zur deutlichen Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte<sup>31</sup> wurde im Juni 2020 abgelehnt. In der kürzlich (zum 01.06.2021) aktualisierten Fassung der Entgeltordnung des Flughafens München, die im Entwurf des Lärmaktionsplans bereits als neue lärmmindernde Maßnahme angeführt wird, wurde das lärmabhängige Grundentgelt zwar erhöht. Allerdings betrifft diese Erhöhung vor allem die höchsten Lärmklassen, zu denen ohnehin die wenigsten Flugzeugtypen noch zuzuordnen sind. Für den überwiegenden Teil der Flugbewegungen besteht also auch mit der neuen Entgeltordnung keinerlei Anreiz zur Minderung der Lärmemission. Die Zuschläge auf das lärmorientierte Grundentgelt für Flüge zu Tagesrand- und Nachtzeiten sind ein längst überfälliger Fortschritt, können aber ein echtes Nachtflugverbot nicht ersetzen.</p> <p><b>Beispiel 2: Informationsmöglichkeiten und Fluglärm-messungen</b> Beide – ebenfalls bereits laufende – Maßnahmen tragen in keiner Weise dazu bei, Fluglärm de facto zu mindern.</p> <p><b>Beispiel 3: Schallschutzmaßnahmen</b> Hierbei geht es im Rahmen der geplanten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre zum einen um den Austausch von Gießharzscheiben. Diese wurden im Rahmen des</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmabhängige Entgelte</b> Die Wirkungen von lärmabhängigen Entgelten sind unstrittig und haben daher auch als notwendige Komponente Eingang in § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gefunden. Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG in Nr. 47 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungswirkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungswirkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
--	--	--

<sup>31</sup> Vgl. Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag: Flughafenentgeltordnung gestalten – Rechte als Mehrheitsgesellschafterin nutzen!, abgerufen unter: [https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage\\_WP18/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000005500/0000005532.pdf](https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000005500/0000005532.pdf) (Stand: 14.07.2021).

	<p>1. Schallschutzprogramms als Lärmschutzmaßnahme für die Fensterdämmung verwendet. Dabei kam es in einigen Fällen zu „wurmartigen Lufteinschlüssen“. Die betroffenen Fenster sollen nun optisch instandgesetzt werden.</p> <p>Auch diese Maßnahme trägt in keinsten Weise zu einem erhöhten Lärmschutz, geschweige denn einer Lärmmin-derung bei. Sie verdient deshalb nicht die Aufführung als Lärmschutzmaßnahme im Rahmen eines Lärmaktions-plans.</p> <p>Bei der Maßnahme „Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnah-men“ geht es um rund 370 Schallschutzmaßnahmen, die laut Entwurf des Lärmaktionsplans aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm bis heute nicht umgesetzt sind. Diese Zusagen würden von der Flughafen Mün-chen GmbH nach wie vor als gültig anerkannt und bei Einforderung durch die Antragsteller umgesetzt. Von einer geplanten Information an die Bewohner*innen der be-troffenen Wohneinheiten ist allerdings nicht die Rede. Bei einem Verzug von teilweise mehr als 25 Jahren wäre dies aber angezeigt, zumal die Besitzer*innen/-Bewohner*innen in der Zwischenzeit gewechselt haben könnten und somit gar nichts von einer möglichen Lärm-schutzmaßnahme wissen. Hier ist also Nachbesserungs-bedarf.</p> <p><b>Was im Lärmaktionsplan fehlt</b> Die Mängel der bestehenden Flughafenentgeltordnung betreffend eine Anreizwirkung zum Einsatz von Flugzeu-gen mit geringeren Lärmemissionen wurden oben bereits erläutert. Anstatt den Ablauf der Geltungsdauer der Ent-geltordnung, die am 01.06.2021 in Kraft trat, abzuwarten, sollte bereits zum nächstmöglichen Zeitpunkt nachgebess-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Information der Anspruchsberechtigten</b> Denkbar ist, dass einzelne Eigentümer keine Kenntnis davon haben, dass noch offene Zusagen der FMG für passive Schallschutzmaßnahmen an Ihrem Anwesen be- stehen. Da die FMG nicht darüber informiert wird, wenn Anwesen verkauft werden oder Eigentümer wechseln, liegen der FMG keine Kontaktdaten vor. Die FMG gibt allerdings auch weiterhin auf Nachfrage jederzeit Aus- kunft, ob und in welchem Umfang eine offene Zusage für das betreffende Anwesen besteht. Anfragen zum passiven Schallschutz können an die E- Mail Adresse <a href="mailto:schallschutz@munich-airport.de">schallschutz@munich-airport.de</a> gerichtet werden. Im Übrigen lautet die Telefonnummer des „Ser- vicetelefon Lärmschutz“ +49 (0)89 975-40410.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgelt- ordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Akti- onsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwie- sen. Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entgelte</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>
--	---	--

	<p>sert werden, um eine echte Anreizwirkung zu erzielen. Nur so kann auch die Maßnahme „Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge“ ihre Wirkung entfalten.</p> <p>Was bisher im Entwurf für einen Lärmaktionsplan weitestgehend ausgeklammert wird, sind die großen Maßnahmen, mit denen eine tatsächliche Lärminderung erzielt werden kann: Reduzierung des Flugverkehrs durch Vermeidung unnötiger Flugbewegungen, ein echtes Nachtflugverbot sowie eine endgültige Entscheidung gegen den geplanten Bau einer dritten Start- und Landebahn.</p> <p><b>Reduzierung des vermeidbaren Flugverkehrs:</b> Mit dem Ausbau der Bahnanbindung ist der Punkt im Entwurf zwar bereits angesprochen. Die Prüfung und ggf. Umsetzung einer ICE-Anbindung des Flughafens dürfte allerdings noch Jahre dauern. Was stattdessen ganz unmittelbar zu einer Reduktion unnötiger Flugbewegungen führen würde, wäre die Streichung aller Subventionen der Flughafen München GmbH zur Ansiedlung neuer Airlines. Hier wird nach wie vor jedes Jahr mit Millionenbeträgen ein künstliches Wachstum erkaufte, dass auf Kosten von Menschen und Umwelt in der Flughafenregion geht, obwohl offensichtlich ohne Subventionierung keinerlei Bedarf bestünde.</p> <p><b>Nachtflugverbot:</b> Mit dem bestehenden Lärmkontingent für den Flugbetrieb zu Tagesrand- und Nachtzeiten wird dem Lärmschutz ein Bärendienst getan. Im Zuge des angestrebten Fortschritts hin zu einer Nutzung leiserer Flugzeuge ermöglicht das Lärmkontingent perspektivisch sogar einen Anstieg von Flugbewegungen zu Tagesrand- und Nachtzeiten. Was es stattdessen braucht, ist ein echtes Nachtflugverbot nach dem Vorbild des Flughafens Frankfurt.</p>	<p>Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre untenstehenden Stellungnahmen zu <b>Förderprogramm</b> und <b>Nachtflug</b>.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Förderprogramm</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflug</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>
--	---	---

		<p><b>Keine dritte Start- und Landebahn:</b> Noch immer halten CSU und FMG an ihren Plänen für den Bau einer dritten Start- und Landebahn fest. Mit dieser Kapazitätssteigerung wäre zwangsläufig auch ein Anstieg an Flugbewegungen verbunden und von den genannten Akteuren sogar gewünscht. Die dritte Startbahn steht sämtlichen Bestrebungen der regionalen und bayerischen Bevölkerung für Lärm-, Umwelt- und Klimaschutz diametral entgegen und gehört deshalb endlich und endgültig ad acta gelegt.</p>	<p>Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p>
Bürger	38	<p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München bedarf mehrerer Änderungen: Hiermit stelle ich die Grafik in Blatt 10 der Anlage 3 des Entwurfs des Lärmaktionsplans in Frage (falsch!) und teile mit, dass ich als Eigentümerin der Adresse ... direkt betroffen bin von den Auswirkungen des fehlerhaften Plans/Anlage. Die Grafik macht direkt einen Bogen vor dem Nachbargrundstück, ... mit dem Wert &gt; 55-60 dB(A). Damit wäre mein Grundstück laut dieser Grafik nicht von dem Lärm betroffen, sondern hätte &lt; 55 Flugverkehrslärm 24 Stunden – L<sub>DEN</sub> in dB(A). Das entspricht nicht der Wahrheit, denn ich selber führe privat Messungen auf dem Grundstück durch; unser Wert liegt bei 60 dB(A). Die Grafik wurde offensichtlich per Computer erstellt und benachteiligt mich im großen Ausmaß, dass hier unterstellt wird, dass eine Lärmbelastung &lt; 55 dB(A) vorliegt.</p> <p>In keiner Grafik ist außerdem die Abflugroute MIQ/IMPhD der Startbahn Süd, direkt über Giggenhausen und auch unser Grundstück/Adresse berücksichtigt. Auch hier ist</p>	<p>Das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die durch den Flugverkehr verursachten und in den Lärmkarten dargestellten Lärmwerte werden berechnet, nicht gemessen. Die in den Lärmkarten dargestellten Iso-Phononienlinien und -flächen sind das Ergebnis von Berechnungsalgorithmen entsprechend der gesetzlich vorgegebenen Berechnungsvorschrift „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (VBUF)“. Für die flächenhafte Darstellung wurden die Lärmpegel in einem 10 m x 10 m-Raster berechnet. Die dargestellten Kurvenverläufe sind dann aus Interpolationen der einzelnen Punktwerte ermittelt worden. Dies geschieht nach anerkannten Regeln der physikalischen Akustik.</p> <p>Die dargestellten und verbindlich anzuwendenden Lärmindizes L<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> zur Ermittlung der 24-Stunden-Lärmbelastung und der nächtlichen Lärmbelastung basie-</p>

	<p>der Wert bei 55-60 dB(A) <b>Hiermit beantrage ich die Aufnahme meines Grundstückes in die Grafik und somit Einbeziehung evtl. späterer Schallschutzmaßnahmen in der Zukunft. Falls das abgelehnt wird, beantrage ich Messungen zur Beweisführung auf meinem Grundstück.</b></p> <p><b>Zusätzlich fordere ich als Anwohnerin ein echtes Nachtflugverbot.</b> Die Verschlechterung der Regelung vom 23.03.2001 ist sehr anwohnerunfreundlich. Der Flughafen will ein guter Nachbar sein, tritt das aber mit Füßen. Ich kann die Nächte, in denen ich wegen eines Fluges um 00:30 Uhr aufgewacht bin gar nicht zählen, es geht in die höhere dreistellige Zahl. Es ist ja bekannt, dass man dadurch eine hohe Gesundheitsbelastung hat. Mein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit wird dadurch mit Füßen getreten. Abhilfe schafft hier die Neuregelung des Nachtflugverbots, indem ein generelles Flugverbot (außer Not- und Katastrophenflüge etc.) ab 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr erlassen</p>	<p>ren auf den Flugverkehrszahlen des ganzen Bezugsjahres 2015. Die Ergebnisse der Berechnung sind Jahresmittelungspegel; diese lassen sich deshalb nicht mit temporären Messungen vergleichen. In der Anlage 1 des vorliegenden Lärmaktionsplans sind lediglich die Standardabflugrouten aus dem Luftfahrt-handbuch Deutschland abgebildet. Das der Lärmberechnung zu Grunde liegende Datenerfassungssystem beinhaltet neben diesen Standard-Flugrouten aber auch deren Streckenvarianten. In der Summe sind so mehrere hundert verschiedene Flugstrecken einschließlich der jeweiligen Korridorbreiten in die Fluglärmberechnung eingeflossen. Den Anträgen zur „Aufnahme des Grundstückes in die Grafik und somit Einbeziehung evtl. späterer Schallschutzmaßnahmen in der Zukunft“ sowie zu „Messungen zur Beweisführung auf meinem Grundstück“ kann nicht entsprochen werden. Aus den Lärmkartierungen und den Lärmaktionsplänen nach EG-Umgebungslärmrichtlinie ergeben sich zudem keine rechtlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflug</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>
--	--	--

		<p>wird. <b>Die Änderung der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 beantrage ich hiermit.</b></p> <p>Zusätzlich ist es aus Umweltschutzgründen unverantwortbar, dass Flugverbindungen weiterhin subventioniert werden.</p> <p><b>Ich fordere die sofortige Einstellung aller Subventionen für den Flugverkehr.</b></p>	<p>Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Förderprogramm</b> Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	40	<p>Nachfolgend meine Stellungnahme zu Ihrem Lärmaktionsplan.</p> <p>Allein schon dieses Wort „Lärmaktionsplan“ kann einem Betroffenen ja Angst und Bange machen, werden „Aktionspläne“ doch üblicherweise zur Förderung dessen veranstaltet, wonach sie heißen. Wenn man dann liest wie Sie und die anderen Akteure auf die Punkte reagieren (Anlagen 7 und 8), die von Betroffenen vorgebracht werden, dann bestätigt sich der Verdacht doch sofort.</p> <p>Sie lassen keinerlei Interesse erkennen, an irgendeinem Punkt auf die Bedenken einzugehen, sondern „weisen zurück“ und/oder ziehen sich auf die Position zurück, dass doch alles nach Recht und Ordnung in Ordnung sei. Wenn das nicht direkt wieder an die Farce der Öffentlichkeitsbeteiligung beim Planfeststellungsverfahren zur 3. Start- und Landebahn erinnert, wo 100 % aller Einwände als komplett „unsinnig“ beurteilt wurden, während 100 % aller Punkte die die FMG vortrug, nur positiv zu bewerten waren.</p> <p>Unser Schlafzimmer liegt exakt (leicht westlich) unter der Abflugroute MIQ/INPUD und vor Corona konnten wir</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>



	<p>schon lange nicht mehr mit offenem Fenster schlafen, weil ständig immer wieder noch ein lautes Flugzeug unseren Schlaf störte. Bei Westabflug auch gerne die ganze Nacht, weil ja „dank“ dieser schwammigen, intransparenten „Lärmkontingentregelung“ plus den immer weiter zunehmenden Ausnahmeflügen, von einem eingeschränkten Nachtflugbetrieb kaum noch zu reden ist!</p> <p>Wenn Sie sich also auf „Recht und Gesetz“ berufen und dass damit alles wunderbar in Ordnung sei, warum dann überhaupt diese neue Farce eines Lärmaktionsplans mit Bürgerbeteiligung? Sie „bügeln“ doch eh nur wieder alles ab! Komisch nur, dass es praktisch an allen anderen großen Flughäfen in Deutschland ein funktionierendes Nachtflugverbot gibt.</p> <p>Noch nicht einmal auf leisere Flugzeuge wird in der Nacht bestanden?! Unser subjektiver Eindruck jedenfalls ist so, dass die späten oder nächtlichen Flugzeuge gerne mal extra lange und extra laut ihren Krach vor unserem Schlafzimmer verbreiten!</p>	<p><b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einsatz lärmarmer Flugzeuge</b> Hinsichtlich der für die gängigen Verkehrsflugzeuge geltenden Anforderungen, die im Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 verwiesen. Zur Zusammensetzung des Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens am Flughafen München im Jahr 2019 wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. In den Nachtstunden sind zudem Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Ver-</p>
--	--	--

		<p>Insofern kann ich nicht einmal im Ansatz erkennen, dass Sie in irgendeiner Weise tatsächlich den Lärm verringern wollen, der vom Flughafen ausgeht. Und dann ist vom Dreck, mit dem er das Umland überzieht (unsere Terrasse wird jedes Jahr schwärzer), und irgendwelchen Klima- oder Naturschutzbemühungen noch gar nicht angefangen zu reden.</p>	<p>spätungen), (Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>32</sup>). Ein darüberhinausgehendes generelles Landeverbot für Airlines, die „lautes“ Fluggerät verwenden, ist wegen der notwendigen Berücksichtigung der Vorgaben der Betriebsbeschränkungsverordnung der EU sowie deren Umsetzung in nationales Recht in § 48b Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) allenfalls für Flugzeuge, die knapp die Vorschriften des Kapitels 3 erfüllen oder in besonders lärmkritischen Fällen für Flugzeuge, die kumulativ die Vorgaben des Kapitels 3 um weniger als 10 EPNdB [EPNdB: „Effective Perceived Noise in Decibels“; Einheit des effektiv wahrgenommenen Lärmpegels] unterschreiten, möglich. Weitere Diskriminierungen einzelner Airlines bzw. von Flugzeugen, die den geltenden Zulassungsvorschriften entsprechen, sind unzulässig.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des StMB in Nr. 11.3 der Anlage 7 und der FMG in Nr. 10.3 der Anlage 8 verwiesen.</p> <p><b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p><b>Klimaschutz</b> Der Treibhauseffekt ist ein globales Phänomen, für das es nicht von Belang ist, wo das CO<sub>2</sub> emittiert wird. Der Flughafen München bedient lediglich die Nachfrage der Gesellschaft und damit jedes Einzelnen nach Mobilität bzw. Flugverkehr, erzeugt diese jedoch nicht. Auch wenn es den Flughafen München nicht gäbe, fände ein entsprechender Flugverkehr statt, allerdings an anderer Stelle und damit auch Wertschöpfung an anderer Stelle. Der Flughafen München hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt, er will ab 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein und unternimmt dazu erheb-</p>
--	--	---	--

<sup>32</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>liche Anstrengungen, um seine direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Hinsichtlich des Engagements des Flughafens München im Umweltschutz, u. a. der Bedeutung der Flughafenwiesen als Teil des europäischen Vogelschutzgebiets „Nördliches Erdinger Moos“ oder zum Klimaschutz wird ergänzend auf die Internetseiten des Flughafens München verwiesen (<a href="http://www.munich-airport.de/umwelt">www.munich-airport.de/umwelt</a>).</p>
Bürger	43	<p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ Folgendes vorgebracht: Besonders vor dem Hintergrund des spürbaren und fortschreitenden Klimawandels, kann eine weitere Ausweitung des Flugverkehrs nicht im öffentlichen Interesse sein.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. <b>Öffentliches Interesse</b> Die Vorhaltung der Infrastruktur für den Luftverkehr zählt ebenso wie die Vorhaltung von Schiene, Straßen und Wasserstraßen zu den Aufgaben der öffentlichen Hand, sie liegt daher auch im „öffentlichen Interesse“. In Rechtsprechung und Verwaltungspraxis ist unstrittig, dass Bau und Betrieb von Flughäfen grundsätzlich im öffentlichen Interesse liegen. Der Flughafen München wird von der Bundesregierung den „Flughäfen im Bundesinteresse“ zugeordnet. Er zählt zu den Flughäfen der Primärstruktur, für die es von übergeordnetem Interesse ist, dass sie Systemkapazitäten und Betriebszeiten aufweisen, die dem bestehenden und zukünftig zu erwartenden Bedarf entsprechen (vgl. dazu z. B. das Luftverkehrskonzept des Bundes, Mai 2017 S. 20 ff. mit zahlreichen Verweisen auf die Rechtsprechung, Näher dazu auch Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (BayVGH), Urteil vom 19.02.2014, II.5, „Öffentliches Interesse am planfestgestellten Vorhaben“ mit weiteren Nachweisen). Das öffentliche Interesse am Bau und Ausbau des Flughafens München wurde im Rahmen der Planrechtfertigung von der Planfeststellungsbehörde und den Gerich-</p>

			<p>ten ausführlich geprüft und bejaht; es ging auch in die Abwägung mit dem ihm zukommenden Gewicht ein. Dass der Bau und Betrieb des Flughafens auch dem öffentlichen Interesse dient, zeigen auch die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), das z. B. in § 28 die Enteignung für Zwecke der Luftfahrt zulässt. Nach Art. 14 Abs. 3 des Grundgesetzes (GG) sind Enteignungen nur „zum Wohl der Allgemeinheit“ und auf gesetzlicher Grundlage zulässig. Es liegt also eine gesetzliche Vorgabe dafür vor, dass Flughäfen dem Wohl der Allgemeinheit dienen und damit im öffentlichen Interesse gebaut und betrieben werden, sofern die entsprechenden planungsrechtlichen Zulassungen vorliegen.</p>
2 Bürger	44 45	<p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Wir Anwohner des Flughafens werden wieder mal verarscht [44]/nicht ernst genommen [45]. Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner (unserer) Sicht ein einziger Witz. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen. Deshalb fordere ich die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> ... [siehe oben] Deshalb fordere ich ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben nicht für FC Bayern München) einzuführen.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p>

		<p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b> siehe oben</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> siehe oben</p> <p><b>Subventionen streichen</b> siehe oben</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> siehe oben</p> <p><b>Lärmschutzfenster für alle Betroffenen</b> Die bisherigen Anforderungen an den Schallschutz gegen Außenlärm sind ungenügend. Die gemittelten Werte helfen nicht wenn man durch einen einzelnen lauten Flieger wach wird.</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einbau Schallschutzmaßnahmen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 11 wird verwiesen.</p>
Bürger	46	<p>Ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen!“ Folgendes vorgebracht: ... Dies würde endlich wieder Planungssicherheit für die Anwohner bringen.</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) verweist zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt auf ihre Stellungnahme (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
Bürger	47	<p>Mit großer Sorge lese ich Ihre Zusammenfassung dieser sogenannten zweiten Mitwirkungsphase für den Moos-Airport (Flughafen München). Übrigens, viel zu viele Seiten.</p> <p>Wo bitte ist da eine Mitwirkungsphase? Sie zählen Dinge auf die teilweise schon fünfzig Jahre alt sind ...</p>	<p>Die <b>Regierung von Oberbayern</b> ist zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (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 zu den aufgeführten Lärminderungsmaßnah-</p>

	<p>Ein Flughafen im Moos, naja also dazu möchte ich jetzt nicht viel sagen nur so viel, das Grundwasser absenken auf Dauer um das Moss „trocken“ legen zu können ist ja nicht gerade fortschrittlich gedacht gewesen. Da waren wohl die wirtschaftlichen Interessen der damaligen Politiker mehr wert als der Rest der Bevölkerung! Und dann in ein „Natur“ schützendes Gebiet einen „Ersatzflughafen“ für München Riem hinzubauen, ist ja schon sehr dreist gewesen! Aber daraus im Nachhinein einen „Drehkreuzflughafen“ zu machen, das war von Anfang so gewollt und die Bevölkerung wurde belogen. So auch noch den Klimawandel voranzutreiben bzw. die CO<sub>2</sub>-Speicher trocken zulegen, das wusste man früher auch schon. Das alleine reicht ja nicht, es kommen dann noch Jahr für Jahr die klimaschädlichen Abgase der Flugzeuge hinzu, den Kraftfahrzeugverkehr erwähne ich erst gar nicht, was für ein Wahnsinn.</p> <p>Und jetzt will die Regierung die Moore bzw. Moosgebiete wieder vernässen/unter Wasser stellen und so CO<sub>2</sub>-Speicher wieder zu beleben, Wahnsinn lass nach!</p>	<p>men 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).</p> <p>Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 BImSchG soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung erfolgte deshalb in zwei Mitwirkungsphasen. Die Rückäußerungen im Rahmen der beiden Mitwirkungsphasen waren Grundlage für die Erstellung des vorliegenden Lärmaktionsplans.</p> <p>Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) legt die Mindestanforderungen für Aktionspläne fest. Gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Insofern sind umfassende Informationen erforderlich.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Klimaschutz</b> Der Treibhauseffekt ist ein globales Phänomen, für das es nicht von Belang ist, wo das CO<sub>2</sub> emittiert wird. Der Flughafen München bedient lediglich die Nachfrage der Gesellschaft und damit jedes Einzelnen nach Mobilität bzw. Flugverkehr, erzeugt diese jedoch nicht. Auch wenn es den Flughafen München nicht gäbe, fände ein entsprechender Flugverkehr statt, allerdings an anderer Stelle und damit auch Wertschöpfung an anderer Stelle. Der Flughafen München hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt, er will ab 2030 CO<sub>2</sub>-neutral sein und unternimmt dazu erhebliche Anstrengungen, um seine direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.</p>
--	--	--



	<p>Um zum Punkt zu kommen: Lärmschutzmaßnahmen ... Ja die mussten, weil der Protest der damaligen Bevölkerung sehr groß war, vom Flughafen durchgeführt werden. Jetzt sind diese Maßnahmen zum Teil wieder aufgehoben, sprich Nachtflug-Regelung etc., was mich sehr stört! Was mich aber am meisten dabei stört, die Schallschutz-Fenster, -Türen etc. sind alle schon mehrere Jahrzehnte alt und dementsprechend auch schon kaputt oder veraltet! Einen Ersatz dafür gibt es seitens des Lärm-Verursachers aber nicht! So die Aussage vom Flughafen auf Nachfrage von mir! Welches Armutszeugnis ist das denn? Ein „Welt“-Flughafen, der für sich den Anspruch hat, einer der besten auf der Welt zu sein, gleichzeitig aber die Anlieger bzw. die seit Jahrzehnten von Fluglärm geschädigten Anwohner mit ihren Problemen im Regen stehen lässt. Schämt ihr euch gar nicht? Entschuldigung für diesen Ausdruck aber mir fällt bald nix mehr ein, wie man das sonst beschreiben kann ... Der Irrsinn im Moos wird weitergehen, auch wenn das Thema Corona für den Flughafen eine harte Nuss war und noch ist. Was mich übrigens nicht nur alleine freut. Endlich ist unsere Gegend wieder ohne Fluglärm lebenswert! Billigst-Flugreisen und Billigst-Tickets für einen Spottpreis werden dort verramscht, nur um die Passagierzahlen künstlich hochzufahren um dann eine Rechtfertigung für eine 3. und 4. Startbahn zu haben. Das Grundgesetz ist da außenvorgelassen, wie z. B. das Recht auf körperliche Unversehrtheit. Ein dauernder Lärm wie der Fluglärm verursacht Krankheiten und das ist unbestritten. Und die Lärmgrenzwerte sind für mich mehr als Hohn, denn jede 2 bis 5 Minuten kommt ein Lärmereignis, sprich</p>	<p><b>Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Billigflugangebote</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p><b>Gesundheitliche Auswirkungen Fluglärm</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 139 wird verwiesen.</p>
--	---	--

	<p>Flugzeug, und das über Jahrzehnte. Erholen kann man sich davon selbst in der Nacht nicht mehr! Was man seitens der Bundesregierung versäumt, sollte man nicht noch zusätzlich seitens der Flughafenbetreiber ausnutzen! Leisere und schadstoffärmere Flugzeuge sind keine Utopie und alles möglich in heutiger Zeit! Voraussetzung dazu ist ein Wille und die alten bzw. auch neueren Flugzeugmodelle aus dem Verkehr zu ziehen. Horrende Start- und Landegebühren für die Lärm- und Dreckschleudern zu verlangen sind für mich das erste und beste Mittel der Wahl! Und wie Sie sich denken können, nicht in den nächsten Jahren, sondern ab sofort! Den größten Teil davon den geschädigten Kommunen und Privatbürgern auszubezahlen damit man sich davon besser Schallschutz leisten könnte, das wäre gerecht und fortschrittlich! Oder man könnte es auch anders ausdrücken, wer will schon in einer Einflugschneise wohnen? Das kommt einer Enteignung gleich, wenn man für sein Hab und Gut nur noch einen Bruchteil dessen bekommt, was es eigentlich wert wäre. Großzügig entschädigt zu werden, ist ebenso eine Utopie, genauso wie Ersatz für kaputte Fenster! Danke für den alle 2 bis 5-minütlichen Fluglärm der letzten fast 30 Jahre und das ist die schlichte Wahrheit!</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Flugzeugaustauschprogramme</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 wird verwiesen. <b>Lärmabhängige Entgelte</b> Adressat der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften. Sie sollen durch derartige monetäre Anreize zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München bewogen werden. Dieser Anreiz gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für regelmäßig bzw. häufig am Flughafen München verkehrende Fluggesellschaften des gewerblichen Verkehrs. Mit der aktuellen, seit dem 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung wurden alle Lärm-entgelte angehoben und laute Flugzeuge wurden überproportional verteuert. Mit der stärkeren Differenzierung zwischen den Lärmklassen wird zudem das lärmbezogene Entgelt insbesondere für die regelmäßig verkehrenden lärmintensiveren Flugzeugtypen erheblich teurer und damit Anreize geschaffen, kapazitativ vergleichbare, aber modernere und leisere Flugzeugtypen einzusetzen. Dieses Vorgehen dient auch dem Interesse der Flughafen-anwohner. Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärm-entgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von</p>
--	---	--

			<p>ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen. Das Beispiel der Lärmentgelte für einen Airbus 350-900 zeigt, dass die Start- und Landeentgelte nun rund 42 Prozent geringer ausfallen als für das vergleichbare, alte Flugzeugmuster Airbus 340-600.</p> <p>Der Trend zum Einsatz moderner und umweltfreundlicher Flugzeuge zeigt sich anhand des Typenmixes am Flughafen München. So wurden im Jahr 2019 bereits rund 98,5 Prozent der Flugbewegungen mit den „leiseren“ Kapitel 4- und Kapitel 14-Flugzeugen durchgeführt. Dabei stieg der Anteil der Kapitel 14-Flugzeuge in den vergangenen Jahren stetig an.</p> <p>Ergänzend wird auf die Ausführungen zu Maßnahme V6, Anlage 5 Nr. 3.2, Anlage 6 Nr. 2.2, Anlage 7 Nrn. 12 und 21 verwiesen.</p> <p><b>Verwendung Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p>
Bürger	48	<p>Zunächst möchten wir unterstreichen, dass wir das Engagement der Regierung von Oberbayern, die Lärmbelastung des Großflughafens München besser zu managen, außerordentlich begrüßen. Zur Lärmaktionsplanung des Flughafen München möchten wir deshalb innerhalb der vorgegebenen Frist bis 28.07.2021 folgende Anregungen und Maßnahmenvorschläge machen.</p> <p><b>Ausgangssituation:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einleitend ist zu sagen, dass wir Anwohner des Ortsteils Thalham/Attenkirchen sind.</li> <li>• Unser Ortsteil war vor der Corona Krise und dem Einbruch des Luftverkehrs in Abhängigkeiten von der Wetterlage massiv durch Überflug von startenden Maschinen der Startbahn Nord (von Ost kommend Richtung Westen) belastet.</li> <li>• Darüber hinaus nahm gerade in 2018/2019 der kreuzende Überflug von Süd-West Richtung Nord-</li> </ul>	

	<p>Ost unabhängig von der Wetterlage zu.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insgesamt beobachteten wir einen unseres Erachtens deutlich zu tiefen Überflug – gerade bei größeren Maschinen.</li> <li>• Oft waren es aber auch Maschinen älterer Bauart, deren Antriebstechnologie nochmals deutlich mehr Lärm produzierten.</li> </ul> <p>Dies hat zu einer signifikanten unterbrechungslosen Lärmbelastung von oftmals 16-18 Stunden (von vor 6 Uhr morgen bis 12 Uhr nachts, oft auch noch bis 2 Uhr morgens) geführt. Während der Corona Krise war die Lärmbelastung quasi NULL. Wir beobachten nun aber seit einem Monat wieder einen merkwürdigen Anstieg nach gleichem obigen Muster.</p> <p><b>Maßnahmen/Anregungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generell muss auf eine deutlich stärkere Verteilung insbesondere des abfliegenden Flugverkehrs und eine damit stärkere Verteilung der Lärmbelastung auf die ganze Region geachtet werden.</li> <li>• Des Weiteren ist sicherzustellen, dass die abfliegenden Flugzeuge deutlich schneller an Höhe gewinnen, um beim Überflug durch eine größere Höhe die Lärmbelastung der überflogenen Region deutlich zu reduzieren.</li> <li>• Seitens der zugelassenen Flugzeuge ist auf neue lärmreduzierte Antriebstechnologie zu setzen. Dies gilt es sicherzustellen.</li> <li>• Das Nachtflugverbot ist unbedingt zu beachten, Ausnahmen auf ein absolutes Minimum zu redu-</li> </ul>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Bündelung/Streuung Flugverfahren</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hinsichtlich <b>Flugzeugaustauschprogramme</b> auf ihre Stellungnahme zu Nr. 89:</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	--	--

		<p>zieren.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die einzuleitenden Maßnahmen sind durch transparente, sinnvolle und regelmäßige Lärmbelastungsmessungen (auch unter Berücksichtigung der Peak-Belastungen, nicht nur Tagesdurchschnitt) zu überprüfen und ggf. nachzubessern.</li></ul>	<p>Die Forderung ist im Status quo erfüllt.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einhaltung Nachtflugregelung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 2 wird verwiesen. <b>Fluglärmmonitoring</b> Die FMG führt seit Jahren ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm durch und wird das auch fortsetzen. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens werden die vom Luftverkehr ausgehenden Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet. Darüber hinaus bietet die FMG auf freiwilliger Basis auch mobile Fluglärmmessungen an. Damit kommt die FMG ihrer Pflicht zur Überwachung bereits in deutlich stärkerer Ausprägung nach als vorgegeben oder an anderen Verkehrsflughäfen üblich.</p> <p>Die gemessenen Lärmpegel und die zugehörigen Flugspuren werden im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ in Echtzeit veröffentlicht (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php</a>). Da jede Messstelle im Sekundentakt Werte aufzeichnet, kann daraus beispielsweise auch der Pegelzeitverlauf (mit Pegelspitzen) dargestellt werden. Zudem lassen sich die Lärmereignisse inkl. der Flugspuren über die Archivfunktion bis zu zwei Monate in die Vergangenheit nachverfolgen.</p> <p>Die Ergebnisse der Messungen wie z. B. der berechnete Dauerschallpegel oder die summierten Pegelhäufigkeiten werden im Webreporting auf den Internetseiten der FMG veröffentlicht und stehen dauerhaft zur Verfügung. Neben den monatlichen Messberichten der 16 stationären Messstellen (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WebReport/mst.php?nmtid=1">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WebReport/mst.php?nmtid=1</a>) umfasst dieses Angebot zudem die Einzelberichte der mobilen Messungen (<a href="https://lx-travisrp01.munich-">https://lx-travisrp01.munich-</a></p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Gemeinden der Region sind in die Planungen und den Diskurs zur Verbesserung der Lage unbedingt einzubinden.</li> </ul> <p>Gerne stehen wir zu einem weiteren Austausch von Argumenten zur Verfügung.</p>	<p><a href="https://www.airport.de/data/WRMobile/index.html?nmtid=1">airport.de/data/WRMobile/index.html?nmtid=1</a>) sowie weitergehende Informationen zu Betriebsrichtungsverteilung, Routenbelegung, Nachtflug oder Typenmix und Jahresvergleiche der Fluglärmentwicklung. Auf den stattfindenden Sitzungen der Fluglärmkommission werden die Ergebnisse regelmäßig vorgestellt.</p> <p>Alle der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise wurden bei der Erstellung des Lärmaktionsplans durch die <b>Regierung von Oberbayern</b> eingebunden. Gemäß Art. 4 Satz 3 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) sind Lärmaktionspläne im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen. Darüber hinaus sind zahlreiche Gemeinden und Landkreise der „Flughafenregion“ in der „Kommission zum Schutz gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für den Flughafen München“ (FLK, Fluglärmkommission)<sup>33</sup> vertreten (siehe auch Kapitel 3 Zuständigkeiten). Die FLK berät das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), die Genehmigungsbehörde (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH über Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm. Die FLK 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 Luftverkehrsgesetz [LuftVG]). Dies gilt unabhängig von der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die „Gemeinden der Region“ sind deshalb intensiv in die Planungen und den Diskurs zur Verbesserung der Lage eingebunden.</p>
--	--	--	---

<sup>33</sup> Fluglärmkommission am Flughafen München: <https://www.flk-muc.de/>



			<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Gemeinden der Region sind intensiv in den Diskurs eingebunden und werden regelmäßig über vorgesehene Planungen informiert. So sind betroffene Gemeinden Mitglied in der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen (Fluglärmkommission). Nach § 32b LuftVG berät die Kommission regelmäßig über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm. Darüber hinaus kann sie auch selbst Maßnahmen zur Lärminderung vorschlagen (siehe auch Kapitel 3). Ergänzend wird auf die diesbezüglichen Ausführungen der Regierung von Oberbayern (siehe oben) verwiesen.</p>
5 Bürger	49 50 51 52 54	<p>Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans.</p> <p>Wir haben erhebliche Einwände.</p> <p>Die Gemeinde Kranzberg hatte, bezogen auf die Einwohnerzahl, die stärkste Beteiligung aller Kommunen. Wenn Sie dies noch weiter runterbrechen, dann werden Sie sehen, dass die meiste Beteiligung aus dem Gebiet von Dorfacker kommt!</p> <p>Wir haben mit absolutem Entsetzen gesehen, dass wir in Dorfacker in der Lärmkarte überhaupt nicht berücksichtigt sind.</p>	<p>In der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung betrug die Anzahl der Teilnehmer aus der Gemeinde Kranzberg 220. Nach einer Veröffentlichung des Bayerischen Landesamts für Statistik<sup>34</sup> hatte die Gemeinde Kranzberg am 31.03.2021 4.231 Einwohner. Bezieht man die Anzahl der Teilnehmer an der ersten Mitwirkungsphase auf die Einwohnerzahlen der Gemeinden, so ist es zutreffend, dass in der Gemeinde Kranzberg die Beteiligung am höchsten war (ca. 5 %).</p> <p>Das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt</b> (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entsprechend der Vorgaben, die sich aus der Anwendung der Kartierungsverordnung (34. BImSchV) ergeben, werden in den Lärmkarten nur die Bereiche mit <math>L_{DEN} &gt; 55 \text{ dB(A)}</math> und <math>L_{Night} &gt; 50 \text{ dB(A)}</math> dargestellt. Das Ortsgebiet</p>

<sup>34</sup> Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistische Berichte, Einwohnerzahlen am 31. März 2021 – Gemeinden, Kreise und Regierungsbezirke in Bayern, Basis: Zensus 2011 ([a1200c\\_202141.pdf \(bayern.de\)](https://www.statistik.bayern.de/a1200c_202141.pdf))

	<p>Es gibt eine Fluglärmmessung des Flughafen München vom Mai/Juni 2019 bei uns in Dorfacker, dort wurden bis zu 78,3 dB gemessen und dies auch noch in der Zeit von 22:00 bis 00:00 Uhr.</p> <p>Pro Tag haben wir im Durchschnitt 122 Flugereignisse! Der gemittelte Fluglärm-Dauerschallpegel Tag liegt bei 46 dB(A) und für die Nacht bei 42 dB(A).</p> <p>An Tagen mit 100 % Betriebsrichtung West entspricht der LEQ3 Tag sogar 51 dB(A) und der LEQ3 Nacht bei 45 dB(A). Diese Pegel werden von uns als starke Fluglärmbelästigung empfunden. Wie Ihnen ja bekannt ist, handelt es sich hierbei nur um Durchschnittswerte! Die punktuellen Höchstwerte, die bei uns erreicht werden, sind doch das Hauptproblem.</p>	<p>der Gemeinde Kranzberg, insbesondere auch das Gebiet Dorfacker, liegen außerhalb der dargestellten Konturen.</p> <p>Das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt</b> (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die dargestellten und verbindlich anzuwendenden Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> zur Ermittlung der 24-Stunden-Lärmbelastung und der nächtlichen Lärmbelastung basieren auf den Flugverkehrszahlen des ganzen Bezugsjahres 2015. Die Ergebnisse der Berechnung sind Jahresmittelungspegel; diese lassen sich deshalb nicht mit temporären Messungen vergleichen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Mobile Messung Dorfacker</b> Die Überflugsituation in Dorfacker war in den letzten Jahren Thema in den Sitzungen der Fluglärmkommission und insbesondere in der 61. Sitzung am 26.07.2018 von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ausführlich erläutert worden. Die FMG hatte eine mobile Fluglärmmessung in Dorfacker durchgeführt und die Ergebnisse in der 63. Sitzung am 25.07.2019 vorgestellt. Die in der Stellungnahme getroffenen Aussagen, die sich auf Ergebnisse der mobilen Messung in Dorfacker beziehen, sind zum Teil nicht korrekt bzw. nicht vollständig wiedergegeben. Der genannte Maximalwert <math>L_{ASmax} = 78,3</math> dB(A) ereignete sich entgegen der Darstellung nicht nachts, sondern wurde am 27.05.2019 um 17:41 Uhr gemessen. Maximalpegel über 78 dB(A) traten im gesamten Messzeitraum nachts nicht auf. Die als Tagesdurchschnitt genannten 122 Flugereignisse wurden bei Betriebsrichtung West erfasst, bei Betriebsrichtung Ost waren im gesamten Messzeitraum keine</p>
--	--	--

Jetzt erklären Sie uns bitte einmal, warum wir nicht in die Lärmkarte aufgenommen werden! Wie Sie sehen können, sind wir sehr stark betroffen.



Wir sind ja nicht nur mit einer Flugroute „bedacht“ worden, sondern gleich mit mehreren Flugrouten.

Starts Betriebsrichtung 26 (20.05.2019)



**Alle Bewohner von Dorfacker fordern daher eine bessere Verteilung der Flugrouten und eine Beschränkung der Betriebszeit.**

Der Flughafen München hat derzeit eine „sogenannte“ Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr, in der – abgesehen von Ausnahmen – nur Luftpostflüge und Vermessungsflüge

Flugereignisse registriert worden.  
Die Ergebnisse der 2019 durchgeführten mobilen Fluglärmmessung in Dorfacker sind verfügbar unter „Webreporting Mobil“: <https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html>  
(→ Messjahr „2019“ und Messung „Dorfacker“ auswählen)  
**Bündelung/Streuung Flugverfahren**  
Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 wird verwiesen.  
**Betriebszeitenbeschränkung**  
Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.

	<p>durchgeführt werden dürfen. 61 % der Umfrageteilnehmenden fühlen sich zwischen 22:00 und 24:00 Uhr von Fluglärm belästigt. 62 % der Umfrageteilnehmenden forderten bei der ersten Runde der Bürgerbeteiligung eine zeitliche Ausdehnung der Betriebszeitbeschränkung. Vergleichbare Flughäfen haben Kernzeiten von sechs Stunden (Frankfurt) oder sieben Stunden (Düsseldorf, Zürich). In den Lärmaktionsplan muss daher aufgenommen werden: <b>Die Kernzeit wird auf mindestens sechs Stunden ausgedehnt.</b> Wir haben Ihnen die Pegelmessung aus Dorfacker beigefügt – bitte sehen Sie sich das an.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Zu den <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> verweist die <b>FMG</b> auf ihre Stellungnahme zu Nr. 17.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p>
--	---	--

3.3 Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel in Pegelklassen in dB[A], sortiert nach Stundenverteilung.

Dorfacker, vom 24.05.2019, 06:00 Uhr-26.06.2019, 06:00 Uhr

Zeitraum	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	Summe
00:00 - 01:00			1			1
01:00 - 02:00						
02:00 - 03:00						
03:00 - 04:00						
04:00 - 05:00						
05:00 - 06:00						
06:00 - 07:00	58	11				69
07:00 - 08:00	63	9	1			73
08:00 - 09:00	113	24	1			138
09:00 - 10:00	83	59	19			161
10:00 - 11:00	52	23	11			86
11:00 - 12:00	116	43	15			174
12:00 - 13:00	75	85	28	1		189
13:00 - 14:00	37	35	6			78
14:00 - 15:00	28	20				48
15:00 - 16:00	75	35	12	1		123
16:00 - 17:00	91	68	29			188
17:00 - 18:00	69	29	2	2		102
18:00 - 19:00	98	13	1			112
19:00 - 20:00	122	29				151
20:00 - 21:00	79	21				100
21:00 - 22:00	63	27	2			92
22:00 - 23:00	69	21	26	5		121
23:00 - 00:00	19	9	5	3		36
Tag	1.222	531	127	4		1.884
Nacht	88	30	32	8		158
00:00 - 00:00	1.310	561	159	12		2.042

Warum müssen Luftpostflüge zwischen 00:00 und 05:00 Uhr starten? Warum kann keine Ruhe sein und die

Die **FMG** nimmt hierzu wie folgt Stellung:  
**Postflüge**

	<p>Anwohner bekommen auch mal ihren Schlaf?</p> <p>Warum muss eine TUI-Maschine nach Hannover, die angeblich Luftpost transportiert, täglich nach 00:00 Uhr starten? Warum muss diese Maschine genau die Flugroute bei Dorfacker verwenden? Wir werden aus dem Schlaf gerissen!</p> <p>In Ihren Augen, sind wir ja nur ein kleines Dorf und somit ist die Auswirkung eher gering, aber wir lassen uns nicht diskriminieren, denn wir sind auch Menschen und brauchen unseren Schlaf und unsere Erholung.</p> <p>Aussagen von der DFS – zum Beispiel eines ... – sind menschenverachtend.</p> <p>Bei dem Termin der Fluglärmkommission am 26.07.2018 in München, hat uns ... vor allen Teilnehmern und der Presse lächerlich gemacht und Folien aufgezeigt, die nicht der Realität und Wahrheit entsprechen.</p> <p>Jeder Anwesende wusste genau, um welche Familie aus Dorfacker es geht. ... hat uns als Lügner mit falscher Wahrnehmung dargestellt. Auf die Sorgen und Nöte von uns und den Bürgern von Dorfacker, ist ... demnach nicht eingegangen.</p> <p>Weiterhin wurde von ... die Aussage getroffen: „Ein Flieger wird immer irgendwo sein, und irgendwer wird ihn immer hören.“</p> <p>Was für eine Phrase, zumal wir ... und ... Alternativen der Flugrouten aufgezeigt haben: Z. B. über den Freisinger Forst.</p> <p>Wir fordern das die von uns vorgeschlagenen Alternativen geprüft und erprobt werden! Bei Gewitter oder schlechtem Wetter ist es auch möglich, dass die Flugzeuge über den</p>	<p>Hinsichtlich des nächtlichen Postflugs ist darauf hinzuweisen, dass Postflüge in Ziffer A.I.1.3 der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>35</sup> während aller Nachtstunden zugelassen sind. Damit soll die „E + 1“ („Einwurfstag + 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. In München wurde 2019 im Durchschnitt nur noch ein Postflug pro Nacht durchgeführt. Damit ist auch ein erheblicher Teil der Lärmbelastung durch Postflüge in der Kernzeit der Nacht entfallen.</p>
--	--	--

<sup>35</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))



	<p>Freisinger Forst fliegen und nicht über unser Dorf.</p> <p>77 % der Umfrageteilnehmenden forderten einen Ausschluss lauter Flugzeuge. Die Flugzeugtypen sind gemäß den Richtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO einzelnen Lärmkapiteln zugeordnet. Die meisten Flugzeuge am Flughafen München erfüllen die niedrigeren Lärmgrenzwerte der Kapitel 4 und 14. 0,5 % der Luftfahrzeuge am Flughafen München sind dem Kapitel 3 zugeordnet (Stand: 2020), das höhere Lärmgrenzwerte erlaubt.</p> <p>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Der Anteil der Kapitel 3-Flugzeuge wird auf &lt; 0,1% gesenkt und der Ausschluss lauter Flugzeuge gefordert.</b></p> <p>Die vierstrahligen Langstreckenflugzeuge Airbus A340 und A380 sind besonders beim Start deutlich lauter als das inzwischen hauptsächlich eingesetzte, zweistrahlige Langstreckenflugzeug A350. <b>A340 und A380 sollen nur noch bis 22:00 Uhr starten dürfen.</b></p> <p>In den Messberichten der mobilen Fluglärmmessungen werden derzeit Dauerschallpegel und Pegelbänder veröffentlicht, zum Beispiel „drei Einzelschallpegel lagen im Pegelband 71 bis 75 dB(A)“.</p> <p>So kann nicht ermittelt werden, welcher Flugzeugtyp wie viel Lärm verursacht.</p> <p>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Zukünftig sollen in den Messberichten die Einzelschallpegel der Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit Datum und Uhrzeit veröffentlicht werden.</b></p> <p>Als einziger großer Verkehrsflughafen in Deutschland hat der Flughafen München eine Nachtflugregelung mit</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p><b>Nachtflugverbot A340 + A380</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Veröffentlichung Einzelschallpegel</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</b></p>
--	--	---

	<p>Lärmkontingent und Kontrollrechnung für den Dauerschallpegel an den Schnittpunkten der Flugkorridore („Schnittpunktkriterium“). Die Einhaltung der Nachtflugregelung kann nur vom Flughafen selbst und nur mit erheblichem Aufwand überprüft werden. Regelungen müssen transparent sein und von unabhängiger Seite überprüft werden können.</p> <p>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Das de facto nicht-überprüfbare Lärmkontingent und Schnittpunktkriterium der Nachtflugregelung soll durch eine maximal erlaubte Zahl von Flügen pro Nacht ersetzt werden.</b></p> <p>Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert.</p> <p>Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden.</p> <p>Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</p> <p><b>Passive Schallschutzmaßnahmen:</b> Bisher ist für Flughafenanwohner auf der Internetseite des Flughafen München nicht erkennbar, ob sie anspruchsberechtigt sind und an wen sie sich bei Fragen zu Schallschutzmaßnahmen wenden können.</p> <p>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden:</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ansprechpartner Schallschutz</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen. <b>Kartendarstellung</b></p>
--	---	---

		<p><b>Auf der Internetseite des Flughafen München wird ein Ansprechpartner für Schallschutzmaßnahmen genannt und eine Landkarte des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets veröffentlicht, aus der hervorgeht, welche Grundstücksbesitzer anspruchsberechtigt ist.</b></p> <p><b>Passive Schallschutzmaßnahmen sollen allen Anwohnern innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets gewährt werden, auch denjenigen, die bis zum Ablauf der Antragsfrist im Jahr 2006 keinen Antrag für passive Schallschutzmaßnahmen gestellt haben.</b></p> <p>Bei Fragen können Sie gerne auf mich zukommen.</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p><b>Schallschutzmaßnahmen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 verwiesen.</p>
Bürger	53	<p>Die Stellungnahme ist inhaltlich an die Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) angelehnt. Allerdings wurden die Punkte anders ausgeführt:</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan geht mir nicht weit genug. Ich fordere folgende weitere Punkte:</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> Ich fordere ein wirkliches Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflug</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktions-</p>

	<p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b> Ich fordere die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung mit dem Ziel, die 3. und 4. Start- und Landebahn endgültig zu streichen.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> Ich fordere: Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich fordere dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen.</p> <p><b>Subventionen streichen</b> Ich fordere die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen, die dazu führen, dass mehr Flugzeuge am MUC starten und landen.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten An-</p>	<p>bündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Förderprogramm</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Evaluierung</b></p>
--	---	---

		<p>wohner und betroffenen Gemeinden.</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
<p>Bürgerinitiative Berglern gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahneine am Flughafen München</p>	<p>55</p>	<p>Die Stellungnahme ist inhaltlich an die Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) angelehnt. Allerdings wurden die Punkte anders ausgeführt:</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus Sicht der Bürgerinitiative Berglern gegen den Bau einer 3. Start- und Landebahneine am Flughafen München sehr enttäuschend. Die angesprochenen Maßnahmen sind unzureichend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen.</p> <p>Deshalb fordere wir die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Endgültiger Verzicht auf den Bau einer 3. Start- und Landebahn</b> In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“</p> <p>In Punkt 4.4.1(Luftrechtliche Genehmigungen) wird auf die vier, luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen: „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnssystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen,</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) und des <b>Luftamts Südbayern</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>

	<p>von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“</p> <p>Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen und überflüssigen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt. Gerade für die Bewohner der Gemeinde Berglern würde sich der Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nördlich der bestehenden zusätzlich negativ auf die Lärmbelastung auswirken. Darüber hinaus erscheinen angesichts der aktuellen Klimadiskussionen jegliche Ausbaupläne für den Flugverkehr anachronistisch.</p> <p>Deshalb fordern wir die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. Und 4. Start- und Landebahn sein.</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr</b></p> <p>Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Bereits der Befragung in der ersten Phase lässt sich entnehmen, dass die Lärmbelästigung während der Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr das größte Beschwerdepotential aufweist. Nun ergibt sich aber die paradoxe Situation, dass das festgesetzte Lärmkontingent, bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahr-</p>	<p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p>
--	--	--



	<p>zeugen, zu mehr möglichen Flügen in der Nachtzeit führt. Dies lässt alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört. Die Belange der menschlichen Gesundheit im Hinblick auf die Reduzierung von Lärmbelastung dürfen aber nicht aus den Augen verloren werden.</p> <p>Deshalb fordern wir ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen und eine lückenlose und für alle Anwohner nachvollziehbare Dokumentation für jeden einzelnen Fall der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> In diesem Punkt stehen wir in einem engen Austausch mit den Vertretern des Aktionsbündnisses Aufgemuckt und schließen uns uneingeschränkt deren Ausführungen an, die wie folgt lauten: Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgemUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	---

		<p>der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</p> <p>Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Wir fordern dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen.</p> <p>Darüber hinaus fordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind zu quantifizieren und regelmäßig zu evaluieren.</p> <p>Wir fordern unmittelbare Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden, wenn Zielvorgaben nicht erreicht werden.</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
<p>2 Bürger</p>	<p>56 57</p>	<p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner Sicht eine einzige Enttäuschung. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen.</p> <p>Deshalb fordere ich die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> siehe oben</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehr-</p>

	<p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b> siehe oben</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> siehe oben</p> <p><b>Subventionen streichen</b> siehe oben</p> <p><b>Abweichungen von definierten Flugrouten</b> Immer wieder kommt es vor, dass Flugzeuge von den definierten Flugrouten abweichen. Der Prozess über das Lärmbeschwerdetelefon ist unzureichend und langwierig. Antworten auf Beschwerden kommen teilweise unzureichend und verzögert. Zudem ist den Betroffenen nicht bekannt, in wie weit nicht genehmigte Flugroutenabweichungen geahndet werden und welche Maßnahmen zur Vermeidung künftiger Abweichungen getroffen werden. Deshalb fordere ich, dass jegliche Flugroutenabweichungen transparent, zeitnah, tagesgenau und auswertbar auf einer für alle einsehbaren Internetplattform des Flughafens München dokumentiert werden, mit folgenden Inhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Datum mit Uhrzeit</li> <li>• Flugnummer</li> <li>• Airline</li> <li>• Genehmigt ja/nein</li> <li>• Grund für die Genehmigung</li> <li>• Genehmigung erteilt von</li> <li>• Eingeleitete Maßnahme zur Vermeidung</li> </ul>	<p>fach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu wie folgt Stellung: Bezüglich der Abweichung von Flugverfahren verweisen wir auf unsere grundsätzlichen Ausführungen zu Flugverfahren und Einzelfreigaben in Nrn. 10.3 und 10.4 der Anlage 7. Zur Verfolgung von Verstößen verweisen wir auf Maßnahme V14 und den auf der Homepage des BAF (<a href="http://www.baf.bund.de">www.baf.bund.de</a>) abrufbaren Jahresbericht des BAF, in dem die Zahlen der vom BAF verfolgten Ordnungswidrigkeiten veröffentlicht werden. Die Erfahrung des BAF bei der Überprüfung von Flugverfahrensabweichungen zeigt, dass die Verkehre abseits von Flugverfahren in aller Regel rechtmäßig abgewickelt werden und daher auch durch mehr Transparenz viel weniger Verstöße aufgedeckt werden dürften, als vielleicht angenommen, auch wenn das Bedürfnis nach größtmöglicher Transparenz grundsätzlich nachvollziehbar ist.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung:</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datum der Maßnahme</li> </ul> <p><b>Nachtflüge in der Kernzeit</b> Der Flughafen München bewirbt die bestehende Nachtflugregelung als strenge Regel für eine ungestörte Nachtruhe. In der sogenannten Kernzeit (von 0 bis 5 Uhr) seien generell nur Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der</p>	<p><b>Beschwerdeprozess</b> Zur Einreichung von Fluglärmbeschwerden bei der FMG stehen den Betroffenen verschiedene Möglichkeiten in analoger und digitaler Form zur Verfügung. Der einfachste und am häufigsten verwendete Weg ist der Anruf beim „Servicetelefon Lärmschutz“ unter +49 (89) 975-40410. Ebenso ist es möglich, das Kontaktformular auf den Internetseiten der FMG zu verwenden (<a href="https://www.munich-airport.de/kontakt">https://www.munich-airport.de/kontakt</a>) und dort bei Art der Mitteilung „Beschwerde“ auszuwählen. Neben einem Freitextfeld können hier auch spezifische Angaben zur Identifikation der Flugbewegung wie z. B. Datum/Uhrzeit, Airline oder Flugnummer gemacht werden. Diese Informationen sind wiederum sehr einfach über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ in Erfahrung zu bringen. Auch die E-Mail Adresse <a href="mailto:info@munich-airport.de">info@munich-airport.de</a> kann zur Kontaktaufnahme mit der FMG genutzt werden. Nicht zuletzt können Anfragen oder Beschwerden nach wie vor auch postalisch oder per Fax an die FMG gerichtet werden. Sämtliche Beschwerden werden individuell und zeitnah von der FMG beantwortet oder an die zuständigen Stellen, z. B. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, weitergeleitet.</p> <p><b>Flugroutenabweichungen</b> Zur Frage von Flugroutenabweichungen wird auf die zuständige DFS verwiesen. Unabhängig davon weist die FMG auf die Möglichkeit hin, sich über die Online-Anwendung „Flumo“ über alle einzelnen Flugereignisse zu informieren.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende</p>
--	--	---

		<p>Deutschen Flugsicherung zugelassen. Ausnahmen bilden lediglich Not- und Hilfeleistungsflüge, Landungen aus Flugsicherheitsgründen sowie Flüge in begründeten Ausnahmefällen, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) als zuständige Behörde im besonderen öffentlichen Interesse bewilligt hat. Ob Flüge bewilligt wurden und aus welchem Grund ist für die Betroffenen nicht nachvollziehbar. Wie schon bei Punkt der Flugroutenabweichungen angesprochen ist der Weg über das Beschwerdetelefon unzureichend und langwierig. Deshalb fordere ich, dass jeder in der Kernzeit der Nacht stattfindende Flug transparent, zeitnah, tagesgenau und auswertbar auf einer für alle einsehbaren Internetplattform des Flughafen München dokumentiert wird, mit folgenden Inhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Datum mit Uhrzeit</li> <li>• Flugnummer</li> <li>• Airline</li> <li>• Genehmigt ja/nein</li> <li>• Grund für die Genehmigung</li> <li>• Genehmigung erteilt von</li> <li>• Geprüfte Alternative zur Vermeidung (nur Nachtflugpostflüge)</li> </ul> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> siehe oben</p>	<p>Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>36</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
<p>Bürgerinitiative Buch am Erlbach gegen die Dritte Startbahn</p>	<p>59</p>	<p>Bezüglich des Entwurfs des Lärmaktionsplans haben wir als Bürgerinitiative gegen die Dritte Startbahn in der Gemeinde Buch am Erlbach (Landkreis Landshut) folgende Ergänzungen, die sich insbesondere auf die Kritikpunkte des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt beziehen (siehe Anhang) aber auch die Belange bei uns im Landkreis</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>

<sup>36</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/03-23_nachtflugregelung.pdf))

	<p>Landshut berücksichtigen.</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> Die hinsichtlich des Gesundheitsschutzes der Anwohner geforderten Verbesserungen der Nachtflugregelung für den Flughafen werden ja schon seit dem Inkrafttreten 2001 diskutiert. Dieser wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 mit den Nachtflugkontingenten deutlich verschlechtert. Die hinlänglich bekannten Argumente sollen hier nicht wiederholt werden. Dennoch wollen wir hervorheben, dass wir die anscheinend immer noch beabsichtigte Errichtung einer Dritten Startbahn kritisch sehen. Mit der damit einhergehenden beträchtlichen Steigerung des Flugverkehrs ist eine anwohnerfreundlichere Lösung schwer vorstellbar. Wir schließen uns der Forderung des Aktionsbündnisses nach einem echten Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr an.</p> <p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen – Anwohnerschutz und Klimaschutz ernstnehmen</b> Ob die Forderung nach einem weiteren und ungebremsen Ausbau des Flugverkehrs noch zeitgemäß ist? Der Wille zur Errichtung einer Dritten Start- und Landebahn ist aus unserer Sicht in dem Lärmaktionsplan hinreichend dokumentiert. Angesichts der Corona-Pandemie aber insbesondere auch hinsichtlich der drängenden Forderungen, den Klimaschutz endlich ernst zu nehmen, stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist weiterhin auf dieses Ausbauziel zu bestehen. Im Weiteren befasst sich der aktuelle Entwurf des Lärmaktionsplans mit den Auswirkungen des bestehenden 2-Bahnen-Systems und soll wirkungsvolle Instrumente für ein Miteinander von Anwohnern im Umland und dem Betrieb des Flughafens sicherstellen (Reduzierung des Flug-</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre untenstehenden Stellungnahmen zu <b>Berücksichtigung 3. Bahn und Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b></p>
--	--	--



	<p>lärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und –verwaltung, Lärmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen).</p> <p>In dem Punkt 4.4.3 im Lärmaktionsplan wird auf den Planfeststellungsbeschluss zur Dritten Startbahn hingewiesen, wonach der Flughafen bereits Baurecht besitzt und im Punkt 4.4.1 wird erläutert, dass die Luftrechtlichen Genehmigungen sogar für 4 Bahnen (Genehmigung 1974) bereits vorliegen.</p> <p>Da der Lärmaktionsplan auf einen Ausgleich der Interessen abzielt, sollte auch eine Erweiterung des Flughafens mit einer Dritten Start- und Landebahn und der damit verbundenen Erhöhung der Flugbewegungen insofern mitbetrachtet werden, ob die gefundenen Instrumente dann noch ausreichen werden, um die Anforderung des Lärmschutzes der Anwohner zu erfüllen. Dies wäre aus meiner Sicht eine wichtige Erweiterung des Lärmaktionsplans, wenn man schon auf die planungsrechtlichen Belange zu dem Ausbaivorhaben hinweist.</p> <p>Im Weiteren wollen wir darauf hinweisen, dass neben dem Themenbereich Lärm auch die Infrastruktur mit dem damit verbundenen und dann notwendigen Bevölkerungswachstum in der näheren Umgebung des Flughafens mitberücksichtigt werden müsste. Neben den sozialen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten usw.) ist es erforderlich auch die Verkehrsinfrastruktur mit zu ertüchtigen. Auch in dieser Hinsicht ist mit dem beabsichtigten Wachstum in den besiedelten Bereichen des Flughafens mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrslärms zu rechnen.</p> <p>Im Landkreis Landshut haben die politischen Verantwortungsträger vor einigen Jahren bereits zu verstehen begonnen, dass der zunehmende Siedlungsdruck nicht nur positive Seiten hat, sondern dass die Bereitstellung von Bauland, Wohnraum und Infrastruktur auch mit erhebli-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Berücksichtigung 3. Bahn</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p>
--	---	---

	<p>chen Kosten und Aufwand für Landkreis und Kommunen verbunden ist. Es sollte daher Ziel sein, auch im Sinne der Begrenzung von Fluglärm, die Kapazitäten auf das vorhandene 2-Bahnen-System zu beschränken. Die Auslastung sollte auch dahingehend optimiert werden, dass die Anbindung des Flughafens beispielsweise an die Bahn für innerdeutsche Reiseziele und andere innerdeutsche Flughafenstandorte deutlich ausgebaut wird. Sodass dadurch dann zukünftig solche Flugbewegungen durch Bahnverbindungen ersetzt werden könnten.</p> <p><b>Subventionen am Flughafen München streichen.</b> In diesem Zusammenhang – Maßnahmen zur Verminderung der Flugbewegungen – sollten auch die allseits bekannten Subventionen der Fluggesellschaften seitens der Flughafen München GmbH für die Einrichtung neuer Flugverbindungen überdacht werden. Diese dienen der Förderung eines einseitigen und überproportionalen Wachstums am Flughafenstandort München. Mit Lärmschutz aber auch mit Klimaschutz sind diese Subventionen nicht vereinbar.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> Der Forderung des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt nach einer genaueren Definition der lärmbezogenen Gebührenstaffelung in den nunmehr 13 Lärmklassen, auf die der Lärmaktionsplan auch hinwirken soll, schließen wir uns an. Ebenso unterstützen wir die Forderung nach Reduzierung der Lärm-Grenzwerte innerhalb der Gebührenstaffelung zur Reduzierung des Anteils von „lauten“ Fluggeräten.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> Die im Lärmschutzplan definierten Maßnahmen zur Re-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktions-</p>
--	--	--

	<p>duzierung der Anwohnerbelastung sind hinsichtlich Umsetzung und Wirksamkeit in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Entschädigungsansprüche für lärmgeplagte Anwohner und die betroffenen Gemeinden sind zu definieren. Diese machen aus dem Papierwerk Lärmaktionsplanung ein ernstzunehmendes Regelwerk.</p> <p><b>Anhang:</b> Süddeutsche Zeitung, 15. Juli 2021 „Aufgemuckt“ kritisiert: Ungenügender Lärmaktionsplan für Flughafen Der aufwendig erstellte Lärmaktionsplan für den Münchener Flughafen berücksichtigt Forderungen der Bürgerinitiativen nicht. Mit großem Aufwand erstellt die Regierung von Oberbayern derzeit einen Lärmaktionsplan für den Flughafen München. 88 Seiten umfasst der Entwurf. Für die Region seien jedoch „keinerlei Verbesserungen zu erwarten“, kritisierte Landtagsabgeordneter Johannes Becher (Grüne) am Dienstagabend bei der Mitgliederversammlung des Aktionsbündnisses „Aufgemuckt“. Noch bis zum 28. Juli besteht für Kommunen, Verbände, aber auch Privatpersonen die Möglichkeit, sich ein weiteres Mal zu der Planung zu äußern. <a href="https://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/aufgemuckt-flughafen-muenchen-laermaktionsplan-1.5351601">https://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/aufgemuckt-flughafen-muenchen-laermaktionsplan-1.5351601</a></p> <p>Stellungnahme des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt [siehe oben] Die wesentlichen Kritikpunkte des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt sind auf der Stellungnahme ersichtlich, die auf der Internetseite des Aktionsbündnisses einsehbar ist. <a href="#">LAP_Vorlage_AufgeMUCKt.pdf (keine-startbahn3.de)</a></p>	<p>bündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	61	Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechende Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie

	<p>chend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner Sicht nicht ausreichend. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt bei uns Betroffenen beim Lärmschutz bringen. Deshalb fordere ich die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Nachtflugverbot</b> siehe oben</p> <p><b>Ausbaupläne für den MUC endlich beerdigen</b> siehe oben Man muss doch endlich zur Kenntnis nehmen, dass ein Flughafen zwar eine für eine moderne Gesellschaft und eine globale Wirtschaft notwendige, aber auch eine besonders umweltschädliche infrastrukturelle Einrichtung ist!</p> <p>Also muss die Maxime in einer Situation des Klimawandels sein:</p>	<p>folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>37</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigt.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

<sup>37</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luft/03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<p>SO WENIG FLUGHAFEN WIE MÖGLICH!</p> <p>Damit verbietet sich eine Subventionierung des Flugverkehrs und das Abwickeln von Flugverbindungen für andere Staaten auf Kosten der Anwohner von selbst.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> siehe oben</p> <p><b>Subventionen streichen</b> siehe oben</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> siehe oben</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	62	<p>Ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde zum Punkt „Echtes Nachtflugverbot“ Folgendes vorgebracht:</p> <p>Die Flüge ab 5:00 Uhr sind unerträglich und beeinträchtigen unsere Gesundheit sehr.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
Bürger	63	<p>Hiermit möchten wir folgende Anmerkungen zum Lärmaktionsplan einreichen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schutz unserer Nachtruhe und der unserer Kinder durch ein absolutes Start- und Landeverbot von 21:00-06:00 Uhr – kein Feigenblatt wie es das heutige „Nachtflugverbot“ darstellt. Wir möchten darauf hinweisen, dass dieser Lärm <b>gesundheits-schädlich</b> ist. Angesichts der Reduktion der bürgerlichen Freiheiten durch eine sog. Pandemie sollte es für die Regierung ein leichtes sein, eine Reduzierung von Schlaganfällen, Herzinfarkten und sonstigen Herz- Kreislauferkrankungen durch ein Aus für Nachtflüge durchzusetzen.</li> </ol>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

		<p>2. Automobile sollen zur Emissionsreduktion elektrisch werden – sauber und leise – übertragen auf den Flugverkehr fordern wir nur lärm- und abgastechisch nicht störende Flugzeuge am Flughafen München zu erlauben – alte Typen wie etwa der A340 oder Boing Jumbo Jet, die einen Schallpegel von &gt; 55 dB bei einer Höhe von 1000 m aufweisen, sollen nicht mehr nach München fliegen dürfen.</p> <p>Wir bedanken uns, unsere Forderungen zu berücksichtigen!</p>	<p><b>Nachtflug</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
Bürger	64	<p>Nachfolgend einige Anregungen zum Entwurf der Lärmaktionsplanung.</p> <p><b>Betriebszeitbeschränkung</b> Der Flughafen München hat derzeit eine sogenannte Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr, in der, abgesehen von Ausnahmen, nur Luftpostflüge, Rettungsflüge und Vermessungsflüge durchgeführt werden dürfen. Die Kernzeit wird auf sieben Stunden ausgedehnt (23:00 bis 06:00 Uhr), in der auch keine Postflüge erlaubt sind.</p> <p><b>Änderung der Flugrouten</b></p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für</b></p>



		<p>Mein Wohnort Dorfacker/Gemeinde Kranzberg wird bei Westbetrieb durch Flugzeuge, die Richtung Norden abdrehen, direkt überflogen. Zwischen Dorfacker und Freising können die Flugrouten/Flugkorridore über unbewohntes Gebiet bzw. Waldgebiet geführt werden. Fluglärmmessungen durch die FMG in Dorfacker im Mai/Juni 2019 ergaben zwischen 22:00 und 00:00 Uhr <b>78,3 dB!</b> <b>Verlegung der Abflugrouten über unbewohntes Gebiet/Waldgebiet, um zu vermeiden, dass Ortschaften(auch mit weniger Einwohnern) direkt überflogen werden.</b></p>	<p><b>Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Mobile Messung Dorfacker</b> Die Überflugsituation in Dorfacker war in den letzten Jahren Thema in den Sitzungen der Fluglärmkommission und insbesondere in der 61. Sitzung am 26.07.2018 von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ausführlich erläutert worden. Die FMG hatte eine mobile Fluglärmmessung in Dorfacker durchgeführt und die Ergebnisse in der 63. Sitzung am 25.07.2019 vorgestellt. Die in der Stellungnahme getroffene Aussage, die sich auf Ergebnisse der mobilen Messung in Dorfacker bezieht, ist zum Teil nicht korrekt wiedergegeben. Der genannte Maximalwert LASmax = 78,3 dB(A) ereignete sich entgegen der Darstellung nicht nachts, sondern wurde am 27.05.2019 um 17:41 Uhr gemessen. Maximalpegel über 78 dB(A) traten im gesamten Messzeitraum nachts nicht auf. Die Ergebnisse der 2019 durchgeführten mobilen Fluglärmmessung in Dorfacker sind verfügbar unter „Webreporting Mobil“: <a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html</a> (→ Messjahr „2019“ und Messung „Dorfacker“ auswählen) Zur Frage der Flugroutenführung wird auf die Zuständigkeit der DFS verwiesen.</p>
Bürger	65	<p><b>Stellungnahme zum Entwurf Lärmaktionsplan vom Juni 2021:</b>  <b>Betriebszeitbeschränkung</b></p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau</b></p>

	<p>Der Flughafen München hat derzeit eine sogenannte Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr, in der abgesehen von Ausnahmen nur Luftpostflüge und Vermessungsflüge durchgeführt werden dürfen. 61 % der Umfrageteilnehmenden fühlen sich zwischen 22:00 und 24:00 Uhr von Fluglärm belästigt. 62 % der Umfrageteilnehmenden forderten bei der ersten Runde der Bürgerbeteiligung eine zeitliche Ausdehnung der Betriebszeitbeschränkung. Vergleichbare Flughäfen haben eine weitgehend flugbewegungsfreie Zeit von sechs Stunden (Frankfurt) oder sieben Stunden (Düsseldorf, Zürich).</p> <p><b>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: Die Kernzeit wird auf einen Zeitraum von 23:00 bis 05:00 Uhr (für Starts bis 06:00 Uhr) verlängert. Planmäßige Flugbewegungen sollen bis 22:30 Uhr erlaubt sein. Verspätete Starts dürfen bis 23:00 Uhr durchgeführt werden, verspätete bzw. verfrühte Landungen dürfen bis 23:00 bzw. ab 05:00 Uhr durchgeführt werden. An Sonntagen soll die Kernzeit bis 08:00 Uhr verlängert werden.</b></p> <p><b>Ausschluss lauter Flugzeuge</b> 77 % der Umfrageteilnehmenden forderten einen Ausschluss lauter Flugzeuge. Die Flugzeugtypen sind gemäß den Richtlinien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO einzelnen Lärmkapiteln zugeordnet. Die meisten Flugzeuge am Flughafen München erfüllen die niedrigeren Lärmgrenzwerte der Kapitel 4 und 14. Ca. 0,5 % der Luftfahrzeuge am Flughafen München sind dem Kapitel 3 zugeordnet, das höhere Lärmgrenzwerte erlaubt. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Der Anteil der Kapitel 3 Flugzeuge wird bis zum Jahr</b></p>	<p><b>und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zu Betriebsbeschränkung auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	--	--

	<p><b>2025 auf &lt; 0,1 % gesenkt.</b> Die vierstrahligen Langstreckenflugzeuge Airbus A340 und A380 sind besonders beim Start deutlich lauter als das inzwischen hauptsächlich eingesetzte, zweistrahlige Langstreckenflugzeug A350. <b>A340 und A380 sollen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr nicht starten dürfen.</b></p> <p><b>Mobile und stationäre Fluglärmmessungen</b> In den Messberichten der mobilen und stationären Fluglärmmessungen werden derzeit Dauerschallpegel und Pegelbänder veröffentlicht, zum Beispiel „drei Einzelschallpegel lagen im Pegelband 71 bis 75 dB(A)“. So kann nicht ermittelt werden, welcher Flugzeugtyp wie viel Lärm verursacht. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Zukünftig sollen in den Messberichten der mobilen Fluglärmmessungen und in den Immissionsberichten, in denen die Messergebnisse der stationären Fluglärmmessungen veröffentlicht werden, die Einzelschallpegel der Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit Datum und Uhrzeit veröffentlicht werden.</b></p> <p><b>Passive Schallschutzmaßnahmen</b> Bisher ist für Flughafenanwohner auf der Internetseite des Flughafen München nicht erkennbar, ob sie anspruchsberechtigt sind und an wen sie sich bei Fragen zu Schallschutzmaßnahmen wenden können. Das Schallschutzprogramm wurde laut Flughafen München GmbH (FMG) Ende 2006 eingestellt. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Auf der Internetseite des Flughafen München wird ein Ansprechpartner für Schallschutzmaßnahmen ge-</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugverbot A340 + A380</b> Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Veröffentlichung Einzelschallpegel</b> Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ansprechpartner Schallschutz</b></p>
--	--	---

	<p>nannt und eine Landkarte des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets veröffentlicht, aus der hervorgeht, welche Grundstückseigentümer anspruchsberechtigt ist. <b>Passive Schallschutzmaßnahmen sollen allen Anwohnern innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets gewährt werden, auch denjenigen, die bis zum Ablauf der Antragsfrist im Jahr 2006 keinen Antrag für passive Schallschutzmaßnahmen gestellt haben.</b></p> <p><b>Transparenz bei Fluglärm</b> Als einziger großer Verkehrsflughafen in Deutschland hat der Flughafen München eine Nachtflugregelung mit Lärmkontingent und Kontrollrechnung für den Dauerschallpegel an den Schnittpunkten der Flugkorridore („Schnittpunktkriterium“). Die Einhaltung der Nachtflugregelung kann nur vom Flughafen selbst und nur mit erheblichem Aufwand überprüft werden. Nachtflugregelungen müssen transparent sein und von unabhängiger Seite überprüft werden können. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Das de facto nicht-überprüfbare Lärmkontingent und Schnittpunktkriterium der Nachtflugregelung sowie die „Homepage“ [1.1.3], „28 planmäßige Flugbewegungen“ [1.1.1] und „75er“ [1.2] Regeln soll durch eine maximal erlaubte Zahl von Flügen pro Nacht ersetzt werden. Pro Nacht sollen maximal 50 Flüge erlaubt sein.</b></p> <p><b>Transparenz bei Interkontinentalflügen</b> Laut der Nachtflugregelung am Flughafen München sind derzeit Flüge im Interkontinentalverkehr „in Ausnahmefällen und bei Vorliegen eines besonderen Verkehrsinteresses“ bis 24:00 Uhr erlaubt. Informationen über die Anzahl</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen. <b>Kartendarstellung</b> Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen. <b>Schallschutzmaßnahmen</b> Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> verweist hinsichtlich der Nachtflugregelung auf seine obige Stellungnahme.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flüge dieser Kategorie existieren bislang am Flughafen München nicht. Geplante Flüge werden nur bis 23:30 Uhr durchgeführt. Verspätungen von geplanten Flügen werden über Ziffer 1.1.2 oder 2.3 der bestandskräftigen</p>
--	---	---

	<p>der Ausnahmefälle und welches „besondere Verkehrsinteresse“ vorliegt, sind auf der Internetseite der FMG nicht zu finden. Interkontinentalflüge verursachen wegen der Größe der Flugzeugtypen und der geringeren Überflughöhe wesentlich mehr Lärm als Frachtflugzeuge oder Mittelstreckenjets.</p> <p>In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: <b>Alle Interkontinentalflüge, die aufgrund von dieser Regelung als „Ausnahmefall oder bei Vorliegen eines besonderen Verkehrsinteresses“ nach 23:30 Uhr stattfinden, sollen auf der Internetseite der FMG vollständig dokumentiert werden: Flugzeugtyp, Zielort, Fluggesellschaft und eine ausführliche Begründung sollen angegeben werden. Unabhängig davon sollen Interkontinentalflüge wie alle anderen Passagierflugzeuge zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr nicht mehr landen und zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr nicht mehr starten dürfen.</b></p> <p><b>Lärmabhängige Entgelte</b> Im Entwurf des Lärmaktionsplans von Juni 2021 sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Der Airbus A380, das größte Passagierflugzeug der Welt, steigt nach dem Start sehr langsam in die Höhe, viel langsamer als andere Langstreckenflugzeuge wie z. B. die Airbus-Typen A340 und A350. Dadurch verursacht der A380, obwohl er neuere Flugzeugturbinen hat, fast genauso hohe Einzelschallpegel beim Überflug der Umlandgemeinden als der we-</p>	<p>Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>38</sup> abgewickelt.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen. <b>Vergleich A340/A380</b> Bei der 2019 in Dorffacker durchgeführten mobilen Fluglärmmessung wurden u. a. auch Einzelschallpegel der</p>
--	--	---

<sup>38</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

	<p>sentlich ältere A340. Messungen der FMG, zum Beispiel bei der mobilen Fluglärmmessung in Dorfacker im Sommer 2019 bestätigen, dass der A380 fast so hohe Einzelschallpegel verursacht als der A340.</p> <p><b>Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden.</b></p> <p><b>Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestellt werden.</b></p> <p><b>Der Airbus A380 soll in die Klasse mit den höchsten Lärmmentgelten aufgenommen werden, weil er nach dem A340 die höchsten Einzelschallpegel der Flugzeuge am Flughafen München verursacht.</b></p> <p><b>Transparenz bei der Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung</b></p> <p>Die Nachtflugregelung am Flughafen München kann von Anwohnern nicht überprüft werden, weil die Flughafen München GmbH die für die Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung erforderlichen Daten nicht auf ihrer</p>	<p>beiden genannten Flugzeugtypen A380 und A340 erfasst. Konkret wurden im gesamten Messzeitraum 29 Einzelschallpegel des A380 und 86 Einzelschallpegel des A340 aufgezeichnet und korreliert. Eine direkte Gegenüberstellung der beiden Flugzeugtypen war nicht Teil der Untersuchung. Zu berücksichtigen wäre allerdings, dass die Höhe des von einem Flugzeug verursachten Einzelschallpegels von zahlreichen Parametern wie z. B. der Meteorologie, der Flughöhe, der Beladung, oder dem Höhenwinkel abhängt. Der bloße Vergleich von gemessenen Einzelschallpegeln ist ohne Berücksichtigung der verschiedenen Einflussfaktoren nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.</p> <p>Zum <b>Lärmmentgelt A380</b> nimmt die <b>FMG</b> wie folgt Stellung: Die seit dem 01.06.2021 geltende Entgeltordnung verfügt über 13 statt bislang 11 Lärmklassen, sodass eine stärkere Differenzierung zwischen den Flugzeugtypen erfolgt. Jedes Flugzeug wird der zutreffenden Lärmklasse aufgrund der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel des betrachteten Flugzeugtyps zugeordnet. Auch die Zuordnung des A380 in die jeweilige Lärmklasse erfolgt auf diese Weise. Im Übrigen hat die Lufthansa ihre A380-Flotte aktuell und temporär stillgelegt; die Produktion des A380 ist eingestellt.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nacht-</p>
--	---	--



	<p>Internetseite veröffentlicht. Für die Berechnung des Lärmkontingents fehlt die Anzahl der Starts bzw. Landungen der einzelnen Flugzeugtypen pro Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres, d. h. die Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte <math>n_1</math>, <math>n_2</math>, <math>n_3</math>, <math>n_4</math>, <math>n_{5KM}</math>, <math>n_{5L}</math> und <math>n_6</math>). Für die Berechnung der Dauerschallpegel an den Schnittpunkten der Flugkorridore (sogenanntes „Schnittpunktkriterium“) fehlen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die anteiligen Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte <math>n_1</math>, <math>n_2</math>, <math>n_3</math>, <math>n_4</math>, <math>n_{5KM}</math>, <math>n_{5L}</math> und <math>n_6</math>) für jeden zu kontrollierenden Flugkorridor</li> <li>• die Korridorwerte für die Abflugrouten, die erst nach Inkrafttreten der Nachtflugregelung in Betrieb genommen wurden. Die neuen Abflugrouten sind: 26R_NW, 26L_NW, 08R_NO, 08L_NO, 08L_NNW. Die Korridorwerte sind in der Nachtflugregelung des Flughafens München auf Seite 221 dargestellt.</li> </ul> <p>Im Nachtflugbericht fehlen Informationen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort) aufgrund der Homebase-Regelung [1.1.3] in der Nacht starten und landen.</li> <li>• welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort) aufgrund der 75er-Regel [1.2] in der Nacht starten und landen.</li> <li>• welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort) aufgrund der „28 planmäßige Flugbewegungen“ [1.1.1] in der Nacht starten und landen.</li> <li>• welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft,</li> </ul>	<p>flugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>39</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigung individuell genehmigt.</p>
--	---	--

<sup>39</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

	<p>Start- bzw. Zielort) aufgrund von Verspätungen und Verfrühungen [1.1.2] in der Nacht starten und landen.</p> <p>Bei den Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind, fehlen Messdaten (Einzelschallpegel), die nachweisen, dass die Einzelschallpegel des jeweiligen Flugzeugs tatsächlich im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind.</p> <p><b>Die Flughafen München GmbH soll auf ihrer Internetseite alle Daten veröffentlichen, die für eine vollständige Überprüfung aller Regelungen in der Nachtflugregelung notwendig sind.</b></p> <p><b>Die Flughafen München GmbH soll auf ihrer Internetseite folgende Daten für die Jahre ab 2016 veröffentlichen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Die Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte <math>n_1</math>, <math>n_2</math>, <math>n_3</math>, <math>n_4</math>, <math>n_{5KM}</math>, <math>n_{5L}</math> und <math>n_6</math>) pro Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres</b></li> <li>• <b>die anteiligen Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte <math>n_1</math>, <math>n_2</math>, <math>n_3</math>, <math>n_4</math>, <math>n_{5KM}</math>, <math>n_{5L}</math> und <math>n_6</math>) für jeden zu kontrollierenden Flugkorridor</b></li> <li>• <b>die Korridorwerte für die Abflugrouten, die erst nach Inkrafttreten der Nachtflugregelung in Betrieb genommen wurden. Die neuen Abflugrouten sind: 26R_NW, 26L_NW, 08R_NO, 08L_NO, 08L_NNW. Die Korridorwerte sind in der Nachtflugregelung auf Seite 221 dargestellt.</b></li> <li>• <b>Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort), die aufgrund der Homebase-Regelung [1.1.3] in der Nacht starten und landen.</b></li> <li>• <b>Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft,</b></li> </ul>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Veröffentlichung aller Nachtflugdaten</b></p> <p>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 (<a href="http://www.munich-airport.de/flumo">www.munich-airport.de/flumo</a>). 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.</p> <p>Darüber hinaus berichtet die FMG zur Einhaltung der Nachtflugregelung regelmäßig und ausführlich in den Sitzungen der Fluglärmkommission sowie im Nachtflugjahresbericht. Die Berechnungsmethodik hat die FMG zuletzt in der 64. Sitzung der Fluglärmkommission am 04.12.2019 eingehend erläutert und anhand konkreter Beispiele vorgestellt.</p> <p>Die Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung obliegt der zuständigen Behörde.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 verwiesen.</p>
--	--	---

	<p><b>Start- bzw. Zielort), die aufgrund der 75er-Regel [1.2] in der Nacht starten und landen.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort), die aufgrund der „28 planmäßige Flugbewegungen“ [1.1.1] in der Nacht starten und landen.</b></li> <li>• <b>Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort), die aufgrund von Verspätungen und Verfrühungen [1.1.2] in der Nacht starten und landen.</b></li> <li>• <b>Einzelschallpegel bei den Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind, die nachweisen, dass die Einzelschallpegel des jeweiligen Flugzeugs tatsächlich im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind.</b></li> </ul> <p><b>Kurzstreckenflüge</b> „Nach Frankfurt muss man nicht fliegen“, sagte der frühere FMG-Chef Dr. Michael Kerkloh im Sommer 2014. Laut aktuellem Flugplan vom 23.7.2021 finden täglich fünf Start-Lande-Paare auf der Strecke München-Frankfurt statt. Auf der Strecke München-Berlin finden täglich sieben Start-Lande-Paare statt. Auf den Strecken München-Frankfurt und München-Berlin besteht ein leistungsfähiges ICE-Streckennetz. Wer von München nach Frankfurt bzw. von München nach Berlin ist von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof mit dem Zug in etwa gleich schnell wie mit dem Flugzeug. Diese Flugverbindungen sind überflüssig und schaden letztendlich dem Steuerzahler, der mit Milliardensummen den Ausbau der Bahn auf diesen Strecken finanziert hat. <b>Die Flugverbindungen von München nach Frankfurt und von München nach Berlin sollen abgeschafft werden.</b></p>	<p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ein erheblicher Teil der Inlands-Passagiere fliegt über München als Drehkreuzflughafen („Hub“), um von dort aus ein internationales Langstreckenziel zu erreichen. Inlandsflüge sind daher als Zubringerverkehr zu Interkontinentalflügen notwendig, diese Bündelung ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Andererseits ermöglichen sie die internationale Konnektivität von Regionen außerhalb der großen Drehkreuze. Um eine Reduzierung von Kurzstreckenflügen zu erreichen, bedarf es neben einer Steigerung der Attraktivität des Bahnfahrens einer intelligenten Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, die dem Reisenden eine komfortable und nahtlos ineinandergreifende Reise trotz Wechsel des Verkehrsmittels erlaubt. Die (Teil-)Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr gilt es zu vermeiden. Hierfür ist das Bahnnetz weiter auszubauen, hierfür hat der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der</p>
--	--	---

		<p><b>Geplante dritte Start- und Landebahn</b> Im Jahr 2020 starteten und landeten nur noch 147.000 Flugzeuge am Flughafen München. Mittlerweile hält auch Ministerpräsident Dr. Söder den Bau der geplanten dritten Start- und Landebahn für überflüssig. <b>Die FMG soll endgültig auf den Bau der dritten Start- und Landebahn verzichten.</b></p> <p><b>Billigflugtickets</b> Der Flugverkehr muss wie der Autoverkehr, Eigentümer von Häusern mit Ölheizung, die Industrie, und viele andere einen Beitrag zur Klimapolitik leisten. Der Ticketpreis soll dem tatsächlichen Preis, zuzüglich den Kosten der von dem Flug verursachten Klima- und Umweltschäden entsprechen. <b>Am Flughafen München sollen keine Flugtickets unter 50 Euro angeboten werden.</b></p>	<p>Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg gebracht.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kurzstreckenflüge</b> Auf den Verbindungen zwischen München und Frankfurt bzw. Berlin spielen Umsteigepassagiere und zeitsensible Geschäftsreisende eine wichtige Rolle. Bahnverbindungen können diese nicht immer ersetzen, da bei Umsteigern der Flughafen und nicht ein Bahnhof das Ziel darstellt bzw. der Zeitgewinn der in der Wahl des Verkehrsmittels entscheidende Faktor ist. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Billigflugangebote</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
Bürger	67	<p>Grundsätzliche Gedanken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Mensch wird durch Einzelschallpegel und nicht durch Durchschnittswerte und Lärmkontin-</li> </ul>	<p>Das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

		<p>gente um den Schlaf gebracht.</p>	<p>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 <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> zu verwenden. <math>L_{DEN}</math> 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. <math>L_{DEN}</math> stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; <math>L_{Night}</math> dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Dauerschallpegel</b>          Das Heranziehen von Dauerschallpegeln beruht auf deren anerkannter und weitverbreiteter Verwendung im Fachgebiet der Akustik. Auch sehen das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Nacht die Verwendung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmereignis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen, die der FMG durch die Planfeststellung für das bestehende 2-Bahn-System auferlegt wurden, auf Basis von Einzelschallpegeln erfolgt ist, und dass das FluLärmG mit dem „NAT-Kriterium“ auch Einzelschallpegel berücksichtigt.</p>
--	--	--------------------------------------	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmbeschränkungen müssen für den Normalbürger nachvollziehbar sein.</li> </ul> <p>Daraus die folgenden Schlussfolgerungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laute Flugzeuge (Kapitel 3 Flugzeuge) dürfen nachts gar nicht starten oder sind zumindest massiv einzuschränken.</li> <li>• Die Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) ist um mindestens eine Stunde, besser 2 Stunden, auszudehnen.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei den Messungen sind Einzelschallpegel mit anzugeben.</li> <li>• Nicht überprüfbare Lärmkontingente für den Nachtflug sind durch eine nachvollziehbare Anzahl von Flügen zu ersetzen.</li> <li>• Durch eine stärkere Gewichtung des Fluglärms bei der Entgeltberechnung sind leisere Flugzeuge noch mehr zu bevorzugen</li> </ul>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Einsatz lärmarmen Flugzeuge</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 wird verwiesen.  <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Betriebszeitenbeschränkung</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.  <b>Veröffentlichung Einzelschallpegel</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.  <b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p><b>Entgelte</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
Bürger	68	<p>Entsprechend dem Ziel der Umgebungslärmrichtlinie sollen in Lärmaktionsplänen Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung festgelegt werden. In diesem Entwurf sind so gut wie keine Maßnahmen enthalten, die dieses Ziel wirklich unterstützen.</p>	

	<p>Die Darstellung der Maßnahmen in den Tabellen des Lärmaktionsplanes ist so gestaltet, dass eine Vergleichbarkeit untereinander nicht möglich ist.</p> <p>a) Warum sind die Kosten in der Tabelle 11: Maßnahme V5 — Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung „hoch“? Ein Verwaltungsakt zur Begrenzung des Nachtfluges kann doch nicht die gleichen Kosten verursachen, wie z. B. die Maßnahme „Tabelle 17: Maßnahme V11 — Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen“ oder die Maßnahme „Maßnahme G2 — Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger“, die auch mit hoch bewertet wurden.</p> <p>Es sollten, bei den wenigen, noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen, sowohl die <b>Lärmwirkung, als auch die Kosten in vergleichbarer Art und Weise dargestellt</b> werden. Damit wären ein Vergleich und eine Bewertung der Maßnahmen durch uns Bürger möglich.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Eine bestandskräftige Nachtflugregelung hat eigentums-gleiche Wirkungen. Ein Entzug wäre somit entschädigungspflichtig.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kostenschätzung</b> Die Kosten der sich aus der Nachtflugregelung für den Flughafen München ergebenden Beschränkungen setzen sich aus mehreren Komponenten zusammen. Dazu zählt nur untergeordnet der Verwaltungsakt selbst, vielmehr sind es die damit verbundenen betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen „Kosten“ in Form von Belastungen oder Einnahmeausfällen – diese sind in jedem Fall „hoch“. Die Nachtflugregelung am Flughafen München hat z. B. erheblichen Einfluss auf die Umlaufplanung der Airlines und schließt den Aufbau eines Expressgut-Drehkreuzes aus. Gleichwohl wird sie trotz der hohen damit verbundenen Kosten von der Luftverkehrswirtschaft als wichtiger Baustein zum Schutz der Betroffenen akzeptiert.</p> <p>Zur Lärminderung enthält der Lärmaktionsplan für geplante Maßnahmen und für langfristige Strategien eine Erläuterung hinsichtlich der Lärminderungswirkung. Zur Angabe der Kosten ist für noch nicht abgeschlossene und insbesondere für zukünftige Maßnahmen ist eine präzise Angabe aktuell nicht möglich, daher ist eine Einteilung in die Kategorien „gering“, „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ nachvollziehbar.</p>
--	---	--



	<p>Dieser Entwurf der Lärmaktionsplanung bestätigt meine Sichtweise auf Regierung von Oberbayern, die ich schon beim Gerichtsverfahren zur 3. Startbahn gewonnen habe. Sie schützen den Flughafen vor Belastungen, aber nicht die Anwohner.</p> <p>Von den Maßnahmen im Lärmaktionsplan ist keine einzige Maßnahme angelegt, den Flugverkehr in irgendeiner Weise zu beschränken. Sie beschreiben lediglich abgeschlossene Maßnahmen oder Tagesgeschäft an einem Verkehrsflughafen und von Luftfahrtgesellschaften.</p> <p>In Ihrem Lärmaktionsplan werden nicht einmal Maßnahmen aufgenommen, die den Flugbetrieb nicht beeinträchtigen, wie z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Dokumentation aller Ausnahmegenehmigungen im Nachtflug und Veröffentlichung der Angaben. Schon im Sinne der Informationsfreiheit wäre dies geboten.</li></ul>	<p>Die <b>Regierung von Oberbayern</b> entscheidet im Rahmen ihrer Zuständigkeit unter Beachtung von Recht und Gesetz.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) ist berechtigt, den Flughafen zu betreiben. Die Lärmaktionsplanung kann nicht in diese Rechte eingreifen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan</b> Der Lärmaktionsplan enthält eine Vielzahl von Maßnahmen zur Lärminderung, insbesondere auch geplante Maßnahmen und langfristig Strategien. Er folgt damit den Anforderungen der Nr. 2 des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie, nach dem folgende Maßnahmen in Betracht kommen können: Verkehrsplanung, Raumordnung, auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen, Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung, Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nacht-</p>
--	--	--

		<p>b) 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.</p>	<p>flugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>40</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigt.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b>          Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.  <b>Lärmreduzierung Rollverkehr</b>          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) auf das absolut notwendige Minimum reduziert.          Die Forderung nach Einsatz technischer Hilfsmittel zur Reduzierung des Rollverkehrs zielt neben der Beschränkung auf ein oder zwei Triebwerke beim Rollen (vgl. dazu Stellungnahme der FMG zu Nr. 89) auch auf den Einsatz von Schleppern zum Transport der Flugzeuge vom Terminal zum Startbahnkopf und nach der Landung zurück zum Terminal ab.          Für das Schleppen der Flugzeuge wäre vornehmlich der Einsatz von sogenannten TaxiBots (Spezialschlepper, die durch den Piloten selbst gesteuert werden) erforderlich. Beim Einsatz von TaxiBots ist zu beachten, dass die Triebwerke eine ausreichend lange „Warm-Up“-Phase von</p>
--	--	--	---

<sup>40</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>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.</p> <p>Ähnliche Herausforderungen würden bei einer Rückführung gelandeter Flugzeuge durch Schlepper zu den Terminals entstehen; da feste Übergabepunkte zum Andocken an die Schlepper eingerichtet werden müssten. Dadurch würde sich der Lande- und Abrollvorgang – neben den deutlich niedrigeren Schleppgeschwindigkeiten – weiter verzögern. Zudem müssen die Triebwerke auch vor dem Abstellen noch einige Minuten zum Abkühlen weiterlaufen. Da die Rollzeiten nach der Landung wegen des optimierten Layouts des Rollbahnsystems nur ca. fünf Minuten betragen, würde auch insoweit kaum eine Lärmreduzierung eintreten.</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 Mün-</p>
--	--	--	--

	<p>Von einfachen Maßnahmen, die dem Anwohnerschutz dienen und vielleicht den Flugverkehr etwas beeinträchtigen möchte ich gar nicht sprechen. Dies wären beispielsweise:</p> <p>c) Ausrichtung einer alternierenden Bahnnutzung an den Belangen der Anwohner. Die Zeiten für eine alternierende Bahnnutzung sollten sich nicht an betrieblichen Gegebenheiten (Schwachlastzeiten) sondern an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientieren und mindestens für die gesamte Nachtzeit von 22:00 bis 6:00 Uhr, besser aber von 21:00 bis 7:00 Uhr gelten. Insbesondere um auch Kindern sowie älteren und kranken Menschen eine ausreichende Nachtruhe zu ermöglichen.</p> <p>Das sich die Regierung von Oberbayern zukunftsgerichteten Maßnahmen, die dem Lärm- und Klimaschutz am Flughafen München dienen, nicht verpflichtet fühlt, war zu erwarten. Warum gibt es unter Kapitel 6.3.2 Langfristige Strategien keine Aussagen zu:</p> <p>d) Reduktion von Kurzstreckenflüge Hier verweise ich auf folgende Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Andreas Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. — Drucksache 19/25387 — Deutscher Bundestag Drucksache 19/30670, 19. Wahlperiode 14.06.2021</p>	<p>chen führen. Sie erfordern umfangreiche Investitionen für Personal, Gerät und infrastrukturelle Maßnahmen, ohne speziell am Flughafen München eine nennenswerte Lärmmentlastung zu bewirken.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Alternierende Bahnnutzung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Kurzstreckenflüge“ der Stellungnahme Nrn. 65 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kurzstreckenflüge</b> Die angeführte Drucksache enthält eine Vielzahl von Angaben und Daten zu Flugverbindungen an deutschen Flughäfen, aufgliedert nach Streckenlängen, allerdings</p>
--	---	---

	<p>Hieraus könnten Sie entnehmen, welche Potential es für eine Reduktion von Kurzstreckenflügen gäbe.</p> <p>e) Verzicht einer 3. Startbahn <i>Es könnte eine langfristige Strategie sein, den Verkehr so zu steuern, dass eine 3. Startbahn auch in den nächsten Jahrzehnten nicht benötigt wird. Hierzu wurde sogar von Herrn MP Söder ausgesagt: Es sei gegenwärtig eine Herausforderung, in München überhaupt eine Startbahn aufrechtzuerhalten, „geschweige denn die zweite oder gar eine dritte“. Die dritte Startbahn sei für ihn eine Perspektive für den steigenden Flugverkehr gewesen. Die Lage habe sich aber verändert: „Wir werden erleben, dass wir auf ganz lange Zeit nicht annähernd an die Fluggastzahlen herankommen werden, die mal waren, geschweige denn die Steigerungen haben werden.“ Dabei verändere sich das Flugverhalten nicht nur wegen Corona, sondern auch wegen der Klimadebatte. Keine dritte Startbahn in den „nächsten acht bis zehn Jahren“ Es sei „völlig illusorisch“ zu glauben, dass eine dritte Startbahn jetzt benötigt werde – und dass sie in den nächsten acht bis zehn Jahren gebaut werden könnte. Söder fügte hinzu, es gehöre für ihn zur wirtschaftspolitischen und ökologischen Glaubwürdigkeit und Ehrlichkeit dazu, dies klarzustellen. Quelle: <a href="#">Söder legt Planungen für dritte Startbahn</a></i></p>	<p>keine Aussagen, welches Potential es für Verlagerungen gäbe. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>f) <a href="#">in München auf Eis   BR24</a> Verzicht auf Nachtflüge Langfristige könnten auch Nachtflüge unterbunden werden. Eine Lärminderungswirkung gäbe es bei Anwendung einer Regelung analog dem Flughafen Berlin Brandenburg. <a href="#">Nachtflugregelung am BER (berlin-airport.de)</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Reguläre Linienflüge in der Kernnachtzeit von 0 bis 5 Uhr sind ausgeschlossen – im Gegensatz zur 24 h-Genehmigung, die am Flughafen Schönefeld bestand.</i></li> <li>○ <i>Es wird durchschnittlich 77 Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr geben.</i></li> <li>○ <i>Für die Zeit zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 23 und 24 Uhr sind im Schnitt höchstens 31 Flugbewegungen erlaubt. Dadurch ist schon heute klar, dass das mittel- und langfristige Wachstum des Flughafens gedeckelt ist.</i></li> <li>○ <i>Von 23:30 bis 24 Uhr und von 5 bis 5:30 Uhr dürfen grundsätzlich keine planmäßigen Flüge stattfinden. Diese Zeiten stehen ausschließlich für Verspätungen bzw. Verfrühungen zur Verfügung.</i></li> </ul> <p>Würde es sich bei dem Lärmaktionsplan um eine universitäre oder schulische Leistung handeln, könnte diese nur mit ungenügend bewertet werden, da die Aufgabe „Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung festlegen“ nicht erfüllt wurde.</p> <p>Ich fordere Sie daher auf, die obigen Maßnahmen bei der Überarbeitung zu berücksichtigen.</p>	<p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. <b>Nachtflugregelungen anderer Flughäfen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</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</p>
--	---	--

			durchgesetzt werden. Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.
26 Bürger	69 71 75 77 78 82 86 100 103 104 106 107 110 112 113 117 118 119 123 124 125 130 132 135 136 140	<p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan trägt seinen Titel leider völlig zu Unrecht! Er verfehlt die Erwartungen der von Fluglärm betroffenen Bürger*innen grandios./Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan verfehlt die Erwartungen der vom Fluglärm betroffenen Bürger*innen. [77, 106, 110, 123, 132]/</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan trägt seinen Titel leider völlig zu Unrecht! Er verfehlt die Erwartungen der vom Fluglärm betroffenen Bürger*innen grandios. Ein Flughafen sollte mit so wenig Umweltbelastung (Lärm und Abgasen) betrieben werden wie nur irgendwie möglich und nicht nur wirtschaftliche Zwecke verfolgen. Die Folgen von primär wirtschaftlichen Zielen sehen wir in der Klimakatastrophe. Beim Flughafen läuft es vergleichbar. Die Nutznießer des Flughafens werden zu wenig in die Pflicht für mögliche Umweltverbesserungen und Schadensbegrenzungen in die Pflicht genommen. Dafür zu sorgen ist ihre Pflicht. [113]/Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan spiegelt aus meiner Sicht mitnichten die Erwartungen der vom Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger wider. [135]</p> <p>Ich will anerkennen, dass sich die Mitarbeiter*innen, die an diesem Dokument mitgewirkt haben, viel Mühe gegeben haben. Es ist schließlich ein umfangreiches Dokument mit 88 Seiten entstanden und mit neun Anlagen munitioniert, wohl strukturiert und durchaus verständlich. Aber bei der Analyse und Recherche stellt sich heraus,</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p>



	<p>dass eine Vielzahl von Informationen am Thema vorbei geht./Ich will anerkennen, dass sich die Mitarbeiter*innen, die an diesem Dokument mitgewirkt haben, viel Mühe gegeben haben. Aber bei der Analyse stellt sich heraus, dass eine Vielzahl von Informationen zu hinterfragen ist und am Ziel vorbeigeht. [77]/... und die vorliegenden Stellungnahmen der Staatsregierung, der FMG etc. am Ziel vorbeigehen. [86]/Es mag durchaus sein, dass sich die Beteiligten, die an diesem Dokument mitgewirkt haben, viele Mühe gegeben haben. Aber bei genauerer Analyse stellt sich heraus, dass eine Vielzahl von Informationen zu hinterfragen und der gesamte Plan weitestgehend am Ziel vorbeigeht. [135]</p> <p>So wird z. B. wiederholt erklärt, dass es eigentlich gar keines Lärmaktionsplans bedarf- die Haltung der Regierung von Oberbayern, unterstützt durch das bayerische Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz (StMUV), ist unverständlich! Erst durch ausdrücklichen Hinweis der EU-Kommission wurde das Projekt überhaupt begonnen. Zitat [69]/So heißt es auf S. 25 des Planentwurfs [71, 77]: <i>„Bei der Beurteilung des Planerfordernisses für den Flughafen wurde auch einbezogen, welchen Nutzen eine Lärmaktionsplanung nach europäischem Recht für den Fluglärmschutz in der Umgebung des Flughafens hätte, da im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren für den Flughafen München die schutzwürdigen Belange der Flughafennachbarschaft bereits umfassend zu berücksichtigen waren und daher bereits ein umfassendes, rechtlich verbindliches Schutzkonzept vorliegt. Eine Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe des Großflughafens München war demnach auf der Grundlage der Vollzugshinweise des StMUV vom 31.07.2021 nicht ver-</i></p>	
--	--	--

	<p><i>anlasst.“</i></p> <p>Ich stelle also 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 bestehen wird großzügig ignoriert. 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 belästigt. 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 hierbei um Durchschnittswerte handelt. Es ist also vereinzelt noch von erheblich größerer Belastung auszugehen./... In einigen Orten – wie in unserem schönen Dorf Massenhausen – reden wir nicht nur im Durchschnitt über annähernd 70 dB(A), sondern hier werden – wohl abhängig vom Fluggerät oder nicht eingehaltener Flughöhe – leider zu häufig in der Spitze deutlich über 80 dB(A) erreicht. [135]</p> <p>Die erwähnte jahrelange Verzögerung (Die Richtlinie 2002/49/EG zur Bekämpfung von Umgebungslärm stammt schließlich schon vom 25.06.2002) hat schließlich dazu geführt, dass die Befragung der Öffentlichkeit im Sommer 2020 durchgeführt wurde. Zu dieser Zeit aber sorgte die weltweite Coronapandemie auch am Flughafen München für einen erheblichen Rückgang der Flugbewegungen. Es ist also kein Wunder, dass die Beteiligung aus der Bevölkerung relativ niedrig war und dabei die gefühlte Belastung nach jahrzehntelang viel zu hohen Lärmpegeln nun teilweise sogar als annehmbar charakterisiert wurde. So lassen die erhobenen Antworten keinen eindeutigen</p>	<p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bei der Zulassung des Baus und Betriebs des Flughafens München wurden die jeweils geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen beachtet. Die Zulassungen wurden von den Gerichten überprüft und nicht beanstandet.</p>
--	---	--

	<p>Schluss zu: Geben sie eine Beschreibung der aktuellen Situation wieder oder beziehen sie sich auf die jahrelange Erfahrung?/... Es ist also keine Überraschung, dass die Beteiligung aus der Bevölkerung relativ niedrig war und dabei die gefühlte Belastung nach jahrzehntelang viel zu hohen Lärmpegeln nun teilweise sogar als annehmbar charakterisiert wurde. Fakt ist, dass auch bei einer geringeren Anzahl von Flugbewegungen bei Starts und Landeanflügen die Lärmbelastung in Massenhäusern punktuell so hoch ist, dass vor allem im Außenbereich Unterhaltungen/Reden/Predigten unterbrochen werden müssen, weil sie für die Zuhörer nicht mehr verständlich sind. Dieses Problem wird sich bei der zu erwartenden Ausweitung der Flugbewegungen vor allem zu den „Hauptverkehrszeiten“ verschärfen und erneut nicht akzeptable Ausmaße erreichen. [77]/... Vor der Coronapandemie wurden wir regelmäßig auch noch um Mitternacht durch niedrig über unser Haus fliegende Flugzeuge aus dem Schlaf gerissen. Das darf nicht sein, dass noch nicht mal eine Nachtruhe respektiert wird. Ich darf privat nur bis 18:00 Uhr bzw. im Sommer bis 19:00 Uhr Rasen mähen und danach nicht mehr. Die Flugzeuge sollen, weil es um wirtschaftliche Interessen geht, auch spät nachts fliegen dürfen. Sie sehen wie weit hier der angelegte Maßstab auseinanderfällt. Die Flughafen München GmbH verweigert auch den Ersatz von abgenutzten Schallschutzvorrichtungen wie Schallschutzfenster. Es darf nicht sein, dass solange der Flughafen betrieben wird der Betreiber nur einmalig für Schallschutzmaßnahmen an Privathäusern aufkommt. Ich musste 2016/2017 über zwei Jahre „betteln“ bis der Flughafen schadhafte Gießharzscheiben austauschte und darauf verwies, dass dies ein freiwilliges Entgegenkommen sei. Die übernommenen Gießharzscheiben waren auch noch eine Lärmschutzqualität niedriger als die vorhergehenden. [113]/... Fakt ist, dass auch bei einer geringen</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Serviceprogramm Gießharzscheiben</b> Ohne genauere Informationen zum Vorgang kann zu besagtem Austausch von Fensterscheiben im Rahmen des Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ keine Aussage getroffen werden. Bei dem Serviceprogramm handelt es sich um ein freiwillig-</p>
--	--	--

	<p>geren Anzahl von Flugbewegungen bei Starts und Landeanflügen die Lärmbelastung in ... Hetzenhausen/hier in Massenhäusern punktuell so hoch ist (wieso starten ab 22:00 Uhr extrem lärmende Flugzeuge, da trotz Schallschutzmaßnahmen der Fluglärm extrem laut ist), (Schallschutzfenster selbst bezahlt, ohne Zuschuss) dass vor allem im Außenbereich Unterhaltungen/Reden/Predigten unterbrochen werden müssen, weil sie für die Zuhörer nicht mehr verständlich sind. Dieses Problem wird sich bei der zu erwartenden Ausweitung der Flugbewegungen vor allem zu den „Hauptverkehrszeiten“ verschärfen und erneut nicht akzeptable Ausmaße erreichen. [123, 135]</p> <p>Ein weiterer Beleg für die verfehlte Ausrichtung dieses „Lärmaktionsplans“ ist die Diskussion zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens. Diese steht in keinem Zusammenhang zu einer dringend benötigten Lärmreduzierung. Außerdem darf die Prosperität der FMG nicht über die Gesundheit der Bevölkerung gestellt werden. Es kommt noch erschwerend hinzu, dass die Daten zum Thema „Wertschöpfung“ kritiklos von der FMG übernommen wurden. Es braucht eine von der FMG unabhängige Bewertung!</p>	<p>liges Entgegenkommen der FMG. Ergänzend wird auf die Maßnahme G7 verwiesen.</p> <p>Die Möglichkeit zur Teilnahme am Serviceprogramm wird nach festgelegten, objektiven Kriterien beurteilt. Die Gießharzscheiben werden durch Verbundsicherheitsgläser, die dem neusten technischen Standard entsprechen, ersetzt. Die Festlegung der Schalldämmung folgt dem Grundsatz „mindestens gleich- oder höherwertig“. Hinsichtlich des Wärmeschutzes stellen die neuen Scheiben i. d. R. ohnehin eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Bestand dar.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: 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 <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Wirtschaftliche Bedeutung</b> Die Ausführungen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens unterstreichen die Bedeutung des Flughafens im internationalen Luftverkehrsnetz als wichtiger Standortfaktor für die Region München und für ganz Bayern. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.01.2020<sup>41</sup> legt als Grundsatz fest, dass der Verkehrsflughafen München als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrsanbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung Süd-</p>
--	--	---

<sup>41</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](https://www.landentwicklung-bayern.de))

	<p>Bei einem echten Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie <b>für die Zukunft</b> Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann. Dieser Entwurf hinterlässt den Eindruck eines „Weiter so“ – es wird sogar explizit kein weiteres Vorgehen gefordert oder die Verantwortung auf die An-</p>	<p>bayerns sicherzustellen hat. Der auf der Basis umfassender Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren zugelassene Verkehr kann daher nicht zusätzlich zu den verfügbaren Betriebsbeschränkungen und Auflagen eingeschränkt werden, ohne die Funktion des Flughafens für die Bayerische Wirtschaft und die Beschäftigungssituation in der Region einzuschränken. So ist z. B. rund ein Viertel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Landkreisen Erding und Freising bei Unternehmen auf dem Flughafen beschäftigt. Die Entwicklung des Flughafens München steht jedoch nicht – wie behauptet (Nr. 69 u. a.) – im Gegensatz zu oder über den Belangen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung. Dazu enthalten die Genehmigung und Planfeststellung zahlreiche Auflagen zum aktiven und passiven Lärmschutz, die gerade dazu dienen, negative gesundheitliche Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Bevölkerung zu minimieren. Sie sind zu einem erheblichen Teil auch im Lärmaktionsplan wieder aufgegriffen und erläutert und mit zusätzlichen Maßnahmen ergänzt. 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, ermittelt worden. Sie waren auch Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen. Auch Untersuchungen der IHK München und Oberbayern bestätigen die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens.  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 Lärmminde- rung enthalten. Gemäß § 47d Abs. 2 Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG) haben die Lärmakti-</p>
--	--	--

	<p>wohner*innen abgeschoben. Der Einbau von Schallschutzfenstern als Maßgabe ist, gerade im Hochsommer, kein adäquater Ersatz dafür, dass der Flughafen selbst strukturelle Maßnahmen zum effektiven Lärmschutz ergreifen muss!/Unter <b>Lärmaktionsplan</b> – man beachte die semantische Bedeutung – sollte enthalten sein, welche Maßnahmen <b>in der Zukunft</b> ergriffen werden sollen. Was nicht bedeutet, dass es keiner Aktionen bedarf oder nur der Fortschreibung eines Status quo. Dieser Entwurf hinterlässt den Eindruck, dass zwar über eine Vielzahl von historischen – mithin abgeschlossenen – Maßnahmen berichtet wird, die aber im Sinne von weiterer Lärminderung nichts mehr beitragen können.</p> <p>Bei einem echten <b>Lärmaktionsplan</b> müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie <b>für die Zukunft</b> Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann. Dieser Entwurf hinterlässt den Eindruck eines „Weiter so“ – es wird sogar explizit kein weiteres Vorgehen gefordert oder die Verantwortung auf die Anwohner*innen abgeschoben. Der Einbau von Schallschutzfenstern als Maßgabe ist, gerade im Hochsommer, kein adäquater Ersatz dafür, dass der Flughafen selbst strukturelle Maßnahmen zum effektiven Lärmschutz ergreifen muss! [77, 82, 104]</p> <p>Deshalb lehne ich 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 <b>Nachtflugregelung</b> gibt, die ihrem Namen gerecht wird. Dies verlangt, dass die Kernzeit auf die Zeitspanne von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ausgeweitet wird, wobei in der Stunde bis 23:00 Uhr nur besonders leise Flugzeuge zur Landung im Einsatz sein</p>	<p>onspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. <b>Einsatz lärmarter Flugzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 wird verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>dürfen, aber keine Starts stattfinden dürfen. Ausnahmen in Notfällen oder für Flüge zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung sollen gestattet sein.</p> <p>Ich erwarte, dass eine neue <b>effektive Kostenreglung</b> bei den Gebühren für Flugbewegungen und Stationierung von Flugzeugen eingeführt wird. Die Kategorisierung von Flugzeugen in „Chaptern“ muss 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 und nicht zum Geschäftsergebnis der FMG beitragen.</p> <p>Ich erwarte die <b>Bewertung von Lärmauswirkungen nach absoluten Zahlen</b>. Das Heranziehen von Mittelwerten ist ein Schlag ins Gesicht für alle lärmgeplagten Anwohner*innen. Auch hier ist die Aufhebung der Bewertungsklassen entscheidend – besonders laute Flugzeuge fallen in einer zusammengefassten Statistik nicht in Gewicht, sind aber insbesondere in der Nacht eine enorme Gesundheitsbelastung.</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmabhängige Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 wird verwiesen. <b>Kategorisierung in Chapter</b> Die Festlegung von Lärmentgelten erfolgt nicht nach der Einteilung von Flugzeugen in Kapitel („Chapter“) gemäß Annex 16 der ICAO. Die Einteilung erfolgt vielmehr an Hand der 13 Lärmklassen der seit 01.06.2021 am Flughafen München geltenden Entgeltordnung, die auf gemessenen Werten beruht. So können zwei Flugzeuge desselben Kapitels nach Annex 16 der ICAO verschiedenen Lärmklassen der Entgeltordnung zugeordnet sein. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 verwiesen. <b>Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen. <b>Verwendung Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wurde entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (§ 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz [BlmSchG] und Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BlmSchV) durchgeführt. Demnach sind zur Beurteilung die Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> zu verwenden. <math>L_{DEN}</math> stellt einen 24-Stunden-Mittelungspegel dar, in dem die Zeiträume „Abend“ und „Nacht“ durch Zuschläge von</p>
--	--	---



		<p>Ich erwarte, dass alle politischen und rechtlichen Schritte ergriffen werden, damit die weitere <b>Ausbauplanung</b> (und nicht nur Baumaßnahmen) für den Flughafen gestoppt wird.</p> <p>Insbesondere ist auf den Bau der <b>3. Startbahn</b> zu verzichten; die Baugenehmigung ist zu widerrufen (was natürlich auch für eine 4. Startbahn laut Planfeststellung zutrifft). Zwei Bahnen reichen!</p> <p>Ich erwarte eine <b>kontinuierliche Evaluierung</b> der Lärmentwicklung, die auf die einzelnen Ursachen/Lärmquellen und getroffene Maßnahmen nachvollziehbar eingeht; fortlaufende und transparente Veröffentlichung ist notwendig.</p>	<p>5 dB(A) bzw. 10 dB(A) für erhöhte Ruhebedürftigkeit berücksichtigt werden. <math>L_{DEN}</math> stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; <math>L_{Night}</math> dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Dauerschallpegel</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 67 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Nach Rückmeldung des <b>Luftamts Südbayern</b> sind belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses<sup>42</sup> („3. Bahn-Bescheid“) rechtfertigen könnten, nicht ersichtlich (siehe auch Aktionsbündnis AufgeMUCkt [Nr. 14 u. a.]).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Evaluierung</b></p>
--	--	--	---

<sup>42</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

		<p>Ich erwarte, dass eine <b>erneute Datenerhebung</b> stattfindet, wenn die Flugbewegungen das Vor-Corona-Niveau erreichen oder zumindest in die Nähe der vollen Auslastung kommen. Eine Erhebung während der ruhigsten Zeit der vergangenen 30 Jahre ist keine geeignete Basis für eine zukunftsgerichtete und bürgerfreundliche Lärmreduzierungsplanung.</p> <p>Ich erwarte die konsequente Ausweisung von <b>ruhigen Gebieten</b>. [69]/ Ich erwarte die konsequente Ausweisung von <b>ruhigen Gebieten</b>. Diese werden im derzeitigen Plan zu Unrecht pauschal von der Hand gewiesen (S. 79 des Berichtsentwurfs): (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.“ Dies bedeutet für mich den aktiv geplanten Verzicht auf Maßnahmen und damit einen Verstoß gegen die EU-Richtlinie.</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde unter Berücksichtigung der Lärmkartierung 2017 (Bezugsjahr 2015) des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) erstellt; d. h. er berücksichtigt die Flugverkehrssituation vor der Corona-Pandemie.</p> <p>Ergänzend nimmt das <b>Bayerische Landesamt für Umwelt</b> (LfU) wie folgt Stellung: Als Bezugsjahr für die Fluglärmkartierungen wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) das Jahr 2015 gewählt, d. h. es wurde eine Flugverkehrssituation vor dem Eintreten der Corona-Pandemie berücksichtigt.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zu „ruhigen Gebieten“ unter Nr. 3 verwiesen, die hier wiederholt wiedergegeben wird: Nach § 47 Abs. 2 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. 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</p>
--	--	--	--

	<p>Ich erwarte einen <b>Lärmaktionsplan</b>, 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 (Zitat): „Soweit die Maßnahmen finanzielle Belastungen der beteiligten Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, z. B. Flughafen München GmbH und DFS Deutsche Flug-</p>	<p>Rahmen von kommunalen Lärmaktionsplänen sinnvoll. So hat beispielsweise die Stadt Freising in ihrem Lärmaktionsplan von 27.07.2018 (<a href="https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf">https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf</a>), zu dem die Regierung von Oberbayern ihr Einvernehmen erteilt hat, mögliche ruhige Gebiete identifiziert, auf die Festsetzung allerdings verzichtet. Die Ausweisung ruhiger Gebiete in Freising werde allerdings geprüft. Eine abschließende detaillierte Prüfung und die eventuelle Festsetzung einzelner ruhiger Gebiete erfolge deshalb erst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans durch die Stadt Freising. Die Festsetzung ruhiger Gebiete kann mit Einschränkungen in der 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 Kommunen steht es frei im Rahmen einer Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete auszuweisen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Wirtschaftlicher Vorbehalt</b> Angesichts der Corona-bedingten schwierigen wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, von der auch die FMG massiv betroffen 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</p>
--	---	---

	<p><i>sicherung 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. Ein nicht hinzunehmender Zustand.</p> <p>Ich erwarte außerdem, dass <b>verbindliche Maßnahmen und Strategien</b> zur langfristigen Lärmreduzierung getroffen werden. Der vorgelegte Entwurf, der sich zum Großteil auf dem „Status quo“ ausruhen und nicht tun möchte, enthält lediglich einige unverbindliche Ansätze. Das ist für alle Anwohner*innen nicht hinnehmbar.</p>	<p>personeller Ressourcen erfordern. Die bereits vorhandenen, und die FMG betreffenden Maßnahmen werden weitergeführt (soweit sie nicht vom Planungsstopp der 3. Bahn betroffen sind).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Umsetzung Maßnahmen</b> Die Regierung von Oberbayern weist im Lärmaktionsplan zu Recht darauf hin, dass beteiligte Behörden an die Vorgaben des Lärmaktionsplans gebunden und zur Umsetzung verpflichtet seien. Für Dritte gilt diese Verpflichtung nicht unmittelbar; allerdings wird die FMG im Rahmen ihrer Möglichkeiten an der Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Da der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre fortzuschreiben ist (§ 47d Abs. 5 BImSchG), ist mit der Fortschreibung auch eine Prüfung des Standes der Umsetzung der in der Erstfassung enthaltenen Maßnahmen zu erwarten. Schon dadurch werden alle Beteiligten in die Pflicht zur Umsetzung genommen. Gleichwohl ist angesichts der Corona-bedingten schwierigen wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, von der auch die FMG massiv betroffen ist, ein wirtschaftlicher Vorbehalt für die Realisierung der mittel- und längerfristig geplanten Maßnahmen unabdingbar, zumindest soweit sie den Aufbau neuer oder zusätzlicher sachlicher oder personeller Ressourcen erfordern. Die bereits vorhandenen, und die FMG betreffenden Maßnahmen werden weitergeführt (soweit sie nicht vom Planungsstopp der 3. Bahn betroffen sind).</p>
--	---	---

		<p>Ich erwarte, dass auch Maßnahmen gegen die hohe Abgas-, Feinstaub- und Ultrafeinstaubbelastung ergriffen werden. [113]</p> <p>Im Vertrauen auf eine angemessene Berücksichtigung meiner Eingabe verbleibe ich mit den besten Grüßen.</p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme zu Nr. 28 verwiesen.</p>
Bürger	70	<p>Ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Bitte tun Sie nicht nur Ihre Pflicht, weil die EU es so will, sondern nutzen Sie dieses Instrument um mehr Lebensqualität für die Menschen zu erreichen, denn Menschen sind wichtiger als Flugzeuge!</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 verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.</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 <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p>

<p>Bürger</p>	<p>79</p>	<p>Im Vergleich zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes der Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ nicht vorgebracht.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
<p>Schönefelder Ziegler Lehnert Rechtsanwälte – Partnerschaft mbB im Auftrag der Bürgerinitiative Attaching</p>	<p>80</p>	<p>In der nachfolgenden Stellungnahme geht es darum, unter Berücksichtigung der in Phase 2 veröffentlichten Unterlagen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Regierung von Oberbayern Stellung zu nehmen. Dabei geht es vorliegend wiederum um die im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme aus Phase 1 für die Bürgerinitiative Attaching benannten zentralen Themenkomplexe:</p> <p>A. Nachtflugbetrieb B. Überflugsituationen C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten</p> <p>Im Einzelnen ist hierzu wie folgt auszuführen:</p> <p><b>A. Nachtflugbetrieb</b></p> <p>1. Im Entwurf der Regierung von Oberbayern vom Juni 2021 findet sich unter Gliederungspunkt 6.6.1 auf Seite 39 folgende Passage: <i>„Grundsätzlich bieten sich für den Flughafen München nachfolgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch Fluglärm an:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge</i></li> <li>• <i>Nachtflugbeschränkungen</i></li> <li>• <i>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</i></li> <li>• <i>Lärm mindernde An- und Abflugverfahren</i></li> <li>• <i>Schallschutz und Entschädigungsprogramme</i></li> <li>• <i>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</i></li> </ul>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm</i></li> <li>• <i>Einsatz von Experten-Know-how zur Fluglärm-reduzierung</i></li> <li>• <i>Siedlungssteuerung und kommunale Planung, Berücksichtigung von Lärmbelastungen</i></li> <li>• <i>Verbesserung der Vernetzung der Verkehrs-träger</i></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</i></li> <li>• <i>Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm all-</i></li> </ul>	<p>Das <b>StMB</b> teilt hierzu Folgendes mit: Ein zentrales Thema bayerischer Verkehrspolitik ist die intelligente, kundenfreundliche und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger. Attraktive Verkehrswege und gut vernetzte Verkehrssysteme sind entscheidende Standortfaktoren für gesamt Bayern einschließlich des Großraums München und der Flughafenregion. Menschen und Unternehmen in Bayern sind heutzutage in einem Maße international verwoben, dass auf zeiteffektive Reisen und Transporte rund um die Welt nicht verzichtet werden kann. Ziel muss es deshalb sein, die arteigenen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Gestaltung von Reise- und Logistikketten effizient einzusetzen und die Verkehrsträger mittels leistungsfähiger Schnittstellen bestmöglich zu kombinieren. Zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München hat der Freistaat Bayern im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg gebracht. Außerdem lässt der Freistaat im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ weitere Möglichkeiten für zusätzlichen überregionalen Schienenpersonenverkehr und die dafür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen untersuchen.</p>
--	--	---	--



		<p><i>gemein</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Evaluierung der bisherigen Maßnahmen.</i></li> </ul> <p>Unter Gliederungspunkt 6.2.2 werden sodann in Tabelle 11 unter „Maßnahme V5“ Nachtflugbeschränkungen beschrieben. Außer dem Umstand, dass die planfeststellungsrechtlich bestehende Nachtflugregelung in der Fassung vom 23.03.2001 wiedergegeben wird und unter aktuellen Verfahrensstand auf die höchstrichterliche Bestätigung im Jahre 2005 verwiesen wird und im Anschluss sodann aus der Broschüre der Flughafengesellschaft eine Darstellung eingepflegt ist, wird zum Thema „Nachtflugbeschränkungen“ im Entwurf des Lärmaktionsplanes nichts bewirkt oder geplant.</p> <p>Dieser Ansatz ist für die Bürgerinitiative und die in ihr zusammengeschlossenen Betroffenen mehr als enttäuschend. Sicherlich ist die planungsrechtlich gegebene Nachtflugregelung aus dem Jahre 2001 ein rechtlicher Umstand, der zu Gunsten der Flughafengesellschaft als derzeit bestandskräftiger Ausgangspunkt zu Grunde gelegt und in den Blick genommen werden muss. Nichtsdestotrotz ist es selbstverständlich die im vorliegenden Verfahren zu bewältigende Aufgabe, im Sinne der gesetzlichen Vorgabe, die unionsrechtlich geprägt ist, eine Lärmaktionsplanung für die Zukunft zu entwickeln und auf den Weg zu bringen, die an zentralen Problempunkten ansetzt und an ihnen effektiv arbeitet. Eine bloße Beschreibung des derzeit geregelten Zustands ist insoweit nicht zielführend.</p> <p>So war in der diesseits abgegebenen Ausgangs-</p>	<p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	--	--	---

		<p>Stellungnahme vom 18.09.2020 unter Gliederungspunkt 3 angesprochen worden, dass die rechtlich zugelassene Nutzung des Nachtflugbetriebes für die Zukunft transparenter und nachvollziehbarer ausgestaltet werden sollte, um die behördliche Praxis zu verbessern. Dabei ging es zentral um die Inanspruchnahme von Ausnahmegenehmigungen, deren Begründung und Dokumentation. Hier wäre es ohne weiteres möglich, im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgehend von der bestehenden Nachtflugregelung, so wie sie genehmigungsrechtlich im Jahre 2001 ausgestaltet wurde, in einem ersten Schritt für eine bessere Nachvollziehbarkeit und Transparenz zu sorgen und jeden einzelnen Fall der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu begründen und für Dritte, mithin auch die betroffene Bevölkerung vor Ort, nachvollziehbar zu dokumentieren, warum eine Ausnahmegenehmigung auf der Basis der bestehenden Nachtflugregelung erteilt wurde. Das bisherige Prozedere ist intransparent und verhindert einen effektiven Kontrollmechanismus, was gegebenenfalls auch so bewusst bezweckt ist, damit man von entscheidender Seite nicht in Begründungsnot gelangt. Damit ist aber diese Entscheidungspraxis ein Einfallstor für jedwede Ausnahmegenehmigung. Die Entscheidung ist intransparent und nicht begründet und damit im Nachhinein noch nicht einmal der Sache nach nachvollziehbar, geschweige denn in rechtlicher Hinsicht überprüfbar. Damit kann die Nachtflugregelung gerade bezogen auf Ausnahmegenehmigungen auch für die</p>	<p>Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>43</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
--	--	---	---

<sup>43</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<p>Zukunft nicht überprüft und weiterentwickelt werden, sondern mit der vorliegend sodann geschützten Intransparenz verweigert man sich einer effektiven Rechenschaft gegenüber den vor Ort von der Nachtflugregelung betroffenen Menschen.</p> <p>Bezogen auf diesen Aspekt ist daher der Entwurf des Lärmaktionsplanes bereits als unzureichend und enttäuschend zu bezeichnen. Es wäre ohne großen Aufwand und ohne Eingriff in die derzeit genehmigungsrechtlich geschützte Nachtflugregelung möglich gewesen, hier zu Gunsten der Betroffenen vor Ort Transparenz, Nachvollziehbarkeit und eine vertiefte Auseinandersetzung bezüglich der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die entscheidende Behörde zu schaffen und im Hinblick auf die besonderen Belastungssituationen im Rahmen des Nachtflugbetriebes angezeigt gewesen.</p> <p>2. Bezeichnend sind insoweit auch die Stellungnahmen des Staatsministeriums und der FMG in Anlage 5 zum Ergebnis der Online-Befragung, wenn dort die Ergebnisse zur Frage 2.2 des Online-Fragebogens auf Seite 16 der Stellungnahme relativiert werden. Es lässt sich der ersten Phase ohne weiteres insoweit entnehmen, dass die Lärmbelastung während der Nachtzeit bezogen auf den gesamten Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr in der Gesamtschau den größten Umfang an Beschwerdepotenzial aufweist.</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Beschwerdesituation nachts</b> Die Ausführungen der FMG in Nr. 2.2 der Anlage 5 beziehen sich auf die von der FMG beobachtete Beschwerdesituation in Bezug auf die bei der FMG eingegangenen Beschwerden und decken sich nur teilweise mit den Ergebnissen der Umfrage in Nr. 2.2 der Anlage 5. So können rund 15 % aller bei der FMG eingegangenen Beschwerden dem Thema Nachtflug zugeordnet werden, rund die Hälfte der Beschwerden bezieht sich auf einzelne Überflüge. Die FMG nimmt jede einzelne Beschwerde ernst, geht ihr nach und der Beschwerdeführer erhält dazu Rückmeldung. Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG zu Nr. 2.2 der Anlage 5 verwiesen.</p>
--	--	---	--

		<p>Es ist mehr als enttäuschend und zeugt von behördlicher Ignoranz, wenn das Staatsministerium sich bezogen auf diese Beschwerdesituation ausschließlich auf die bestandskräftige Nachtflugregelung beruft und weitere Betriebsbeschränkungen für nicht geboten hält. Es verdeutlicht, dass dort offensichtlich überhaupt kein Interesse daran besteht, auch nur minimal an einer Verbesserung bzw. zumindest Schaffung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit mitzuwirken, sondern der Status quo und damit auch die Intransparenz bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ausdrücklich unterstützt und geschützt werden soll.</p> <p>Die FMG selbst führt in Anlage 7 in Erwiderung auf die diesseitige Stellungnahme vom 18.09.2020 unter anderem auf Seite 24 aus; dass die vorliegend geltend gemachte verbesserte Dokumentation und Transparenz eine Forderung sei, die in der flugbetrieblichen Realität und der Bedeutung des Flughafens München nicht praktikabel umsetzbar sei. Neben einem hohen Verwaltungsaufwand würde das in der Praxis dazu führen, dass nicht nur jede Planungssicherheit entfielen, sondern in der Konsequenz auch wichtige Verkehrssegmente zum Nachteil Bayerns verloren gehen würden.</p> <p>Dass die bisher fehlende Dokumentation und Transparenz von Ausnahmegenehmigungen Aufwand erspart, mag so sein. Gerade wenn man aber die Ausführungen des Staatsministeriums hierzu ergänzend in den Blick nimmt, welches seinerseits in Erwiderung auf die Ausführungen in seiner Stellungnahme in Anlage 7 auf Seite 16</p>	<p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Vorwurf ist unberechtigt. Eine bestandskräftige Nachtflugregelung hat eigentumsgleiche Wirkungen. Ein Entzug wäre somit entschädigungspflichtig.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Argumentation der FMG</b> Die FMG hat die Ausführungen in Nr. 9.3 der Anlage 7 so verstanden, dass sie sich auf ein Monitoring aller Nachtflugbewegungen beziehen und nicht nur auf ein Monitoring der erteilten Ausnahmegenehmigungen. Erst durch die ergänzenden Ausführungen in Nr. 80 (der Anlage 10) wird deutlich, dass die Ausführungen auf die behördliche Praxis bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen abzielen. Die Erweiterung der Berichterstattung über die erteilten Ausnahmegenehmigungen liegt in der Zuständigkeit des StMB. Ergänzend und insbesondere bezogen auf die Ausnahmegenehmigungen wird auf die Stellungnahme des StMB zu Nr. 3 der Anlage 7 verwiesen.</p>
--	--	--	--

		<p>ausführt, dass lediglich ein kleiner Anteil von rund 1 % auf die erteilten Ausnahmen zurückzuführen sei, wird deutlich, dass die Argumentation der FMG irreführend ist. Denn wenn tatsächlich — wie vom Staatsministerium ausgeführt — nur 1 % in der Nachtflugbetriebssituation auf erteilte Ausnahmegenehmigungen in Gänze entfällt, kann es in der Praxis keinen unzumutbaren Verwaltungsaufwand geben, dieses eine Prozent mit einer vollständigen Dokumentation und Herstellung von Transparenz für die Öffentlichkeit zu belegen. In jedem Falle wäre es bezogen auf die hier inmitten stehende Lärmaktionsplanung ein Ansatzpunkt, beispielsweise für einen Zeitraum von 5 Jahren, eine solche Maßnahme bezüglich der Dokumentation und Schaffung von Transparenz bei den Ausnahmegenehmigungen vorzusehen, um nachvollziehbar prüfen zu können, was es mit den Ausnahmegenehmigungen im Laufe eines Flugbetriebsjahres auf sich hat und welche Auswirkungen diese Ausnahmegenehmigungen auf die Nachtflugsituation haben.</p> <p>Denn insoweit ist es ergänzend sehr bemerkenswert, wenn die FMG neben dem hohen Verwaltungsaufwand die Befürchtung ausspricht, dass in der Konsequenz der Umsetzung einer solchen Dokumentation wichtige Verkehrssegmente zum Nachteil Bayerns verloren gehen würden. Auch insoweit stellt sich erneut die Frage unter Rückgriff auf die Aussage des Staatsministeriums bezogen auf den Anteil von einem Prozent, um welches wichtige Verkehrssegment es zum Nachteil Bayerns aus Sicht der Flughafengesellschaft insoweit gehen soll?</p>	
--	--	--	--

		<p>Umso mehr ist daher diesem Aspekt aus der Ausgangsstellungnahme vom 18.09.2020 nach einmal Nachdruck zu verleihen. Es wird ausdrücklich gefordert, der Thematik der Ausnahmegenehmigungen im Nachtflugbetrieb mit einer expliziten Maßnahme im Lärmaktionsplan Rechnung zu tragen und dort beispielsweise für einen Zeitraum von 5 Jahren vorzusehen, dass die Situation der Ausnahmegenehmigungen durch entsprechende Begründungen der Entscheidungen und nachvollziehbare Dokumentation und Transparenz der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird sowie im Rahmen der Fortschreibung und des Monitorings zur Lärmaktionsplanung einer tragfähigen Überprüfung zugeführt wird. Es gibt nach den vorliegenden Aussagen des Staatsministeriums und auch der Flughafengesellschaft keinen Grund, diesen Aspekt mit einer entsprechenden Maßnahme im Lärmaktionsplan nicht zu untersuchen und für die weitere Planung eines sinnvollen Lärmminderungskonzeptes nicht in den Blick zu nehmen.</p> <p><b>B. Überflugsituationen</b> Auch bezogen auf den Themenkomplex „Vermeidung von Überflugsituationen über der Ortslage von Attaching“ finden sich leider nur sehr unspezifische rudimentäre Ansätze zur Verbesserung der Situation. Zwar werden unter Maßnahme V7 „lärmmindernde An- und Abflugverfahren“ benannt; unter Maßnahme V13 das „Monitoring und die Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms“ sowie unter Maßnahme V14 die „Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Siehe oben zu <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b>.</p> <p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu wie folgt Stellung: Zunächst wird auf die umfangreiche bisherige Stellungnahme zu dieser Thematik im Allgemeinen sowie auch konkret bezogen auf die Überflugsituation in Attaching im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung (Nrn. 10.3 und 10.4 der Anlage 7) verwiesen. Wie bereits mitgeteilt, handelt es sich bei Überflügen von Attaching grundsätzlich um Fehlanflüge oder wetterbedingte Abweichungen, also in beiden Fällen um weitge-</p>
--	--	---	--

	<p>und Ahndung von Verstößen“. Unter der Fortentwicklungsperspektive findet sich sodann die Maßnahme G7 mit der „Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit“.</p> <p>Wenn man sich jedoch die Stellungnahmen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu den Ausführungen in der Stellungnahme vom 18.09.2020 anschaut, findet sich dort eigentlich nur die pauschale Ablehnung und die Verneinung jeglicher Einflussnahme auf diese Problemsituation. Stattdessen wird lediglich darauf verwiesen, dass die stattfindenden Überflüge nicht zu einer unzumutbaren Lärmbelastung in Attaching führen würden, da der zulässige Dauerschallpegel durch die Überflugsituationen nicht überschritten werde. Gerade dieses Argument verdeutlicht eindringlich, dass es insoweit den beteiligten Stellen nicht um eine Verbesserung der Situation der Bevölkerung vor Ort geht, sondern um eine reine Verteidigung des Status quo. Dies ist aber gerade nicht Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung, sondern die Lärmaktionsplanung soll gerade dazu dienen, auch unter Berücksichtigung bestehender genehmigungsrechtlicher Tatbestände Möglichkeiten aufzuzeigen, wie für die Zukunft die Lärmbelastung besser gesteuert und reduziert werden kann. Diesem Ansinnen verweigert sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sowie die Deutsche Flugsicherung GmbH zu Gunsten der FMG, wenn bezogen auf die Überflugsituationen lapidar geantwortet wird, dass der zulässige Dauerschallpegel eingehalten sei. Auch unterhalb des zulässigen Dauerschallpegels gibt es mit den Überflugsituati-</p>	<p>hend unvermeidbare Ereignisse.</p> <p>Aufgrund der Lage und Ausrichtung der Start- und Landebahnen des Flughafens München und der Lage von Attaching unmittelbar nördlich des Bahnsystems im Nahbereich des Flughafens bleibt der Ort von Überflügen ansonsten tatsächlich weitestgehend frei. In den genannten Fällen ist allerdings die sichere Abwicklung der Flüge derart vorrangig zu gewährleisten, dass eine Umleitung um die Ortslage von Attaching nicht in Betracht gezogen werden kann.</p> <p>Auf Art und Umfang des Verkehrs am Flughafen München haben das BAF und die DFS keinen Einfluss. Ergänzend verweisen wir nochmals auf die grundsätzlichen Informationen betreffend das Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren, die das BAF auf seiner Website <a href="https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum_Flugverfahren_Recht/Flugverfahren/flugverfahren_node.html">https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum_Flugverfahren_Recht/Flugverfahren/flugverfahren_node.html</a> veröffentlicht hat:</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zu Überflügen und Flugrouten auf die obenstehende Stellungnahme von BAF und DFS.</p>
--	---	---



		<p>onen erheblichste und belastende Überflugereignisse über die Ortslage von Attaching, die auch nicht in Abrede gestellt werden, und das Ziel einer Lärmaktionsplanung ergänzend zu der bestehenden genehmigungsrechtlichen Situation muss es doch sein, hier für die Zukunft Verbesserungen für die Bevölkerung und die Flughafenrainer zu schaffen und insoweit Möglichkeiten zu nutzen, um unabhängig von der Frage des Dauerschallpegels eine Reduzierung der Lärmbelastung auch unter diesem Grenzwert zu Gunsten der Bevölkerung herbeizuführen, in dem Überflugsituationen minimiert werden und damit Lärmbelastungen durch Überflugsituationen gar nicht entstehen können.</p> <p>Es wurde für unsere Mandantschaft insoweit auch in der Stellungnahme vom 18.09.2020 ausdrücklich gar nicht in Frage gestellt, dass Sicherheitsaspekte von Gesetzes wegen einen entsprechenden Vorrang erzeugen, jedoch Aspekte, wie die reine CO<sub>2</sub>-Einsparung, um die kürzeste Strecke zwischen Punkt A und B zurückzulegen, im Wege eines praktischen Interessenausgleichs mit der Reduzierung der Lärmbelastung der Wohnbevölkerung vor Ort in Konkurrenz stehen und dementsprechend abgewogen werden müssen.</p> <p>Auch wenn selbstverständlich die CO<sub>2</sub>-Ausstoßreduzierung im Sinne der Klimaschutzdebatte eine größere Bedeutung gewonnen hat, ist insoweit der Belang der menschlichen Gesundheit im Hinblick auf die Reduzierung von Lärmbelastungen definitiv nicht aus dem Blick zu verlieren. Im Sinne der Thematik der CO<sub>2</sub>-Reduzierung soll-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Siehe unten zu <b>Kurzstreckenflüge</b>.</p>
--	--	--	---

		<p>te, wie ebenfalls in der Stellungnahme vom 18.09.2020 bereits angeschnitten, besser über die Reduzierung des Flugverkehrs an sich, insbesondere mit der Einsparung von innerdeutschen Flügen, einhergehen, was den signifikanteren Beitrag erbringen würde, anstatt dies im Zusammenhang mit der Änderung der Abflugroute durch Einzelfreigabe zu verbinden und insoweit vermeintlich von einem Argument effektiver CO<sub>2</sub>-Ausstoßreduzierung sprechen zu können.</p> <p>Es war bereits in der Stellungnahme vom 18.09.2020 seitens der Bürgerinitiative ausdrücklich deutlich gemacht worden, dass es insoweit natürlich unter Berücksichtigung relevanter Sicherheitsaspekte Grenzen für die Beeinflussung derartiger Überflugsituationen qua Gesetz und in der Praxis gibt. Nichtsdestotrotz muss es doch ein legitimes Anliegen und eine legitime Forderung im Rahmen der Schaffung eines Lärmaktionsplanes mit zukunftsgerichteten Handlungsoptionen sein, in diesem Bereich nach aktiven verbesserten Lösungen zu suchen und im Sinne einer Reduzierung der Lärmbelastung Überflugsituationen, insbesondere im Bereich der Ortslage von Attaching, die im Hinblick auf die unmittelbare Nähe zur nördlichen Start- und Landebahn des Flughafens München nur in sehr geringer Höhe überflogen werden kann.</p> <p>Wie bei der Nachtflugregelung wurde im Rahmen der Stellungnahme vom 18.09.2020 gefordert, für die Zukunft transparente und nachvollziehbare Sicherungsmaßnahmen in die Lärmaktionsplanung zu integrieren, um diesen Themenkomplex für die</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Überflugsituation Attaching</b> Zur Frage der Überflugsituation wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verwiesen. Es ist anzumerken, dass es keine Standardabflugstrecke (SID) gibt, die über Attaching führt. Eine Nachverfolgung von Flugspuren ist über die Online-Anwendung „Flumo“ der FMG möglich (siehe Maßnahme V16). Darüber hinaus prüft die FMG, in Abstimmung mit der DFS, ein Monitoringprogramm für die Überflugsituation Attaching aufzusetzen.</p>
--	--	---	--

		<p>Zukunft besser zu steuern und Lärmbelastungen zu reduzieren. Auch hier wäre – wie bereits bei der Nachtflugregelung im vorliegenden Schreiben ausgeführt – daran zu denken, beispielsweise für einen Zeitraum von 5 Jahren exaktere Erfassungen und Dokumentationen vorzunehmen, um insbesondere die Überflugsituationen der Ortslage von Attaching bezogen auf diesen Zeitraum näher und intensiver zu untersuchen und sodann zu analysieren, wie in einem weiteren Schritt in der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung sodann Maßnahmen ergriffen werden können, die jenseits von Sicherheitsaspekten gelegen sind, um unnötige Überflugsituationen für die Zukunft sicher und verbindlich ausschließen zu können und damit für die Bevölkerung vor Ort sicher und verbindlich zu dokumentieren und abzusichern, dass ihre Wohnsituation durch Überflüge nicht ohne hinreichenden Grund lärmmäßig gestört wird. Insoweit ist es aber nicht tragfähig und auch nicht anzuerkennen, wenn die vermeintliche Nichtüberschreitung des Dauerschallpegels dazu führen soll, dass dieser Aspekt von vornherein nicht weiter betrachtenswert sei. Sodann würde letztlich der Ansatz der Lärmaktionsplanung von vornherein ins Leere laufen, da die FMG grundsätzlich für die Anlage und den Betrieb des Flughafens entsprechende genehmigungsrechtliche Grundlagen in Händen hält, wie beispielsweise auch bei der Nachtflugregelung, und den Flughafen selbstverständlich innerhalb dieser genehmigungsrechtlichen Rahmen betreiben darf und gleichzeitig muss.</p> <p>Wie einleitend im Entwurf des Lärmaktionsplans dargestellt, ist man im Freistaat offensichtlich aber</p>	<p>Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungs-</p>
--	--	---	--

		<p>bezogen auf die Lärmaktionsplanung sowieso seit geraumer Zeit von einem fehlerhaften Ansatz insoweit ausgegangen, dass man den unionsrechtlichen Rahmen bezüglich der Anwendbarkeit der Lärmaktionsplanung unzutreffend verortet hatte, was sich in den Erläuterungen zum Planerfordernis und zu den Schutzziele auf Seite 25 des Entwurfes niederschlägt.</p>	<p>räume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der <b>Großflughäfen</b>, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.</p> <p>Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln <math>L_{DEN} &gt; 70 \text{ dB(A)}</math> bzw. <math>L_{Night} &gt; 60 \text{ dB(A)}</math> betroffen sind.</p> <p>Zudem wurden auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979<sup>44</sup> in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse umfassender Schallschutz für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbelastung von Außenwohnbereichen flankiert war.</p> <p>Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst.</p> <p>Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von <math>L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}</math> bzw. <math>L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}</math> und mehr als 50 betroffenen Personen nach den Hinweisen des StMUV veranlasst, sondern bereits im Falle, dass kartierte Bereiche vorliegen. Auch die noch nicht erfolgte Festsetzung eines Lärmschutzbereichs ist aus Sicht der EU-Kommission und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) kein nicht überwindbares Hindernis für</p>
--	--	---	---

<sup>44</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](http://www.bayern.de/000134neu))

		<p>Daher wird an dieser Stelle noch einmal im Anschluss an den Vorschlag zur Prüfung und Fortentwicklung bei der Nachtflugsituation auch bezogen auf die Überflugsituationen der Ortslage von Attaching an sich gefordert und angeregt, mit einer zukunftsgerichteten Maßnahme im Lärmaktionsplan über einen Zeitraum von 5 Jahren zu dokumentieren und transparent darzulegen, wie es sich mit den Überflugsituationen, der Häufigkeit und der Art nach verhält und wie dies rechtlich jeweils einzuordnen ist und sodann in der Folge anhand der durchgeführten Dokumentation in fachlicher wie rechtlicher Hinsicht in Überlegungen eintritt, wie vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse die Überflugsituationen für die Zukunft reduziert und vermieden werden können.</p> <p>Im Lärmaktionsplan sollte ergänzend geregelt werden, an wen sich die Betroffenen und auch die Bürgerinitiative Attaching als Zusammenschluss der Betroffenen wenden können und sollen, damit die Überflugsituation effektiv nachverfolgt werden kann.</p>	<p>die Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Zudem stellt eine Lärmaktionsplanung für den Flughafen München aus Sicht der EU-Kommission ein besonders wichtiges Element der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in Deutschland dar. Aus vorgenannten Gründen wird für den Großflughafen München ein Lärmaktionsplan erarbeitet.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Siehe oben zu <b>Überflugsituation Attaching</b>.</p> <p>Der <b>Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) der Regierung von Oberbayern</b> ist zur Entgegennahme, Untersuchung und Beantwortung von allgemeinen Beschwerden und Anfragen zum Thema Fluglärm zuständig. Fluglärmbeschwerden können beim FLSB für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege eingereicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Über ein Online-Formular: <a href="#">Start – Fluglärmbeschwerde (bayern.de)</a></li><li>• telefonisch: +49 (0)89 2176-1</li></ul>
--	--	--	---

		<p><b>C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten</b> Wie bereits in der Stellungnahme vom 18.09.2020 zum Ausdruck gebracht, wurde seitens der Bürgerinitiative erwartet, dass der insoweit verfochtene Ansatz in der Luftfahrtindustrie und bei den Fluggesellschaften sowie der FMG nicht auf große Begeisterung treffen würde. Genauso ist es gekommen und der Stellungnahme der FMG zu diesem Aspekt zu entnehmen. Wie aber ebenfalls bereits zum Ausdruck gebracht, kann es im Rahmen des vorliegenden Verfahrens zur Lärmaktionsplanung nicht darum gehen, ein für die Luftfahrtindustrie oder die Fluggesellschaften bzw. die Flughafengesellschaft genehmes Verfahren zu entwickeln, sondern im Sinne der Überprüfung der Lärmsituation die Entwicklung neuer weitergehender Instrumente voranzubringen, um das Problem der Lärmbelastung an sich für die Anwohner rund um den Flughafen München für die Zukunft sinnvoller Weise zu reduzieren und zu steuern.</p> <p>Leider ist bezogen auf den Themenkomplex „Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten“ im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht ein Maßnahmenansatzpunkt zu erkennen, der diesen Aspekt aufgreifen könnte bzw. auf diesen Themenkomplex in mit-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• per E-Mail: <a href="mailto:luftamt@reg-ob.bayern.de">luftamt@reg-ob.bayern.de</a></li> <li>• schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München</li> <li>• per Fax: +49 (0)89 2176-3102</li> </ul> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Flugbetrieb Tagesrandzeiten</b> Auch der Flugverkehr in den Tagesrandzeiten – gemeint ist wohl die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 00:00 Uhr und zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr – unterliegt den strengen Anforderungen der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>45</sup>. Darüber hinaus hat die FMG keine rechtliche Handhabe, den Verkehr weiter einzuschränken. Die Planung der Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erfolgt durch die am Flughafen verkehrenden Fluggesellschaften, die Vergabe der hierfür benötigten „Slots“ durch den von der Bundesrepublik Deutschland in Umsetzung Europäischen Rechts mit der Flugplankoordination beauftragten Flugplankoordinator. Rechtsgrundlage für dessen Tätigkeit sind § 31a und § 32 Abs. 1 Nr. 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. der Verordnung über die Beauftragung des Flugplankoordinators vom 17.12.1992 und der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung vom 13.06.1994, jeweils in der aktuell geltenden Fassung. Die FMG hat auf Grund ihrer Betriebspflicht (§ 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO]) die koordinierten Flugbewegungen abzuwickeln. Die Anzahl der verfügbaren Slots wird durch die sog. Koordinierungseckwerte (KEW) bestimmt. Der aktuelle Koordinierungseckwert (KEW) für die Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr beträgt 90 Starts und Landungen pro Stunde.</p>
--	--	---	--

<sup>45</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

		<p>telbarer Form versuchen würde, einzuwirken. Stattdessen wird dieser Problemkomplex im Rahmen der Lärmaktionsplanung vollständig ausgeblendet und somit dieser Aspekt zu Gunsten der FMG außer Betracht gelassen.</p> <p>Dass dieses komplexe Thema keiner einfachen Lösung zugänglich ist, liegt auf der Hand. Auch seitens der Bürgerinitiative war bewusst in der Stellungnahme vom 18.09.2021 darauf hingewiesen worden, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung ein außerhalb der üblichen Verfahren liegender Ansatz erarbeitet werden und in der Praxis umgesetzt werden sollte, um die Spitzenbelastungen durch konzentrierten Flugbetrieb in Tagesrandzeiten abzumildern.</p> <p>Auch insoweit wäre beispielsweise in einem ersten Schritt es möglich und gleichzeitig aber auch wichtig, dass beispielsweise über einen Zeitraum von 5 Jahren die Beeinflussbarkeit der Nutzung von Tagesrandzeiten auch unter Einbeziehung internationaler Beziehungen und Steuerungen in anderen EU-Staaten und dortigen Großflughäfen untersucht wird, um sodann auf dieser Basis Maßnahmen zu entwickeln, mit denen es zu einer gleichmäßigeren Verteilung und Entzerrung dieser unzumutbaren und auch unnötigen Spitzen zu kommen. Ein einfaches Fortschreiben der Bestandssituation und Ignorieren dieser Problemlage wird jedoch dem gesetzlichen Auftrag der Lärmaktionsplanung nicht gerecht, so dass in der Folge in diesem zentralen Themenbereich die Lärmaktionsplanung der Regierung von vornherein als defizitär anzusehen ist.</p>	<p>Von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr gelten zwar grundsätzlich dieselben Kapazitätseckwerte, Slots dürfen aber vom Flugplankoordinator nur vergeben werden, wenn die angefragten Starts oder Landungen nach den Vorgaben der Nachtflugregelung für den Flughafen München zugelassen sind (siehe A.I.1 und A.I.2 der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 oder Maßnahme V5). Die FMG hat auf die Slotzuteilung keinen Einfluss. Da die zeitliche Abfolge von Flügen bedarfsorientiert stattfindet, ist eine über diese Vorgaben hinausgehende Verteilung bzw. „Entzerrung“ von Spitzen auch in den Tagesrandzeiten nicht darstellbar. Verkehrsspitzen orientieren sich bei allen Verkehrsträgern an der Nachfrage durch die Kunden. Sie sind daher nicht „unnötig“, sondern systembedingt. Sondereffekte, wie z. B. wetterbedingte Verspätungen, die für vor 22:00 Uhr koordinierte Flüge nach 22:00 Uhr abgewickelt werden dürfen, sind nicht planbar und von der FMG auch nicht beeinflussbar.</p> <p>Durch die in der Nacht gestaffelten Entgelte, die mit der aktuellen Entgeltordnung sogar noch deutlich stärker gespreizt wurden, bietet die FMG Anreize für die Fluggesellschaften, die Nachtzeiten möglichst in ihren Planungen auszusparen oder die Flüge auf das nachfrageorientiert notwendige Minimum zu beschränken. In Gesprächen mit den Fluggesellschaften weist die FMG darüber hinaus auf die Bedeutung des Lärmschutzes in der Nacht hin. Zum faktischen Geschehen ist darauf hinzuweisen, dass die Zahl der Flugbewegungen bereits in der Stunde nach 22:00 Uhr deutlich abnimmt. 2019 wurden im Schnitt in dieser Stunde nur noch 51 Flugbewegungen abgewickelt. Die Zahl sinkt in der Stunde nach 23:00 Uhr weiter deutlich, 2019 auf 14 Flugbewegungen. Die FMG berichtet in jeder Sitzung der Fluglärmkommission über die Entwicklung der Nachtflüge, über die Einhaltung der Vorgaben der Nachtflugregelung und erläutert</p>
--	--	--	--



	<p><b>D. Weitere Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans und den weiteren ausgelegten Unterlagen</b></p> <p>1. Auf Seite 10 des Entwurfs wird ausgeführt, dass laut Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode bis 2023 die Planungen für den Bau der 3. Start- und Landebahn nicht weiterverfolgt werden.</p> <p>Hier wird ausgeblendet, dass Herr Ministerpräsident Söder im September vergangenen Jahres weitergehende Aussagen getroffen hat, wonach gegenwärtig es bereits eine Herausforderung sei, in München überhaupt eine Startbahn aufrechtzuerhalten, geschweige denn die zweite oder gar die dritte.</p> <p>Die 3. Startbahn sei für ihn eine Perspektive für den steigenden Flugverkehr gewesen. Die Lage habe sich aber verändert:</p> <p><i>„Wir werden erleben, dass wir auf ganz lange Zeit nicht annähernd an die Fluggastzahlen herankommen werden, die mal waren, geschweige denn die Steigerungen haben werden.“</i></p> <p><i>Dabei verändere sich das Flugverhalten nicht nur wegen Corona, sondern auch wegen der Klimadebatte. So gebe es viel weniger Kurzstreckenflüge in Deutschland. Keine 3. Startbahn in den nächs-</i></p>	<p>zudem die Ergebnisse der Berechnungen zur Einhaltung der lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen nach A.I.3 der Nachtfluggenehmigung. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 11.1 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p>
--	---	--

		<p><i>ten 8 bis 10 Jahren.</i></p> <p><i>Es sei völlig illusorisch zu glauben, dass eine 3. Startbahn jetzt benötigt werde – und dass sie in den nächsten 8 bis 10 Jahren gebaut werden könnte. Söder fügte hinzu, es gehöre für ihn zur wirtschaftspolitischen und ökologischen Glaubwürdigkeit und Ehrlichkeit dazu, dies klarzustellen.“</i> (Quelle <a href="https://www.br.de/nachrichten/bayern/soeder-legt-planungen-fuer-dritte-startbahn-in-muenchen-auf-eis,SAkGLPJ">https://www.br.de/nachrichten/bayern/soeder-legt-planungen-fuer-dritte-startbahn-in-muenchen-auf-eis,SAkGLPJ</a>).</p> <p>2. Auf Seite 11 des Entwurfes werden Zahlen zur Entwicklung des Passagieraufkommens dargelegt. Es fällt insoweit auf, dass die Werte aus dem Jahr 2020 fehlen. Nachdem der Entwurf vom Juni 2021 stammt, müssten die Zahlen für das Jahr 2020 verfügbar und in die Betrachtung einbezogen werden.</p> <p>3. Soweit auf Seite 12 des Entwurfes die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung dargestellt wird, lassen sich die dort getätigten Ausführungen mit der Begründung im Planfeststellungsbeschluss für die 3. Start- und Landebahn vom Juli 2011, dort Seite 409, nicht in Einklang bringen. Dort heißt es:</p>	<p>Es ist zutreffend, dass für die „Vergleiche“ auf das Jahr 2019 Bezug genommen wurde. Allerdings sind die „Zahlen“ für das Jahr 2020 in Kapitel 2 (Seiten 8 ff.) ausführlich dargestellt. Aufgrund der Corona-Pandemie ist im Jahr 2020 die Anzahl der abgefertigten Passagiere um 76,8 % (im Vergleich zu 2019) auf rund 11,1 Mio. und die Anzahl der Flugbewegungen um 64,8 % (im Vergleich zu 2019) auf rund 147.000 eingebrochen. Auch die geflogene Luftfracht sank gegenüber 2019 um 54,9 % auf 153.000 Tonnen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf die obenstehende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist die Fluglärmbelastung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie dargestellt. Im Rahmen der 3. Runde der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 wurde die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen VBUF angewandt. Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen erfolgte durch die</p>
--	--	--	--

		<p>„Im Planungsfall 2025 ist durch Geräuschimmissionen im Bereich zwischen <math>L_{Aeq\ Tag}</math> 55-60 dB(A) (11.200 Betroffene) gegenüber dem Prognosenullfall 2025 (9.600 Betroffene) eine Zunahme um 1.600 Betroffene zu verzeichnen. Eine Geräuschimmission von <math>L_{Aeq\ Tag} \geq 60</math> dB(A) wird im Prognosenullfall 2025 für 2.495 und im Planungsfall 2025 für 4.975 Betroffene prognostiziert. Letzteres entspricht einer Zunahme der Betroffenen um 2.470 durch das Ausbauvorhaben. Nachts nimmt dagegen gegenüber dem Prognosenullfall im Planungsfall die Anzahl der Betroffenen innerhalb der Nacht-Schutzzone <math>L_{Aeq\ Nacht} = 50</math> dB(A)/<math>L_{Amax} = 6x53</math> dB(A) von 10.175 auf 7.080 und damit um 3.095 Betroffene ab (näheres siehe C.II.5.1.1.6.1 dieses Beschlusses, dort unter ‚Lärmbetroffenheit der Bevölkerung‘).“</p>	<p>vorläufige Berechnungsmethode VBEB. Der äquivalente Dauerschallpegel für Tag- und Nacht-schutzzonen wird nach der Anlage zum Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ermittelt. Weitere Ursachen für die Abweichungen liegen u. a. darin, dass es sich bei den Zahlen aus dem 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>46</sup> um Prognosewerte aus dem Zeitraum vor 2011 handelt. Der Lärmaktionsplan wurde unter Berücksichtigung der Lärmkartierung 2017 des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) erstellt. Hierbei wurden die Flugbewegungen des Bezugsjahres 2015 für die Lärmberechnung verwendet. Zudem stimmen die Zeiträume der Pegel <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Aeq\ Tag}</math> nicht überein. Beim <math>L_{DEN}</math> handelt es sich um den A-bewerteten äquivalenten 24-Stunden-Dauerschallpegel und beim <math>L_{Aeq\ Tag}</math> um den äquivalenten Dauerschallpegel während der Beurteilungszeit tags (6 bis 22 Uhr).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betroffenzahlen 98. ÄPFB</b> Die in der Begründung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses (98. ÄPFB) genannten Betroffenzahlen sind nicht identisch mit den Betroffenzahlen des Lärmaktionsplan-Entwurfs. Dies hat mehrere Ursachen, die auf die unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen und den daraus resultierenden Vorgaben zur Fluglärm- und Betroffenermittlung zurückzuführen sind. Die Unterschiede werden im Folgenden tabellarisch gegenübergestellt:</p> <table border="1" data-bbox="1339 1209 2089 1321"> <thead> <tr> <th></th> <th>LAP-Entwurf</th> <th>98. ÄPFB</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Rechtliche Grundlage</b></td> <td>EG-Umgebungslärmrichtlinie</td> <td>FluLärmG</td> </tr> </tbody> </table>		LAP-Entwurf	98. ÄPFB	<b>Rechtliche Grundlage</b>	EG-Umgebungslärmrichtlinie	FluLärmG
	LAP-Entwurf	98. ÄPFB							
<b>Rechtliche Grundlage</b>	EG-Umgebungslärmrichtlinie	FluLärmG							

<sup>46</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

		<p>4. Auch auf Seite 13 gibt es eine Diskrepanz zu den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss von 2011. Dort ist auf Seite 657 ausgeführt, dass der Koordinierungseckwert 93 Flugbewegungen pro Stunde ermöglicht, während dessen vorliegend nur von einer Gesamtkapazität von 90 planbaren Bewegungen die Rede ist. <i>„Die unter Ausschöpfung des Optimierungspoten-</i></p>	<table border="1"> <tr> <td><b>Berechnungsvorschrift</b></td> <td>VBUF</td> <td>AzB 08</td> </tr> <tr> <td><b>Bezugsjahr</b></td> <td>Ist-Situation 2015 (basierend auf tatsächlichem Flugaufkommen)</td> <td>Prognose 2025 (basierend auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2007, aktualisiert 2010)</td> </tr> <tr> <td><b>Lärmindizes</b></td> <td>LDEN (24h-Dauerschallpegel mit Zuschlägen in den Abend- und Nachtstunden) LNight (Dauerschallpegel 22:00 bis 6:00 Uhr)</td> <td>LAeq,Tag (Dauerschallpegel 6:00 bis 22:00 Uhr) LAeq,Nacht (Dauerschallpegel 22:00 bis 6:00 Uhr) LAmix (Maximalpegel 22:00 bis 6:00 Uhr)</td> </tr> </table>	<b>Berechnungsvorschrift</b>	VBUF	AzB 08	<b>Bezugsjahr</b>	Ist-Situation 2015 (basierend auf tatsächlichem Flugaufkommen)	Prognose 2025 (basierend auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2007, aktualisiert 2010)	<b>Lärmindizes</b>	LDEN (24h-Dauerschallpegel mit Zuschlägen in den Abend- und Nachtstunden) LNight (Dauerschallpegel 22:00 bis 6:00 Uhr)	LAeq,Tag (Dauerschallpegel 6:00 bis 22:00 Uhr) LAeq,Nacht (Dauerschallpegel 22:00 bis 6:00 Uhr) LAmix (Maximalpegel 22:00 bis 6:00 Uhr)	<p>Insbesondere Unterschiede zur Nachtzeit resultieren daraus, dass in der zitierten Textpassage aus dem 98. ÄPFB die Betroffenzahlen innerhalb der Nacht-Schutzzone angegeben werden. Diese Zone setzt sich nach FluLärmG für einen wesentlich erweiterten Flugplatz aus dem Dauerschallpegel <math>L_{Aeq,Nacht} = 50 \text{ dB(A)}</math> und dem Pegelhäufigkeitskriterium <math>L_{Amax} = 6 \times 53 \text{ dB(A)}</math> zusammen und ist insofern flächenmäßig größer als der nach Umgebungslärmrichtlinie für die Nachtzeit heranzuziehende Dauerschallpegel <math>L_{Night} &gt; 50 \text{ dB(A)}</math>.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: In der zitierten Passage des 98. ÄPFB<sup>47</sup> befasst sich dieser mit der Planrechtfertigung für eine 3. Startbahn. Dabei wurde geprüft, ob selbst bei einem Koordinationseckwert von 93 ein darüberhinausgehender Bedarf für eine 3. Bahn festgestellt werden kann (was der Fall war). Es wird aber auch deutlich zum Ausdruck gebracht, dass ein Koordinationseckwert von 93 nur unter Ausschöpfung des</p>
<b>Berechnungsvorschrift</b>	VBUF	AzB 08											
<b>Bezugsjahr</b>	Ist-Situation 2015 (basierend auf tatsächlichem Flugaufkommen)	Prognose 2025 (basierend auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2007, aktualisiert 2010)											
<b>Lärmindizes</b>	LDEN (24h-Dauerschallpegel mit Zuschlägen in den Abend- und Nachtstunden) LNight (Dauerschallpegel 22:00 bis 6:00 Uhr)	LAeq,Tag (Dauerschallpegel 6:00 bis 22:00 Uhr) LAeq,Nacht (Dauerschallpegel 22:00 bis 6:00 Uhr) LAmix (Maximalpegel 22:00 bis 6:00 Uhr)											

<sup>47</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

	<p><i>tials (vgl. hierzu ausführlich unter C.III.2.2.3 dieses Beschlusses) prognostizierten Werte zum Flugbewegungs- und Passagieraufkommen sind plausibel. Insbesondere bestätigt der von der FMG vorgelegte ‚Funktionsnachweis der luftseitigen Verkehrsflüsse am Flughafen München im Jahre 2020‘ der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vom 24.07.2007 (vorgelegt als Anlage 4.1.04 in Ordner 39 der Antragsunterlagen), dass unter Zugrundelegung eines Flugplans mit einem Koordinationseckwert von 93 Flugbewegungen pro Stunde (vgl. § 27a Abs. 2 Satz 2 LuftVG) die Verkehrsnachfrage im Jahre 2020 mit dem bestehenden Zweibahnssystem noch in angemessener Qualität bewältigt werden kann.“</i></p> <p>Planfeststellungsverfahren 3. Start- und Landebahn Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen München Intraplan Consult GmbH München, den 26. Juli 2007, Seite 218 <i>„Bei der Erstellung des Flugplans für den Prognoseullfall wurde von der FMG der für den Prognoseullfall unterstellte Koordinationseckwert von 93 Flugbewegungen pro Stunde sowie das für einen Hub-Flughafen typische Knotenkonzept berücksichtigt.“</i></p> <p>5. Auf Seite 17 des Entwurfes wird zu den Aufgaben des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung ausgeführt. Im Rahmen der Stellungnahme vom 18.09.2020 war dargelegt worden, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf entsprechende Mitteilung und Anzeigen von Anwohnern</p>	<p>Optimierungspotentials denkbar ist, dieser Wert von der Flugplankoordinierung aber nicht zugrunde gelegt wird. Optimierte Werte bedingen immer optimale Flugbedingungen, die nicht verlässlich eingeplant werden können. Folglich kann beim Flughafen München derzeit bei einer seriösen, belastbaren Flugplangestaltung von einem Koordinationseckwert von 90 ausgegangen werden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Koordinationseckwert 98. ÄPFB</b> Eine Diskrepanz liegt nicht vor. Beim im Lärmaktionsplan genannten Kapazitätswert von 90 planbaren Bewegungen pro Stunde handelt es sich um den aktuellen Koordinationseckwert, der auf Grundlage der heutigen technischen, operationellen und flugsicherungsbetrieblichen Rahmenbedingungen festgelegt wurde. Bei der Ermittlung des längerfristigen Kapazitätsbedarfs im 98. ÄPFB wurden noch denkbare technische, operationelle und flugsicherungstechnische Optimierungsmöglichkeiten (verbunden mit hohen Investitionen und neuen Technologien) unterstellt, die allerdings heute noch nicht verfügbar sind. Damit wurde ausgeschlossen, dass bei der Prüfung von Planungsalternativen die Notwendigkeit einer 3. Start- und Landebahn schon bei geringen Überschreitungen der gegenwärtig verfügbaren Kapazität hätte bejaht werden müssen (vgl. 98. ÄPFB, Begründung C II.2.2.3, S. 691ff.).</p> <p>Hierzu nimmt das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> wie folgt Stellung: Hierzu (Ziffer 10.4 der Anlage 6) wie auch zu allen anderen in der Zuständigkeit des BAF liegenden Fragen im Zusammenhang mit der laufenden Lärmaktionsplanung haben wir bereits ausführlich Stellung genommen. Eine</p>
--	---	--

		<p>bezüglich der möglichen Verletzung des Abflugverfahrens ablehnend reagiert hat und sogar ausdrücklich in einem Antwortschreiben bekundet hatte, auf weitere gleichgelagerte Anzeigen nur noch Kenntnis nehmend zu reagieren. Dieser Aspekt sollte im Rahmen der Lärmaktionsplanung daher noch einmal besonders kritisch hinterfragt und in den Blick genommen werden, um eine Vernachlässigung von Rechten Betroffener im Rahmen der Planung und der Umsetzung von Lärmschutz auch im Wege der Lärmaktionsplanung ausschließen zu können.</p> <p>6. Bezüglich des Hinweises auf Seite 35 unten des Entwurfes wird noch einmal unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen darauf hingewiesen, dass die hier angegebenen Werte nicht mit den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom Juli 2011, dort Seite 409, übereinstimmen.</p> <p>7. Bei den verschiedenen Maßnahmen, so beispielsweise bei Maßnahme V4 auf Seite 45, V10 auf Seite 53, V11 auf Seite 54 und V12 auf Seite 54, werden abgeschlossene oder nahezu abgeschlossene Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als Maßnahmen geführt. Hier stellt sich aus Sicht der Betroffenen die Frage, warum eine abgeschlossene Maßnahme in einem, in die Zukunft gerichteten Aktionsplan mit aufgenommen wird?</p> <p>8. Auf Seite 67 bei der Weiterentwicklung des Entgeltsystemes wird auf jüngste Anpassung dieses Entgeltsystemes durch das Staatsministerium</p>	<p>„Vernachlässigung von Rechten Betroffener“ jedweder Art kann daher ausgeschlossen werden.</p> <p>Siehe oben.</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 Lärmminde- rung enthalten. Gemäß § 47d Abs. 2 haben die Lärmakti- onspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf die obenstehende Stellung- nahme der Regierung von Oberbayern.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmabhängige Entgelte</b> Der am 01.06.2021 in Kraft getretenen Entgeltordnung</p>
--	--	---	--

		<p>verwiesen. Hier stellt sich die Frage, in welchen Zeitabständen und unter Berücksichtigung welcher Gesamtumstände das Entgeltsystem durch den Flughafenbetreiber und das Staatsministerium fortentwickelt und als Steuerungsmaßnahme aktiv genutzt wird? Gibt es in den nächsten Jahren eine entsprechende Überarbeitung und ergänzende Fortschreibung?</p> <p>9. Die vorstehend exemplarisch herausgegriffenen Aspekte aus dem Entwurf des Lärmaktionsplanes verdeutlichen, dass dieser leider in sich nicht konsistent und widerspruchsfrei ausgestaltet ist und daher in der vorliegend veröffentlichten Form nicht geeignet ist, eine taugliche Grundlage für die endgültige Ausarbeitung und Abfassung eines Lärmaktionsplanes darzustellen.</p> <p>10. Letztlich fällt auf, dass bei den langfristigen Maß-</p>	<p>liegt eine Entgeltrahmenvereinbarung der FMG mit den Fluggesellschaften und den Verbänden der Fluggesellschaften zugrunde, die eine Laufzeit bis 2030 hat. Rechtsgrundlage für die von der zuständigen Behörde (für den Flughafen München das StMB) für die Entgeltordnung erforderliche Genehmigung ist § 19b LuftVG. Demnach dürfen den Luftverkehrsgesellschaften nur Kosten auferlegt werden, die durch die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die dem Starten und Landen der Flugzeuge und der Abfertigung der Fluggäste und der Fracht entstehen (Kostendeckungsprinzip). Ihre Verwendung ist damit an die sich aus § 19b LuftVG ergebenden Zwecke der Refinanzierung der Kosten gebunden. Insbesondere die emissions-/lärmabhängigen Entgelte dienen gegenüber den Airlines als monetärer Anreiz zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München. Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG in Nr. 47 verwiesen. Die FMG wird die Wirkung der aktuellen Entgeltordnung beobachten, um weitere und neue Erkenntnisse für die Fortschreibung der Lärmkomponente ab 2030 zu gewinnen.</p> <p>Auf die Bewertung zu Nr. 47 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Kurz-</p>
--	--	--	---



		<p>nahmen des Lärmaktionsplans das Thema einer konkreten Strategie zur Reduzierung von Kurzstreckenflügen, insbesondere innerhalb der Bundesrepublik, ausgespart wird. Es wird nur eine Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger in den Blick genommen, was als Ansatz zwar richtig, aber ohne gleichzeitige Implementierung einer konkreten Maßnahme zur Reduzierung von Kurzstreckenflügen wenig erfolgversprechend und ohne direkte Auswirkung und Effizienz wäre. Das Potenzial bei dem Thema „Kurzstreckenflüge“ verdeutlicht insoweit anschaulich die Bundestagsdrucksache 19/30670 vom 14.06.201 zum Thema „Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn in Deutschland“.</p>	<p>streckenflüge“ der Stellungnahme Nrn. 65 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kurzstreckenflüge</b> Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen (Intermodalität). Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot, auch bei Kurzstreckenflügen, auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen.</p> <p>Voraussetzung, um Kurzstreckenflüge reduzieren zu können, ist eine attraktive Vernetzung von Flug- und Schienenangeboten. Dies wiederum kann am Standort München nur durch eine deutlich verbesserte Schienenanbindung des Flughafens erfolgen. Daran wird bereits in Form der geplanten Weiterführung der Bahntrasse nach Erding (Erdinger Ringschluss) und der Anbindung an die Strecke Freilassing/Salzburg über die Walpertskirchener Spange gearbeitet. Beide Maßnahmen werden zu einer weiteren Verbesserung führen, da der Flughafen München dann auch von Fernzügen aus dem Süd-/Osten erreicht werden kann.</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 entspre-</p>
--	--	---	--

		<p><b>E. Zusammenfassung</b>          Unter Bezugnahme auf die in der Ausgangsstellungnahme vom 18.09.2020 getätigten Ausführungen sowie der vorstehend ergänzenden Ausführungen wird dringend darum ersucht, dass die Regierung ihren Auftrag zur Initiierung einer aktiven zukunftsgerichteten Lärmaktionsplanung ernst nimmt und dem gesetzlichen Auftrag gerecht wird. Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass die berechtigten Anliegen der Bürgerinitiative Attaching im Hinblick auf die erhebliche Belastung der Ortslage von Attaching im derzeitigen Entwurf nicht hinreichend Berücksichtigung gefunden haben.</p>	<p>chenden Bahnangebotes im Fernverkehr, auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfähiger Schienennetze erforderlich.          Die FMG vertritt seit langem die Forderung nach einer besseren Schienenanbindung des Flughafens; dazu zählt auch die bessere Anbindung an den Fernverkehr und damit auch die Einbindung in den neuen „Deutschlandtakt“ der Deutschen Bahn. Beispiele wie die Einstellung der Flugverbindungen Hamburg – Berlin oder Frankfurt – Köln zeigen, dass auf innerdeutsche Flugverbindungen dann verzichtet werden kann, wenn ein attraktives, alternatives Schienenverkehrsangebot besteht.          Die FMG begrüßt daher den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den Ersatz von Zubringerflugzeugen auf Kurzstrecken. Die Umsetzung dürfte leider nur mittel- und langfristig möglich sein.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre untenstehende Bewertung zu <b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan</b> und <b>Engagement der FMG</b>.</p> <p>Hierzu nehmen das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> wie folgt Stellung:          Wir verweisen insoweit auf unsere ausführlichen schon bisher und oben zusätzlich gegenüber der Bürgerinitiative Attaching abgegebenen Stellungnahmen.</p>
--	--	---	--

		<p>Der Lärmaktionsplan in seiner derzeitigen Entwurfsfassung bietet leider nicht zukunftsgerichtete Möglichkeiten unter Berücksichtigung der derzeit bestehenden bestandsgeschützten Genehmigungssituation des Flughafens, um das Thema Lärm an sich und seine Vermeidung und Reduzierung für die Zukunft mit innovativen und kreativen Maßnahmen anzugehen und Möglichkeiten aufzuzeigen und zu versuchen, diesem Ziel im Sinne der betroffenen Bevölkerung rund um den Flughafen, so insbesondere in der Ortslage von Attagung, im Hinblick auf ihren effektiven Lebens- und Gesundheitsschutz zu einem besseren Durchbruch zu verhelfen.</p> <p>Aber genauso wie das Bundesverfassungsgericht jüngst im März diesen Jahres zu Gunsten der kommenden Generationen eine effektivere und gerechtere Verteilung der Lasten aus dem Klimawandel im Hinblick auf den Klimaschutz und damit einhergehende Maßnahmen ausdrücklich vorgegeben hat und den Gesetzgeber zum Handeln gezwungen hat, ist unter Berücksichtigung der unionsrechtlichen Rahmenbedingungen das Thema Lärm insbesondere bei Verkehrsträgern ein Thema, was seit vielen Jahren in unserem hochverdichteten Land von aller größter Bedeutung ist und in dem die betroffenen Bürger auf Verbesserungen im Hier und Jetzt warten und angewiesen sind. Dass die Lärmaktionsplanung nicht das Instrument ist, um in bestandsgeschützte Genehmigungssituationen nachträglich negativ zu Lasten des Genehmigungsinhabers steuernd einzugreifen, liegt auf der Hand. Gerade deshalb ist es auch bemerkenswert, dass sich neben dem Flug-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 68 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	--	---	---

		<p>hafenbetreiber auch das zuständige Staatsministerium und das Bundesausichtsamt für Flugsicherung und die Deutsche Flugsicherung GmbH so vehement gegen jegliche Steuerung unter Beachtung der genehmigungsrechtlichen Situation zur Wehr setzen und einen überkommenden Status quo verteidigen und verfechten, der dem Grunde nach jeden weitergehenden zukunftsgerichteten Schutzansatz zu Gunsten der betroffenen Bevölkerung negiert und ablehnt. Dies ist bedauerlich, kann aber auch im Hinblick auf die Herausforderungen der Zukunft nicht der Maßstab sein. Gerade deshalb sei seitens unserer Mandantschaft noch einmal der Appell an die Regierung gerichtet, das Instrument der Lärmaktionsplanung aktiv im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zu nutzen, um zukunftsgerichtet und innovativ Möglichkeiten Für effektiven Lärmschutz bzw. effektive Lärmreduzierung zu entwickeln und dauerhaft umzusetzen.</p> <p>Wie beim letzten Mal dürfen wir Sie bitten, uns über den Fortgang des Verfahrens und die Berücksichtigung der vorliegenden Ausführungen in der weiteren Entwicklung der Lärmaktionsplanung auf dem Laufenden zu halten.</p>	<p><b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p>
Bürger	81	<p>Ich bitte bei Ihren Planungen um dringliche Berücksichtigung der <b>EINHALTUNG der vorgeschriebenen Flugrouten und Flughöhen im Bereich Oberschleißheim.</b></p> <p>Meines Erachtens kommt es hier ständig zur Missachtung dieser Vorgaben.</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>
3 Bürger	84 109	<p>Stellungnahme und Verbesserungsvorschläge zu „Lärmaktionsplanung Flughafen München“:</p>	

	111	<p>In einem Zeitungsartikel der SZ (<a href="#">Fluglärm – Außerhalb des Korridors – Erding – SZ.de (sueddeutsche.de)</a>, 08.10.2018) wird Herr Gotz, Bürgermeister der Stadt Erding (CSU) zitiert, dass es immer wieder zu Verstößen wie das Überfliegen des Stadtgebietes und die Ausweitung der Korridore kommt, die angemahnt werden müssen, da die FMG sonst mache was sie wolle.</p> <p>Zu unserer Stellungnahme: Seit dem Frühjahr, ca. Mai 2019, wird Singlding plötzlich massiv periodisch im Minutentakt überflogen und eine neue Flugroute durch Abkürzung der alten Routen installiert. Zudem fliegen die Flugzeuge wesentlich tiefer.</p> <p>Besonders an Wochenenden und zur Ferienzeit ist die Lärm- und die gesundheitliche Belastung durch Emissionen (Feinstaub) enorm. Hierzu zwei Beispiele: Am Wochenende 30.8./28.9.2019 wurden wir den ganzen Tag in Abständen von 3-5 Minuten, von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts ohne nennenswerte Pause überflogen. Man wacht morgens von dem Lärm auf und findet tagsüber bis spät nachts keine Erholung.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Überflugsituation Erding</b> Entgegen der Behauptung, der Oberbürgermeister von Erding hätte gesagt, die FMG mache was sie wolle, findet sich in der Süddeutschen Zeitung folgendes Zitat: „Wenn da keiner mehr drauf schaut, machen die Piloten, was sie wollen“. Zur Frage von Flugrouten wird an die zuständige DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verwiesen. Unabhängig davon teilen wir mit, dass der FMG im Bereich Erding für den Zeitraum seit 2019 keine neue Flugroute bekannt ist. Ursache für die wahrgenommene plötzliche Zunahme von Überflügen ist möglicherweise ein Wechsel der Betriebsrichtung in Folge geänderter Windverhältnisse. Anzumerken ist außerdem, dass in Ausnahmefällen von vorgegebenen Flugrouten temporär und nach Freigabe der DFS abgewichen werden kann, z. B. bei Gewitter.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zur Frage der Überflugsituation wie auch zu den Flughöhen auf die Zuständigkeit der DFS.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmbelastung Wochenenden</b> Die Flugbewegungszahlen und damit die Belastung an Wochenenden (mit Ausnahme der Ferienwochenenden) sind in der Regel geringer als an Wochentagen. Allerdings werden wohl Lärmereignisse eher wahrgenommen, weil sich die Mehrzahl der Anwohner zu Hause am Wohnort oder im Freien aufhält. Spezielle, nur auf das Wochenen-</p>
--	-----	--	---

	<p>Die Flugzeuge kommen überwiegend von Westen, kürzen schräg über Singlding ab, fliegen in sehr geringer Höhe über unsere Siedlung und beginnen hier schon mit dem Landeanflug. Hierzu wird abgebremst und das verursacht ein quietschendes Bremsgeräusch, Lärm und Abgasemissionen. Abwechselnd kommt es auch zum direkten Überflug von Ost nach West.</p> <p>Das Tracking zeigt einen sehr breiten Flugkorridor, aber unser Wohnort wird extrem überbelastet. Es gibt keinen Grund Häuser im Ortsteil Singlding zu überfliegen. Es wäre möglich komplett über Grünland zu fliegen, ohne die Gesundheit der Menschen hier oder anderswo zu schädigen. Grünlandüberflug war vor Mai 2019 auch der Fall.</p> <p>Unsere Stellungnahme: Bitte erwirken Sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Keine Flugrouten und Überflug über Wohngebiete, sondern Routen/Anlandung über Grünland (wie vor Mai 2019)</b> → massiver Überflug über Wohngebiete (Singlding) in niedriger Höhe</li> <li>• <b>Zeitliche Entzerrung der Anflüge und Starts, Minimierung der Flugdichte insgesamt.</b></li> </ul>	<p>de bezogene betriebliche Regelungen oder Betriebsbeschränkungen sehen die Genehmigungsbescheide nicht vor.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Bremsgeräusch</b> Das angeführte „quietschende Bremsgeräusch“ kann die FMG mangels weiterer Informationen nicht bewerten. Die FMG ist bereit, der Frage nachzugehen und ggf. eine mobile Fluglärmmessung durchzuführen, falls die zuständige Kommune hierzu eine Anfrage stellt.</p> <p>Hinsichtlich Feinstaub wird auf die Stellungnahme zu Nr. 28 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zur Frage des „sehr breiten“ Flugkorridors auf die Zuständigkeit der DFS.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Entzerrung An- und Abflüge</b></p>
--	--	--

	<p>→ Derzeit (vor Pandemie) sind die Flugbewegungen sehr hoch, sodass sich ein Dauerlärmpegel einstellt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einhaltung der Flughöhen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ zu niedrige Flughöhe; der Landeanflug wird weit vor dem Flughafen in niedriger Höhe über Wohngebiet (Singding) eingeleitet</li> </ul> </li> <li>• <b>Einhaltung des Nachtflugverbotes von 22:00-6:00 Uhr</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ derzeit (vor Pandemie) 5:00-12:00 Uhr</li> </ul> </li> <li>• <b>Keine dritte Startbahn</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ die Klimakatastrophe ist real</li> </ul> </li> </ul> <p>Es geht hier auch um Rechtssicherheit und Verlässlichkeit, auf die wir Erdinger Bürger, die wir hier Umland des Flughafens leben und arbeiten angewiesen sind. Es kann nicht sein, dass die Landeanflugroute plötzlich</p>	<p>Zur Entzerrung der An- und Abflüge und zur Reduzierung der Flugdichte insgesamt wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 11.3 der Anlage 7 verwiesen. Aus ihr ergibt sich, dass eine „Entzerrung“ angesichts der Auslastung des Flughafens München nicht realistisch machbar ist.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verzicht/Stopp Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p>
--	---	--



ohne jegliche Einbindung der Bevölkerung über das Stadtgebiet Erding geleitet wird.

Anlagen:  
Flugprotokoll  
Flugroute [nicht beigefügt]

Aufgeführtes Protokoll zeigt exemplarisch einen Zeitabschnitt aus dem Frühjahr 2020.

Beispiel: Flugprotokoll Überflug Singding 9:32-14:43 Uhr, 4. März 2020; 36 Überflüge  
Am 4. März 2020 wurden wir wie üblich von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts ohne nennenswerte Pause überflogen.

Ursprung	Zeit	Flughöhe über Singding
Miami	9:32	
Rome	9:34	
Madrid	9:38	2700
Lissabon	9:40	2474
Barcelona	9:42	2845
Geneva	9:44	2053
Paris	10:14	
Lyon	10:16	2825
Geneva	10:19	2750
Basel	10:23	3658
Toulouse	10:28	2730
Venice	10:34	3032
Rome	10:47	2640
Barcelona	10:48	2850
Madrid	10:59	2380
Nantes	11:10	2380
Malta	11:36	2540
Paris	11:37	3040
Lissabon	11:39	3280
Marseille	11:42	2960
Palma	11:43	3025

		<table border="1"> <tr><td>Florenz</td><td>11:48</td><td>2360</td></tr> <tr><td>Rome</td><td>12:16</td><td>2912</td></tr> <tr><td>Paris</td><td>12:26</td><td>2600</td></tr> <tr><td>Zürich</td><td>12:50</td><td>2743</td></tr> <tr><td>Barcelona</td><td>13:21</td><td></td></tr> <tr><td>Bilbao</td><td>13:25</td><td>2580</td></tr> <tr><td>Düsseldorf</td><td>13:34</td><td>2405</td></tr> <tr><td>Edinburgh</td><td>13:37</td><td>2180</td></tr> <tr><td>Milan</td><td>13:58</td><td>1935</td></tr> <tr><td>Florenz</td><td>14:02</td><td>1850</td></tr> <tr><td>Marseille</td><td>14:28</td><td>2709</td></tr> <tr><td>Rome</td><td>14:31</td><td>2760</td></tr> <tr><td>Nice</td><td>14:38</td><td>3039</td></tr> <tr><td>Gran Canaria</td><td>14:40</td><td>2830</td></tr> <tr><td>Toulouse</td><td>14:43</td><td>2465</td></tr> </table>	Florenz	11:48	2360	Rome	12:16	2912	Paris	12:26	2600	Zürich	12:50	2743	Barcelona	13:21		Bilbao	13:25	2580	Düsseldorf	13:34	2405	Edinburgh	13:37	2180	Milan	13:58	1935	Florenz	14:02	1850	Marseille	14:28	2709	Rome	14:31	2760	Nice	14:38	3039	Gran Canaria	14:40	2830	Toulouse	14:43	2465	
Florenz	11:48	2360																																														
Rome	12:16	2912																																														
Paris	12:26	2600																																														
Zürich	12:50	2743																																														
Barcelona	13:21																																															
Bilbao	13:25	2580																																														
Düsseldorf	13:34	2405																																														
Edinburgh	13:37	2180																																														
Milan	13:58	1935																																														
Florenz	14:02	1850																																														
Marseille	14:28	2709																																														
Rome	14:31	2760																																														
Nice	14:38	3039																																														
Gran Canaria	14:40	2830																																														
Toulouse	14:43	2465																																														
Bürger	87	<p>Ich bin in ... Thalham/Attenkirchen zuhause.</p> <p>Vor Corona massiver Fluglärm durch tieffliegende Großmaschinen. Gefühlt im 2-Minutentakt. Auch nach 24 h.</p> <p>Seit ca. 1 Monat wieder stark zunehmend.</p> <p>Wäre schön, wenn man die Flugzeiten einhalten würde und die Flugrouten variieren würde und die Flugzeuge höher gehen. Es fliegen auch ganz viele Hubschrauber und kleine Propellerflugzeuge direkt über den Ort, was die Situation nicht besser macht.</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Nach Auskunft des <b>Luftamts Südbayern</b> obliegt die Flugroutengestaltung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Daneben ist der den sonstigen Luftfahrzeugen (kein Linienflug) zugewiesene Luftraum frei und kann von allen zum Luftverkehr zugelassenen Luftfahrern genutzt werden.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Einhaltung Nachtflugregelung</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 2 wird verwiesen.  <b>Bündelung/Streuung Flugverfahren</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 wird verwiesen.  <b>Verbot „Sightseeingflüge“</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.</p>																																													
BUND Naturschutz in Bayern e. V.	89	<p>Die Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e. V. (BN) gibt hiermit innerhalb der vorgegebenen Frist eine Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeits-</p>																																														

<p>Kreisgruppe München</p>	<p>beteiligung nach § 47d Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zum ausgelegten „Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München“ ab. Die Kreisgruppe München des BN umfasst das Gebiet der Stadt München und des Landkreises München. Laut Bekanntmachung befindet sich die Gemeinde Ismaning im Landkreis München im Plangebiet. Zudem sind der gesamte nördliche Landkreis München sowie die nördlichen Stadtbezirke (z. B. Feldmoching, Schwabing-Freimann etc.) vom Flugzeuglärm betroffen.</p> <p>Wir bitten insbesondere auch um Beantwortung der Fragen, da die jeweiligen Maßnahmen-Beschreibungen viele Fragen offen lassen.</p> <p>Zunächst ist positiv zu bemerken, dass überhaupt ein Lärmaktionsplan erstellt werden soll, obwohl die Bayerische Staatsregierung, die Landtags-CSU und die Landtags-FDP die Erstellung eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München noch im Jahr 2012 abgelehnt haben.</p> <p>Allerdings scheint sich diese ablehnende Haltung der Staatsregierung auf den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans auszuwirken. Denn insbesondere die im Lärmaktionsplan aufgezählten Maßnahmen erfüllen die nachfolgend genannten Vorgaben zum großen Teil nicht.</p> <p>Folgende Definitionen für Lärmaktionspläne werden aus unserer Sicht kaum befolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laut Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) steht <b>„an erster Stelle die Minderung des Lärms an der Quelle“</b>, <b>„an zweiter Stelle eine geeignete Abschir-</b></li> </ul>	<p>Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Fachbehörden. Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch § 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthalten zur Anordnung von Lärmmin-</p>
--------------------------------	---	--

	<p><b>„mung“ und „an dritter Stelle steht der passive Schallschutz“.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laut Umweltbundesamt <b>„enthalten Lärmaktionspläne konkrete Maßnahmen zur Lärmmin- derung, die möglichst umfassend realisiert werden sollen“.</b></li> <li>• Die Regierung von Oberfranken führt zur Lärmak- tionsplanung folgendes aus: <b>„Ziel dieser Pläne soll es sein, vorhandene Lärmprobleme zu analysieren und ggf. zu be- heben sowie ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Entsprechend § 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47d Abs. 6 BImSchG sind die in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständi- gen Träger öffentlicher Verwaltung nach die- sem Gesetz oder nach anderen Rechtsvor- schriften durchzusetzen.“</b></li> <li>• Die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung führen aus: <b>„Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG: Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes sind durch Anordnungen oder sonstige Entschei- dungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach an- deren Rechtsvorschriften durchzusetzen.“</b></li> </ul> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan beinhaltet dagegen ge- rade so gut wie keine konkreten Maßnahmen, die geeig- net sind, umfassende Lärminderungen zu erwirken. Der vorliegende Lärmaktionsplan ist daher aus unserer Sicht nicht geeignet, in absehbarer Zeit die notwendige Lärm-</p>	<p>derungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrund- lage. Der Lärmaktionsplan gibt die Maßnahmen und Be- wertungen der jeweils zuständigen Fachinstitutionen wie- der. Soweit das Einvernehmen der zuständigen Fachbe- hörde(n) vorliegt, kann eine Maßnahme in den Lärmakti- onsplan verbindlich aufgenommen werden. Diese ist dann durch die jeweils zuständige(n) Stelle(n) umzusetzen. Die lärmmindernden Maßnahmen, die vorhanden sind oder sich bereits in Umsetzung befinden sind in Kapi- tel 6.2 des Lärmaktionsplans aufgeführt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans finden sich in Kapitel 6.3. Die ge- planten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre lassen sich dabei folgenden Bereichen zuordnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lärmabhängige Start- und Landeentgelte</li> <li>• Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger</li> <li>• Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Op- timierungsmaßnahmen</li> <li>• Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein</li> <li>• Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</li> <li>• Schallschutzmaßnahmen</li> </ul> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> verweist auf die obenstehende Stellungnahme der Regierung von Oberbayern.</p>
--	--	--

	<p>minderung zu erreichen und damit gesundheitliche Beeinträchtigungen und sonstige Belästigungen der Anwohner*innen zu reduzieren oder gar zu vermeiden.</p> <p>Die untenstehenden Bewertungen der einzelnen Maßnahmen sind auch im Kontext der oben genannten Aussagen des Umweltbundesamtes, der Regierung von Oberfranken, des BMU und der LAI-Hinweise zu sehen.</p> <p><b>Zu den einzelnen Lärminderungsmaßnahmen (Punkte 6.2 und 6.3):</b></p> <p><b>Maßnahme V1 – Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix</b> Auf die Flottenplanung der am Flughafen München operierenden Luftverkehrsgesellschaften haben weder die Regierung von Oberbayern noch andere zuständigen Behörden Einfluss. Zudem wird festgestellt, dass diese Maßnahme bereits „geübte Praxis“ sei. Es handelt sich mithin offensichtlich nicht um eine konkrete Maßnahme, die von der für den Lärmaktionsplan zuständigen Behörde, der Regierung von Oberbayern, umgesetzt wurde, wird oder werden kann.</p> <p><b>Frage:</b> Wie setzt die Regierung von Oberbayern (oder welche andere Behörde) gegenüber den Fluggesellschaften den „vergleichsweise geräuscharmen Typenmix“ durch?</p> <p><b>Frage:</b> Womit wird der geräuscharme Typenmix „verglichen“?</p> <p><b>Frage:</b> Gibt es Vorgaben der Regierung von Oberbayern (oder welcher anderen Behörde) betreffend den Ausschluss nicht geräuscharmer Flugzeuge vom Flugbetrieb am Flughafen München?</p> <p><b>Frage:</b> Bis wann ist die Maßnahme seitens der zuständigen Behörden abgeschlossen?</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Typenmix</b> In Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen festgelegt. Dazu werden die gängigen Verkehrsflugzeuge in derzeit vier Lärmkapitel eingeteilt, für die folgende Anforderungen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 2: Typzulassung vor 1978, seit April 2002 innerhalb der EU verboten bzw. nur mit Ausnahmegenehmigung (beispielsweise Oldtimerflüge) zugelassen</li> <li>• Kapitel 3: Typzulassung ab 1978, definiert den Mindeststandard dem seit 2002 alle Flugzeuge in Europa entsprechen müssen</li> <li>• Kapitel 4: Typzulassung ab 2006, müssen deutlich (um 10 EPNdB [EPNdB: „Effective Perceived Noise in Decibels“; Einheit des effektiv wahrgenommenen Lärmpegels]) leiser sein als Flugzeuge des Kapitels 3</li> <li>• Kapitel 14: Typzulassung ab 2017, müssen nochmals erheblich leiser (um 7 EPNdB) als Flugzeuge des Kapitels 4 sein</li> </ul>
--	---	---

			<p>Zusätzliche Kapitel existieren beispielsweise für kleine Propellerflugzeuge oder Hubschrauber, die aber am Flughafen München kaum relevant sind.</p> <p>Aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs der Fragen wird dazu wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Die Erneuerung einer Flugzeugflotte ist eine laufende Maßnahme der Luftfahrtgesellschaften. Sie liegt in deren Entscheidung und ist insbesondere eine entscheidende Maßnahme zur künftigen Lärmreduzierung und ist daher berechtigt als Maßnahme L1 des Lärmaktionsplans als langfristiges Ziel definiert.</p> <p>Die Lärminderung an der Quelle stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte (vgl. Maßnahmen V6, G1 und L2) Anreize zum Einsatz lärmarmen Flugzeuge.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>Regierung von Oberbayern</b> 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 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).</p> <p>§ 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbststän-</p>
--	--	--	--

	<p><b>Maßnahme V2 – Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster</b> Der Austausch lauterer Flugzeuge durch leisere Flugzeuge liegt, wie korrekt dargestellt, in der Verantwortung der Fluggesellschaften, nicht der Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde. <b>Frage:</b> Wie setzt die Regierung von Oberbayern (oder welche andere Behörde) gegenüber den Fluggesellschaften den Austausch lauterer Flugzeuge durch leisere Flugzeuge durch? <b>Frage:</b> Bis wann ist die Maßnahme seitens der zuständigen Behörden abgeschlossen?</p> <p><b>Maßnahme V3 – Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren</b> Die Umsetzung von Lärmreduzierungsmaßnahmen an</p>	<p>dige 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. Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist. Ein Lärmaktionsplan ersetzt keine Zuständigkeiten.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Flugzeugaustauschprogramme</b> Die Lärminderung an der Quelle stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte (vgl. Maßnahmen V6, G1 und L2) Anreize zum Einsatz lärmarmen Flugzeuge. Die Erneuerung einer Flugzeugflotte ist eine laufende Maßnahme der Luftfahrtgesellschaften. Sie liegt in deren Entscheidung und ist insbesondere eine entscheidende Maßnahme zur künftigen Lärmreduzierung und ist daher zurecht als Maßnahme L1 in Kapitel 6.3.2.1 als langfristiges Ziel definiert. Hinweis: Bedingt durch die Corona-Krise im Luftverkehr wurden von den Airlines neben den üblichen Austauschprogrammen zusätzlich aktuell bereits ältere und v. a. vierstrahlige Flugzeuge außer Betrieb genommen.</p> <p>Zur Frage der Zuständigkeiten siehe oben.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmreduzierung an Flugzeugen</b> Die Lärmreduzierung an Flugzeugen ist eine laufende</p>
--	---	--



	<p>Flugzeugen im Einsatz liegt, wie korrekt dargestellt, in der Verantwortung der Fluggesellschaften, nicht der Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde.</p> <p><b>Frage:</b> Wie setzt die Regierung von Oberbayern (oder welche andere Behörde) gegenüber den Fluggesellschaften die Umsetzung von Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz durch?</p> <p><b>Frage:</b> Welche Lärmreduzierung an „lauten“ in München startenden und landenden Flugzeugen selbst wird durch die Start- und Landeentgelte der Flughafen München GmbH erzielt?</p> <p><b>Frage:</b> Bis wann ist die Maßnahme seitens der zuständigen Behörden abgeschlossen?</p> <p><b>Maßnahme V4 – Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen</b> Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p><b>Maßnahme V5 – Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung</b> Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Stu-</p>	<p>Maßnahme, die auch in Zukunft zu relevanten Lärmreduzierungen beitragen kann. Sie wurde deshalb unter Maßnahme L1 als langfristiges Ziel definiert.</p> <p>Die Maßnahme liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften und benötigt zudem die Freigabe der Luftfahrzeughersteller. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte Anreize zur Nachrüstung bestehender Flugzeuge.</p> <p>Ein Beispiel für eine Maßnahme zur Lärmreduzierung war die Entwicklung von und die Umrüstung bestehender Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren. Ergänzend wird auf die Maßnahme V3 verwiesen.</p> <p><b>Wirkung Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Zur Frage der Zuständigkeiten siehe oben.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstößen gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflug</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktions-</p>
--	---	---

	<p>dien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört. Deshalb wird gefordert, ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</p> <p><b>Maßnahme V6 – Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u.a.</b> Da „Die Höhe der Lärminderung von der am Flughafen eingesetzten Flugzeugflotte abhängig ist“, scheint der Einfluss der zuständigen Behörde marginal zu sein. <b>Frage:</b> Welche Lärmreduzierung direkt an „lauten“ in München startenden und landenden Flugzeugen wird durch die Start- und Landeentgelte der Flughafen München GmbH erzielt? Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärnkommision wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärnkommision soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärnkommision ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von</p>	<p>bündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Wirkung Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p><b>Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	---	---

	<p>lauten Flugzeugen führen. Wir fordern dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Darüber hinaus fordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p><b>Maßnahme V7 – Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK)</b> Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p><b>Maßnahme V8 – Alternierende Bahnnutzung (nachts)</b> Hierdurch wird keine Lärmreduzierung erzielt, der Lärm wird nur hin- und her verlagert. <b>Frage:</b> Welche Lärmreduzierung wird durch diese Maßnahme insgesamt erzielt (bitte in dB(A) angeben)?</p> <p><b>Maßnahme V9 – CDO (Continuous Descent Operation)</b> Frage: Wie wirkt sich diese Maßnahme auf den Personenkreis, der dem Lärm ausgesetzt ist und für den dieser Lärmaktionsplan Abhilfe durch Lärmreduzierung schaffen soll, aus?</p> <p><b>Maßnahme V10 – 1. und 2. Schallschutzprogramm,</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Wirkung alternierende Bahnnutzung</b> Wie in Maßnahme V8 dargestellt, führt eine alternierende Bahnnutzung dazu, dass für Gebiete im An- und Abflugbereich der jeweiligen Start- und Landebahn „Lärmpausen“ entstehen. Das trägt somit zur Entlastung der Anwohner und zur Lärminderung bei. Die Lärmreduzierung ist abhängig vom jeweiligen Immissionsort und variiert außerdem von Tag zu Tag (z. B. aufgrund flugbetrieblicher oder meteorologischer Einflüsse). <b>Wirkung CDO</b> Die Wirkung der Maßnahme V9 wird in der zugehörigen Beschreibung der Maßnahme (siehe Zeilen „Beschreibung“ und „Lärminderungswirkung“) erläutert. Danach ergeben sich Lärmentlastungen nur im weiteren Flughafenumfeld, nicht jedoch im Bereich des Endanflugs. Die Lärmreduzierung ist abhängig vom jeweiligen Immissionsort und variiert außerdem von Tag zu Tag (z. B. aufgrund flugbetrieblicher oder meteorologischer Einflüsse). <b>Keine Lärminderungswirkung</b></p>
--	--	--

	<p><b>freiwillige Zusatzmaßnahmen</b> Der Austausch hochschalldämmender Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ist keine lärmindernde Maßnahme. <b>Frage:</b> Welche Lärminderung wird durch den Austausch der hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen erzielt? <b>Frage:</b> Falls keine durch diese Maßnahme keine Lärminderung erzielt wird: Warum steht das im Lärmaktionsplan?</p> <p><b>Maßnahme V11 – Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen</b> Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p><b>Maßnahme V12 – Außenwohnbereichsentschädigungen</b> „Durch die Maßnahme erfolgt keine Lärmentlastung“, mit hin handelt es sich nicht um eine Maßnahme eines Lärmaktionsplans gemäß EU-Richtlinie 2002/49/EG. Wir bitten, dies zu streichen.</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Wie im Tabellenblatt dargestellt, erfolgte durch die Maßnahme keine explizite Lärmentlastung, aber eine finanzielle Entschädigung, die in Zusammenhang mit dem Fluglärm steht. Nachdem es sich ohnehin um eine bestehende abgeschlossene Maßnahme handelt, hat diese lediglich informativen Charakter. Zudem wird Außenwohnbereichsentschädigung auch vom Umweltbundsamt thematisch unter Fluglärmenschutz geführt (siehe <a href="#">Fluglärm   Umweltbundesamt</a>). Aus diesem Grund ist keine Änderung veranlasst.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungswirkung</b> Die Zahlung von Außenwohnbereichsentschädigungen war eine wichtige Maßnahme im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979<sup>48</sup> in der Fassung des 42. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses. Nach der Begründung zur 3. FlugLSV (Fluglärm-</p>
--	--	--

<sup>48</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](#))

	<p><b>Maßnahme V13 – Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden</b> „Das Beschwerdemanagement verringert nicht die physikalischen Lärmimmissionen“, mithin handelt es sich nicht um eine Maßnahme eines Lärmaktionsplans gemäß EU-Richtlinie 2002/49/EG. Wir bitten, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme V14 – Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF])</b> Keine Anmerkungen unsererseits – die Maßnahme scheint der Beschreibung zufolge keine Rolle für die Lärminderung zu spielen.</p>	<p>Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung) tritt die Außenwohnbereichsentschädigung an die Stelle von baulichen Schutzvorkehrungen. Nach Anhang V, Nr. 2, 6. Anstrich der Umgebungslärmrichtlinie können auch wirtschaftliche Maßnahmen Gegenstand der Lärmaktionsplanung sein. Die Maßnahme im Lärmaktionsplan ist daher zielführend.</p> <p>Durch das Beschwerdemanagement werden Lärmprobleme identifiziert und können dann beispielsweise auch in der Fluglärmkommission behandelt werden. Insofern handelt es sich sehr wohl um eine Maßnahme und kommt auch dem Wunsch vieler Bürger entgegen. Eine Streichung ist daher nicht veranlasst an.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Beschwerdemanagement</b> Das Beschwerdemanagement der FMG mit dem „Service-telefon Lärmschutz“ ist ein eingeführtes, weithin bekanntes und bewährtes Instrument für Bürger:innen, sich über besondere Lärmsituationen zu informieren und Aufklärung zu erhalten, und sollte daher nicht entfallen. Die Erfahrung zeigt, dass die Beantwortung individueller Fragen und Anliegen Transparenz schafft und häufig zum Verständnis für die Zusammenhänge im Luftverkehr beiträgt. Die Maßnahme im Lärmaktionsplan ist daher zielführend.</p>
--	--	--

	<p><b>Maßnahme V15 – Fluglärmüberwachung und –messungen</b> Keine Anmerkungen unsererseits. <b>Frage:</b> Welche der konkreten Maßnahmen wurden aus den Ergebnissen der Fluglärmüberwachung und –messungen abgeleitet?</p> <p><b>Maßnahme V16 – Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln</b> „Die Maßnahmen mindern zwar keine Lärmemissionen“, mithin handelt es sich nicht um eine Maßnahme eines Lärmaktionsplans gemäß EU-Richtlinie 2002/49/EG. Wir bitten, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme V17 – Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe</b> Obwohl Triebwerksprobeläufe aus unserer Sicht nicht zwingend nachts durchgeführt werden müssen, handelt es sich hier um eine „geeignete Abschirmung“ und damit tatsächlich um eine aktive Lärminderung.</p> <p><b>Maßnahme V18 – Beschränkung von Umkehrschub</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Fluglärmmessungen</b> Lärmmessungen spielen in der Diskussion um Fluglärm eine wichtige Rolle, da sie der Objektivierung und Quantifizierung der Lärmbelastung dienen. In den Sitzungen der Fluglärmkommission werden die Ergebnisse der Fluglärmmessungen regelmäßig vorgestellt und z. B. als Beratungsgrundlage für Optimierungsmaßnahmen unterstützend herangezogen. In der Vergangenheit konnten daraus wichtige Erkenntnisse gewonnen und eine Reihe von verschiedenen Maßnahmen im Einzelfall abgeleitet werden. Ein Beispiel dafür war die Optimierung der Südbflugroute (W-SIDs/S-SIDs).</p> <p>Die Maßnahme entspricht den eingegangenen Wünschen nach mehr Transparenz. Eine Streichung ist daher nicht veranlasst.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist zu „keine Lärminderungswirkung“ auf ihre Stellungnahme zu Nr. 17.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Triebwerksprobeläufe</b> Triebwerksprobeläufe im Rahmen der Wartung von Flugzeugen können nur zu Zeiten erfolgen, in denen ein Flugzeug nicht im Einsatz ist. Das ist vor allem nachts der Fall, insbesondere für die am Flughafen München stationierten Flugzeuge.</p> <p>Nach Auskunft des <b>Luftamts Südbayern</b> dient das</p>
--	--	--

	<p>Sollte es sich tatsächlich um eine Lärmschutzmaßnahme handeln, widerspricht die Ausführung „die letztliche Entscheidung über die Nutzung des Umkehrschubs in Bezug auf die Flugsicherheit obliegt dem Flugzeugführer“ aus unserer Sicht § 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47d Abs. 6 BImSchG, wonach die in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen sind. Falls dies tatsächlich nicht möglich ist, fehlt eine Voraussetzung für eine Lärmschutzmaßnahme und wir bitten, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme V19 – Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge</b> Diese Maßnahme reduziert nicht die Lärmemissionen, sie „vermindert die Dauer der Lärmemissionen“. Zweck eines Lärmaktionsplans ist es jedoch, Lärm per se zu mindern, nicht nur seine Dauer.</p>	<p>grundsätzliche Verbot der Schubumkehr, nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974<sup>49</sup>, ausdrücklich der Vermeidung unnötigen Lärms. Es handelt sich somit um eine bestehende Maßnahme zur Lärminderung. Eine Streichung ist deshalb nicht veranlasst.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Umkehrschub</b> Laut luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974 ist der Einsatz der Schubumkehr landender Luftfahrzeuge bereits beschränkt. Schubumkehr darf nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Umgesetzt ist diese Vorgabe gegenüber den Fluggesellschaften und den Flugzeugbesatzungen durch die entsprechende Vorgabe der Flughafenbenutzungsordnung, Teil 2.2.2: „Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf ‚Leerlaufschubumkehr‘ wird von dieser Regelung nicht umfasst.“ Ob diese Sicherheitsgründe vorliegen, muss vom verantwortlichen Piloten an Hand der aktuellen Situation entschieden werden.</p> <p><b>Wirkung Airport-CDM</b> Wie korrekt wiedergegeben, vermindert das Airport-CDM die Dauer der Lärmemissionen von rollenden bzw. am Boden wartenden Luftfahrzeugen (vgl. auch Maßnahme V19). Dies entspricht sehr wohl einer Verminderung des Lärms, da sich die Einwirkzeit des Lärms verkürzt. Die Verkürzung der Einwirkzeit reduziert Lärmbelastungen</p>
--	--	--

<sup>49</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09\\_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/1974-05-09_genehmigung.pdf))



	<p><b>Maßnahme V20 – PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge</b> Lärmemissionen werden nur verringert, die Maßnahme (Nutzung der PCA-Anlagen) wird offenbar nicht durchgesetzt. Mithin handelt es sich nicht um eine lärm mindernde Maßnahme eines Lärmaktionsplans.</p> <p><b>Maßnahme V21 – One/Dual Engine Taxi In</b> Diese Maßnahme wird offensichtlich nicht durchgesetzt.</p>	<p>und ist damit eine wirksame lärm mindernde Maßnahme.</p> <p><b>Nutzung PCA-Anlagen</b> Wie in Maßnahme V20 geschildert, ist die Nutzung der bodengebundenen Klimageräte (PCA-Anlagen) durch die Fluggesellschaften ein wichtiger Punkt zur Reduzierung von Bodenlärmemissionen und zur Einsparung von CO<sub>2</sub>. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Anlagen soweit das technisch möglich ist, auch tatsächlich genutzt werden. Das gilt auch für die 400 Hz-Stromversorgung durch bodengebundene Anlagen. Denn dadurch wird die Nutzung der Hilfstriebwerke der Flugzeuge, die ansonsten Strom und Wärme/Kälte erzeugen, entbehrlich. Beide Anlagen gehören zu den zentralen Infrastrukturanlagen des Flughafens. Die Benutzung ist für die 400 Hz-Anlagen in der Flughafenbenutzungsordnung (FBO), Teil II Ziff. 2.5.5., vorgeschrieben, für die PCA-Anlagen ist die Nutzung empfohlen. Darüber hinaus schreibt die FBO in Ziff. 7.4 des Teils II aus Gründen des Umweltschutzes vor, die Nutzung der Hilfstriebwerke auf ein Minimum zu beschränken. Nachdem in der Entgeltordnung des Flughafens München festgelegt ist, dass die FMG für die Bereitstellung der PCA-Anlagen ein Infrastrukturentgelt an allen gebäudenahen Positionen erhebt, und die Airlines dafür zahlen müssen ist aus Sicht der FMG sichergestellt, dass deren Nutzung erfolgt.</p> <p><b>Nutzung One/Dual Engine Taxi-In</b> Die Entscheidung zur Nutzung von One/Dual Engine Taxi-In obliegt dem jeweiligen Flugzeugführer/der Luftfahrtgesellschaft. Aus Sicht der FMG lässt sich feststellen, dass die Maßnahme (V21) regelmäßig von den Fluggesellschaften zur Lärmreduzierung und auch zur Treibstoffeinsparung genutzt wird. Das erfüllt auch die Vorgabe der Ziff. 7.4 des Teils II der FBO, die vorschreibt, das Laufenlassen von Flugzeugmotoren auf das unbedingt notwendige Maß zu</p>
--	---	---

		<p><b>Maßnahme V22 – Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig</b> Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p><b>Maßnahme V23 – Experten-Arbeitsgruppe des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) mit Unterstützung der Fluglärmkommission (FLK) zur Untersuchung und fallweisen Realisierung weiterer Maßnahmen</b> Es handelt sich um keine Lärminderungsmaßnahme. Wir bitten, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme V24 – Teilnahme an Forschungsprojekten</b> Es handelt sich um keine Lärminderungsmaßnahme. Wir bitten, dies zu streichen.</p>	<p>beschränken. Eine weitere Detaillierung dieser Vorgabe hin zu einem Gebot des One/Dual Engine Taxi-In ist nicht möglich, weil die Entscheidung über den Einsatz der Triebwerke beim Piloten liegt. Außerdem verwenden die Fluggesellschaften schon im Eigeninteresse dieses Verfahren. Die Abkühl- und Aufwärmzeiten der Triebwerke müssen dabei beachtet werden.</p> <p>Diese Ansicht wird nicht geteilt (siehe auch nachstehende Stellungnahme der FMG). Eine Streichung ist daher nicht veranlasst.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungs Wirkung</b> Voraussetzung für lärmindernde Maßnahmen ist die Untersuchung der technischen und operationellen Möglichkeiten, der Abgleich mit der Situation vor Ort, eine Kosten-Nutzen-Analyse und die Abstimmung mit allen Beteiligten. Die von der TU München im Rahmen der Expertenarbeitsgruppe erstellten Gutachten stellen eine wichtige Grundlage für die Bewertung der Lärmsituation am Flughafen München und zur Bewertung von Maßnahmen zur Lärminderung dar. Die Maßnahme im Lärmaktionsplan ist daher zielführend.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungs Wirkung</b> Voraussetzung für jede lärmindernde Maßnahme, sei es die Entwicklung von leiseren Flugzeugen oder seien es (flug-)betriebliche Maßnahmen, ist die Forschung und Entwicklung innovativer lärmindernder Technologien oder auch (Flug-)Verfahren. Forschungsprojekte spielen</p>
--	--	---	--

	<p><b>Maßnahme V25 – Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising</b> Die Feststellung, dass von Dritten geltendes Baurecht und anderes Recht eingehalten wird, ist keine Lärminderungsmaßnahme. Wir bitten, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems</b> Durch diese Maßnahme <i>können</i> Lärmimmissionen prinzipiell für alle betroffenen Bereiche im Umfeld des Flughafens verringert werden. Es handelt sich aus unserer Sicht nicht um eine Lärminderungsmaßnahme, die den Lärm tatsächlich mindert.</p> <p><b>Maßnahme G2 – Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger</b> Die Reduzierung der innerdeutschen Zubringerflüge ist eine lärmindernde und klimaschonende Maßnahme. Wie dies durch die zuständige Behörde um- und vor allem durchgesetzt werden soll, erschließt sich uns nicht. Grundsätzlich sollte das Bahnnetz so ausgebaut und at-</p>	<p>somit eine entscheidende Rolle, um Fluglärm langfristig weiter zu mindern. Die Maßnahme im Lärmaktionsplan ist daher zielführend.</p> <p>Die Kommunen sind für die Bauleitplanung und demnach auch für die Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens zuständig und verantwortlich. Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist Lärmschutz ein wichtiger Belang im Rahmen der Bauleitplanung. Aufgabe der Abwägungsentscheidung der Gemeinden ist es, zu einem Interessensausgleich zu kommen und dabei Lärmkonflikte möglichst zu vermeiden und künftigen Lärmkonflikten vorzubeugen. Die Vorgaben für die Bauleitplanung der Gemeinden im Umfeld des Flughafens München sind in Kapitel 4.3.2.6 wiedergegeben. Eine Streichung ist daher nicht veranlasst.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmabhängige Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ein erheblicher Teil der Inlands-Passagiere fliegt über München als Drehkreuzflughafen („Hub“), um von dort aus ein internationales Langstreckenziel zu erreichen. Inlandsflüge sind daher als Zubringerverkehr zu Interkontinentalflügen notwendig, diese Bündelung ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Andererseits ermöglichen sie die internationale Konnektivität von Regionen außerhalb der</p>
--	--	--

	<p>traktiv gestaltet werden, dass innerdeutsche Flüge obsolet werden können.</p> <p><b>Maßnahme G3 – Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</b> Es handelt sich nicht um eine Lärminderungsmaßnahme, sondern um die vorbereitenden Tätigkeiten für nur eventuelle spätere Lärminderungsmaßnahmen, deren Anwendung oder Umsetzung jedoch noch überhaupt nicht gesichert ist. Es ist zwingende Voraussetzung, solche Untersuchungen durchzuführen, bevor ein Lärmaktionsplan erstellt wird oder Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, die sich aus diesen Prüfungen ergeben. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme G4 – Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung</b> Es handelt sich nicht um eine Lärminderungsmaßnahme, sondern um die vorbereitenden Tätigkeiten für eventuelle spätere Lärminderungsmaßnahmen, deren Anwendung oder Umsetzung jedoch noch überhaupt nicht gesichert ist. Es ist zwingende Voraussetzung, dass diese</p>	<p>großen Drehkreuze. Um eine Reduzierung von Kurzstreckenflügen zu erreichen, bedarf es neben einer Steigerung der Attraktivität des Bahnfahrens einer intelligenten Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, die dem Reisenden eine komfortable und nahtlos ineinandergreifende Reise trotz Wechsel des Verkehrsmittels erlaubt. Die (Teil-)Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr gilt es zu vermeiden. Hierfür ist das Bahnnetz weiter auszubauen, hierfür hat der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg gebracht.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Prüfaufträge</b> Eine eingehende Prüfung bzw. Untersuchung vor Anwendung oder Umsetzung einer Maßnahme ist unabdingbar. Dieses Vorgehen ist üblich und insbesondere in der Luftfahrt angesichts der Komplexität des Luftverkehrssystems und der Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs unverzichtbar. Die Maßnahme im Lärmaktionsplan ist daher zielführend.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu <b>Prüfaufträge</b>.</p>
--	---	--

	<p>Untersuchungen stattfinden, bevor ein Lärmaktionsplan erstellt wird oder Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, die sich aus diesen Prüfungen ergeben. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebots des Flughafens zu Fluglärm</b> Es handelt sich um keine lärm mindernde Maßnahme. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme G6 – Fortsetzung der mobilen Fluglärm-messungen</b> Es handelt sich um keine lärm mindernde Maßnahme. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023</b> Es handelt sich um keine lärm mindernde Maßnahme. Siehe Maßnahme V10 (reine Wiederholung) und o. g. Fragen dazu. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme G8 – Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm)</b> Die genannten Maßnahmen sind dauerhaft umzusetzen, unabhängig davon, wann die Antragstellung erfolgt.</p> <p><b>Maßnahme L1 – Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungswirkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Keine Lärminderungswirkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Schallschutzprogramme fortführen</b> Wie in Maßnahme V10 dargestellt, sind die Schallschutzprogramme des Flughafens München nahezu vollständig umgesetzt. Ansprüche konnten bis 31.12.2006 geltend gemacht werden. Der Zeitpunkt der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der FMG stand und steht den Betroffenen offen, insoweit werden die Schallschutzprogramme fortgeführt. Darüber hinaus gehende Schallschutzmaßnahmen ergeben sich aus den für das Zweibahnssystem geltenden Planfeststellungsbeschlüssen nicht.</p> <p>Wie auch die zahlreichen Stellungnahmen zum Einsatz</p>
--	--	---

	<p>Es handelt sich um keine von der verantwortlichen Behörde durchsetzbare Lärminderungsmaßnahme.</p> <p><b>Maßnahme L2 – Evaluierung und Anpassung der lärmabhängigen Entgelte</b> Siehe Anmerkungen zu Maßnahme V6.</p> <p><b>Maßnahme L3 – Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten</b> Siehe Anmerkungen zu Maßnahme V24.</p> <p><b>Maßnahme L4 – Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten</b> Es handelt sich um keine lärmmindernde Maßnahme, siehe Anmerkung zu Maßnahme G3. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Maßnahme L5 – Weitere Optimierung des Rollverkehrs</b> Eine „Prüfung“ ist keine langfristige lärmmindernde Maßnahme, siehe Anmerkung zu Maßnahme G3. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p><b>Zu 7 Ruhige Gebiete</b> Die Aussage: „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</p>	<p>leiserer Flugzeuge zeigen, handelt es sich um eine bedeutende Maßnahme. Im Hinblick auf die Zuständigkeiten wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu <b>Lärminderungswirkung</b>.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu <b>Lärminderungswirkung</b>.</p> <p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu wie folgt Stellung: Die Maßnahme L4 dient aus hiesiger Sicht insbesondere der Information der Bevölkerung und der Transparenz in Bezug auf die ohnehin fortlaufende Entwicklung und Identifikation von Maßnahmen zur Lärminderung. Dementsprechend wird sie auch unter den langfristigen Maßnahmen aufgeführt. Eine Streichung ist nicht veranlasst, wäre jedoch für den Erfolg der Suche nach Möglichkeiten, eine Lärminderung herbeizuführen gleichzeitig unschädlich.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu <b>Prüfaufträge</b>.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zu „ruhigen Gebieten“ unter Nr. 3 verwiesen, die hier wiederholt wiedergegeben wird: Nach § 47 Abs. 2 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein,</p>
--	--	--

	<p>weiterverfolgt“ wird nicht begründet und entspricht nicht den Zielen eines Lärmaktionsplans. Vermutlich wird davon ausgegangen, dass aufgrund der enormen Lärmbelastung auch bei einer Erhöhung des zugelassenen Geräuschpegels keine ruhigen Gebiete ausgewiesen werden können. Wir bitten dringend um <b>Begründung</b>, warum die Ausweisung nicht zielführend ist und nicht weiterverfolgt wird.</p>	<p>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. So hat beispielsweise die Stadt Freising in ihrem Lärmaktionsplan von 27.07.2018 (<a href="https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf">https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf</a>), zu dem die Regierung von Oberbayern ihr Einvernehmen erteilt hat, mögliche ruhige Gebiete identifiziert, auf die Festsetzung allerdings verzichtet. Die Ausweisung ruhiger Gebiete in Freising werde allerdings geprüft. Eine abschließende detaillierte Prüfung und die eventuelle Festsetzung einzelner ruhiger Gebiete erfolge deshalb erst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans durch die Stadt Freising.</p> <p>Die Festsetzung ruhiger Gebiete kann mit Einschränkungen in der 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.</p> <p>Aus den oben genannten Gründen wird die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München nicht weiterverfolgt.</p>
--	---	--



		<p><b>Fazit:</b> Die Mindestvorgaben der EU-Richtlinie 2002/49/EG sind kaum eingehalten, der Großteil der so genannten „Maßnahmen“ sind keine Lärminderungsmaßnahmen im Sinne dieser Richtlinie oder des BImSchG.</p> <p>Die Vorgaben der EU-Richtlinie 2002/49/EG für Lärmaktionspläne sind unbedingt zu befolgen. Es fehlen z. B. auch Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die jeweiligen Maßnahmen.</p>	<p>Den Kommunen steht es frei im Rahmen einer Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete auszuweisen.</p> <p>Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) legt die Mindestanforderungen für Aktionspläne fest. Gemäß § 47d Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Aus Sicht der <b>Regierung von Oberbayern</b> sind die Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie erfüllt.</p> <p>Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Fachbehörden. Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthalten zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Der Lärmaktionsplan gibt die Maßnahmen und Bewertungen der jeweils zuständigen Fachinstitutionen wieder. Soweit das Einvernehmen der zuständigen Fachbehörde(n) vorliegt, kann eine Maßnahme in den Lärmaktionsplan verbindlich aufgenommen werden. Diese ist dann durch die jeweils zuständige(n) Stelle(n) umzusetzen.</p> <p>Soweit möglich, enthalten die Maßnahmentabellenblätter in den Kapiteln 6.2 und 6.3 allgemeine Angaben zur Lärminderungswirkung. Eine konkrete Angabe zu jeder Maßnahme, wie sich die Anzahl nach VBEB (vorläufige Berechnungsmethode) der von Fluglärmpegeln belasteten Einwohner reduziert, ist mit verhältnismäßigem Aufwand nicht möglich. Durch die im Fünf-Jahres-Turnus durchzuführende Kartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) werden die Lärminderungswir-</p>
--	--	--	--

	<p>Es wird eine Vielzahl von Maßnahmen aufgezählt, um den Eindruck zu erwecken, es werde bereits viel getan oder geplant. Bei genauem Hinsehen wird offensichtlich, dass der überwiegende Teil der aufgezählten Maßnahme[n] entweder keinerlei Lärminderung bewirkt oder nicht im Verantwortungsbereich der zuständigen Behörde liegt oder von der zuständigen Behörde nicht durchsetzbar ist. Dies alles wären jedoch die Voraussetzungen, um Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan festzuschreiben.</p> <p>Dieser „Lärmaktionsplan“ ist nicht geeignet, tatsächlich und umfassend Lärminderungen zu erreichen und damit gesundheitliche Beeinträchtigungen und sonstige Belästigungen der Anwohner*innen zu reduzieren oder gar zu vermeiden.</p> <p>Deshalb fordert die Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e. V., umgehend einen Lärmaktionsplan vorzulegen, der echte Lärminderungsmaßnahmen beinhaltet und bewirken kann und den Vorgaben der EU-Richtlinie 2002/49/EG vollumfänglich entspricht.</p> <p>Wir fordern weiterhin:</p> <p><b>Subventionen streichen</b> Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekaufte</p>	<p>kungen durch die Maßnahmen und die sonstigen Entwicklungen insgesamt berücksichtigt.</p> <p>siehe oben</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde durch die <b>Regierung von Oberbayern</b> unter Beteiligung der zuständigen Stellen aufgestellt. Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München sind in Kapitel 6.3 wiedergegeben. Wie die Anlagen 5, 6, 7, 8, 10, 11 und 12 zeigen, haben sich die jeweils zuständigen Stellen intensiv mit den Rückmeldungen aus den beiden Mitwirkungsphasen der Öffentlichkeitsbeteiligung auseinandergesetzt. Dabei erfolgte auch eine eingehende Prüfung weiterer Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Förderprogramm</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	---	--

	<p>Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden. Wir fordern die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen.</p> <p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b> In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“ In Punkt 4.4.1(Luftrechtliche Genehmigungen) wir auf die vier luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnssystem <b>mit vier parallelen Start- und Landebahnen</b>, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“ Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die von uns aus guten Gründen abgelehnten Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt. Deshalb fordern wir die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Ge-</p>	<p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der zitierte Satz aus Kapitel 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen befindet sich unter den Kapiteln 4 Rechtlicher Hintergrund und 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München und entspricht den historischen Tatsachen. Neben der Darstellung der historischen Tatsachen sind keinerlei Absichten verbunden. Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB<sup>50</sup> rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	---	--

<sup>50</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

		<p>nehmung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein.</p> <p>Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen und stehen Ihnen für Nachfragen gerne zur Verfügung. Wir bitten Sie, uns einen Protokollauszug des Beschlussbuches über die Behandlung unserer Stellungnahme zukommen zu lassen.</p>	<p>Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die <b>Regierung von Oberbayern</b> führte deshalb die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung in zwei Mitwirkungsphasen durch. Der abschließende Lärmaktionsplan wird durch die Regierung von Oberbayern öffentlich bekanntgegeben. Die Bekanntgabe erfolgte über das Oberbayerische Amtsblatt, eine Pressemitteilung und die Internetseite der Regierung von Oberbayern. Die im Rahmen der zwei Mitwirkungsphasen erfolgten Rückmeldungen wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung für das weitere Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die detaillierten Bewertungen sind in den Anlagen zum Lärmaktionsplan enthalten. Eine gesonderte Information an jeden Teilnehmer der Öffentlichkeitsbeteiligung über die Behandlung seiner Stellungnahme ist nicht vorgesehen.</p>
Bürger	92	<p>Wir begrüßen das Engagement der Regierung von Oberbayern, die Lärmbelastung besser zu managen. Jedoch möchten wir innerhalb der vorgehenden Frist bis zum 28.07.2021 folgen Anregungen zu machen.</p> <p>Wir sind Anwohner der Gemeinde Langenbach und vor der Corona Krise und dem Einbruch des Luftverkehrs war unser Wohngebiet <b>massiv</b> durch Überflug belastet.</p> <p>Wir beobachten, unseres Erachtens, einen deutlich zu tiefen Überflug. Gerade bei großen Maschinen. Manche Flugzeuge produzierten deutlich mehr Lärm, ob es an einer älteren Bauart oder anderen Antriebstechno-</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ohne Kenntnis der betreffenden Flugbewegungen kann die FMG keine Aussagen zu Bauart/Antrieb des jeweiligen</p>

	<p>logie lag, entzieht sich unserer Kenntnis.</p> <p>Die erhebliche und dauernde Lärmbelästigung (von 6 Uhr morgens bis 24 Uhr und manchmal noch bis 2 Uhr morgens) war unerträglich. Während der Corona Krise wurde die Lärmbelastung drastisch gesenkt. Nun ist es leider durch die steigende Anzahl der Flüge wieder lauter geworden. Vor allem die Überflüge nach 23 Uhr (es waren auch schon Maschinen nach 2 Uhr unterwegs) sind sehr belastend.</p> <p>Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stärkere Verteilung des abliegenden Flugverkehrs auf die ganze Region</li>   <li>• deutlich schnellere Gewinnung an Höhe beim Überflug um die Lärmbelastung zu verringern</li>   <li>• Nachtflugverbot ist unbedingt einzuhalten</li> <li>• regelmäßige Lärmbelastungsmessungen (nicht</li> </ul>	<p>Flugzeugs treffen. Zur Frage der Flughöhen wird auf die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Bündelung/Streuung Flugverfahren</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Frage der Überflugsituation wie auch zu den Flughöhen wird auf die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung verwiesen.</p> <p><b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. <b>Fluglärmmonitoring</b></p>
--	--	---

		<p>nur Tagesdurchschnitt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• betroffene Gemeinden in Planung und Diskurs zur Verbesserung einbeziehen</li> <li>• lärmreduzierte Antriebstechnologien einsetzen</li> </ul>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 wird verwiesen. siehe Nr. 48</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Gemeinden einbeziehen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 wird verwiesen. <b>Flugzeugaustauschprogramme</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 wird verwiesen.</p>
Bürger	93	<p>Anlässlich eines lärmintensiven Überflugs am 25.07.2021 um 23:50 Uhr über der Ortsmitte von Markt Schwaben durch Flugnummer N8892 in einer Höhe von ca. 1200 m über Grund (Boeing 747-412 Frachter, National Airlines) bin ich auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern auf das laufende Verfahren aufmerksam geworden und möchte ich Ihnen ein paar grundsätzliche Anregungen für die Lärmaktionsplanung des Großflughafens München einreichen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Drehfunkfeuer in Ottersberg bei Poing wurde zu Zeiten des Flugplatzes Riem eingerichtet. Der Standort des Drehfunkfeuers bei Ottersberg wurde meines Wissens beim Umzug des Flughafens ins Erdinger Moos und der darauffolgenden Zunahme des Flugverkehrs keiner Bewertung bezüglich einer Minimierung der Anzahl fluglärm betroffener Anwohner unterzogen. Die Möglichkeit einer Standortverlagerung des Drehfunkfeuers sollte hinsichtlich einer Entzerrung des Flugverkehrs im Süden des Flughafens bewertet werden.</li> <li>2. Abflüge Richtung Westen auf der Südbahn, die als Ziel wesentlich nördlicher gelegene Flugplätze in Polen (Breslau, Posen, ...), den baltischen Staaten und Skandinavien haben, sollten nicht erst zwanzig Kilometer südlich des Flughafens über</li> </ol>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Frage des Standorts des Drehfunkfeuers Ottersberg wird auf die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

	<p>das Funkfeuer Ottersberg geführt werden, um dann in einer 90°-120° Linkskurve über Markt Schwaben Richtung Nordosten abzdrehen. Dies wäre auch aus Kraftstoffverbrauchsoptimierungsgründen mehr als sinnvoll. Ich kann Ihnen dazu bei Bedarf gerne die Flugnummern nennen.</p> <p>3. Startrichtung West, Südbahn: Es ist zu beobachten, dass das Einleiten einer Linkskurve der abfliegenden Luftfahrzeuge vor Erreichen des VOR in Ottersberg bei hohen Flugverkehrsaufkommen aufgrund des über Garching in Richtung Osten, parallel zu den Start-/Landebahnen gelenkten, ankommenden Flugverkehrs nicht möglich ist. Daher wird oft erst im Nahbereich des Funkfeuers bei Ottersberg die Linkskurve nach Osten eingeleitet, was zu einer sehr hohen Frequenz von Überflügen und hoher Lärmbelastung der Gemeinden Pliebing, Poing und Markt Schwaben führt. Der ankommende Flugverkehr könnte weiter südlich entzerrt und auf den Anfluggleitpfad von Osten kommend zum Flughafen geführt werden. Dann wäre auch ein früheres Abdrehen der startenden Luftfahrzeuge Richtung Osten, vor Erreichen des Funkfeuers in Ottersberg, häufiger möglich.</p> <p>4. Neben einer lenkenden Preisgestaltung der Lande-/Startgebühren für Luftfahrzeuge der lärmintensiveren Kategorien sollte die Start-/Landeerlaubnis zwischen 22:00 Uhr und 6:30 Uhr für diese Luftfahrzeuge nicht mehr erteilt werden.</p>	<p>Zur Frage der Flugroutenführung wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Frage der Flugroutenführung wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmabhängige Entgelte</b></p>
--	---	--



		<p>5. Überflüge in weniger als 2000 m über Grund sollten ab einer Entfernung von 10 km vom Flughafen nicht mehr über Ortschaften mit mehr als 10.000 Einwohnern geführt werden. Das geht auch gut mit einem Mindestabstand von 1,5 km zu dicht bebautem Gebiet.</p> <p>6. Die Zone um den Flughafen, innerhalb der offiziell von Fluglärmimmission auszugehen ist, sollte so erweitert werden, dass innerhalb der erweiterten Zone alle startenden Luftfahrzeuge mindestens 2500 m über Grund erreicht haben.</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p><b>Einsatz lärmarter Flugzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Erweiterung Schutzgebiet</b> Die in Kapitel 5 dargestellten von Fluglärm betroffenen Bereiche entsprechen der Lärmkartierung 2017 nach EG-Umgebungsärmrichtlinie für den Flughafen München. Alle fachlichen und rechtlichen Anforderungen sind berücksichtigt. Die Lärmkartierung stellt berechnete Konturen gleicher Dauerschallpegel (<math>L_{DEN}</math>) dar; die äußerste Kontur entspricht dem Pegel <math>L_{DEN}</math> von 55 dB(A). Die 55 dB(A)-Kontur stellt somit keine Linie dar, die eine konstante Flughöhe von beispielsweise 2.500 Metern über Grund kennzeichnet. Zwar hat die Flughöhe einen Einfluss auf die Berechnung des Pegels <math>L_{DEN}</math>, allerdings wird der Pegel <math>L_{DEN}</math> von weiteren Einflussgrößen wesentlich mitbestimmt, wie beispielsweise von der Anzahl an Überflügen oder von der Höhe der Lärmemission der einzelnen Überflüge. Damit ist der Vorschlag aus Sicht der FMG nicht umsetzbar.</p>
--	--	---	---

		Lärmschutz trägt auch zur Akzeptanz des Flughafens bei. Daher hoffe ich, Ihnen ein paar nützliche Vorschläge gemacht zu haben. Ein paar leisere Flugzeuge sind ja schon unterwegs.	
Bürger	95	<p>Ergänzend zu einer Stellungnahme, die mehrere Bürger abgegeben haben (siehe oben: Betriebszeitbeschränkung, Ausschluss lauter Flugzeuge, mobile Fluglärmmessungen, passive Schallschutzmaßnahmen, Transparenz bei Fluglärm, lärmabhängige Entgelte) werden <b>lärmmindernde An- und Abflugverfahren</b> gefordert:</p> <p>Die Flugroutenführung am Flughafen München dahingehend optimiert, Überflüge über dichtere Siedlungsgebiete im Nahbereich des Flughafens München nach Möglichkeit zu reduzieren Die Einhaltung der Flugroutenführung wird nicht überprüft und auch nicht sanktioniert.</p> <p><b>Zukünftig sollen die Abweichungen von der Flugroutenführung dokumentiert werden und verletzende Fluggesellschaften mit Sanktionen belegt werden.</b></p>	<p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu wie folgt Stellung:</p> <p>Die Festlegung eines jeden Flugverfahrens beinhaltet eine umfassende Abwägung aller relevanten Belange einschließlich Fluglärmgesichtspunkten. Soweit sich im Rahmen der Arbeit der Fluglärmkommission oder bei der laufenden Evaluierung der Flugverfahren durch die DFS 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.</p> <p>Auch Abweichungen von Flugverfahren werden laufend überprüft und erfasst und Verstöße sanktioniert, vgl. insbesondere Maßnahme V14. Bei rechtlich zulässigen Flügen ist allerdings ein Sanktionieren ausgeschlossen, auch wenn sie vom Anwohner als störend empfunden werden.</p>
Bürger	99	<p>Zum aktuell diskutierten Entwurf des Lärmaktionsplans nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p><b>Reduzierung bzw. Außerbetriebnahme von besonders lauten Flugzeugen</b></p> <p>Insbesondere in den Nachtstunden fallen die sehr lauten Langstreckenflugzeuge des Typs A340 und A380 besonders negativ auf. Kurzfristig sollte deshalb der Einsatz der beiden genannten Flugzeugtypen in der Zeit von 22:00-06:00 Uhr ausgeschlossen werden. Mittelfristig, spätestens ab dem Jahr 2025, sollte es darüber hinaus Ziel sein, dass diese Flugzeugtypen in München grundsätzlich, d. h. auch außerhalb der Nachtzeiten, nicht mehr starten bzw. landen dürfen.</p>	<p>Der Einsatz dieser Maschinen ist nach Auskunft des <b>Luftamts Südbayern</b> mit der Nachtflugregelung vereinbar. Auf die Maßnahmen V1 und V2 in Kapitel 6.2.1 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Besonders laute Luftfahrzeuge sind durch die bestandskräftige Nachtflugregelung ausgeschlossen. Die beiden genannten Typen fallen als relativ neue und dadurch leisere Langstreckenflugzeuge jedoch nicht unter den Aus-</p>

	<p><b>Beschränkung der Betriebszeit</b> Starts und Landungen in der Nacht stören das Ruhebedürfnis der Bevölkerung und einen gesunden Schlaf. Im Lärmaktionsplan sollte deshalb festgelegt werden, dass Flugzeuge (Ausnahme Post- und Vermessungsflüge) während einer Kernzeit von 23.00 – 05.00 Uhr (anstelle bisher von 00:00-05:00 Uhr) weder starten noch landen dürfen. An Sonntagen sollte eine Kernzeit bis 08:00 Uhr gelten. Um die (um eine Stunde nach vorne auszuweiten) Kernzeit in der Praxis grundsätzlich einhalten zu können, muss im Lärmaktionsplan gleichzeitig festgelegt sein, dass planmäßige Flugbewegungen (Starts und Landungen) nur bis 22:30 Uhr erlaubt sind. Diese Festlegung muss natürlich auch für Interkontinentalflüge gelten.</p> <p><b>Fluglärmmessungen und Transparenz bei Interkontinentalflügen</b> Um besser nachvollziehen zu können, welche Flugzeugtypen wieviel Lärm verursachen und um der Bevölkerung darüber hinaus einen besseren Nachweis von nächtlichen Fluglärmereignissen zu ermöglichen, sollten in den Messberichten der mobilen Fluglärmmessungen und in den Immissionsberichten, in denen die Messergebnisse der stationären Fluglärmmessungen veröffentlicht werden,</p>	<p>schluss.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflugverbot A340 + A380</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geforderten Statistiken werden der Fluglärmkommission als Beratungsgremium des Flughafenumlandes regelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (&gt; 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001<sup>51</sup>. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p>
--	---	---

<sup>51</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

	<p>insbesondere auch die in den Nachtstunden bei Überflügen gemessenen Einzelschallpegel mit Datum und Uhrzeit ausgewiesen sein.</p> <p>Mehr Transparenz ist auch bei Interkontinentalflügen zu fordern. Interkontinentalflüge verursachen wegen der Größe der Flugzeugtypen und der geringeren Überflughöhe wesentlich mehr Lärm als Frachtflugzeuge oder Mittelstreckenjets. In den Lärmaktionsplan sollte deshalb auch die Festlegung aufgenommen werden, dass alle Interkontinentalflüge, die aufgrund der derzeit gültigen Nachtflugregelung „ausnahmsweise“ bzw. aufgrund des Vorliegens eines Ausnahmefalls oder eines besonderen Verkehrsinteresses nach 23:30 Uhr stattfinden dürfen, auf der Internetseite der FMG vollständig zu dokumentieren sind (Flugzeugtyp, Zielort, Fluggesellschaft, ausführliche Begründung). Grundsätzlich sollten alle für eine regelmäßige Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung erforderlichen Daten auf der Internetseite der FMG veröffentlicht werden.</p> <p><b>Passive Schallschutzmaßnahmen</b> Das ursprünglich geltende Schallschutzprogramm (Anspruch von Flughafenanwohnern auf Schallschutzmaßnahmen) wurde von der Flughafen München GmbH inzwischen offensichtlich eingestellt. Aus meiner Sicht sollte jedoch allen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets wohnenden Menschen – unabhängig davon ob bereits seit vielen Jahren ansässig oder neu zugezogen – passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) auf Kosten der Flughafen München GmbH gewährt werden. Die von den Gemeinden der Flughafenregion in den letzten Jahren neu ausgewie-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Veröffentlichung Einzelschallpegel</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p><b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. <b>Veröffentlichung aller Nachtflugdaten</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Schallschutzmaßnahmen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p>
--	---	---

	<p>senen Wohngebiete haben bereits vor dem Umzug des Flughafens München ins Erdinger Moos zum Flächenpotential der Gemeinden für den Wohnungsbau gehört.</p> <p><b>Lärmabhängige Entgelte</b> Flugzeuge des Typs A380 verursachen aufgrund ihres langsamen Höhengewinns trotz modernerer Flugzeugturbinen fast genauso hohe Einzelschallpegel beim Überflug der Umlandgemeinden als Flugzeuge des wesentlich älteren Typs A340. Messungen der FMG, zum Beispiel bei der mobilen Fluglärmmessung in Dorfacker im Sommer 2019 bestätigen, dass der A380 fast so hohe Einzelschallpegel verursacht als der A340. Bisher sind im Entwurf des Lärmaktionsplans von Juni 2021 keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und eine entsprechende Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Regelungen der offensichtlich geplanten neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte sollten im Lärmaktionsplan aufgeführt sein. Der Airbus A380 gehört dabei in die Klasse mit den höchsten Lärmentgelten, da er nach dem A340 die höchsten Einzelschallpegel der Flugzeuge am Flughafen München verursacht.</p> <p><b>Im Übrigen darf Folgendes bemerkt werden</b> Es ist unverständlich, dass trotz eines leistungs- und konkurrenzfähigen Mobilitätsangebots der Bahn (ICE) – zumal vor dem Hintergrund des Klimawandels -, mehrmals täglich planmäßig Kurzstreckenflüge zwischen München und Frankfurt sowie zwischen München und Berlin stattfinden. Auch angesichts der in den Ausbau der ICE-Strecken investierten Steuer-Milliarden ein Unding! Im Jahr 2020 starteten und landeten nur noch 147.000 Flugzeuge am Flughafen München. Mittlerweile hält auch Ministerpräsident Dr. Söder – unabhängig von Corona –</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Vergleich A340/A380</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen. <b>Entgelte</b> Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen. <b>Lärmentgelt A380</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kurzstreckenflüge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen. <b>Verzicht/Stop Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen. <b>Billigflugangebote</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 10 wird verwiesen.</p>
--	---	---

		<p>den Bau der geplanten dritten Start- und Landebahn für überflüssig. Es ist Zeit, dass auch die FMG endgültig auf den Bau der dritten Start- und Landebahn verzichtet. Der Flugverkehr muss wie der Autoverkehr, die Eigentümer von Häusern mit Ölheizung, die Industrie, und wie viele andere einen Beitrag zur Klimapolitik leisten. Ticketpreise sollten die tatsächlichen Flugkosten (inkl. Kosten für Klima und Umwelt) abbilden, keinesfalls sollten zukünftig Tickets unter 50 € angeboten werden.</p>	
Bürger	102	<p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Der vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus unserer Sicht nicht ziel führend. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen.</p> <p>Deshalb fordern wir die Aufnahme folgender Punkte in den Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> siehe oben Unverschämt finden wir, dass die momentan in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr möglichen Flüge z. T. mit extrem lauten Flugzeugen durchgeführt werden. Die Störung unseres Schlafes führt zu Beeinträchtigungen unserer Leistungsfähigkeit und damit zu Schäden bei unseren Arbeitgebern. Der Flughafen maximiert seine Ergebnisse auf unsere Kosten und Kosten Dritter. Für diese externen Kosten wären Entschädigungen zu leisten, die natürlich aufgrund nicht möglicher Messbarkeit abgelehnt werden.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einsatz lärmarrer Flugzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 wird verwiesen.</p>

		<p><b>Ausbaupläne endgültig aufheben</b> siehe oben Nur so kann man der Verantwortung für einen ernsthaften Lärm- und Klimaschutz gerecht werden.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> siehe oben</p> <p><b>Subventionen streichen</b> siehe oben</p> <p><b>Kurzstreckenflüge streichen</b> Als weitere Maßnahme zur Reduzierung des Lärms fordern wir Kurzstreckenflüge nicht mehr durchzuführen, wenn alternative, zeitlich akzeptable Beförderungsmöglichkeiten, z. B. mit dem Zug, existieren. Weniger Flüge stellen den effektivsten Lärmschutz dar.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> siehe oben</p>	<p>Es wird auf die Bewertungen des <b>StMB</b> und der <b>FMG</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertungen des <b>StMB</b> und der <b>FMG</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung der <b>FMG</b> zum Punkt „Subventionen streichen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Kurzstreckenflüge“ der Stellungnahme Nrn. 65 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kurzstreckenflüge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	105	<p>Ich bin seit ... Anwohnerin der Gemeinde Attenkirchen Thalham. Seit dem Zeitpunkt kann ich sagen, dass die Geräuschbelastung durch Fluglärm extrem zugenommen hat. Sowohl tagsüber als auch spätabends/nachts.</p> <p>Deutlichst zu spüren war der Unterschied seitdem aufgrund Corona der Flugverkehr sehr stark bis ganz eingeschränkt war, weil auf einmal durchgängige Gespräche auf der Terrasse möglich waren und man auch ohne Fluglärmbelästigung einschlafen konnte.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Zunahme Fluglärm</b> Nach den Daten der Lärmmessstellen in der Umgebung des Flughafens München haben die Lärmpegel in den Jahren nach 2018 nicht zugenommen. In 2019 lagen die Pegel in der gleichen Größenordnung wie im Jahr 2018. Im Jahr 2020 lagen die Pegel in Folge der Corona-Krise deutlich unter denen der Vorjahre; auch im Jahr 2021 werden die Pegel unterhalb derer aus 2018 und 2019 liegen. Die Lärmpegel der Messstellen können mit Hilfe der Onli-</p>



		<p>Seitdem der Flugverkehr wieder aufgenommen wurde, kann ich feststellen, dass die Lärmbelästigung um einiges extremer als vor Corona geworden ist. Gefühlt landet mindestens jeder 2. Flieger im eigenen Garten – sie fliegen meiner Ansicht nach tiefer über unser Wohngebiet als vorher, dadurch ist natürlich auch die Geräuschkulisse viel extremer und unangenehmer.</p> <p>Hier muss eine deutliche Entlastung geschaffen werden.</p>	<p>ne-Anwendung „Flumo“ abgerufen werden (<a href="http://www.munich-airport.de/flumo">www.munich-airport.de/flumo</a>). Darüber hinaus veröffentlicht die FMG auf ihren Internetseiten für vergangene Jahre ausführliche Statistiken zu den ermittelten Lärmpegeln. Auf Anfrage der zuständigen Gemeinde ist die FMG bereit, in Abstimmung mit ihr eine mobile Fluglärmmessung vor Ort durchzuführen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Frage der Überflugsituation wie auch zu den Flughöhen wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verwiesen.</p>
<p>Bürger</p>	<p>114</p>	<p>Die Stellungnahme ist angelehnt an die Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben):</p> <p>Der von unserer Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen im Erdinger Moos ist aus meiner Sicht mehr als enttäuschend. Die Maßnahmen sind ungenügend und bringen keinen echten Lärmschutz. Deshalb fordere ich als betroffene Anwohnerin aus dem Freisinger Stadtteil ... die Aufnahme folgender Punkte in den Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Nachtflugverbot – aber richtig</b> Sie wissen selbst: Die aktuelle Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Zu viele Flugbewegungen sind möglich und es braucht im Grunde keine wissenschaftlichen Studien um zu verstehen, dass Lärm von startenden, landenden und fliegen-</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der</p>

	<p>den Flugzeugen negative Auswirkungen unter anderem auf das Herz-Kreislauf-System haben. Ich fordere ein echtes Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr! Davon ausgenommen sind Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben. Ganz sicher keine Urlaubs- und Spaßflüge.</p> <p><b>Ausbaupläne beerdigen</b> Nach jahrelangem Kampf, Streit, Gerichtsverfahren ... Die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne müssen endlich beendet werden. Ich fordere die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige und zeitnahe Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b> Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher</p>	<p>Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
--	---	---

		<p>als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich fordere dazu auf, dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Ergänzend fordere ich, die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p><b>Subventionen streichen</b> Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH u. a. für Flugverbindungen wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden. Ich fordere die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b> Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig und verständlich zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die AnwohnerInnen und betroffenen Gemeinden.</p>	<p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	115	<p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Folgende Ergänzungen und Nachbesserungen sind nach meiner Ansicht aufzunehmen, um das zu erreichen, was nach meiner Ansicht die Aufstellung der Lärmaktionsplanung bewirken soll, den Lärm zu reduzieren.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>

	<p><b>Nachflugverbot</b> siehe oben</p> <p><b>Die lauten Flugzeuge sollen München nicht mehr anfliegen dürfen</b> Gerade in der Zeit der Pandemie, in der relativ wenige Flugzeuge eingesetzt wurden, ist sehr auffällig, dass diese wenigen Flugbewegungen extreme Lautstärken verursachen. Diese sollen daher den Flughafen München grundsätzlich nicht mehr ansteuern. Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessenausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
--	--	---

	<p>Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich fordere dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Darüber hinaus fordere ich/fordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p><b>Das Umfeld ist mit einzubeziehen</b> Der Flughafen alleine verursacht nicht die gesamte Lärmbelastung, die bei dem Lärmaktionsplan zu berücksichtigen sind. Ein erheblicher Teil geht vom Straßenverkehr aus, der zum und vom Flughafen geführt wird. Ein erheblicher Teil davon, oft Ausweichverkehr, führt auch direkt an meinem Haus mit der Staatsstraße 2082 vorbei. Dadurch hat meine Belastung auch mit der Ausdehnung der Straßenmaut auf Bundesstraßen und auf kleineren Lkw erheblich zugenommen. Diese Entwicklung ist bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.</p>	<p>Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Aufnahme des mit dem Flughafen verbundenen Straßenverkehrslärms 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.</p> <p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafentlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> 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 Lärmminde rung 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</p>
--	--	--

	<p><b>Fortschreibung und Überprüfung der Aktionsplanung</b> Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden. Dies gilt besonders dann, wenn die Planung und evtl. der Bau, der schon alleine im Zeichen des Klimaschutzes völlig widersinnigen 3. Startbahn weiter betrieben wird.</p> <p><b>Schlussbemerkung</b> Die Durchführung der Öffentlichkeitsphase der Lärmakti-</p>	<p>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 Straßenverkehrslärms wird deshalb auf die zentrale Lärmaktionsplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020<sup>52</sup> verwiesen. Seit 01.01.2021 ist in Bayern die Regierung von Oberfranken zuständig für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes).</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde unter Berücksichtigung der Lärmkartierung 2017 (Bezugsjahr 2015) des Bayerischen</p>
--	---	--

<sup>52</sup> 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/larmaktionsplanung-bayern-fuer-hauptverkehrsstraessen-außerhalb-von-ballungsräumen-und-für-bundesautobahnen-in-ballungsräumen))

		<p>onsplanung für den Flughafen gerade zu einer Zeit durchzuführen, in der sehr wenige Flugzeuge eingesetzt werden und die Frist für die Durchführung der Aktionsplanung auch schon fast abgelaufen ist, ist schon fast eine ... und sollte die Anwohner wohl nur einlullen.</p>	<p>Landesamts für Umwelt (LfU) erstellt. Hierbei wurden die Flugbewegungen des Bezugsjahres 2015 für die Lärmbeurteilung verwendet. Insofern wird damit die Situation ohne Corona zugrunde gelegt.</p>
Bürger	121	<p>Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:</p> <p>Als Anwohner in der Einflugschneise ich fordere die Aufnahme folgender Punkte in den Lärmaktionsplan für den Großflughafen München</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b> Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa.</p> <p>Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden.</p> <p>Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört!</p> <p>Konkret hat insbesondere die Zahl der Flüge zwischen 5:00 und 6:00 Uhr sowie zwischen 23:00 und 24:00 Uhr in den letzten Jahren (vor dem corona-bedingten Rückgang des Flugverkehrs) kontinuierlich zugenommen, was de</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstoßes gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Belastung nachts</b> Die Nachtflugbewegungen am Flughafen München zeigen über die Jahre eine uneinheitliche Entwicklung. So lag die</p>



facto für die betroffenen Anwohner täglich bis zu 2 Std. Schlafentzug bedeutet!

Zahl der Bewegungen in der Nachtzeit im Jahr 2005 bei 56, sank im Jahr 2009 auf 52, stieg im Jahr 2011 auf 64, ging im Jahr 2015 auf 59 zurück, stieg im Jahr 2018 auf 78 und betrug im Jahr 2019 76 (siehe untenstehende Grafik „Anzahl Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht“). In dieser tendenziell zunehmenden Zahl spiegelt sich die zunehmende Auslastung des Flughafens wider. Eine Betrachtung der Auslastung des Lärmkontingents über die Jahre zeigt allerdings, dass die Lärmbelastung in den letzten zehn Jahren aufgrund des Einsatzes leiserer Flugzeuge nur in deutlich geringerem Maße angestiegen ist (siehe untenstehende Grafik „Auslastung Lärmkontingent“). Die Vorgaben der Nachtflugregelung wurden in allen Jahren eingehalten.

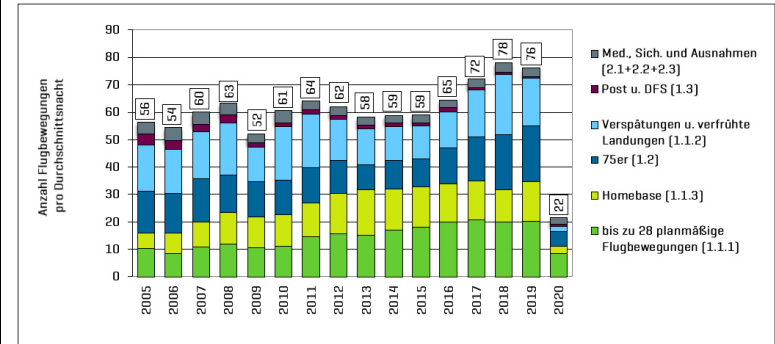


Abbildung: Anzahl Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht (Quelle: Flughafen München GmbH)

		<p>Deshalb fordere ich ein <b>echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr</b> (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</p> <p>Darüber hinaus fordere ich die Vorgaben für <b>Lärmgrenzwerte</b> zu <b>verschärfen</b>, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p>Die Zielvorgaben der festgelegten <b>Lärmschutzmaßnahmen</b> sind <b>regelmäßig zu evaluieren</b>. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden.</p>	<p>Abbildung: <b>Auslastung Lärmkontingent (Quelle: Flughafen München GmbH)</b></p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
<p>Bürger</p>	<p>131</p>	<p>Ich wohne in Hetzenhausen und erlebe immer wieder, dass auch tagsüber die Flugrouten nicht eingehalten werden. Teilweise erlebe ich die Flugzeuge so tief fliegend, dass man meint, sie mit Händen greifen zu können.</p> <p>Dies bedarf „dringst“ der Überprüfung und Verbesse-</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>

		<p>rung.</p> <p>Ich erwarte, dass es eine neue Nachtflugregelung gibt, die ihrem Namen gerecht wird.</p> <p>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. Insbesondere in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr und auch noch bis ca. 23:30 Uhr sowie ab 05:00 Uhr morgens, kommt es immer wieder zu Ausreißern, und dann sind es besonders laute Flugzeuge.</p> <p>Ausnahmen in Notfällen oder für Flüge zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung sollen gestattet sein.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. <b>Einsatz lärmarmen Flugzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 wird verwiesen.</p>
Bürger	134	<p>Zuerst möchten wir uns bedanken, dass man sich Gedanken darüber macht, wie es mit den Fluglärm weitergeht.</p> <p>Wir wohnen in Attenkirchen, Ortsteil Thalham, ...</p> <p>Unser Ortsteil wird durch startende Flugzeuge bei Ostwindlage stark belastet. Die niedere Überflughöhe der startenden Maschinen – man kann die Aufschriften der Flugzeuge ablesen – kommt aus der Situation, dass Anflug und Abflug sich immer auf der Nordseite des Flughafens ereignen.</p> <p>Die Südseite des Flughafens berührt die Interessen des Flughafenmitinhabers, der Stadt München, sodass ein Überflug der Grenzen Münchens vermieden wird. Ein weiterer Punkt ist die Flughöhe, um einfliegende Maschinen nicht zu gefährden, müssen die ausfliegenden Maschinen in niedriger Flughöhe ausfliegen. Erst ab Grenze Pfaffen-</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 6 wird verwiesen.</p>

		<p>hofen beginnt man mit dem Steigflug. Wir sind der Meinung, hier könnte für die Bevölkerung schnell und nachhaltig Abhilfe geschaffen werden. Des Weiteren fliegen die Maschinen nicht den festgelegten Kurs, sondern drehen bereits viel früher ab und überfliegen unser Wohngebiet und das in geringer Flughöhe. Anfragen an unsere Gemeinde bestätigten, dass diese Flugbahnen nicht im Einklang mit den genehmigten Flugroutenplan sind.</p> <p>Der Lärm durch die überfliegenden Flugzeuge ist zum Teil so stark, dass eine Unterhaltung oder ein Telefonat nicht mehr möglich ist und die Bewohner dazu Ihre Häuser aufsuchen müssen.</p> <p>Für eventuelle Fragen oder Klärungen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	
<p>Bürger</p>	<p>137</p>	<p>Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um meine Besorgnis über die Entwicklungen bei der nächtlichen Betriebszeitbeschränkung zum Ausdruck zu bringen.</p> <p>Ich bin besorgt, weil der Forderung für eine zeitliche Ausdehnung der nächtlichen Betriebszeitbeschränkung nicht im ersten Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen wurde.</p> <p>Obwohl 62 Prozent der an der Umfrage Teilnehmenden, eine zeitliche Ausdehnung forderten, sieht der Entwurf einen solche Ausweitung der Nachtruhe nicht vor.</p> <p>Es besteht kein Zweifel daran, dass eine gute Nachtruhe ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität in unsere Gemeinde ist.</p> <p>Aus diesem Grund, möchte ich Sie nochmal um eine längere nächtliche Betriebszeitbeschränkung, als die derzeitigen 5 Stunden, bitten.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Betriebszeitenbeschränkung</b></p>

<p>Bürger</p>	<p>138</p>	<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unter Punkt 4.4.3 im Entwurf für den Lärmaktionsplan wird dezidiert auf das bestehende Baurecht für die 3. Startbahn hingewiesen. Ich verlange dem hingegen, den Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011 endgültig und rechtskräftig aufzugeben.</li>   <li>2. Ich verlange ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</li>   <li>3. In den vergangenen Jahren hat die FMG annähernd 400 Millionen Euro Subventionen an Fluglinien gezahlt, damit diese in Erding starten und landen. Ich verlange das Ende der Subventionen von Fluglinien durch die FMG.</li> </ol> <p>Begründung</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses<sup>53</sup> rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
---------------	------------	--	--

<sup>53</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))

		<p>Durch die 3. Startbahn würde der Flugbetrieb weiter gesteigert. Dies ist der ohnehin schon lärmgeplagten Bevölkerung keinesfalls mehr zuzumuten. Selbst in der vergleichsweise relativ weit vom Flughafen entfernten Stadt Dorfen leiden die Menschen unter dem Fluglärm. Vielen wurde in den flugarmen Zeiten der Pandemie doppelt klar, wie stark ihre Lebensqualität in „normalen“ Zeiten durch den Fluglärm eingeschränkt ist.</p> <p>Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der Anwohner feindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Die gesundheitlichen Folgen des gestörten Nachtschlafs werden in keiner Weise ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Durch das Förderprogramm der FMG für Flugverbindungen 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 gekaufte Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes und im Besonderen des Klimaschutzes, schnellstens unterbunden werden.</p>	
<p>BUND Naturschutz in Bayern e. V. Kreisgruppe Freising</p>	<p>139</p>	<p>Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur <b>Verminderung von Umgebungslärm</b> festzulegen. Am 25.06.2002 wurde die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, <b>Richtlinie 2002/49/EG</b>, verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu erfassen und Lärmkarten sowie Lärmaktionspläne für</p>	

	<p>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>Demgegenüber steht der von der der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München 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>Die <b>Regierung von Oberbayern</b> 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 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).</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>Die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung gegenüber Dritten kann nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.</p> <p>Ein Lärmaktionsplan ersetzt keine Zuständigkeiten.</p>
--	---	---



		<p>Die Erwiderungen der ROB mit teils wortgleicher Stellungnahme der FMG erfüllt den Auftrag der Lärmschutzrichtlinie in keiner Weise. Neue medizinische Erkenntnisse werden ignoriert und erkennbar die Absicht verfolgt, dass man keine weiteren Maßnahmen leisten will, ungeachtet der tatsächlichen Möglichkeiten zur Verbesserung. Damit untergräbt die ROB das Schutzbedürfnis der Bevölkerung und die Absicht des Lärmaktionsplan, Lärm zu reduzieren.</p> <p>Zahlreiche forschenden Mediziner (z. B. Prof. Münzel, Direktor Uni-Klinik Mainz) belegen zweifelsfrei die schädlichen Wirkungen von Lärm auf den Organismus. Das betrifft insbesondere Lärm in der Nacht bzw. während des Schlafes. Für eine den Organismus schädigende Wirkung ist es dabei unerheblich, ob die Person aufwacht.</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 68 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Gesundheitliche Auswirkungen Fluglärm</b> Die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001<sup>54</sup> berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Rahmen des 98. Änderungsplanfeststellungsverfahrens 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 lie-</p>
--	--	--	--

<sup>54</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<p>genden 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 2019<sup>55</sup> aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Die in der Stellungnahme genannten „forschenden Mediziner“ bilden nicht den Konsens der wissenschaftlichen Diskussion ab, sondern stellen in ihren Schlussfolgerungen über die Wirkung von Fluglärm eine Einzelmeinung dar. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung wird festgestellt, dass die in Gesetzen oder Entscheidungen zu Grunde gelegten wissenschaftlichen Erkenntnisse erst dann obsolet werden, wenn sich ein neuer wissenschaftlicher Grundkonsens gebildet hat. Solange die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudien in der Wissenschaft kontrovers diskutiert werden, bleibt der Konsens über die Geeignetheit der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bestehen.</p>
--	--	--	---

<sup>55</sup> 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>Fluglärm belastet auch die Erholung der Flughafenrainer in weitem Umkreis, ebenso wie die Konzentrationsfähigkeit. Dies ist insbesondere bei Kindern in Kindergärten und Schulen erheblich nachteilig. Dazu kommt noch die gerade am Flughafen besonders relevante und gesundheitlich schädliche Summationswirkung mit Schadstoffen wie Feinstaub, Stickoxiden und flughafeninduziertem landseitigem Verkehr.</p> <p>Weder die bisherigen Lärmregelungen des Flughafen München noch die im Lärmaktionsplan angesprochenen Maßnahmen berücksichtigen diese Auswirkungen.</p> <p>Das wirkt umso schwerer, da der Fluglärm in einer bereits stark mit Lärm belasteten Region eine massive zusätzliche Verlärmung mit sich bringt (Summationswirkung).</p> <p>Darüber hinaus bedeutet der Betrieb des Flughafens und seiner Einrichtungen eine erhebliche Indizierung von lärmemittierendem Bodenverkehr. Dies ist zu berücksichtigen.</p> <p><b>Der BN fordert deshalb:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li><b>1. Rechtsverbindlicher Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München</b> Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme</li></ol>	<p>Die Themen Feinstaub und Stickoxide sind nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Luftschadstoffbelastung</b> Die Luftschadstoffbelastung am Flughafen München wird auf Grundlage der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung kontinuierlich durch eine mobile und zwei stationäre Luftgütemessstationen erfasst. Die Ergebnisse der letzten Jahre zeigen, dass alle Grenzwert- und Zielwerte am Flughafen München eingehalten und deutlich unterschritten werden.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) ver-</p>
--	--	---

	<p>muss unbedingt vermieden werden, die Realisierung einer 3. Start- und Landebahn muss aufgegeben werden. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, die Gesellschafter aufzufordern, den bestehenden Planfeststellungsbeschluss (PFB) rechtsverbindlich zurück zu ziehen, oder zumindest für den Teil des Baus einer 3. SL-Bahn.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang erneut aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf eine weitere SL-Bahn dauerhaft rechtsverbindlich aufzugeben/aufzuheben.</p> <p>Die Erwidern der Regierung von Oberbayern zu dieser Forderung aus der 1. Phase ist in sich widersprüchlich: Zum einen wird betont, dass der 98 ÄPFB ewig gültig sei und Baurecht bestünde. Zum anderen verweigere man sich aber einer Beurteilung der Auswirkungen eben dieser Bahn, da ein Blick in die Zukunft nicht zu berücksichtigen sei weiterverfolgt werden soll“).</p> <p><b>Somit wird das Ziel des Lärmaktionsplanes die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, konsequent unterlaufen.</b></p> <p>Die Regierung Oberbayern wird deshalb zum wiederholten Male aufgefordert, alle Schritte zu unter-</p>	<p>wiesen.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses<sup>56</sup> rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-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 Lärmemissio-</p>
--	--	---

<sup>56</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de))

	<p>nehmen, um die 3. SL-Bahn aus dem 98. ÄPFB rechtsverbindlich zu streichen.</p> <p><b>2. Verbot von Nachtflügen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr mit Wegfall der sogenannten Tagesrandzeiten von 22:00 bis 24:00 Uhr und von 05:00 bis 06:00 Uhr</b></p> <p>Nachtflug bedeutet eine besondere Belastung für die Gesundheit der Anwohner. Die Nachtflugbeschränkungen sind nach nun 20 Jahren den jetzt aktuellen wissenschaftlichen Standards anzupassen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass gemäß aktueller medizinischer Studien zur Beurteilung von negativen Gesundheitsauswirkungen durch Störungen in der Nachtzeit nicht der Dauerschallpegel, sondern der Einzelschallpegel heranzuziehen ist. Physiologisch und medizinisch ist gerade in der Nacht ein Einzelschallereignis (z. B. eines Überflugs) entscheidend für die Gesundheit. Dabei ist es unerheblich, ob die betroffene Person dabei aufwacht.</p> <p>Zahlreiche Untersuchungen belegen die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Fluglärm, insbesondere in der Nachtzeit:</p> <p><i>AIRCRAFT NOISE, HEALTH, AND RESIDENTIAL SORTING: EVIDENCE FROM TWO QUASI-EXPERIMENTS STEFAN BOESa, STEPHAN NÜESCHb, * and STEVEN STILLMANc - Health Econ. 22: 1037-1051 (2013). Published online 8 July 2013 in Wiley Online Library (wileyonlinelibrary.com). DOI: 10.1002/hec.2948</i></p>	<p>nen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hinsichtlich <b>Nachtflug</b> auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgemUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) und hinsichtlich <b>Dauerschallpegel</b> auf ihre Stellungnahme zu Nr. 67.</p>
--	---	--

	<p><b>Umweltbundesamt (7/2019):</b> <b>3.3 Fluglärm Empfehlungen der WHO</b> für die Lärmbelastung durch Luftverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ „Durchschnittliche Belastung (L<sub>DEN</sub>) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 45 dB(A) L<sub>DEN</sub> nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.</li> <li>○ Nächtliche Dauerschallbelastung (L<sub>Night</sub>) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 40 dB(A) L<sub>Night</sub> nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.</li> <li>○ Lärminderungsmaßnahmen des Luftverkehrs Die WHO empfiehlt, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Luftverkehr oberhalb der empfohlenen Leitlinienwerte ergreift, um die gesundheitlichen Auswirkungen durch Luftverkehrslärm zu mindern. Als konkrete Maßnahmen empfiehlt die WHO Luftverkehrslärm durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.“</li> </ul>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>WHO-Leitlinie</b> Die WHO-Empfehlungen können nicht direkt mit nationalen Grenz- und Richtwerten zum Schutz vor Geräuschmissionen verglichen werden. Zum einen verwendet die WHO einen deutlich erweiterten Gesundheitsbegriff, der nicht nur einen Zustand ohne Krankheit beschreibt. Zum anderen basieren die WHO-Empfehlungen auf anderen Berechnungsverfahren und Lärmindizes. Bei den WHO-Empfehlungen handelt es sich nicht um allgemein anerkannte Werte, sondern lediglich um bloße Empfehlungen. Zudem führte nach gegenwärtigem Stand der Technik die Einhaltung der Empfehlungen der WHO dazu, dass der gesamte Flugverkehr annähernd zum Erliegen käme. Selbst im Jahr 2020, als die Verkehrszahlen am Flughafen München dramatisch eingebrochen sind, wurden die genannten WHO-Lärmpegel nicht erreicht. Das Verkehrsaufkommen verzeichnete in 2020 mit rund 147.000 Flugbewegungen einen Rückgang von über 64 % im Vergleich zu 2019. Dennoch lagen die an den Lärmmessstellen des Flughafens gemessenen Pegel im Jahre 2020 überwiegend oberhalb der genannten WHO-Lärmpegel von 45 dB(A) am Tag bzw. 40 dB(A) in der Nacht. Selbst im April 2020, dem Monat mit einem Rückgang der Flugbewegungen von über 95% im Vergleich zum Vorjahresmonat, waren höhere als die genannten Pegel gemessen worden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	---	--

	<p><b>Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“) empfiehlt</b> „Insoweit sollte allerdings der Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gewährleistet bleiben.“</p> <p>Die Belastungen in der für die Gesundheit besonders sensiblen Nachtzeit nahmen in der Betriebszeit des Flughafens kontinuierlich zu. Stattdessen wären aus Gründen der Gesundheitsvorsorge Reduzierungen erforderlich. <b>Laut bayerischem Landtag (2018)</b> stieg die Zahl der beantragten Ausnahmegenehmigungen (Anm.: für Nachflüge) (...) demnach von 446 im Jahr 2014 auf 925 im Vorjahr. Allein im ersten Halbjahr 2018 waren es bereits 694. Genehmigt wurden ebenfalls immer mehr Ausnahmen: von 282 (2014) bis 661 (2017) und 524 im ersten Halbjahr 2018.</p> <p><b>Zum Schutz der Gesundheit insbesondere was die Einhaltung der Nachtruhe betrifft, wird die Regierung von Oberbayern aufgefordert, die Einhaltung des Nachtflugverbotes auf die Nachtzeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr auszuweiten, auf eine Lärmkontingentierung zu verzichten, sowie Ausnahmeregelungen für Starts- und Landungen in der Nachtzeit eingehend zu prüfen, öffentlich zu machen und auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen.</b></p> <p><b>Für die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen soll gelten: Abschaffung des Systems der Lärmkontingentierung und Umstellung der Lärmbemessung auf Einzel-</b></p>	<p><b>Sondergutachten „Fluglärm reduzieren“</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nach einer temporären Belastungsspitze 2018 traten/treten in den Jahren 2019/2020/2021 deutliche Reduzierungen bei den erforderlichen Ausnahmegenehmigungen ein, die nicht nur auf die Corona-Krise zurückzuführen waren, sondern auch Ergebnis von Maßnahmen der Luftverkehrswirtschaft (Gestellung von Ersatzmaschinen, Erhöhung der Umdrehzeiten etc.) sind.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Belastung nachts</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 121 wird verwiesen. <b>Betriebszeitenbeschränkung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. <b>Transparenz Nachtflugbewegungen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent Sanktionen</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
--	--	---



	<p><b>schallereignisse. Festlegung von wirksamen Sanktionen bei Nichtbeachtung.</b></p> <p>Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden.</p> <p>In den Messberichten der mobilen Fluglärmmessungen werden derzeit Dauerschallpegel und Pegelbänder veröffentlicht, zum Beispiel „drei Einzelschallpegel lagen im Pegelband 71 bis 75 dB(A)“. So kann nicht ermittelt werden, welcher Flugzeugtyp wie viel Lärm verursacht. In den Lärmaktionsplan soll aufgenommen werden: Zukünftig sollen in den Messberichten die Einzelschallpegel der Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit Datum und Uhrzeit veröffentlicht werden.</p> <p>Der Verweis der Regierung von Oberbayern und der FMG in Ihrer Erwiderung auf Phase 1, dass im Umfeld des Flughafens nur sehr wenige Menschen betroffen seien (im Vergleich der dt Großflughäfen), negiert zum einen das Recht auch weniger Menschen auf Gesundheitsschutz und körperliche Unversehrtheit und fußt zum anderen auf Lärmwerten, die aus wissenschaftlicher Sicht (UBA und WHO) überholt sind. Bei Anwendung</p>	<p>Es ist davon auszugehen, dass sich die Ausführungen auf die bestehende Nachtflugregelung beziehen, insbesondere deren Einhaltung. Dazu ist richtig zu stellen, dass es sich um eine Nachtflugregelung und nicht um ein Nachtflugverbot handelt, die also Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr in eingeschränktem Umfang zulässt. Verstöße gegen die geltende Nachtflugregelung können überprüft und ggf. als Ordnungswidrigkeit von der zuständigen Behörde sanktioniert werden. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG sowie des StMB zu Nr. 29.5 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Veröffentlichung Einzelschallpegel</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre obenstehenden Stellungnahmen <b>Gesundheitliche Auswirkungen</b> und <b>WHO-Leitlinie</b>.</p>
--	--	--

		<p>der empfohlenen Lärmwerte der medizinischen Forschung, der WHO oder des UBA ist die Zahl der Betroffenen auch am Flughafen München um ein Vielfaches höher.</p> <p><b>3. Starke Reduzierung von Kurzstreckenflügen</b> 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><b>4. Reduzierung des Bodenlärms</b> 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><b>5. Subventionen streichen</b> Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachs-</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Kurzstreckenflüge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmreduzierung Rollverkehr</b> Auf die Stellungnahmen der FMG zu Nr. 68 (der Anlage 10) und Nr. 29.4 der Anlage 7 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	--	--	---

	<p>tum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden.</p> <p>Ich (wir) fordern die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen,</p> <p><b>Fazit</b> Man muss feststellen, dass es offenbar nicht im Interesse der Regierung von Oberbayern ist, den Gesundheitsrechten und -bedürfnissen der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Rechnung zu tragen. Stattdessen betrachtet man die bestehenden Regelungen als ausreichend, aktiver Lärmschutz wird nicht in Erwägung gezogen, gesundheitliche Aspekte außer Acht gelassen. Das betrifft im besonderen Maße den effektiv wirksamen aktiven Lärmschutz: Verzicht auf den Ausbau mit einer 3. SL-Bahn, Nachtflugverbot von 22:00 bis 7:00 Uhr, weitgehender Verzicht auf Kurzstreckenflüge.</p> <p>Diese Maßnahmen dienen zudem den vom Bundesverfassungsgericht angemahnten Klimaschutz. Es ist im Entwurf der Regelung von Oberbayern nicht erkennbar, dass den Zielen der Lärmaktionsplanung Rechnung getragen wird. Der BUND Naturschutz verweist darüber hinaus auf die Stellungnahmen der Stadt Freising vom 28.7.2021 und die Stellungnahme der Bürgerinitiative Attaching, vertreten durch Hr. ..., ... Freising-Attaching über die RA-Kanzlei Schönefelder, Ziegler, Lehnert, vom 27.7.2021, denen sich der BUND Naturschutz inhaltlich anschließt [siehe auch Nr. 80].</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Engagement der FMG</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p>
--	--	--

<p>Bürger</p>	<p>141</p>	<p>Leider bin ich auch ein betroffener Bürger 16 km vom Flughafen entfernt. Ich wohne an einer stark befahrenen Hauptstraße. Trotz des Auto-, Lkw-, Traktoren-Lärms sind die Flugzeuge immer noch lauter. Da hier [Petershausen] die Einflugschneise ist landet alle 2 Minuten ein Flugzeug bei starken Lärm. Schlimmer ist nur noch die Gemeinde Fahrenzhausen betroffen. Ich fordere genauso, wie in Fahrenzhausen auch schon steht, ein Lärmmessgerät. Leider hat sich die Flugzeugbelastung wieder normalisiert. Zu den Lockdowns ist mir die Ruhe und welche starke Lärmbelastung sonst immer entstanden ist, aufgefallen. Die Flugzeuge müssen endlich leiser werden. Anbei noch weitere Vorschläge zur Verbesserung der Situation.</p> <p>[Als Anlage war die Stellungnahme des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt beigefügt.]</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Neue Messstelle</b> Die FMG betreibt 16 ortsfeste Messstellen, die in Abstimmung mit der Fluglärmkommission im Umkreis von etwa 20 km um den Flughafen positioniert sind. Die Messstellen befinden sich in der Nähe von veröffentlichten An- und Abflugrouten bzw. nahe den Ortschaften, die von Fluglärm betroffen sind. Zusätzlich stellt die FMG mobile Lärmmessstellen zur Verfügung, die an Orten zum Einsatz kommen, an denen keine stationäre Messstelle Auskunft über die Fluglärmbelastung gibt. Bei Interesse an der Durchführung einer mobilen Fluglärmmessung auf ihrem Gemeindegebiet kann die Gemeinde Kontakt mit der FMG aufnehmen. Außerdem können in „Flumo“ (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php</a>) mit Hilfe der Funktion "eigene Position" (auch "Häuschenfunktion" genannt) für einen beliebig gewählten Ort und eine ausgewählte Flugbewegung der berechnete Fluglärmpegel, die zugehörige Entfernung zum Flugzeug als auch dessen Flughöhe angezeigt werden. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 verwiesen.</p>
<p>Bürger</p>	<p>142</p>	<p>Die Stellungnahme ist inhaltlich an die Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) angelehnt. Allerdings wurden die Punkte anders ausgeführt:</p> <p>Der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner Sicht klimaschädlich und enttäuschend. Die angesprochenen Maßnahmen werden nicht den notwendigen Lärmschutz bringen und obendrein klimaschädliches Verhalten weiter unterstützen. Deshalb bitte und fordere ich um die Aufnahme folgender</p>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Siehe hierzu Stellungnahme der <b>Regierung von Oberbayern</b> unter Nr. 139</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 68 wird verwiesen.</p>

	<p>Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen: Ich fordere und bitte um den Stop der Ausbaupläne</b>  <b>Begründung:</b> Es steht fest, dass der Flugverkehr wegen <b>der Klimakrise dringend reduziert</b> werden muss und keinesfalls erweitert werden darf.</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot: Ich fordere und bitte um ein Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr</b> (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben).  <b>Begründung:</b> Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich <b>verschlechtert</b>. Sie ist damit eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten: Ich fordere und bitte die Entgeltordnung zu bereinigen</b> und die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.  <b>Begründung:</b> Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind kei-</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>StMB</b> zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>ne Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen.</p> <p><b>Subventionen streichen.</b> Ich fordere und erbitte die <b>sofortige Einstellung der lärm erzeugenden Subventionen.</b></p> <p><b>Begründung:</b> Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die <b>Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben.</b> Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachstum ist ein <b>Anachronismus</b> und muss aus <b>Gründen des Lärm- und Klimaschutzes schnellstens unterbunden werden.</b></p> <p><b>In der Hoffnung auf eine sachliche, zeitgemäße (klimakonforme) Prüfung meiner Stellungnahme und Beachtung meiner Forderungen.</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
--	---	---

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

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

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

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

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

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** teilte mit, dass im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung Anfragen bzw. grundsätzliche Fragen seitens der DFS ausführlich beantwortet wurden (siehe Anlagen 5, 6, 7 und 8). Die DFS bittet deshalb darum, dass noch offene Fragen zum Thema „Abwicklung des Luftverkehrs“, auch aus Gründen einer umfänglichen Antwort, direkt an folgende E-Mail-Adresse adressiert werden: [fluglaerm.muenchen@dfs.de](mailto:fluglaerm.muenchen@dfs.de)  
Darüber hinaus steht die DFS zum Thema „Abwicklung des Luftverkehrs“ telefonisch unter +49 (0)89 9780-124 zur Verfügung.



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

Gemeinde/Landkreis	Nr.	Stellungnahme/Anregung	Bewertung
Gemeinde Feldkirchen	1	<p>Die Gemeinde Feldkirchen möchte zur Lärmaktionsplanung des Großflughafens München folgende Anregung/Stellungnahme abgeben: Wir möchten speziell darauf hinweisen, dass die Gemeinde Feldkirchen durch überfliegende Flugzeuge, die sich im An- und Abflug zum bzw. vom Großflughafen München befinden durch Lärm beeinträchtigt wird. Die Gemeinde bittet darauf hinzuwirken, dass die An- und Abflugrouten der Flugzeuge zukünftig so gelegt werden, dass diese über nicht bebauten Gebiet erfolgen und somit die Gemeinde Feldkirchen nicht mehr überflogen wird.</p>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p>
Markt Markt Schwaben	2	<p>Der Marktgemeinderat hat sich in seiner Sitzung am 15.07.2021 mit der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung beschäftigt und dabei beschlossen, folgende Stellungnahme abzugeben:</p> <p>Vom Entwurf des Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München wird Kenntnis genommen. Die Belange des Marktes Markt Schwaben werden durch diesen Entwurf berührt. Der Markt bringt deshalb folgende Punkte als Anregungen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zum Schutz der Nachtruhe der Bürger/-innen von Markt Schwaben sollte sichergestellt werden, dass startende Maschinen nach 23 Uhr nicht mehr das Gemeindegebiet von Markt Schwaben überfliegen.</li> <li>• Die Anzahl der Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot müssen deutlich reduziert werden. Strafzahlungen der Fluggesellschaften sollten den</li> </ul>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen ist an</p>

		<p>betroffenen Kommunen zugutekommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligung des Großflughafens Münchens beim aktiven Schallschutz für die Bürger/-innen Markt Schwabens, die vom Fluglärm besonders betroffen sind.</li> </ul>	<p>objektive Kriterien gebunden (unbestimmte – jedoch voll justiziable – Rechtsbegriffe). Die Steuerungsmöglichkeiten der Behörde sind damit begrenzt. Der Hebel ist vielmehr die reibungslose Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems Luftfahrt welches Verspätungen und ähnliche Störungen vermeidet und damit Ausnahmegenehmigungen entbehrlich werden lässt. Nach einer temporären Belastungsspitze 2018 traten/treten in den Jahren 2019/2020/2021 deutliche Reduzierungen bei den erforderlichen Ausnahmegenehmigungen ein, die nicht nur auf die Corona-Krise zurückzuführen waren, sondern auch Ergebnis von Maßnahmen der Luftverkehrswirtschaft (Gestellung von Ersatzmaschinen, Erhöhung der Umdrehzeiten etc.) sind.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Ausnahmegenehmigungen</b>          Ausnahmegenehmigungen sind Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung und werden restriktiv gehandhabt. Eine Berichterstattung dazu erfolgt in den Sitzungen der Fluglärmkommission.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Mobile Messung Markt Schwaben</b>          Die Überflugsituation in Markt Schwaben war in den letzten Jahren wiederholt Thema in den Sitzungen der Fluglärmkommission und insbesondere in der 58. Sitzung am 15.12.2016 von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ausführlich erläutert worden.          Die von der FMG zuletzt im Jahr 2016 durchgeführte mobile Fluglärmmessung in Markt Schwaben zeigte eine verhältnismäßig geringe Fluglärmbelastung mit einem Dauerschallpegel von tagsüber LEQ3 Tag = 45 dB(A) und nachts LEQ3 Nacht = 40 dB(A), die vorwiegend durch</p>
--	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Starts und Landungen sollen nach Möglichkeit so organisiert werden, dass grundsätzlich eine Anhebung der Überflughöhe um durchschnittlich zusätzliche 700 Meter für das Gemeindegebiet Markt Schwaben erreicht wird. Es soll grundsätzlich kein Überflug des Gemeindegebietes von Markt Schwaben unterhalb von 3500 Meter stattfinden.</li> <li>Änderung der Flugrouten, um eine gleichmäßigere Verteilung der Überflüge auf alle Anrainergemeinden sicherzustellen. Eine mögliche Anpassung der Flugrouten liegt seit 2019 dem Flughafen sowie der DFS vor.</li> </ul> <p>Der Markt Markt Schwaben bedankt sich für die Beteiligung an der oben genannten Maßnahme.</p>	<p>Abflüge (Starts) auf der Südbahn Richtung Westen (D26L) verursacht wurde. Die Ergebnisse der 2016 durchgeführten mobilen Fluglärmmessung in Markt Schwaben sind verfügbar unter „Webreporting Mobil“: <a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html</a> (→ Messjahr „2016“ und Messung „Markt Schwaben“ auswählen)</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p>
Gemeinde Haimhausen	3	<p>Im Rahmen der 2. Mitwirkungsphase gibt die Gemeinde Haimhausen folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Es werden erneut lärmindernde Maßnahmen gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms</li> </ul>	<p>Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Fluglärmmonitoring</b> Die FMG führt seit Jahren ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm durch und wird das auch fortsetzen. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens</p>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Ausschluss lauter Flugzeuge</li></ul>	<p>werden die vom Luftverkehr ausgehenden Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet. Darüber hinaus bietet die FMG auf freiwilliger Basis und als Serviceleistung für Kommunen und Bürger auch mobile Fluglärmmessungen an. Damit kommt die FMG ihrer Pflicht zur Überwachung bereits in deutlich stärkerer Ausprägung nach als vorgegeben oder an anderen Verkehrsflughäfen üblich. Die gemessenen Lärmpegel und die zugehörigen Flugspuren werden im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ in Echtzeit veröffentlicht (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php</a>). Da jede Messstelle im Sekundentakt Werte aufzeichnet, kann daraus beispielsweise auch der Pegelzeitverlauf (mit Pegelspitzen) dargestellt werden. Zudem lassen sich die Lärmereignisse inkl. der Flugspuren über die Archiv-Funktion bis zu zwei Monate in die Vergangenheit nachverfolgen.</p> <p>Die Ergebnisse der Messungen wie z. B. der berechnete Dauerschallpegel oder die summierten Pegelhäufigkeiten werden im Webreporting auf den Internetseiten der FMG veröffentlicht und stehen dauerhaft zur Verfügung. Neben den monatlichen Messberichten der 16 stationären Messstellen (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WebReport/mst.php?nmtid=1">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WebReport/mst.php?nmtid=1</a>) umfasst dieses Angebot zudem die Einzelberichte der mobilen Messungen (<a href="https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html?nmtid=1">https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html?nmtid=1</a>) sowie weitergehende Informationen zu Betriebsrichtungsverteilung, Routenbelegung, Nachtflug oder Typenmix und Jahresvergleiche der Fluglärmentwicklung. Auf den stattfindenden Sitzungen der Fluglärmkommission werden die Ergebnisse regelmäßig vorgestellt.</p> <p><b>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere)</li></ul>	<p>Ein vollständiger kategorischer Ausschluss bestimmter, zum Verkehr zugelassener Flugzeuge am Flughafen München ist mit geltendem Recht nicht vereinbar. Neben den in der gültigen Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München festgelegten Betriebsbeschränkungen sind lärmabhängige Nutzungsentgelte ein wichtiges Anreizinstrument. Im Detail wird auf die aktuelle Entgeltordnung des Flughafens Münchens verwiesen, die auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht ist (<a href="https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759">https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759</a>). U. a. enthält sie eine Zuteilung der Flugzeugtypen zu 13 Lärmklassen sowie eine Gebührenstaffelung.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Flugzeugaustauschprogramme</b> Die Erneuerung einer Flugzeugflotte ist eine laufende Maßnahme der Luftfahrtgesellschaften. Sie liegt in deren Entscheidung und ist insbesondere eine entscheidende Maßnahme zur künftigen Lärmreduzierung und ist zurecht als Maßnahme L1 in Kapitel 6.3.2.1 als langfristiges Ziel definiert.</p> <p>Die Lärminderung an der Quelle stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte (vgl. Maßnahmen V6, G1 und L2) Anreize zum Einsatz lärmarmen Flugzeuge.</p> <p>Hinweis: Bedingt durch die Corona-Krise im Luftverkehr wurden von den Airlines neben den üblichen Austauschprogrammen zusätzlich aktuell bereits ältere und v. a. vierstrahlige Flugzeuge außer Betrieb genommen.</p>
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmindernde An- und Abflugverfahren</li>   <li>• Weitergehende Beschränkungen der Betriebszeiten in den Nachstunden</li>   <li>• Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen)</li> </ul>	<p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Betriebszeitenbeschränkung</b>          Der Flugbetrieb in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>1</sup> bereits erheblich eingeschränkt. Insbesondere in der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) ist der Flugbetrieb nur noch in sehr geringen Ausnahmefällen zulässig. Der Nachtflugbetrieb wird mit der bestehenden Nachtflugregelung daher zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung bereits stark reguliert. Die Einhaltung der in der Nachtflugregelung enthaltenen Vorgaben wird konsequent überwacht.          Ergänzend wird auf die Erläuterungen der FMG in Nr. 9.1 der Anlage 7 und Nr. 5 (der Anlage 11) verwiesen.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:          Ein zentrales Thema bayerischer Verkehrspolitik ist die intelligente, kundenfreundliche und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger. Attraktive Verkehrswege und gut vernetzte Verkehrssysteme sind entscheidende Standortfaktoren für gesamt Bayern einschließlich des Großraums München und der Flughafenregion. Menschen und Unternehmen in Bayern sind heutzutage in einem Maße international verwoben, dass auf zeiteffektive Reisen und Transporte rund um die Welt nicht verzichtet werden kann. Ziel muss es deshalb sein, die arteigenen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Gestaltung von Reise- und Logistikketten effizient einzu-</p>
--	--	---	---

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

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



		<p>gende Themen abgestellt:</p> <p><b>1. Lärmreduzierungen beim Fluggerät/-betrieb</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausschluss lauter Flugzeuge</li>   <li>• Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere)</li>   <li>• lärmindernde An- und Abflugverfahren</li>   <li>• lärmabhängige Start- und Landeentgelte (Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge)</li> </ul>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen).</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Flugzeugaustauschprogramme</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung</b> (BAF) und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Lärmabhängige Entgelte</b>  Adressat der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften. Sie sollen durch derartige monetäre Anreize zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München bewogen werden. Dieser Anreiz gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für regelmäßig bzw. häufig am Flughafen München verkehrende Fluggesellschaften des gewerblichen Verkehrs. Mit der aktuellen, seit dem 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung<sup>2</sup> wurden alle Lärm-entgelte angehoben und laute Flugzeuge wurden überproportional verteuert. Mit der stärkeren Differenzierung</p>
--	--	--	---

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

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

		<ul style="list-style-type: none"><li>• das Bremsen mit Schubumkehr soll verboten werden</li></ul>	<p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Einsatz der Schubumkehr ist gemäß luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974<sup>3</sup> beschränkt. Schubumkehr darf demnach nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Die Nutzung der Schubumkehr liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften bzw. des jeweiligen Piloten. Zahlen zur Nutzung von Schubumkehr liegen dem StMB nicht vor. Fluglärmbeschwerden oder Anzeigen im Zusammenhang mit Verstößen gegen die Regelung zur Schubumkehr sind beim StMB, der Regierung von Oberbayern, insbesondere beim Fluglärmbeauftragten, nicht eingegangen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Verbot Umkehrschub</b> Laut luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974 ist der Einsatz der Schubumkehr landender Luftfahrzeuge bereits beschränkt. Schubumkehr darf nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Umgesetzt ist diese Vorgabe gegenüber den Fluggesellschaften und den Flugzeugbesatzungen durch die entsprechende Vorgabe der Flughafenbenutzungsordnung, Teil 2.2.2: „Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf ‚Leerlaufschubumkehr‘ wird von dieser Regelung nicht umfasst.“ Ob diese Sicherheitsgründe vorliegen, muss vom verantwortlichen Piloten an Hand der ak-</p>
--	--	--	--

<sup>3</sup> Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09\\_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/verkehr/1774-05-09_genehmigung.pdf))

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Es wird gefordert, die Tagesrandzeiten nicht voll auszunutzen.</li></ul>	<p>tuellen Situation entschieden werden. Ein absolutes Verbot der Schubumkehr ist nicht umsetzbar, da die Möglichkeit der Nutzung der Schubumkehr für die Gewährleistung der Sicherheit des Flugverkehrs unabdingbar ist.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Flugbetrieb Tagesrandzeiten</b> Auch der Flugverkehr in den Tagesrandzeiten – gemeint ist wohl die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 00:00 Uhr und zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr – unterliegt den strengen Anforderungen der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>4</sup>. Darüber hinaus hat die FMG keine rechtliche Handhabe, den Verkehr weiter einzuschränken. Die Planung der Nutzung der vorhandenen Kapazitäten erfolgt durch die am Flughafen verkehrenden Fluggesellschaften, die Vergabe der hierfür benötigten „Slots“ durch den von der Bundesrepublik Deutschland in Umsetzung Europäischen Rechts mit der Flugplankoordination beauftragten Flugplankoordinator. Rechtsgrundlage für dessen Tätigkeit sind § 31a und § 32 Abs. 1 Nr. 17 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. der Verordnung über die Beauftragung des Flugplankoordinators vom 17.12.1992 und der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung vom 13.06.1994, jeweils in der aktuell geltenden Fassung. Die FMG hat auf Grund ihrer Betriebspflicht (§ 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO]) die koordinierten Flugbewegungen abzuwickeln. Die Anzahl der verfügbaren Slots wird durch die sog. Koordinierungseckwerte (KEW) bestimmt. Der aktuelle Koordinierungseckwert (KEW) für die Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr beträgt 90 Starts und Landungen pro Stunde.</p>
--	--	--	--

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

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



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



		<p><b>3. Umstieg auf andere Verkehrsträger</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs für die bessere Erreichbarkeit des Flughafens der Gewerbegebiete</li> <li>• Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen</li> </ul>	<p>ten im zweistelligen Millionenbereich), müsste auch das Personal für den Schlepperfuhrpark erheblich aufgestockt, spezielle Abkoppelungsflächen am Startbahnkopf geschaffen sowie neue Betriebsstraßen für die Rückführung der Schlepper im Europäischen Vogelschutzgebiet errichtet bzw. ausgebaut werden.</p> <p>Ähnliche Herausforderungen würden bei einer Rückführung gelandeter Flugzeuge durch Schlepper zu den Terminals entstehen; da feste Übergabepunkte zum Andocken an die Schlepper eingerichtet werden müssten. Dadurch würde sich der Lande- und Abrollvorgang – neben den deutlich niedrigeren Schleppgeschwindigkeiten – weiter verzögern. Zudem müssen die Triebwerke auch vor dem Abstellen noch einige Minuten zum Abkühlen weiterlaufen. Da die Rollzeiten nach der Landung wegen des optimierten Layouts des Rollbahnsystems nur ca. fünf Minuten betragen, würde auch insoweit kaum eine Lärmreduzierung eintreten.</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>Das <b>StMB</b> verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen).</p>
--	--	---	--

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

		<p>Im Hinblick auf die nun schon seit Jahren bestehende Übergangsregelung für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche fordert die Gemeinde Oberding als weiteren wichtigen Punkt die zeitnahe Anpassung und Neuregelung der Lärmschutzbereiche. Dies ist hinsichtlich der Lenkung und Sicherung der Bauleitplanung für die Gemeinden und Landkreise zwingend erforderlich.</p>	
<p>Gemeinde Neufahrn b. Freising</p>	<p>5</p>	<p>Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erhalten Sie hiermit die Stellungnahme der Gemeinde Neufahrn zum Entwurf der Lärmaktionsplanung mit der Bitte um Würdigung und Beachtung.</p> <p><b>Sitzung des Gemeinderats am 19.07.2021</b>  <b>TOP 5 Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München: 2. Mitwirkungsphase</b>  <b>Beschluss 1:</b>          Der Gemeinderat nimmt den dargestellten Sachverhalt und die im Entwurf des Lärmaktionsplans unter Kapitel 6.1 und 6.2 beschriebenen, bereits durchgeführten bzw. in Umsetzung befindlichen Lärminderungsmaßnahmen am Flughafen München zur Kenntnis, fordert aber gleichzeitig zum Schutz der Bevölkerung ausdrücklich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die unbedingte Vermeidung jeder Lärmzunahme im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München und</li> </ul>	<p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Auswirkungen von Änderungsvorhaben am Flughafen München werden im Hinblick auf Boden- bzw. Fluglärm – soweit veranlasst – in den jeweiligen Genehmigungsverfahren gewürdigt und berücksichtigt.          Die <b>Flughafen München GmbH (FMG)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Vermeidung Lärmzunahme</b>          Der Flugbetrieb am Flughafen München unterliegt in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr bereits strengen Betriebsbe-</p>

			<p>schränkungen nach Vorgabe der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>6</sup>. Die Nachtflugregelung sieht die Einhaltung eines maximalen Lärmvolumens sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (sog. „Schnittpunktkriterium“) vor.</p> <p>Für den Tag ergibt sich der zulässige Flugbetrieb aus der luftrechtlichen Genehmigung und Planfeststellung; für den insoweit zugelassenen Flugbetrieb sind zahlreiche Auflagen und Maßgaben zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in der Planfeststellung verfügt. Dass sie den rechtlichen Anforderungen genügen, ist vielfach gerichtlich bestätigt worden.</p> <p>Weitergehende betriebliche Beschränkungen wären mit der Verkehrsaufgabe des Flughafens München – die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherzustellen und langfristig den Flughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang auszubauen – nicht zu vereinbaren (siehe Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)<sup>7</sup> vom 01.01.2020 Ziffer 4.5.1).</p> <p>Unabhängig davon sind sich die am Verkehrsgeschehen am Flughafen München Beteiligten einig, den Fluglärm durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch Lärmaktionsplan aufgeführt sind, möglichst zu reduzieren.</p> <p>Die langjährigen Lärmmessungen zeigen zudem, dass es in fast 30 Jahren des Betriebs des Flughafens München gelungen ist, die Lärmentwicklung vom Verkehrszuwachs zu entkoppeln.</p>
--	--	--	--

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

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

		<ul style="list-style-type: none"><li>• die zeitnahe Umsetzung der zusätzlich geplanten Lärminderungsmaßnahmen für die nächsten 5 Jahre sowie der langfristigen Strategien, wie sie in Kapitel 6.3 des Entwurfs des Lärmaktionsplans formuliert sind.</li></ul>	<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. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenenteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte.</p> <p>Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt, diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insbesondere Raumordnung sowie Bauleitplanung) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördliche Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.</p>
--	--	---	--

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


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



		<p><b>Stellungnahme Aktionsbündnis AufgeMUCkt, Stand: 19.07.2021:</b></p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nachtflug</b> Hinsichtlich der Ausführungen zur Nachtflugregelung und zum Lärmkontingent wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 der Anlage 10 verwiesen. Starts und Landungen in der Nachtzeit sind durch die bestehende Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>8</sup> erheblich eingeschränkt. In der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) sind Starts und Landungen weitgehend untersagt. Die von der Rechtsprechung geforderte besondere Rechtfertigung für die genehmigungsrechtliche Zulassung von Flügen in den Nachtrandstunden (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) und in der Kernnacht wurde dabei eingehend geprüft. Die Nachtflugregelung vom 23.03.2001 berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB<sup>9</sup>) von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamt abwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig. Die zum Zeitpunkt der gerichtlichen Überprüfung des 98. ÄPFB bereits im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 zugrunde liegenden Erkenntnisse zur</p>
--	--	---	---

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

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

	<p style="text-align: right;"><i>Stellungnahme Stand: 19.7.2021 'Aufgabe MUC 61'</i></p> <p><a href="mailto:laermaktionsplanung@reg-ob.bayern.de">laermaktionsplanung@reg-ob.bayern.de</a> oder Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München</p> <p><b>„Lärmaktionsplanung Flughafen München“</b> <b>Stellungnahme und Verbesserungsvorschläge</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner (unserer) Sicht eine einzige Enttäuschung. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen.</p> <p>Deshalb fordere ich (wir) die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p><b>Echtes Nachtflugverbot</b></p> <p>Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört.</p> <p>Deshalb fordere ich (wir) ein echtes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</p> <p><b>Ausbaupläne endlich beerdigen</b></p> <p>In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“</p> <p>In Punkt 4.4.1(Luftrechtliche Genehmigungen) wir auf die vier, luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnsystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“</p> 	<p>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 2019<sup>10</sup> aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Eine weitere Einschränkung des zulässigen Verkehrs in den Nachtstunden oder ein Nachtflugverbot wären mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Ein „Nachtflugverzicht“ käme wegen der Betriebspflicht des Flughafenunternehmers nicht in Frage.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG in Nrn. 9.1 und Nr. 9.3 der Anlage 7 und Nr. 14 u. a. der Anlage 10 verwiesen.</p> <p><b>Ausbaupläne</b> Der bestandskräftige 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB) enthält nicht nur die Planfeststellung der 3. Start- und Landebahn, sondern ist auch Rechtsgrundlage für eine</p>
--	--	--

<sup>10</sup> 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>Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt.</p> <p>Deshalb fordere ich (wir) die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein.</p> <p><b>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten</b></p> <p>Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert.</p> <p>Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden.</p> <p>Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</p> <p>Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich (wir) fordern dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen.</p> <p>Darüber hinaus fordere ich/fordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken.</p> <p><b>Subventionen streichen.</b></p> <p>Durch das Förderprogramm der Flughafen München (GmbH) für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z.B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden.</p> <p>Ich (wir) fordern die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen.</p> <p><b>Regelmäßige Evaluierung</b></p> <p>Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden</p>	<p>Reihe weiterer Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so ist der Neubauabschnitt des S-Bahn-Tunnels vom bestehenden Bahnhof bis zur Ostgrenze des Flughafens bereits im Rohbau fertiggestellt und wird der DB Netz AG zur eisenbahntechnischen Ausrüstung übergeben. Ebenfalls fertiggestellt ist die Erweiterung der östlichen Straßenerschließung. Fertiggestellt sind außerdem die Teilabschnitte der östlichen Vorfelder; im Bau befinden sich zudem Teile der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für alle Maßnahmen bildet der 98. ÄPFB die Rechtsgrundlage. Der Koalitionsvertrag CSU/FW vom 05.11.2018 bedingt derzeit ein Moratorium der weiteren Planung des 98. ÄPFB. Eine Aufgabe des Projekts ist wegen der Verkehrsaufgabe des Flughafens München nicht möglich. Es besteht langfristig nach wie vor der Bedarf zur Erweiterung des Flughafens; die Luftverkehrswirtschaft geht auch nach der Corona-Krise und der zu erwartenden Erholung der Nachfrage bis Mitte der 2020er Jahre von einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus.</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> <p>Zur ebenfalls erhobenen Forderung nach Aufhe-</p>
--	---	--

			<p>bung/Änderung der luftrechtlichen Genehmigung aus dem Jahr 1974<sup>11</sup>, soweit sie die genehmigungsrechtliche Zulassung einer 3. und 4. Bahn betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die luftrechtliche Genehmigung bei Anlagen, die wie die 3. Bahn eine wesentliche Änderung der planfestgestellten Anlagen darstellen, keine Außenwirkung entfaltet und es vielmehr einer Planfeststellung der Erweiterung bedarf. Insofern bedarf es auch keiner aktuellen Änderung der luftrechtlichen Genehmigung. Im Übrigen ist in der luftrechtlichen Genehmigung eine 3. Bahn in anderer Lage und mit anderer Länge enthalten.</p> <p><b>Entgelte</b></p> <p>Die seit dem 01.06.2021 geltende Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link <a href="http://munich-airport.de">Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)</a> veröffentlicht. Eine zusätzliche Dokumentation im Lärmaktionsplan ist damit nicht erforderlich.</p> <p>Diese enthält im Teil 1 unter Ziffer 2.2 eine Tabelle mit der Zuteilung einzelner Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie das jeweilige Grundentgelt je Lärmklasse. Die Lärmklassen differenzieren stärker als bislang zwischen „modernen, besonders lärmarmen Flugzeugtypen“, „modernen lärmarmen Flugzeugtypen“ und „lärmintensiven Flugzeugtypen“.</p> <p>Darüber hinaus ist für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmentgelt zu entrichten, der zeitlich gestaffelt je nach Tagesrand- oder Nachtzeit zwischen 20 % (22:00 Uhr-22:29 Uhr / 05:30 Uhr-05:59 Uhr) bis zu 120 % (00:00 Uhr-04:59 Uhr) beträgt.</p> <p>Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden in der</p>
--	--	--	---

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

			<p>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 Lärmmentgeltmodell 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 Lärmmentgeltmodell ab 2021 informierte und die Fluglärmkommission so in die anstehende Überarbeitung der Entgeltrahmenvereinbarung einbezog, da bedingt durch Corona seit dem 23.07.2020 keine Sitzung der Fluglärmkommission stattfand. Zudem wurde dem Vorsitzenden der Fluglärmkommission mit Schreiben des StMB vom 05.02.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme zum Antrag zur Änderung der Entgeltordnung der FMG gegeben. Dieser äußerte sich mit Schreiben vom 25.02.2021 im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden; mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 Prozent werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt.</p> <p>Demnach erhielt die Fluglärmkommission seitens der FMG und des StMB die Gelegenheit, über die Entgeltordnung zu beraten. Auch wurde die Forderung der Fluglärmkommission zur Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte in der seit 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung für den Flughafen München bereits umgesetzt.</p> <p>Zur Forderung nach deutlich höheren Lärmmentgelten ist anzuführen, dass die ab 01.06.2021 geltende Entgeltord-</p>
--	--	--	---

			<p>nung für den Flughafen München eine deutliche Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte im Vergleich zur früher geltenden Entgeltordnung beinhaltet. So wurden bspw. die Lärmrentgelte bei einzelnen lärmintensiven Flugzeugtypen um mehr als 360 Prozent erhöht und damit ein deutlicher finanzieller Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge geschaffen. Zudem wurde durch die stärkere Differenzierung der Entgelte in den Tagesrandstunden und zur Nachtzeit mit zeitlich gestaffelten Aufschlägen auf die jeweiligen Lärmrentgelte von bis zu 120 Prozent, ein Anreiz zur Vermeidung von Flugbewegungen in diesen Zeiten gesetzt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 der Anlage 10 verwiesen</p> <p><b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b></p> <p>Die Zulassung von Luftfahrzeugen richtet sich nach den internationalen Vorgaben der ICAO (Chicagoer Abkommen, Anhang 16). Demnach erfolgt eine Einteilung der Luftfahrzeuge in die Kapitel 2, 3, 4 und 14.</p> <p>Der Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens setzte sich im Jahr 2019 am Flughafen München folgendermaßen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel 2: rund 0 %</li> <li>• Kapitel 3: rund 0,5 %</li> <li>• Kapitel 4: rund 65,2 %</li> <li>• Kapitel 14: rund 33,3 %</li> <li>• Rest: rund 1 % (leichtere Propellerflugzeuge und Hubschrauber)</li> </ul> <p>Damit entsprachen in 2019 bereits rund 98,5 % der am Flughafen München verkehrenden Flugzeuge den gesteigerten Anforderungen der Kapitel 4 bzw. 14. Eine weitere Verlagerung des Flugzeugtypenmix hin zu Kapitel 14 zeichnet sich aktuell als Folge der Corona-Pandemie und den vereinbarten Zielen der Luftfahrtindustrie zum Klimaschutz und dem damit verbundenen Flottenumbau der Airlines ab.</p>
--	--	--	--

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

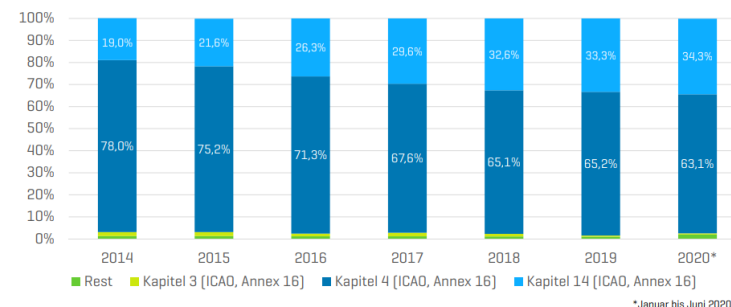


Abbildung: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2020 (Quelle: Flughafen München GmbH)

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



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

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

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

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

		<p>Aber auch künstlich akquirierte Billigflugangebote sind angesichts der Lärmbelastung des Flughafenumlandes zu unterbinden. Unnötige Spaßflugangebote sind nicht mit der Zielsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vereinbar!</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 sein.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Billigflugangebote</b> Die FMG ist keine Airline, bietet selbst keine Flugtickets an und kann daher in ihrer Rolle als Flughafenbetreiber keine Ticketpreise vorgeben.</p> <p>Regelmäßig muss die Summe der verkauften Flugtickets einer Flugverbindung schon aus wirtschaftlichen Gründen alle anfallenden Kosten abdecken. Dies inkludiert auch die Kosten für CO<sub>2</sub>-Zertifikate sowie die Luftverkehrssteuer ebenso wie die Entgelte an Flughäfen.</p> <p>Zudem kann von einzelnen Sonderangeboten für nur wenige Tickets nicht auf den Durchschnittspreis von Flugtickets geschlossen werden. Die „Billigflugtickets“ werden i. d. R. als Teilkontingente auf speziellen Flügen zu Marketingzwecken angeboten.</p> <p>Unabhängig davon ist das Angebot von „Billigtickets“ am Flughafen München deutlich geringer als an anderen Flughäfen; die Ticketpreise sind im Branchenvergleich eher hochpreisig.</p>
--	--	---	--

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

	<p>te zwingend darauf hingewirkt werden, dass hier drastische Lärminderungsmaßnahmen stattfinden, die deutlich über die Mindestanforderungen hinausgehen.</p> <p>Wir fordern dringend weitergehende Maßnahmen konkret anzugehen, wie z. B. besonders laute Flugzeuge auszuschließen und den Nachtflug noch deutlicher und konsequenter zu regulieren! Dazu ist es aber unerlässlich, dass diese Maßnahmen stetig dokumentiert, überwacht und kontrolliert werden! Auch sollten zwingend lärmmindernde An- und Abflugverfahren untersucht werden!</p> <p>Wir fordern ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) ein-</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>12</sup>. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstößen gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.  <b>Betriebszeitenbeschränkung</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.  <b>Monitoring Maßnahmen</b>  Der Lärmaktionsplan für den Flughafen München wird nach Aufstellung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) alle fünf Jahre zu überprüfen sein. Es ist davon auszugehen, dass Gegenstand der Überprüfung auch die Umsetzung der im Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen sein wird. Zudem ist durch die alle fünf Jahre erfolgende Lärmkartierung des Flughafens München ein regelmäßiges Monitoring der Lärmsituation sichergestellt.</p> <p>Die Forderung ist nach Auskunft des <b>StMB</b> mit den gegenwärtigen Rechtsvorschriften und der daraus entwickelten Rechtsprechung unvereinbar.</p>
--	---	---

<sup>12</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/03-23_nachtflugregelung.pdf))



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

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

	<p>Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt.</p> <p>Deshalb fordere ich (wir) die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein.</p> <p>Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im</p>	<p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Flughafen München GmbH (FMG) ist im Besitz einer bestandskräftigen Planfeststellung, die ihr das Recht zum Bau und Betrieb der im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)<sup>13</sup> bezeichneten Anlagen verleiht. In Teilen wurde davon bereits Gebrauch gemacht (siehe LT-Drs. Nr. 18/11162 vom 23.12.2020<sup>14</sup>).</p> <p>Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die <b>FMG</b> verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu <b>Ausbaupläne</b>.</p> <p>Die seit dem 01.06.2021 gültige Entgeltordnung findet sich auf den Internetseiten der FMG<sup>15</sup>. In Kapitel 2.2 der derzeit gültigen Entgeltordnung sind nähere Informationen zum lärmorientierten Grundentgelt enthalten.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht</p>
--	--	---

<sup>13</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftamt-suedbayern/flughafen-muenchen-3-start-und-landebahn))

<sup>14</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

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

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

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

		<p>se prognostiziert. Die geltenden Nachtflugregeln sollten deshalb nach den aktuellen wissenschaftlichen Standards modernisiert und unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung neu bewertet werden.</p>	<p><b>Modernisierung Nachtflugregelung</b> Die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001<sup>16</sup> berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB<sup>17</sup>) 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 2019<sup>18</sup> 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</p>
--	--	--	--

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

<sup>17</sup> 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))

<sup>18</sup> 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/Drucksache_19_7220))

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



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

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

		<p><b>4. Nichteinhaltung von Flugverfahren</b> Die Maßnahme V14 beinhaltet die Einleitung und Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten-Verfahren im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung von Flugverfahren oder Einzelfreigaben. Dies soll die Einhaltung von der Lärminderung dienenden Vorgaben unterstützen. Wie unter Punkt 3. Sollten auch hier Informationen mit aufgenommen werden, wie viele Verstöße pro Jahr festgestellt und wie viele Bußgeldverfahren eingeleitet und mit ei-</p>	<p>Airlines haben im Rahmen der Konsultation die Möglichkeit, die Kalkulation der Entgelte einzusehen und zu prüfen. Sie ist damit transparent und gerichtlich überprüfbar. Die seit dem 01.06.2021 geltende Entgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link <a href="http://Flughafenentgelte-Flughafen-Muenchen-(munich-airport.de)"><u>Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)</u></a> veröffentlicht und damit für die Öffentlichkeit einsehbar.</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).</p> <p>Ergänzend wird auf die Ausführungen der FMG zu den Entgelten in Maßnahme V6, Nr. 3.2 der Anlage 5, Nr. 2.2 der Anlage 6, Nrn. 12 und 21 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Jahresbericht des BAF werden die Zahlen der vom BAF verfolgten Ordnungswidrigkeiten aufgeschlüsselt nach den am häufigsten vorkommenden Verstößen veröffentlicht. Der Jahresbericht ist online auf der Homepage des BAF unter <a href="http://www.baf.bund.de"><u>www.baf.bund.de</u></a> abrufbar.</p>
--	--	--	--

		<p>nem Bußgeldverfahren abgeschlossen werden.</p> <p><b>5. Schubumkehr</b> Der Einsatz der Schubumkehr ist laut der luftfahrtrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 für landende Flugzeuge nur beschränkt zulässig (Maßnahme V18). Durch diese Regelung sollen erhöhte Lärmemissionen während der Landung von Flugzeugen vermieden werden, die aus der verstärkten Verwendung von Umkehrschub entstehen würden. Hier sollte der Plan um belastbare Zahlen ergänzt werden, wie oft die Schubumkehr verwendet wird und ob sich diese im Rahmen des Zulässigen bewegen.</p> <p><b>6. Bodenlärm</b> Die Maßnahme V20 sieht den Ersatz der Hilfstriebwerke durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung vor. Den diesbezüglichen Ausführungen ist allerdings zu entnehmen, dass es sich hierbei nur um ein Angebot an die Airlines handelt. Diese Maßnahme sollte für die Airlines verbindlich eingeführt werden, damit am Boden erzeugter Lärm minimiert werden kann.</p>	<p>Das <b>StMB</b> verweist hierzu auf seine Bewertung unter Nr. 4 (Gemeinde Oberding [VG Oberding]).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Monitoring Umkehrschub</b> Der Einsatz der Schubumkehr ist gemäß luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974<sup>19</sup> beschränkt. Schubumkehr darf demnach nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Die Nutzung der Schubumkehr liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften bzw. des jeweiligen Piloten. Zahlen zur Nutzung von Schubumkehr liegen der FMG nicht vor.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Nutzung PCA-Anlagen</b> Wie in Maßnahme V20 geschildert, ist die Nutzung der bodengebundenen Klimageräte (PCA-Anlagen) durch die Fluggesellschaften ein wichtiger Punkt zur Reduzierung von Bodenlärmemissionen und zur Einsparung von CO<sub>2</sub>. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Anlagen soweit das technisch möglich ist, auch tatsächlich genutzt werden. Das gilt auch für die 400 Hz-Stromversorgung durch bodengebundene Anlagen. Denn dadurch wird die Nutzung der Hilfstriebwerke der Flugzeuge, die ansonsten Strom und Wärme/Kälte erzeugen, entbehrlich. Beide Anlagen gehören zu den zentralen Infrastrukturanlagen des Flughafens. Die Benutzung ist für die 400 Hz-Anlagen in der Flughafenbenutzungsordnung</p>
--	--	--	--

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

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

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

		<p><b>10. Bau der 3. Start- und Landebahn</b></p> <p>Der Bau der 3. Start- und Landebahn ist nicht Gegenstand des Entwurfs des Lärmaktionsplans. Andererseits hat sich die Bayerische Staatsregierung immer noch nicht von dem Vorhaben 3. Start- und Landebahn endgültig distanziert. Der Bau der 3. Start- und Landebahn würde viele zusätzliche Flugbewegungen ermöglichen und wäre mit nicht hinnehmbaren zusätzlichen Lärmbelastungen verbunden. Der Landkreis Freising hat die Verantwortlichen deshalb mit Kreistagsbeschluss vom 03.12.2020 aufgefordert, den Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn aufzuheben. Dies ist die wirksamste Maßnahme, um die ansonsten zu erwartenden unzumutbaren Lärmbelastungen für die Anwohner zu vermeiden und gleichzeitig den Anforderungen des Klimaschutzes Rechnung zu tragen.</p> <p>Ich bitte Sie, diese Anliegen des Landkreises Freising in der Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen.</p>	<p>ben sich aus den für das Zweibahnssystem geltenden Planfeststellungsbeschlüssen nicht.</p> <p>Das <b>StMB</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer 3. Start- und Landebahn nebst Nebenanlagen, Teilprojekten und Folgemaßnahmen vom 5. Juli 2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen München – 98. ÄPFB)<sup>20</sup> wurde mit dem Ablauf der Rechtsmittelfrist der letzten Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes zu Klagen gegen den 98. ÄPFB am 4. März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig.</p> <p>In der Zwischenzeit wurde mit der Realisierung folgender Bestandteile des 98. ÄPFB begonnen: Verlängerung des S-Bahntunnels nach Osten mit Tunnelbauwerk (Rohbau) „Erdinger Ringschluss“ samt Rampe (Fertigstellung September 2021), Ausbau des Flughafenzubringers Ost: Südring, vierstreifiger Ausbau der Staatsstraße 2584 und Anpassung Kreuzungsbereich mit der Kreisstraße ED 5 (Verkehrsfreigabe im Dezember 2020), teilweise Erweiterung des Vorfeldes Ost (Fertigstellung im März 2021). Für die genannten Maßnahmen wurden die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen und Aufschüttungen umgesetzt.</p> <p>Dies führt dazu, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht mehr nach § 9 Abs. 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), Art. 75 Abs. 4 Satz 1 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) außer Kraft treten kann, da mit der Durchführung des Plans bereits begonnen wurde. Zudem würden die genannten Baumaßnahmen mit der</p>
--	--	--	--

<sup>20</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.de))



			<p>geforderten Aufhebung des Bescheides nachträglich ihre Rechtsgrundlage verlieren und könnten dadurch in ihrem Bestand gefährdet werden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 (Gemeinde Neufahrn b. Freising) wird verwiesen.</p>
Gemeinde Marzling	9	<p>Die Gemeinde Marzling äußert sich in der 2. Mitwirkungsphase wie folgt:</p> <p><b>Nachtflugbeschränkungen</b> Die Regelungen für den Nachtbetrieb dürfen keinesfalls aufgeweicht werden. Vielmehr soll auf die Einhaltung der Beschränkungen für die Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr hingewirkt werden.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Sorge hinsichtlich der Aufweichung der bestandskräftigen Nachtflugregelung besteht weder Anlass noch Rechtsgrundlage.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einhaltung Nachtflugregelung</b> Die Nachtflugregelung wird strikt eingehalten. Insbesondere für die lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen gilt, dass die Überprüfung des Lärmkontingents nach Ziffer A.I.3.1 der Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001<sup>21</sup> anhand der Vergleichsrechnung für das Lärmvolumen und für die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen nach Ziffer A.I.3.2 der Nachtflugregelung durch die Kontrollrechnung (Schnittpunktkriterium) jeweils bezogen auf das Kalenderjahr stattfindet. Die FMG berichtet zur Einhaltung der Nachtflugregelung regelmäßig und ausführlich, u. a. in</p>

<sup>21</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luft/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<p>Wünschenswert wäre die Einführung eines echten Nachtflugverbotes von 22:00 bis 06:00 Uhr, ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben, da Dauerschallpegel zu Gesundheitsbelastungen der Flughafenanwohner führen können.</p> <p><b>Vermeidung jeglicher Lärmzunahme</b> Zum Schutz unserer Bevölkerung fordern wir die Vermeidung jeglicher Lärmzunahme im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München.</p>	<p>den Sitzungen der Fluglärmkommission sowie im Nachtflugjahresbericht<sup>22</sup>.</p> <p><b>Nachtflug</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Vermeidung Lärmzunahme</b> Der Flugbetrieb am Flughafen München unterliegt in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr bereits strengen Betriebsbeschränkungen nach Vorgabe der Nachtflugregelung vom 23.03.2001<sup>23</sup>. Die Nachtflugregelung sieht die Einhaltung eines maximalen Lärmvolumens sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (sog. „Schnittpunktkriterium“) vor. Für den Tag ergibt sich der zulässige Flugbetrieb aus der luftrechtlichen Genehmigung und Planfeststellung; für den insoweit zugelassenen Flugbetrieb sind zahlreiche Auflagen und Maßgaben zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in der Planfeststellung verfügt. Dass sie den rechtlichen Anforderungen genügen, ist vielfach gerichtlich bestätigt worden. Weitergehende betriebliche Beschränkungen wären mit der Verkehrsaufgabe des Flughafens München – die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherzustellen und langfristig den Flughafens München als Drehkreuz von europäischem</p>
--	--	---	--

<sup>22</sup> Flughafen München GmbH: Nachtflug ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](http://www.munich-airport.de))

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

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

<sup>24</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](https://www.landentwicklung.bayern.de))

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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seitens der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling wird nochmals darauf verwiesen, dass trotz der Argumente der FMG und der genehmigten Starts und Landungen, gerade die Lärmimmissionen zur Nachtzeit besonders belastend für die betroffenen Bürger sind. Alleine auf bestehende Genehmigungen und nicht Ausschöpfen der Kontingente zu verweisen, stellt nach Ansicht der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling nicht die Würdigung der Problematik dar, wie sie tatsächlich vor Ort beim Bürger auftritt.</li> <li>• Seitens der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling wird gefordert, dass die FMG weitere, intensive Anstrengungen unternimmt, dass dieses Nachtflugkontingent noch weniger ausgeschöpft werden muss, als bisher.</li> </ul> <p>Hierzu werden gerade Maßnahmen, wie Entzerren der Flugpläne zur Nachtzeit hin und in den Mor-</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p> <p><b>Auslastung Lärmkontingent</b> Gemäß Ziffer A.I.3.1 der Nachtflugregelung<sup>25</sup> sind die Nachtflugbewegungen durch ein Lärmkontingent beschränkt, das für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres maximal <math>N_{eq} = 105</math> beträgt und nicht überschritten werden darf. Damit dieses Kontingent nicht überschritten wird, muss nach Erreichen von 80 % des Lärmkontingentes den zuständigen Luftfahrtbehörden zusätzlich eine lärmphysikalische Prognose nach Anhang 1 der Nachtflugregelung für das geplante Bewegungsaufkommen übermittelt werden (A.II.1.2 der Nachtflugregelung). Die Auslastung von 80 % wurde bisher noch nicht erreicht. Zusätzlich setzt sich die FMG dafür ein, den durch Luftverkehr bedingten Fluglärm auch in der Nachtzeit weiter zu reduzieren, u.a. mit der Ausgestaltung der Start- und Landeentgelte. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p><b>Flugbetrieb Tagesrandzeiten</b> Hinsichtlich der Ausführungen zum Entzerren der Flug-</p>
--	---	--

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

		<p>genstunden als wirksam erachtet, damit genügend zeitlicher Puffer für verspätete Flüge entsteht. Außerdem sollten in der Nachtzeit nur besonders lärmarme Flugzeugtypen starten und landen dürfen.</p>	<p>pläne zur Nachtzeit wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 verwiesen.</p> <p><b>Einsatz lärmarmer Flugzeuge</b> Hinsichtlich der für die gängigen Verkehrsflugzeuge geltenden Anforderungen, die im Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 der Anlage 10 verwiesen.</p> <p>Zur Zusammensetzung des Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens am Flughafen München im Jahr 2019 wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a. verwiesen.</p> <p>In den Nachtstunden sind zudem Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Verspätungen), (Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001). Ein darüberhinausgehendes generelles Landeverbot für Airlines, die „lautes“ Fluggerät verwenden, ist wegen der notwendigen Berücksichtigung der Vorgaben der Betriebsbeschränkungsverordnung der EU sowie deren Umsetzung in nationales Recht in § 48b Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) allenfalls für Flugzeuge, die knapp die Vorschriften des Kapitels 3 erfüllen oder in besonders lärmkritischen Fällen für Flugzeuge, die kumulativ die Vorgaben des Kapitels 3 um weniger als 10 EPNdB [EPNdB: „Effective Perceived Noise in Decibels“; Einheit des effektiv wahrgenommenen Lärmpegels] unterschreiten, möglich. Weitere Diskriminierungen einzelner Airlines bzw. von Flugzeugen, die den geltenden Zulassungsvorschriften entsprechen, sind unzulässig.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des StMB in Nr. 11.3 der Anlage 7 und der FMG in Nr. 10.3 der Anla-</p>
--	--	---	--

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



		<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling unterstreicht an dieser Stelle nochmals die klare Forderung, dass das Nachtflugkontingent wieder zu einem Nachtflugverbot geführt werden soll. Ökonomische Aspekte dürfen hierfür keine Rolle spielen.</li> </ul> <p>Wir bitten Sie die Anliegen der Gemeinde Haag a. d. Amper/Zolling in die Lärmaktionsplanung einfließen zu lassen, um die Belange der Bürger bestmöglich zu berücksichtigen.</p>	<p>zur Praxis der Handhabung von Ausnahmegenehmigungen berichtete. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen zu Nr. 3 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p><b>Nachtflug</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.</p>
<p>Stadt Unterschleißheim</p>	<p>11</p>	<p>Für die Beteiligung am vorgeschriebenen Verfahren und die Zustellung der umfangreichen Planunterlagen danken wir Ihnen. Der Grundstücks- und Bauausschuss Unterschleißheim hat sich in seiner Sitzung am 12.07.2021 mit dem Lärmaktionsplan befasst und der folgenden Stellungnahme inhaltlich zugestimmt. Hiermit nimmt die Stadt wie folgt <b>Stellung</b>:</p> <p>Die Stadt Unterschleißheim legt zunächst Wert auf die Feststellung, dass der Lärmaktionsplan einen Beitrag zur Sicherung der Lebensgrundlagen der Menschen in unserer Region leisten kann, indem er Maßnahmen enthält, die die Belastung mit Fluglärm mindern helfen. Er dient der Abstimmung aller Träger öffentlicher Belange Maßnahmen im Sinne dieses Ziels umzusetzen.</p> <p>Die einzelnen Maßnahmen tragen zur Verbesserung der Gesamtsituation bei und wirken nicht einzeln, sondern erst in ihre Summe.</p> <p>Insbesondere ist zu begrüßen, dass Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>die durch die technische Entwicklung Lärmreduzierungen an den Triebwerken und das Fahrgestell erwirken,</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugzeugaustauschprogramme und Erneuerungen der Flotte ermöglichen,</li> <li>• den Ausschluss lauter Flugzeuge festsetzen,</li> <li>• die Planung und Umsetzung von lärmindernden An- und Abflugverfahren vorsehen sowie</li> <li>• die Vermeidung und Reduzierung von Bodenlärm bewirken</li> </ul> <p>im Lärmaktionsplan vorgeschlagen werden.</p> <p>Die Stadt begrüßt zudem, dass der Lärmaktionsplan auf die Betreiber des Flughafens hinwirkt, bei den Start- und Lande-Entgelten auf die Lärmemissionen der Fluglinien zu achten, um den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge durch diese zu induzieren. Zuletzt ist die Vernetzung von Verkehrsträgern sicherlich geeignet, die Möglichkeiten einer innovativen Betriebsmobilität auszuschöpfen, um unnötige Flugbewegungen zu vermeiden.</p> <p>Gleichwohl stellt der Lärmaktionsplan Maßnahmen dar, denen ein besonderes Gewicht zukommt und die auch für Unterschleißheim eine nähere Prüfung und Betrachtung erfordern. Im Einzelnen möchte die Stadt auf folgende Maßnahmen hinweisen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Maßnahme V5: Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung (Tabelle 11 LAP MUC, Seite 46 ff.) Die Stadt Unterschleißheim fordert mit Nachdruck, dass die Regelungen für den Nachtbetrieb nicht aufgeweicht werden. Vielmehr soll auf die Einhaltung der Beschränkungen für die Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr hingewirkt werden. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, dass Ausbildungs- und Übungsflüge (von 22:00 bis 23:00 Uhr)</li> </ol>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Sorge hinsichtlich der Aufweichung der bestandskräftigen Nachtflugregelung besteht weder Anlass noch Rechtsgrundlage. Die Bestandskraft des Bescheides steht einer fortwährenden Anpassung entgegen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Einhaltung Nachtflugregelung</b></p>
--	--	---

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

		<p>3. Maßnahmen</p> <p>V13 – Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden und Maßnahme</p> <p>V14 – Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF]) und</p> <p>V15 – Fluglärmüberwachung und -messungen</p> <p>Die Stadt Unterschleißheim fordert mit Nachdruck, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>das bisher ausgebaute System zum Beschwerdemanagement und ein Monitoring für den Flughafen München noch bürgernäher weiterentwickelt und an den Anforderungen der Kommunikationstechnik angepasst werden,</li> </ul>	<p>Lärmbeschwerden können an den Fluglärmschutzbeauftragten (FLSB) und die Flughafen München GmbH gerichtet werden.</p> <p>Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) der Regierung von Oberbayern ist zu den üblichen Dienstzeiten für die Bürgeranliegen über Telefon, Fax, E-Mail und Brief erreichbar. Auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern wird auch ein spezielles Online-Verfahren für Fluglärmbeschwerden bereitgestellt, das bereits die wesentlichen Informationen für eine zügige Bearbeitung abfragt.</p> <p>Fluglärmbeschwerden können beim Fluglärmschutzbeauftragten für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege eingereicht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Über ein Online-Formular: <a href="https://www.reg-ob.bayern.de/Start-Fluglaermbeschwerde">Start – Fluglärmbe-schwerde (bayern.de)</a></li> <li>telefonisch: +49 (0)89 2176-1</li> <li>per E-Mail: <a href="mailto:luftamt@reg-ob.bayern.de">luftamt@reg-ob.bayern.de</a></li> <li>schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München</li> <li>per Fax: +49 (0)89 2176-3102</li> </ul> <p>Über das „Servicetelefon Lärmschutz“ können jederzeit Anfragen und Beschwerden an die Flughafen München GmbH (FMG) gerichtet werden. Jede einzelne der Anfragen/Beschwerden wird von der FMG individuell beantwortet. Die Telefonnummer lautet: +49 (0)89 975-</p>
--	--	---	--

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

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• die Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen sowie die Verfolgung und Ahndung von Verstößen dezidiert angegangen wird und</li>   <li>• die Erfassung des Fluglärms und Messungen mit Hilfe von mobilen Messstellen vor Ort verstetigt und kontinuierlich fortgeschrieben werden.</li> </ul>	<p>Sämtliche Beschwerden werden individuell und zeitnah von der FMG beantwortet oder an die zuständigen Stellen, z. B. DFS, weitergeleitet. Bezüglich des von der FMG umfangreich durchgeführten Fluglärmmonitorings verweisen wir auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen).</p> <p>Das <b>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung</b> (BAF) und die <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> nehmen hierzu wie folgt Stellung: Abweichungen von Flugverfahren werden laufend überprüft und erfasst und Verstöße sanktioniert, vgl. insbesondere Maßnahme V14.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Durchführung mobiler Messungen</b> Die FMG wird auch weiterhin mobile Fluglärmmessungen durchführen (siehe auch Maßnahme G6). Die FMG wird mit der Stadt Unterschleißheim Kontakt aufnehmen, um eine mobile Fluglärmmessung vor Ort abzustimmen. Der Einsatz von mobilen Lärmmessstellen ist eine freiwillige Zusatzleistung der FMG und kann von der Fluglärmkommission oder den von Fluglärm betroffenen Gemeinden bei der FMG beantragt werden. Bisher konnte die FMG allen Anfragen der verschiedenen Kommunen nach mobilen Messungen nachkommen (Verfügbarkeit und Orts-/Terminabstimmung). Die Ergebnisse werden den Gemeinden mitgeteilt und erläutert. Über die Ergebnisse wird zudem regelmäßig in der Fluglärmkommission berichtet.</p>
Stadt Freising	12	<p>Ich möchte mich zunächst für die Beteiligung an der 2. Mitwirkungsphase bedanken. Grundsätzlich wird die Lärmaktionsplanung durch die Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München begrüßt. Des Weiteren wird positiv gesehen, dass Kurz-</p>	

	<p>streckenflüge vermindert werden sollen. Ziel sollte jedoch sein, auf Kurzstreckenflüge weitestgehend ganz zu verzichten.</p> <p>Insgesamt sieht die Stadt Freising aber Defizite beim aktiven Lärmschutz, der insbesondere für den Gesundheitsschutz der Bevölkerung von großer Bedeutung ist. Zu dem am 08.06.2021 vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans für den Großflughafen München nimmt die Stadt Freising daher wie folgt Stellung:</p> <p><b>1. Nachtflugregelungen</b></p> <p>In Bezug auf die im Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgeführte Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 ist zu sagen, dass es sich bei den darin festgesetzten Nachtflugbeschränkungen überwiegend um Ausnahmeregelungen zu Gunsten des Flughafens, nicht um Nachtflugregelungen zu Gunsten der Gesundheitsvorsorge der Bevölkerung handelt. Die Nachtflugbeschränkungen sind aus Sicht der Stadt Freising als betroffene Kommune nach nun 20 Jahren den jetzt aktuellen wissenschaftlichen Standards anzupassen.</p>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen ist an objektive Kriterien gebunden (unbestimmte – jedoch voll justiziable – Rechtsbegriffe). Die Steuerungsmöglichkeiten der Behörde sind damit begrenzt. Der Hebel ist vielmehr die reibungslose Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems Luftfahrt welches Verspätungen und ähnliche Störungen vermeidet und damit Ausnahmegenehmigungen entbehrlich werden lässt.</p> <p>Der Ausschluss besonders lauter Flugzeuge ist Bestandteil der bestandskräftigen Nachtflugregelung<sup>26</sup>. Deren Einhaltung wird fortlaufend überwacht. Berechtigte Anzeigen wegen Verstößen gegen die Regelungen sind jedoch praktisch nicht festzustellen.</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Modernisierung Nachtflugregelung</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 8 (Landkreis Freising) wird verwiesen.</p>
--	---	---

<sup>26</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23\\_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))



		<p>In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass gemäß aktueller medizinischer Studien zur Beurteilung von negativen Gesundheitsauswirkungen durch Störungen in der Nachtzeit nicht der Dauerschallpegel, sondern der Einzelschallpegel heranzuziehen ist.</p>	<p>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 <math>L_{DEN}</math> und <math>L_{Night}</math> zu verwenden. <math>L_{DEN}</math> 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. <math>L_{DEN}</math> stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; <math>L_{Night}</math> dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen. Auf die entsprechenden Stellungnahmen des <b>Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU)</b> in Anlage 10, z. B. unter den Nrn. 4 und 67 wird hingewiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Dauerschallpegel</b> Das Heranziehen von Dauerschallpegeln beruht auf deren anerkannter und weitverbreiteter Verwendung im Fachgebiet der Akustik. Auch sehen das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Nacht die Verwendung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmereignis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet. Zu den Ausführungen der Stadt Freising ist zusätzlich anzufügen, dass nach deren Auffassung auf der einen Seite zur Beurteilung von Störungen in der Nachtzeit Einzelschallpegel herangezogen werden sollen (siehe 1.,</p>
--	--	---	---

		<p>Zahlreiche Studien belegen die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Fluglärm, insbesondere in der Nachtzeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• AIRCRAFT NOISE, HEALTH, AND RESIDENTIAL SORTING: EVIDENCE FROM TWO QUASI-EXPERIMENTS STEFAN BOESa, STEPHAN NOESCHb, and STEVEN STILLMANc HEALTH ECONOMICS Health Econ. 22: 1037-1051 (2013) Published online 8 July 2013 in Wiley Online Library (wileyonlinelibrary.com). DOI: 10.1002/hec.2948</li> </ul>	<p>2. Absatz), da „gemäß aktueller medizinischer Studien zur Beurteilung von negativen Gesundheitsauswirkungen durch Störungen in der Nachtzeit nicht der Dauerschallpegel heranzuziehen ist“, gleichzeitig fordert sie auf der anderen Seite die Einhaltung eines Dauerschallpegels für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung gemäß den WHO-Empfehlungen (siehe 1., 2. Absatz, 2. Anstrich, 2. Unterpunkt).</p> <p>Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen, die der FMG durch die Planfeststellung für das bestehende 2-Bahn-System auferlegt wurden, auf Basis von Einzelschallpegeln erfolgt ist, und dass das FluLärmG mit dem „NAT-Kriterium“ auch Einzelschallpegel berücksichtigt.</p> <p><b>Gesundheitliche Auswirkungen Fluglärm</b></p> <p>Die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001<sup>27</sup> berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Rahmen des 98. Änderungsplanfeststellungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB<sup>28</sup> ist seit März 2016 bestandskräftig. Die zum Zeitpunkt der gerichtlichen Überprüfung des 98. ÄPFB bereits im FluLärmG 2007 zugrunde liegenden Erkenntnisse zur Lärmwirkungsforschung und den sich daraus ergebenden</p>
--	--	---	---

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

<sup>28</sup> 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))

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Umweltbundesamt (7/2019): 3.3 Fluglärm Empfehlungen der WHO für die</li> </ul>	<p>Werten in § 2 Abs. 2 FluLärmG, konnten dabei berücksichtigt werden. Die Bundesregierung führt in ihrem Ersten Bericht zur Evaluierung des FluLärmG aus dem Jahr 2019<sup>29</sup> aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt.</p> <p>Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Die in der Stellungnahme genannten „forschenden Mediziner“ bilden nicht den Konsens der wissenschaftlichen Diskussion ab, sondern stellen in ihren Schlussfolgerungen über die Wirkung von Fluglärm eine Einzelmeinung dar. In der höchstrichterlichen Rechtsprechung wird festgestellt, dass die in Gesetzen oder Entscheidungen zu Grunde gelegten wissenschaftlichen Erkenntnisse erst dann obsolet werden, wenn sich ein neuer wissenschaftlicher Grundkonsens gebildet hat. Solange die Ergebnisse der Lärmwirkungsstudien in der Wissenschaft kontrovers diskutiert werden, bleibt der Konsens über die Geeignetheit der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bestehen.</p> <p><b>WHO-Leitlinie</b> Die WHO-Empfehlungen können nicht direkt mit nationa-</p>
--	--	---	--

<sup>29</sup> 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>Lärmbelastung durch Luftverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Durchschnittliche Belastung (<math>L_{DEN}</math>) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel <math>L_{DEN}</math> von 45 dB(A) nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.</li> <li>○ Nächtliche Dauerschallbelastung (<math>L_{Night}</math>): Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel <math>L_{Night}</math> von 40 dB(A) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.</li> <li>○ Lärminderungsmaßnahmen des Luftverkehrs: Die WHO empfiehlt, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Luftverkehr oberhalb der empfohlenen Leitlinienwerte ergreift, um die gesundheitlichen Auswirkungen durch Luftverkehrslärm zu mindern. Als konkrete Maßnahmen empfiehlt die WHO Luftverkehrslärm durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.</li> </ul> <p>Die Stadt Freising bekräftigt erneut die in der</p>	<p>len Grenz- und Richtwerten zum Schutz vor Geräuschmissionen verglichen werden. Zum einen verwendet die WHO einen deutlich erweiterten Gesundheitsbegriff, der nicht nur einen Zustand ohne Krankheit beschreibt. Zum anderen basieren die WHO-Empfehlungen auf anderen Berechnungsverfahren und Lärmindizes. Bei den WHO-Empfehlungen handelt es sich nicht um allgemein anerkannte Werte, sondern lediglich um bloße Empfehlungen.</p> <p>Zudem führte nach gegenwärtigem Stand der Technik die Einhaltung der Empfehlungen der WHO dazu, dass der gesamte Flugverkehr annähernd zum Erliegen käme. Selbst im Jahr 2020, als die Verkehrszahlen am Flughafen München dramatisch eingebrochen sind, wurden die genannten WHO-Lärmpegel nicht erreicht. Das Verkehrsaufkommen verzeichnete in 2020 mit rund 147.000 Flugbewegungen einen Rückgang von über 64 % im Vergleich zu 2019. Dennoch lagen die an den Lärmmessstellen des Flughafens gemessenen Pegel im Jahre 2020 überwiegend oberhalb der genannten WHO-Lärmpegel von 45 dB(A) am Tag bzw. 40 dB(A) in der Nacht. Selbst im April 2020, dem Monat mit einem Rückgang der Flugbewegungen von über 95 % im Vergleich zum Vorjahresmonat, waren höhere als die genannten Pegel gemessen worden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	--	--	---

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

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

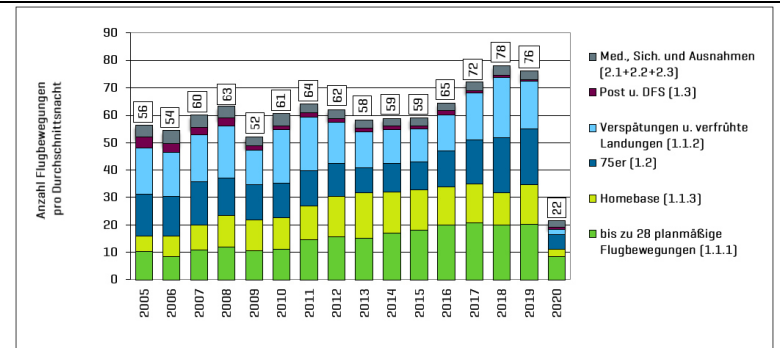


Abbildung: Anzahl Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht (Quelle: Flughafen München GmbH)

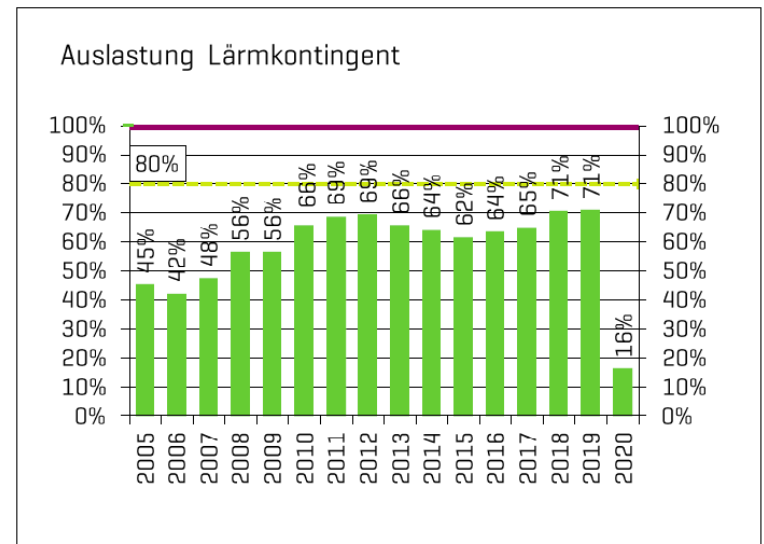


Abbildung: Auslastung Lärmkontingent (Quelle: Flughafen München GmbH)

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

		<p>kräftig und unbefristet von Gültigkeit ist, dennoch hält die Stadt Freising an der Forderung aus der Stellungnahme vom 09.09.2020 fest, wonach die Planungen und insbesondere die Umsetzung der dritten Start- und Landebahn für einen langfristigen und nachhaltigen Lärmschutz der Anwohner des Flughafens nicht weiterverfolgt werden soll. Der Bedarf für eine dritte Start- und Landebahn ist, auch nach Überwindung der Corona-Pandemie, nicht gegeben.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang erneut aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzuheben; hilfsweise die Teilplanung der dritten Start- und Landebahn aufzuheben.</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Bedarf 3. Bahn</b> Die Corona-Krise und die damit verbundenen Eingriffe in den Luftverkehr stellen temporäre Ereignisse dar, die das langfristige Wachstum der Luftverkehrsnachfrage nicht in Frage stellen. Die Luftverkehrswirtschaft geht – gerade weil auch intensive Bemühungen zur Ermöglichung eines CO<sub>2</sub>-reduzierten Fliegens unternommen werden – nach der Überwindung der Corona-Krise von einem weiteren Wachstumspotential bei der Luftverkehrsnachfrage aus. Dies gilt umso mehr, als es für den Luftverkehr auf Mittel- und Langstrecken keine vergleichbare Alternative gibt. Auch die Bayerische Staatsregierung erwartet nach Überwindung der Corona-Krise künftig weitere Zuwächse im Luftverkehr (siehe auch BayLT-Drs. 18/11162 vom 23.12.2020<sup>30</sup>). Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19.2 der Anlage 7 verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des <b>Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das <b>Luftamt Südbayern</b> nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses<sup>31</sup> rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p>
--	--	---	---

<sup>30</sup> Bayerischer Landtag: Drucksache 18/11162, 23.12.2020 ([Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 17.09.2020 Planfeststellungsbeschluss zum Bau einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München \(landtag.de\)](https://www.landtag.de/Drucksache/18/11162))

<sup>31</sup> Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.luftamt-suedbayern.de/Flughafen-Muenchen-3-Start-und-Landebahn))



		<p>Diesbezüglich wird auf „Widersprüche“ im Landesentwicklungsprogramm hingewiesen: In der <b>Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm (LEP)</b> der obersten Landesplanungsbehörde, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, vom 01.01.2020 wird zum einen eine dritte Start- und Landebahn für den Flughafen München als erforderlich betrachtet, um den – damals noch – steigenden Flugbewegungen gerecht zu werden. Zum anderen sind im LEP im Kapitel 7 Freiraumstruktur Maßnahmen insbesondere der Schutz und Erhalt von Landschaft und Natur sowie der regionalen Grünzüge und Grünstrukturen verankert, die eine zentrale Funktion in Bezug auf Durchlüftung, Klimaregulierung, aber auch für den Erhalt einer vielfältigen Biodiversität und für die Erholung der Bewohner/-innen in der sehr dicht besiedelten Region um München einnehmen.</p> <p>Diese wichtigen Funktionen unserer Landschaft müssen aus unserer Sicht vor wirtschaftliche Interessen der FMG gestellt werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die „Vision Bayern 2025“ (LEP, Seiten 5 bis 7) hingewiesen. Zu dieser „Vision“ zählen u. a.: Räumliche ausgewogene, polyzentrale Entwicklung, wonach u. a. ausgewogene Wirtschaftsstruktur in allen Teilräumen geschaffen aber zugleich der hohe Nutzungs- und Bevölkerungsdruck in den Verdichtungsräumen,</p>	<p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Ausbaupläne</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 (Gemeinde Neufahrn b. Freising) wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Widersprüche LEP</b> Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB), der die Planungen der 3. Start- und Landebahn enthält, hat sich ausführlich mit der Vereinbarkeit des Erweiterungsvorhabens mit den Zielen und Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung sowie den Auswirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt und die Vereinbarkeit anhand einer detaillierten Prüfung bejaht (98. ÄPFB<sup>32</sup>, insbesondere unter C III 3.13, S. 2388 ff.).</p>
--	--	---	--

<sup>32</sup> 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>insbesondere im Raum München, abgemildert werden soll. Aus Sicht der Stadt Freising wird dieser Bevölkerungsdruck mit Umsetzung einer dritte 3. Start- und Landebahn noch mehr verstärkt. Der Norden Münchens, inklusive der Stadt Freising, ist aber schon jetzt vom Bevölkerungsdruck und den damit verbundenen Auswirkungen – Wohnungsdruck und steigende Immobilienpreise, starke Zunahmen beim straßenseitigen Verkehr – überfrachtet. Eine weitere „Vision“ sind Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen (LEP, Seite 6) wonach u. a. besonders gefährdete Bereiche von der Bebauung freigehalten und klimarelevante Freiflächen wie etwa Frischluftschneisen in Verdichtungsräumen gesichert werden sollen. Der als „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ gekennzeichnete Bereich liegt im „Erdinger Moos“ und dem Europäischen Vogelschutzgebiet, welches durchaus als „gefährdeter Bereich“ bzw. als „besonders schützenswerter Bereich“ bezeichnet werden kann. Eine weitere „Vision“ beschreibt den Erhalt der vielfältigen Regionen, Städte, Dörfer und Landschaften, wonach Bedürfnisse der Heimat und regionale Identität Rechnung getragen werden soll. Historisch gewachsene Landschafts- und Siedlungsbilder sowie regionale Identität sollen „behutsam“ weiterentwickelt werden und „bedeutsame“ Naturräume bewahrt werden. Ich gehe davon aus, dass damit nicht nur die Voralpen-Kommunen mit ihren touristischen Highlights, wie Tegernsee, Schloss Neuschwanstein, Schliersee usw., angesprochen sind. Auch die Stadt Freising zählt mit ihrer historisch gewachsenen Altstadt und dem geschichtlich bedeutsamen Dom- und Nährberg zu den „historisch gewachsenen Siedlungs-</p>	
--	--	---	--

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

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

		<p><b>4. Passive Schallschutzmaßnahmen und Außenbereichsentschädigungen</b> Die von der FMG aufgelegten Schallschutzprogramme 1 und 2 (Maßnahme V10 auf Seite 52 und 53) werden sehr begrüßt. In diesem Zusammenhang regt die Stadt Freising an, auch die Erneuerung/den Austausch älterer Schallschutzfenster großzügig zu unterstützen.</p> <p>Des Weiteren wird gebeten zu prüfen, ob die unter Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Ser-</p>	<p>hin zu einem Gebot des One/Dual Engine Taxi-In ist nicht möglich. Außerdem verwenden die Fluggesellschaften schon im Eigeninteresse dieses Verfahren. Die Abkühl- und Aufwärmzeiten der Triebwerke müssen dabei beachtet werden.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen</b> Die im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979<sup>33</sup> geregelte Erstattung von Schallschutzmaßnahmen sieht deren erstmaligen Einbau vor. Kosten für Unterhalt und Erneuerung von eingebauten Schallschutzfenstern bzw. -lüftern sind nicht erstattungsfähig. Auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) in der novellierten Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 sieht nur eine einmalige Kostenerstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor. Dies wurde vom Vorsitzenden der Fluglärmkommission in der Sitzung vom 18.07.2014 mit einem Verweis auf die Kommentarliteratur und die Rechtsprechung bekräftigt (z. B. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 23.01.2018, Az. 9 C 1852/14.T). Die FMG hat gleichwohl in den Folgejahren nach den Schallschutzprogrammen freiwillig zusätzliche Maßnahmen ergriffen, um die Bürger bei der Pflege und Instandhaltung der gewährleisteten Schallschutzmaßnahmen zu unterstützen. Insbesondere hat die FMG im Rahmen zweier freiwilliger Serviceprogramme Fenster gewartet bzw. hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ausgetauscht.</p> <p><b>Verlängerung Serviceprogramm „Gießharzscheiben“</b> Aufgrund deutlich zurückgegangener Neuanträge in 2019</p>
--	--	--	--

<sup>33</sup> Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](http://000134neu.bayern.de))

	<p>viceprogramms „Gießharzscheiben“ (siehe Seite 72), für einen längeren Zeitraum als bis Ende 2023 aufgelegt werden kann. Hintergrund ist, dass mit einer Zunahme des Flugverkehrsaufkommens nach der Corona-Pandemie erst Mitte der 2020er Jahre gerechnet wird.</p> <p>Zu den unter Maßnahme V12 (Seite 54) aufgeführten Außenbereichsentschädigungen wird seitens der Stadt Freising zudem angeregt, dieses nach Überwindung der Corona-Pandemie, neu aufzulegen, da viele Bewohner/-innen gerade in den Ortsteilen Attaching, Pulling, Acherling, teilweise auch in Sünzhausen und Lerchenfeld von erheblichen Fluglärmereignissen im Außenbereich betroffen sind.</p> <p><b>5. Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm, die die Stadt Freising bereits ergriffen hat bzw. ergreift</b> In diesem Zusammenhang ist auszuführen, dass die in dem Maßnahmenblatt im Rahmen der 1. Mitwirkungsphase aufgeführten Maßnahmen der Stadt Freising nach wie vor von Bestand sind. Darüber hinaus sind stadtplanerische und verkehrlenkende Maßnahmen zur Minimierung von Verkehrslärm im Allgemeinen und auch in Bezug auf Fluglärm im Stadtentwicklungsprogramm STEP 2030 sowie in den Ortsteilentwicklungsplänen für Acherling, Attaching und Pulling enthalten.</p> <p>Aus dem STEP 2030: Seite 51: Ziele Flughafen &amp; Lärm Insbesondere in Bezug auf den Fluglärm ist hier zu entnehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ „Die Stadt wird insbesondere bei der</li> </ul>	<p>und 2020 war die Einstellung des Serviceprogramms ursprünglich bis Ende 2021 geplant. Im Rahmen der Maßnahme G7 hat die FMG bereits zugesagt, das Serviceprogramm um weitere zwei Jahre bis Ende 2023 zu verlängern. Eine darüber hinausgehende Verlängerung des Serviceprogramms wird zu gegebener Zeit geprüft.</p> <p><b>Neuaufgabe Außenwohnbereichsentschädigungen</b> Aus Sicht der FMG besteht keine Notwendigkeit, Außenwohnbereichsentschädigungen als freiwillige Leistung neu „aufzulegen“. Wie in Maßnahme V12 dargestellt, ist die Maßnahme umgesetzt und abgeschlossen.</p>
--	---	--

		<p>Bekämpfung von Lärmimmissionen durch den Flughafen ihre Einflussmöglichkeiten nutzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Der Flughafen darf nicht mit der Stadt zusammenwachsen. Die bestehenden Negativfolgen des Flughafens für die Stadt Freising sollen gemildert und weitere Beeinträchtigungen abgewehrt werden. Die Stadt wird darauf hinwirken, dass der Flughafen zu Bewältigung der Negativfolgen herangezogen wird.“</li> </ul> <p>Darüber hinaus werden die Lärmauswirkungen durch den Flughafen München in den Rahmenplänen zur Ortsteilentwicklung der Ortsteile Achering, Attaching und Pulling aufgegriffen. Auf Grund der Fluglärmbelastungen in den zuvor genannten Ortsteilen bestehen Entwicklungsrestriktionen, die u. a. Neuausweisungen neuer auch kleiner Wohngebiete im Außenbereich auszuschließen. Teilweise sind nur Gewerbe- bzw. Industriegebiete und auf Ziele zugeschnittene Sondergebiete möglich.</p> <p>Die Stellungnahmen der Stadt Freising wurden anlässlich der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt am 28.07.2021 per Beschluss behandelt.</p> <p>Ich bitte Sie, die zuvor aufgeführten Anliegen der Stadt Freising in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen und einfließen zu lassen.</p>	
<p>Gemeinde Eitting (VG Oberding)</p>	<p>13</p>	<p>Der Gemeinderat Eitting hat sich in seiner letzten Sitzung mit dem o. g. Thema befasst.</p>	



	<p>Folgende Stellungnahme wird hierzu abgegeben: Es wird festgestellt, dass die Gemeinde weiterhin sehr stark durch den Flugbetrieb am Großflughafen München betroffen ist.</p> <p>Bereits in der Mitwirkungsphase 1 (Onlinefragebogen) im August 2020 wurde von der Gemeinde Oberding bei den Fragestellungen zu möglichen lärmindernden Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München insbesondere auf folgende Themen abgestellt:</p> <p><b>1. Lärmreduzierungen beim Fluggerät/-betrieb</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausschluss lauter Flugzeuge</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere)</li> <li>• Lärmreduzierungen an Flugzeugen</li> </ul>	<p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen)</p> <p>Die <b>Flughafen München GmbH</b> (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:  <b>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 5 wird verwiesen.  <b>Flugzeugaustauschprogramme</b>  Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.  <b>Lärmreduzierung an Flugzeugen</b>  Die Lärmreduzierung an Flugzeugen ist eine laufende Maßnahme, die auch in Zukunft zu relevanten Lärmreduzierungen beitragen kann. Sie wurde deshalb unter Maßnahme L1 in Kapitel 6.3.2.1 als langfristiges Ziel definiert. Die Maßnahme liegt in der Verantwortung der Luftverkehrsgesellschaften und benötigt zudem die Freigabe der Luftfahrzeughersteller. Die FMG setzt den Airlines insbesondere durch die lärmabhängigen Entgelte (vgl. Maßnahmen V6, G1 und L2) Anreize zur Nachrüstung bestehender Flugzeuge.  Ein Beispiel für eine Maßnahme zur Lärmreduzierung war die Entwicklung von und die Umrüstung bestehender</p>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• lärmindernde An- und Abflugverfahren</li>   <li>• lärmabhängige Start- und Landeentgelte (Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge)</li> </ul>	<p>Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren. Ergänzend wird auf die Maßnahme V3 verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des <b>Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF)</b> und der <b>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</b> auf Seite 1 wird verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Lärmabhängige Entgelte</b> Adressat der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften. Sie sollen durch derartige monetäre Anreize zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München bewogen werden. Dieser Anreiz gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für regelmäßig bzw. häufig am Flughafen München verkehrende Fluggesellschaften des gewerblichen Verkehrs. Mit der aktuellen, seit dem 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung wurden alle Lärm-entgelte angehoben und laute Flugzeuge wurden überproportional verteuert. Mit der stärkeren Differenzierung zwischen den Lärmklassen wird zudem das lärmbezogene Entgelt insbesondere für die regelmäßig verkehrenden lärmintensiveren Flugzeugtypen erheblich teurer und damit Anreize geschaffen, kapazitativer vergleichbare, aber modernere und leisere Flugzeugtypen einzusetzen. Dieses Vorgehen dient auch dem Interesse der Flughafen- anwohner.</p> <p>Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärm-entgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von</p>
--	--	--	--

		<p><b>2. Reduzierung des Bodenlärms</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschirmungsmaßnahmen (Lärmschutz durch Wälle, Gebäude, Anpflanzungen etc.)</li> <li>• Einsatz technischer Hilfsmittel zur Reduzierung des Triebwerklärms auf dem Rollfeld und des Bodenlärms aus dem Rollverkehr</li> </ul> <p><b>3. Umstieg auf andere Verkehrsträger</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs für die bessere Erreichbarkeit des Flughafens der Gewerbegebiete</li> <li>• Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen)</li> </ul>	<p>ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen. Das Beispiel der Lärmentgelte für einen Airbus 350-900 zeigt, dass die Start- und Landeentgelte nun rund 42 Prozent geringer ausfallen als für das vergleichbare, alte Flugzeugmuster Airbus 340-600.</p> <p>Der Trend zum Einsatz moderner und umweltfreundlicher Flugzeuge zeigt sich anhand des Typenmixes am Flughafen München. So wurden im Jahr 2019 bereits rund 98,5 Prozent der Flugbewegungen mit den „leiseren“ Kapitel 4- und Kapitel 14-Flugzeugen durchgeführt. Dabei stieg der Anteil der Kapitel 14-Flugzeuge in den vergangenen Jahren stetig an.</p> <p>Ergänzend wird auf die Ausführungen zu V6, Anlage 5 Ziffer 3.2, Anlage 6 Ziffer 2.2, Anlage 7 Ziffer 12 und 21 des Entwurfs des Lärmaktionsplans mit Stand Juni 2021 verwiesen.</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: <b>Abschirmungsmaßnahmen Bodenlärm</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 wird verwiesen <b>Lärmreduzierung Rollverkehr</b> Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 wird verwiesen</p> <p>Das <b>Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</b> (StMB) verweist hierzu auf seine Stellungnahme unter Nr. 3 (Gemeinde Haimhausen).</p> <p>Die <b>FMG</b> nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG begrüßt den Ausbau der Intermodalität des Flughafens durch eine attraktivere Fernverkehrs-/ICE-Anbindung. Diese ist aber auch Voraussetzung für den</p>
--	--	--	--

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### Anlage 13: Zusammenstellung und Bewertung der Rückäußerungen der Gemeinden im Rahmen der Herstellung des Benehmens

Im Rahmen des Verfahrensschritts zur Herstellung des Benehmens hatten die Gemeinden Berglern, Bockhorn, Eching, Eitting, Erding, Fahrzenhausen, Fraunberg, Freising, Haimhausen, Hallbergmoos, Ismaning, Kranzberg, Langenbach, Marzling, Neufahrn b. Freising, Oberding und Wartenberg in der Zeit vom 10.11.2021 bis 08.12.2021 Gelegenheit sich abschließend zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München (Stand 10.11.2021) zu äußern. Es handelt sich hierbei um alle Gemeinden, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt kartierte Bereiche vorliegen.

Im Folgenden sind die Rückäußerungen der Gemeinden zusammen mit einer Bewertung durch die Regierung von Oberbayern aufgeführt.

Gemeinde	Nr.	Rückäußerung	Bewertung
Gemeinde Haimhausen	1	Von Seiten der Gemeinde Haimhausen werden keine Einwendungen gegen den Entwurf des Lärmaktionsplans erhoben.	-
Stadt Freising	2	<p>Wie in unseren bisherigen Stellungnahmen bereits ausgeführt, wird die Aufstellung des Lärmaktionsplans durch die Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München seitens der Stadt Freising begrüßt.</p> <p>Mit Schreiben vom 10.11.2021 wurde uns nun der – sozusagen finale – Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern zur Herstellung des Benehmens nach Art. 4 Satz 3 BayImSchG vorgelegt.</p> <p>Die von der Stadt Freising in den Stellungnahmen vom 09.09.2020 (1. Mitwirkungsphase) und vom 28.07.2021 (2. Mitwirkungsphase) vorgebrachten Anregungen sind im hier vorgelegten Lärmaktionsplan zum größten Teil berücksichtigt, bewertet worden und im Lärmaktionsplan eingeflossen. Jedoch sind die aus Sicht der Stadt Freising wichtigsten Maßnahmen für eine deutliche, langfristige und nachhaltige Lärminderung nicht hinreichend berücksichtigt worden.</p>	<p>Von der Stadt Freising wird zutreffend ausgeführt, dass sie bei der Erstellung des Lärmaktionsplans eingebunden war. Im Einzelnen waren die vom Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise wie folgt bei der Erstellung des Lärmaktionsplans eingebunden (siehe hierzu auch Kapitel 8 des Lärmaktionsplans):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 07.08.2020 bis 21.09.2020: In der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die betroffenen Gemeinden und Landkreise gebeten, zielgerichtete Fragen zum Lärmaktionsplan zu beantworten. Darüber hinaus erhielten die betroffenen Gemeinden und Landkreise zusätzlich die Möglichkeit eine eigene Stellungnahme abzugeben sowie eigene vorhandene oder geplante Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm mitzuteilen.</li> <li>• Zweite Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.06.2021 bis 28.07.2021:</li> </ul>

	<p>Dies betrifft insbesondere die von der Stadt Freising und nahezu allen beteiligten Kommunen vorgetragenen Forderung auf die Realisierung der 3. Start- und Landebahn zu verzichten. Zwar ist die 3. Start- und Landebahn nicht Gegenstand des hier vorgelegten 1. Lärmaktionsplans für den Großflughafen München, aber aus Sicht der Stadt Freising ist die Vermeidung der zu erwartenden Zunahme des Fluglärms durch den Verzicht auf eben diese zu gewährleisten.</p> <p>Des Weiteren wird das von der Stadt Freising und weiteren Umlandgemeinden geforderte Nachtflugverbot für den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr nicht weiterverfolgt. Es wird nach wie vor an den Nachtflugregelungen gemäß der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 festgehalten. Aus Sicht der Stadt Freising ist ein Nachtflugverbot im oben aufgeführten Nachtzeitraum aber eine unabdingbare Maßnahme, da gerade der Schutz der Bevölkerung vor Lärmauswirkungen durch Flugverkehr in der Nachtzeit als äußerst wichtige Gesundheitsfürsorge betrachtet wird. Aus Sicht der Stadt Freising nimmt der Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Auswirkungen eine zentrale Rolle ein. Die in den aktuellen Nachtflugregelungen aufgeführten Maßnahmen werden als unzureichend betrachtet.</p> <p>Aus den zuvor genannten Gründen wird das Benehmen nach Art. 4 Satz 3 BayImSchG seitens der Stadt Freising nicht hergestellt.</p>	<p>Die betroffenen Gemeinden und erhielten die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan-Entwurf abzugeben sowie vorhandene oder geplante Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm in eigener Zuständigkeit mitzuteilen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gelegenheit zur Äußerung zur Stellungnahme der Flughafen München GmbH (10.08.2021 bis 17.09.2021): Die Flughafen München GmbH gab im Rahmen der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme ab. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise erhielten Gelegenheit sich hierzu zu äußern sowie Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm in eigener Zuständigkeit mitzuteilen.</li></ul> <p>Alle vorgebrachten Rückäußerungen der Gemeinden und Landkreise wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise sind als Anlagen 6, 8 und 11 dem Lärmaktionsplan beigelegt. Die mitgeteilten vorhandenen Maßnahmen der Gemeinden sind in Kapitel 6.2.9 dargestellt.</p> <p>Insbesondere haben sich das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie die Flughafen München GmbH bereits intensiv mit dem von der Stadt Freising geforderten Nachtflugverbot auseinandergesetzt. Die Aufnahme eines Nachtflugverbots für den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr als Lärminderungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan war aufgrund der Bewertungen der zuständigen Stellen allerdings nicht möglich.</p>
--	--	---



			Die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München bezieht sich ausschließlich auf die zwei vorhandenen Start- und Landebahnen und steht in keinem Zusammenhang mit der bereits planfestgestellten dritten Start- und Landebahn. Auf die Ausführungen in Kapitel 2 zur dritten Start- und Landebahn wird verwiesen.
Gemeinde Oberding	3	<p>Der Gemeinderat Oberding hat in der Sitzung am 30.11.2021 vom Lärmaktionsplan-Entwurf (Benehmen nach Art. 4 Satz 3 BayImSchG) für den Großflughafen München und den Protokollen Kenntnis erhalten.</p> <p>Da den Forderungen der Gemeinde Oberding nur zum Teil entsprochen wurde und Punkte, wie z. B. Lärmminierungsmaßnahmen gegen Bodenlärm nicht berücksichtigt wurden, wird die Stellungnahme vom 23.07.2021 aufrechterhalten.</p>	Die Stellungnahme der Gemeinde Oberding vom 23.07.2021 wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die entsprechenden Bewertungen der zuständigen Stellen sind in Anlage 11 enthalten.
Gemeinde Langenbach	4	Seitens der Gemeinde erfolgt keine weitere Äußerung.	-
Gemeinde Neufahrn b. Freising	5	<p>Auszug aus der Niederschrift – Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Mobilität am 06.12.2021:</p> <p>Beschluss 1: Der Ausschuss für Bau, Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Gemeinderat den Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern und die Stellungnahmen zu seinen Beschlüssen zur Kenntnis zu nehmen. Er empfiehlt dem Gemeinderat die darin formulierten Forderungen zum Schutz seiner Bevölkerung weiterhin aufrecht zu erhalten, sowie für eine Verbesserung der Lärmsituation für die Bevölkerung des Flughafenumlandes die Erforderlichkeit einer Reduzierung der Anzahl der Flugbewegungen und ein konsequentes Nachtflugverbot ebenfalls aufrecht zu erhalten. Abstimmung: Ja 11, Nein 0</p>	<p>Alle vorgebrachten Rückäußerungen der Gemeinden und Landkreise wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise sind als Anlagen 6, 8 und 11 dem Lärmaktionsplan beigelegt. Die mitgeteilten vorhandenen Maßnahmen der Gemeinden sind in Kapitel 6.2.9 dargestellt.</p> <p>Insbesondere haben sich das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie die Flughafen München GmbH bereits intensiv mit dem von der Gemeinde Neufahrn b. Freising geforderten Nachtflugverbot auseinandergesetzt. Die Aufnahme eines Nachtflugver-</p>

		<p>Beschluss 2: Der Ausschuss für Bau, Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Gemeinderat in die Stellungnahme zusätzlich auch die endgültige Beendigung der Planungen zum Bau der 3. Start- und Landebahn mit aufzunehmen. Abstimmung: Ja 11, Nein 0</p> <p>Auszug aus der Niederschrift – Sitzung des Gemeinderats am 13.12.2021:</p> <p>Beschluss: Der Gemeinderat nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern und die Stellungnahmen zu seinen Beschlüssen zur Kenntnis. Der Gemeinderat hält die darin formulierten Forderungen zum Schutz seiner Bevölkerung weiterhin aufrecht. Für eine Verbesserung der Lärmsituation für die Bevölkerung des Flughafenumlandes ist eine Reduzierung der Anzahl der Flugbewegungen und ein konsequentes Nachtflugverbot erforderlich. Der Gemeinderat fordert zusätzlich die endgültige Beendigung der Planungen zur 3. Start- und Landebahn aufzunehmen. Abstimmung: Ja 29, Nein 0</p>	<p>bots für den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr als Lärminderungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan war aufgrund der Bewertungen der zuständigen Stellen allerdings nicht möglich.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München bezieht sich ausschließlich auf die zwei vorhandenen Start- und Landebahnen und steht in keinem Zusammenhang mit der bereits planfestgestellten dritten Start- und Landebahn. Auf die Ausführungen in Kapitel 2 zur dritten Start- und Landebahn wird verwiesen.</p>
Gemeinde Fraunberg	6	Seitens der Gemeinde Fraunberg werden keine Einwände vorgebracht.	-
Gemeinde Marzling	7	<p>Vielen Dank für die erneute Möglichkeit der Rückäußerung.</p> <p>Im Übrigen verweisen wir auf die gemeindliche Stellungnahme vom 27.07.2021 im Rahmen der 2. Mitwirkungsphase.</p>	Die Stellungnahme der Gemeinde Marzling vom 27.07.2021 wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die entsprechenden Bewertungen der zuständigen Stellen sind in Anlage 11 enthalten.
Gemeinde Eitting	8	Der Gemeinderat Eitting hat in der Sitzung am 07.12.2021 vom Lärmaktionsplan-Entwurf (Benehmen nach Art. 4 Satz 3 BaylmschG) für den Großflughafen München und	Die Stellungnahme der Gemeinde Eitting vom 22.07.2021 wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärm-

	<p>den Protokollen Kenntnis erhalten.</p> <p>Da den Forderungen der Gemeinde Eitting nur zum Teil entsprochen wurde und Punkte, wie z. B. Lärminderungsmaßnahmen gegen Bodenschall, nicht berücksichtigt wurden, wird die Stellungnahme vom 22.07.2021 aufrechterhalten.</p> <p>Auszug aus der öffentlichen Sitzungsniederschrift des Gemeinderats Eitting vom 07.12.2021:</p> <p>Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG); Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München – Benehmen nach Art. 4 Satz 3 BaylmschG</p> <p>Die Stellungnahme der Gemeinde Eitting aus der zweiten Mitwirkungsphase wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), der Flughafen München GmbH (FMG), dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) für die einzelnen Punkte bewertet.</p> <p>Die Gegenüberstellung mit Bewertungen liegt als Anlage bei. Die Bewertung für die Gemeinde Eitting ist ab Seite 78 zu finden.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den einzelnen Stellungnahmen dargestellt wird, dass einzelne, geforderte Maßnahmen bereits teilweise umgesetzt werden und die Umsetzung auch weiterverfolgt wird. Andere, wie z. B. weitere Abschirmungsmaßnahmen gegen Bodenschall, werden auf den Ausbau des Flughafens (3. Start-/Landebahn) verschoben. Des Weiteren wird aufgeführt, dass die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die je-</p>	<p>schutzmaßnahmen vorgelegt. Die entsprechenden Bewertungen der zuständigen Stellen sind in Anlage 11 enthalten.</p>
--	--	---

		<p>weils zuständigen Stellen erfolgt. Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch § 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthalten zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage.</p> <p>Der Lärmaktionsplan gibt die Maßnahmen und Bewertungen der jeweils zuständigen Fachinstitutionen wieder. Soweit das Einvernehmen der zuständigen Fachbehörde(n) vorliegt, kann eine Maßnahme in den Lärmaktionsplan verbindlich aufgenommen werden. Diese ist dann durch die jeweils zuständige(n) Stelle(n) umzusetzen. Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG). Keine Äußerung ist zur Forderung der Anpassung und Neuregelung der Lärmschutzbereiche erfolgt. Aufgrund fehlender Zuständigkeit wurde auf die Problematik der mangelhaften und nicht aktuellen Lärmschutzbereiche nicht eingegangen.</p> <p>...</p> <p>Beschluss: Der Gemeinderat nimmt Kenntnis. Da den Forderungen der Gemeinde Eitting nur zum Teil entsprochen wurde und Punkte, wie z. B. Lärminderungsmaßnahmen gegen Bodenlärm nicht berücksichtigt wurden, wird die Stellungnahme vom 22.07.2021 aufrechterhalten. Abstimmungsergebnis: 14:0</p>	
Gemeinde Kranzberg	9	Seitens der Gemeinde Kranzberg kann das Benehmen nicht hergestellt werden, da der Lärmaktionsplan den Verzicht auf die 3. Startbahn nicht beinhaltet.	Die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München bezieht sich ausschließlich auf die zwei vorhandenen Start- und Landebahnen und steht in keinem Zusammenhang mit der bereits planfestgestellten dritten Start- und Landebahn. Auf die Ausführungen in Kapitel 2 zur dritten Start- und Landebahn wird verwiesen.

Gemeinde Hallbergmoos	10	Es wurde telefonisch mitgeteilt, dass durch die Gemeinde Hallbergmoos keine schriftliche Rückäußerung erfolgt.	-
Gemeinde Bockhorn	11	Zum Lärmaktionsplan für den Flughafen München erfolgt im Rahmen des „Benehmens“ keine Stellungnahme seitens der Gemeinde Bockhorn.	-
Gemeinde Ismaning	12	<p>Bezüglich der Behandlung Hubschrauberüberflüge kann das Benehmen der Gemeinde Ismaning nicht erteilt werden:</p> <p>Wir haben erneut entsprechende Bürgerbeschwerden zwecks Hubschrauberüberflügen über das bebaute Gemeindegebiet, insbesondere nachts, erhalten. Leider wurde diese Problematik bereits damals in unserem Schreiben vom 09.10.2020 und in unserer Stellungnahme vom 22.09.2020 zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen nicht ausreichend beantwortet.</p> <p>In der Anlage 8, Seite 24 zum Lärmaktionsplans wurde unsere Stellungnahme zwar aufgenommen. Verwunderlich ist danach u. a., dass der DFS Hubschrauberüberflüge nicht zwingend bekannt sein müssen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Überflug in besiedelten Gebieten wird ergänzend auf § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz hingewiesen. Dies enthält allerdings keinerlei konkrete Maßgaben, insbesondere für den Hubschrauberverkehr. Wie bereits damals dargestellt und jetzt auf zitierter Seite des Lärmaktionsplans hervorgehoben, machen die Hubschrauberflugbewegungen zwar weniger als 1 % des Verkehrs am Flughafen aus, allerdings sind sie für uns regelmäßig lärmrelevant. Davon würden rund 94 % auf die Hubschrauber der Polizeistaffel entfallen, weitere auf Rettungsflüge und Katastropheneinsätze.</p> <p>Diese Aussagen erscheinen insgesamt ungenügend.</p>	<p>Die Stellungnahme der Gemeinde Ismaning vom 22.09.2020 wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die entsprechenden Bewertungen der zuständigen Stellen sind in Anlage 8 enthalten.</p> <p>Insbesondere haben sich die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und die Flughafen München GmbH bereits mit der von der Gemeinde Ismaning dargestellten Lärmbelästigung durch Hubschrauberüberflüge auseinandergesetzt. Die Aufnahme einer entsprechenden Lärmminierungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan war aufgrund der Bewertungen der zuständigen Stellen allerdings nicht möglich.</p> <p>Auch Bürger*innen konnten sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die in zwei Mitwirkungsphasen erfolgte, an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans beteiligen. Im Verfahrensschritt zur Herstellung des Benehmens ist eine Bewertung von Fluglärmbeschwerden nicht vorgesehen.</p> <p>Das Schreiben der Gemeinde Ismaning mit beigefügtem Bürgerschreiben wurde dem Luftamt Südbayern bzw. dem Fluglärmschutzbeauftragten mit der Bitte um weitere Veranlassung zugeleitet.</p>

	<p>Wir bitten um klare schriftliche Auskünfte, wie die Hubschrauberbewegungen zum Flughafen dokumentiert und behandelt werden. Bisher sind wir davon ausgegangen, dass bei Sichtflugbedingungen mindestens 600 m Flughöhe einzuhalten sind.</p> <p>Außerdem wurde zumindest mündlich dargestellt, dass möglichst nicht über bebautes Gebiet und nur senkrecht von Süden zum Flughafen angefliegen wird.</p> <p>Uns ist aber bekannt, dass in allen Richtungen, auch bei den Nachbargemeinden, der Hubschrauberkehr von und zum Flughafen erfolgt. Sind hier unterschiedliche Handhabungen im Schutzgebiet ziviler Luftverkehr des Flughafens München und außerhalb gegeben? Es kann nicht akzeptiert werden, dass die uns belästigenden Hubschrauberüberflüge über bebautem Gebiet gerade nachts, ohne genauere Vorgaben auch im Lärmaktionsplan behandelt werden.</p> <p>...</p> <p>Bezüglich dieses Sachverhalts kann ein Benehmen des Lärmaktionsplans durch die Gemeinde Ismaning nicht erteilt werden.</p> <p>Anlage Bürgerschreiben vom 15.09.2021</p> <p>...</p> <p>Sicherlich erinnern Sie sich noch an mein Schreiben wegen der Lärmbelästigung durch Shuttleflüge der Hubschrauberstaffel. Nachdem sich nun über ein Jahr keine Lärmbelästigung mehr ergab, waren in jüngster Zeit wieder vermehrt Flüge direkt über die ...straße festzustellen, letztmals heute Nacht um 01:13 Uhr in nördlicher Richtung zum Flughafen. Da sich der Fluglärm der Hubschrauber während des vergangenen Jahres nicht verringert hat, ist auch der Störfaktor gleichgeblieben. Deshalb</p> <p>...</p>	
--	---	--

Gemeinde Fahrzenhausen	13	Wie bereits telefonisch besprochen, bestätigen wir, dass wir das Schreiben zur Herstellung des Benehmens zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München zur Kenntnis genommen haben.	-
Gemeinde Eching	14	<p>Grundsätzlich begrüßt die Gemeinde Eching die Aufstellung eines Lärmaktionsplans, damit der Schutz der Bevölkerung vor übermäßigen Immissionen verbessert werden kann.</p> <p>Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme sollte unbedingt vermieden werden, insoweit sollte auch die Realisierung der 3. Start- und Landebahn keinesfalls erfolgen. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, alle Maßnahmen selbst und der Flughafen München GmbH gegenüber zu ergreifen, um eine Umsetzung des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses dauerhaft rechtsverbindlich aufzugeben.</p> <p>Es wird die konsequente Einhaltung des Nachtflugverbots für den Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr gefordert. Ausnahmeregelungen für Starts und Landungen während der Nachtzeit sind eingehend zu prüfen und auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen. Diese Maßnahme wird als Wichtigste gesehen, um die Bevölkerung in dieser Ruhezeit vor Lärm zu schützen.</p> <p>Die derzeitigen Grenzwerte und das diesbezügliche Verfahren zur rechnerischen Bestimmung des Fluglärms mit Durchschnittswerten wird unsererseits ganz grundsätzlich nicht als geeignet angesehen, gesundheitliche Beeinträchtigungen auszuschließen.</p> <p>Abweichungen von den vorgegebenen Flugrouten sollten von den zuständigen Behörden von Amts wegen rückverfolgt und die Gründe hierfür in</p>	<p>Die vom Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise wurden bei der Erstellung des Lärmaktionsplans eingebunden. Im Einzelnen (siehe hierzu auch Kapitel 8 des Lärmaktionsplans):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 07.08.2020 bis 21.09.2020: In der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die betroffenen Gemeinden und Landkreise gebeten, zielgerichtete Fragen zum Lärmaktionsplan zu beantworten. Darüber hinaus erhielten die betroffenen Gemeinden und Landkreise zusätzlich die Möglichkeit eine eigene Stellungnahme abzugeben sowie eigene vorhandene oder geplante Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm mitzuteilen.</li> <li>• Zweite Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.06.2021 bis 28.07.2021: Die betroffenen Gemeinden und erhielten die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan-Entwurf abzugeben sowie vorhandene oder geplante Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm in eigener Zuständigkeit mitzuteilen.</li> <li>• Gelegenheit zur Äußerung zur Stellungnahme der Flughafen München GmbH (10.08.2021 bis 17.09.2021): Die Flughafen München GmbH gab im Rahmen der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme ab. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise erhielten Gelegenheit sich hierzu zu äußern sowie Maßnahmen</li> </ul>

	<p>Erfahrung gebracht werden.</p> <p>Es wird die Festlegung von Fluglärmzonen gefordert. Derzeit sind diese Lärmzonen juristisch nicht klar festgelegt. Bei der Ausweisung von Neubaugebieten gibt es dazu keine aussagekräftigen Informationen für die Schallschutzbüros. Dies muss geändert werden.</p> <p>Es ist ein Landeverbot für Airlines auszusprechen, die immer noch mit veraltetem und unnötig Lärm verursachenden Flugzeugen am Flughafen München landen möchten.</p> <p>Es wird eine konsequente Verlagerung des Inland-Flugverkehrs auf die Schiene gefordert.</p> <p>Es wird die Ausweitung der stationären und mobilen Messungen, die permanent den Fluglärm in der Region überwachen, gefordert. Vor allem in den nördlichen Ortsteilen Günzenhausen, Ottenburg, Deutenhausen und für den Ortsteil Dietersheim, hinsichtlich der Südroute, werden zusätzliche Messstellen gefordert.</p> <p>Mit dem neu geplanten Mega-Convention-Event-Center bleibt die Flughafen München GmbH ihrem bisherigen Wachstumskurs treu, nämlich noch mehr Verkehr und damit mehr Lärm an den Airport zu ziehen und damit auch das klimaschädliche Fliegen mittelfristig, zum Schaden für die betroffene Bevölkerung, wieder nach oben zu fahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass Ultrafeinstäube am Flughafen trotz ständiger Aufforderung nicht regelmäßig gemessen werden.</p> <p>Wir bitten darum, dass die vorgebrachten Punkte bei der</p>	<p>zum Schutz gegen Fluglärm in eigener Zuständigkeit mitzuteilen.</p> <p>Alle vorgebrachten Rückäußerungen der Gemeinden und Landkreise wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und eingehenden Prüfung sowie ggf. Ergreifung weiterer Lärmschutzmaßnahmen vorgelegt. Die Zusammenstellungen und Bewertungen der Stellungnahmen der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise sind als Anlagen 6, 8 und 11 dem Lärmaktionsplan beigelegt. Die mitgeteilten vorhandenen Maßnahmen der Gemeinden sind in Kapitel 6.2.9 dargestellt.</p> <p>Von der Gemeinde Eching erfolgte bislang keine Rückäußerung.</p> <p>Die von der Gemeinde Eching im Verfahrensschritt zur Herstellung des Benehmens vorgebrachten Punkte wurden allerdings im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von anderen Gemeinden, von Landkreisen und von Bürger*innen, Bürgerinitiativen und Verbänden bereits vorgebracht und durch die jeweils zuständigen Stellen bewertet (siehe Anlagen 7, 8, 10 und 11).</p> <p>Insbesondere haben sich das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie die Flughafen München GmbH bereits intensiv mit dem von der Gemeinde Eching geforderten Nachtflugverbot auseinandergesetzt. Die Aufnahme eines Nachtflugverbots für den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr als Lärminderungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan war aufgrund der Bewertungen der zuständigen Stellen allerdings nicht möglich.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München bezieht sich ausschließlich auf die zwei vorhandenen</p>
--	---	--



---

		weiteren Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes berücksichtigt werden.	Start- und Landebahnen und steht in keinem Zusammenhang mit der bereits planfestgestellten dritten Start- und Landebahn. Auf die Ausführungen in Kapitel 2 zur dritten Start- und Landebahn wird verwiesen.
--	--	--	---

Von der Gemeinde Berglern, der Stadt Erding und dem Markt Wartenberg erfolgte keine Rückäußerung.