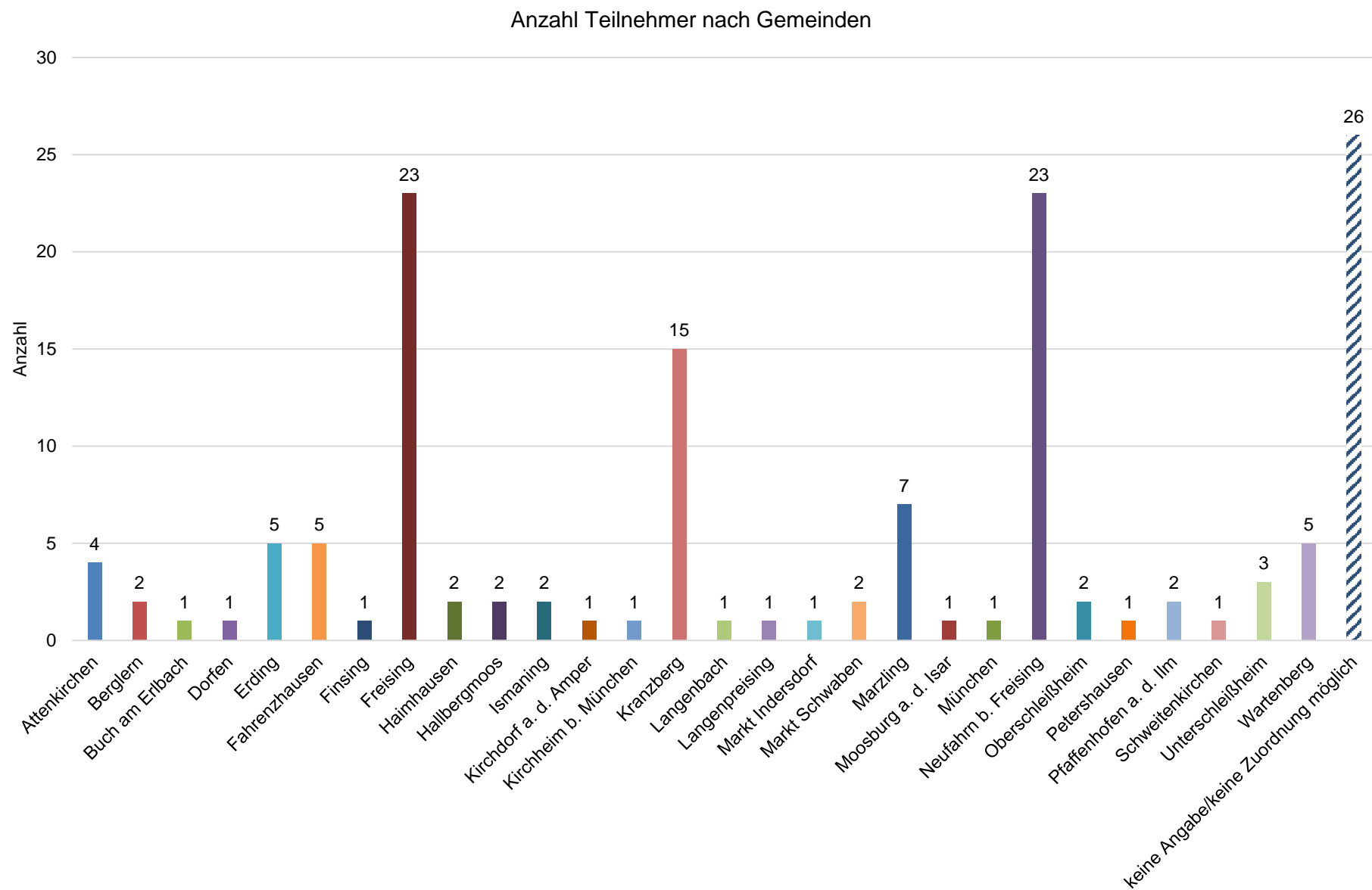

Anlage 10: Zusammenstellung und Bewertung der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit aus der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung

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.

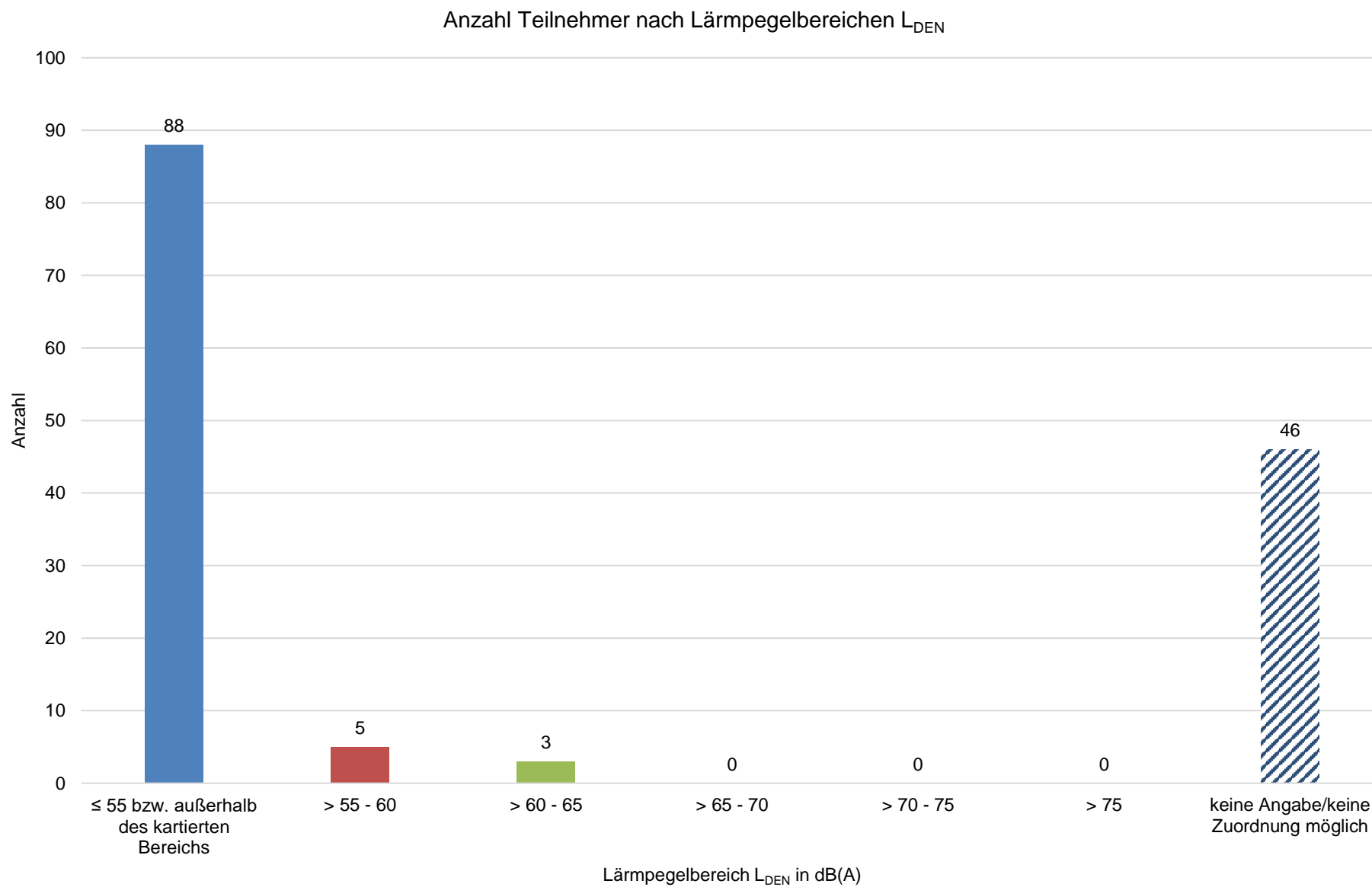


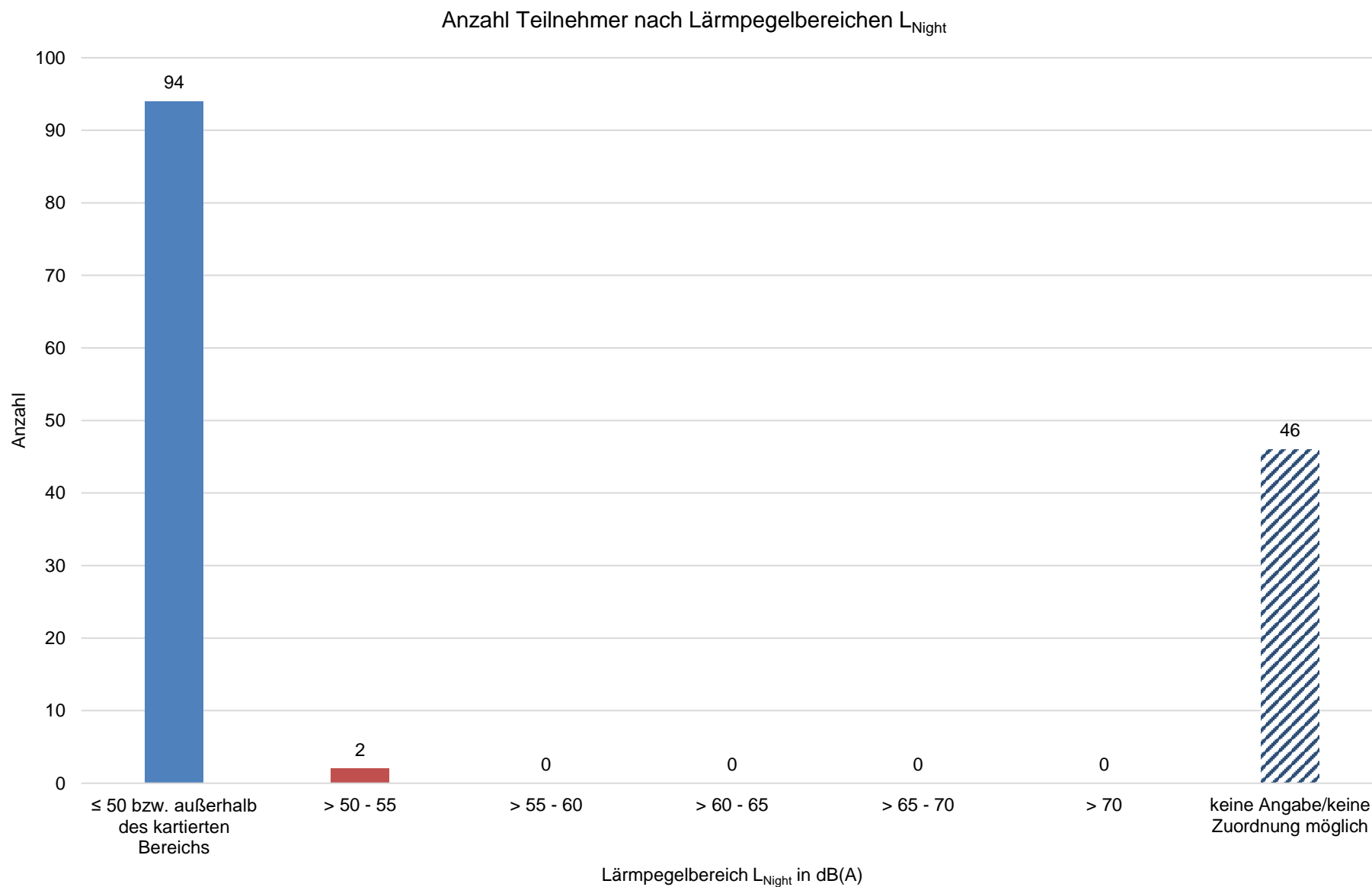
Bei 96 der insgesamt 142 Stellungnahmen lag eine vollständige Adressangabe (Straße, Hausnummer, Ort) vor. Diese konnten über das Lärmbelastungskataster im UmweltAtlas Bayern¹ den verschiedenen Lärmpegelbereichen L_{DEN} und L_{Night} zugeordnet werden. Kartierte Bereiche liegen für Fluglärmpegel $L_{DEN} > 55$ 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.

¹ Bayerisches Landesamt für Umwelt: UmweltAtlas – Lärmbelastungskataster ([Lärmbelastungskataster \(bayern.de\)](https://www.lmu.bayern.de/umweltatlas/))





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

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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Anwendung CDO 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 CO₂-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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 verwiesen.</p>

<p>Bürger</p>	<p>2</p>	<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. Besonders fatal sind die Nachtstunden bei offenem Fenster, wenn Starts nach 23:00 Uhr als „unausweichlich“ deklariert werden können. Da dies bislang in Regelmäßigkeit bis zur Höchstgrenze betrieben wurde, befürchten wir, dass dies alsbald wieder zurückkehrt. Wir erwarten von den Institutionen wesentlich mehr Kontrolle und Durchsetzungsfähigkeit, damit die Anwohner mit den gesundheitlichen Auswirkungen nicht alleine gelassen sind. Gesundheit jedes Einzelnen, so das politische Credo der letzten Monate, liegt den Institutionen sehr am Herzen. Wir sind gespannt, ob auch bei uns aus der Krise dazu gelernt wurde.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einhaltung Nachtflugregelung Die Nachtflugregelung wird strikt eingehalten. Insbesondere für die lärmbegrenzenden Betriebsbeschränkungen gilt, dass die Überprüfung des Lärmkontingents nach Ziffer A.I.3.1 der Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001² 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 Nachtflugjahresbericht³.</p>
---------------	----------	--	---

² Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

³ 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>Allgemein: 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Daseinsvorsorge Luftverkehr 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 2020⁴ 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. Änderungsplanfeststellungsbeschluss⁵, 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>
---------------	----------	--	---

⁴ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

⁵ 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>Zum ROB-Entwurf [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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Klimaschutz Wasserdampf hat ein stärkeres Treibhauspotential als CO₂, die mittlere Verweildauer in der Atmosphäre beträgt jedoch nur einige Tage. Im Gegensatz zu Wasserdampf beträgt die mittlere Verweildauer von CO₂ in der Atmosphäre vermutlich über 100 Jahre. Je mehr CO₂ wieder aus der Atmosphäre entnommen wird, beispielsweise durch Bäume, desto weniger klimawirksames CO₂ enthält die Atmosphäre. Bäume zu pflanzen ist somit eine geeignete Möglichkeit CO₂ zu binden. Die FMG merkt an, dass sie keine Subventionen zur Kompensation von CO₂ 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>Zu 1 b) Die 3. Start- und Landebahn muss berücksichtigt werden! [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.</p> <p>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 05.07.2011⁶ 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>
--	---	--

⁶ 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>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 FMG nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Berücksichtigung 3. Bahn 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>Zu 2. Auf Nachtflug verzichten [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>Zu 3. Nach Lärm gestaffelte Flughafen-Gebühren/Lärmkontingent [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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Das Luftamt Südbayern teilt hierzu mit, dass in der Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001⁷ 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 FMG verweist hinsichtlich Nachtflug auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht (https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-</p>
--	---	---

⁷ 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>1311759). Der Entgeltordnung können sämtliche Regelungen zu den lärmabhängigen Entgelten, u. a. die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie die Gebührenstaffelung, entnommen werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten ist, hat das StMB die Fluglärmkommission des Flughafens München beteiligt und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Änderungen gegeben. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission München äußerte im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden. Mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 % werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Die Fluglärmkommission wird durch das StMB in sämtlichen Genehmigungsverfahren zu den Flughafenentgelten beteiligt. Die Änderungen der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten sind, entfalten eine noch stärker ausgeprägte Anreizwirkung als bisher, möglichst umweltfreundliche Flugzeuge am Flughafen München einzusetzen. Je leiser ein Flugzeug ist, desto geringere lärmabhängige Entgelte müssen entrichtet werden.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verwendung Entgelte Am Flughafen München existieren bereits lärmabhängige Entgelte. Um diesen Anreiz zu verstärken, wurde mit der ab 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den Gesamtentgelten von bislang 11 Prozent zunächst auf 14 Prozent erhöht und führt für alle Flugzeugtypen zu höheren Lärmrentgelten. In weiteren Schritten soll das Volumen der lärmorientierten Grundentgelte ab 2024 sukzessive weiter ansteigen und bis 2027 einen Anteil von ca. 24 Prozent an den Gesamtentgelten ausmachen.</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 Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de) 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kalendertägliches Lärmkontingent 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Grenzwerte FluLärmG 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>Zu 4. Die Abflugwege streuen [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. Daneben bitte ich zur Lärmentlastung von Kranzberg darum, die Abflugroute 26L-N 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. Daneben bitte ich darum, den Abdrehpunkt von 26R-N, 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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>Zu 5. Für die Erhaltung der Lärmschutzmaßnahmen muss der Flughafen aufkommen [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 Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern verweist hierzu auf seine Stellungnahme zu Nr. 23 der Anlage 7.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen Die im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979⁸ 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>
--	--	--

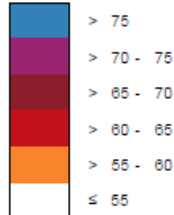
⁸ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

	<p>Zu 6. Die anzuwendenden Grenzwerte sind zu hoch [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 „erheblichen Belästigungen“ (FluLärmG) die Rede ist oder ob es sich um belästigende ... Geräusche im Freien (Umgebungslärm nach § 47b BImSchG) handelt.</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Grenzwerte FluLärmG 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. 16/381339⁹). § 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 FMG 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>
--	---	--

⁹ Deutscher Bundestag: Drucksache 16/3813, 13.12.2006 ([1603813 \(bundestag.de\)](https://www.bundestag.de/Drucksache/16/3813))

	<p>Zusätzlich: Ruhige Gebiete 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 (https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf), zu dem die Regie- rung von Oberbayern ihr Einvernehmen erteilt hat, mögliche 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>Vielleicht erst mal zur Mathematik: Eine Angabe z. B. „<55-60 dB“ ist gelinde gesagt mathematischer Quatsch. Nach dem „<“ kann nur eine Zahl und kein Bereich stehen. Ich hoffe, dass dies nur ein Tippfehler und nicht die ernsthafte Aussage eines DAkkS-Unternehmens ist.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, wo im Lärmaktionsplan eine Angabe „<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 „<“-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>Abbildung: Legende der Lärmkarten</p> <p>Die Darstellung der Lärmpegelbereiche erfolgt durch farbige Flächen. Die orange Fläche „> 55-60“ stellt dabei den Lärmpegelbereich größer 55 dB(A) bis einschließlich 60 dB(A) dar. Danach schließt die rote Fläche „> 60-65“ für den Bereich größer 60 dB(A) bis einschließlich 65 dB(A) an.</p> <p>Sofern eine Angabe „< 55-60 dB“ im Lärmaktionsplan enthalten sein sollte, so ist diese nicht korrekt. Es würde sich dann um einen Tippfehler handeln.</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) schließt sich der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern an.</p>
---------------	----------	--	---

	<p>Mittelung von Lärmwerten: 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.) Die Messung in dB(A) 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 LfU 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 L_{DEN} und L_{Night} zu verwenden. L_{DEN} stellt einen 24-Stunden-Mittelungspegel dar, in dem die Zeiträume „Abend“ und „Nacht“ durch Zuschläge von 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) für erhöhte Ruhebedürftigkeit berücksichtigt werden. L_{DEN} stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; L_{Night} dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen. Maximale Einzelpegel gehen in die Berechnung des Mittelungspegels ein; eine gesonderte Darstellung oder Auswertung ist entsprechend der gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen. 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Pegelzeitverlauf Die Fluglärmmessungen der FMG sind im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ verfügbar (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php). 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.

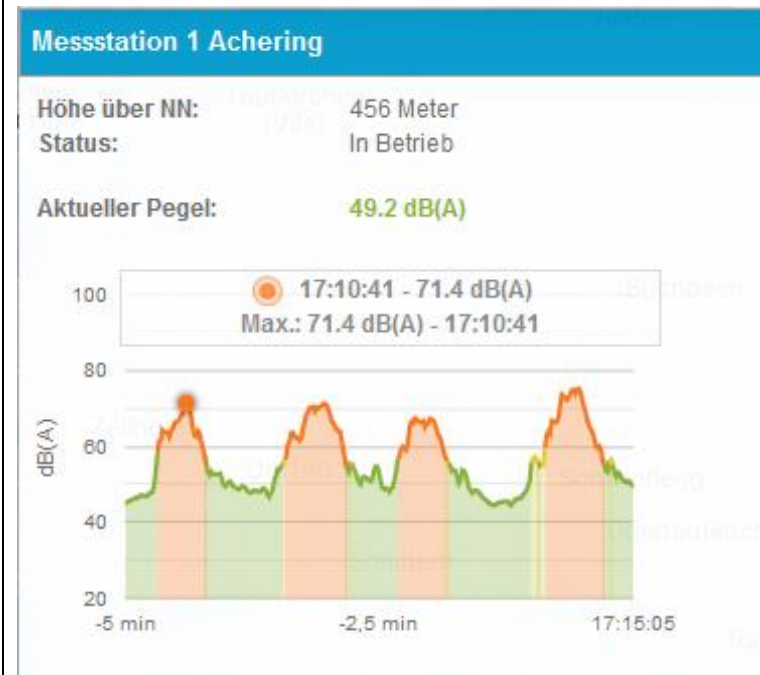


Abbildung: Pegelzeitverlauf (Quelle: Flughafen München GmbH)

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 Fluglärmmessungen maßgebliche DIN 45643 zur Messung und

	<p>Tiefflug in der Peripherie, um am Flughafen den Pegel zu verbessern. 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>Das MINIMUM NOISE ROUTING 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Absichtliches Tieffliegen 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 (www.munich-airport.de/flumo). Zur Frage der Bewertung von Lärm mit Hilfe von Dauerschall- bzw. Einzelschallpegel wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 67 verwiesen.</p> <p>Mobile Messung Kirchdorf 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verbot „Sightseeingflüge“ 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 08.08.2008¹⁰):</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																								

¹⁰ 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 LfU 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 Bundesaufsichtsamts für																																

		<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>Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen. Die Flughafen München GmbH (FMG) 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmschutzwall Hallbergmoos 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. Änderungsplanfeststellungsbeschluss¹¹ 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>

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

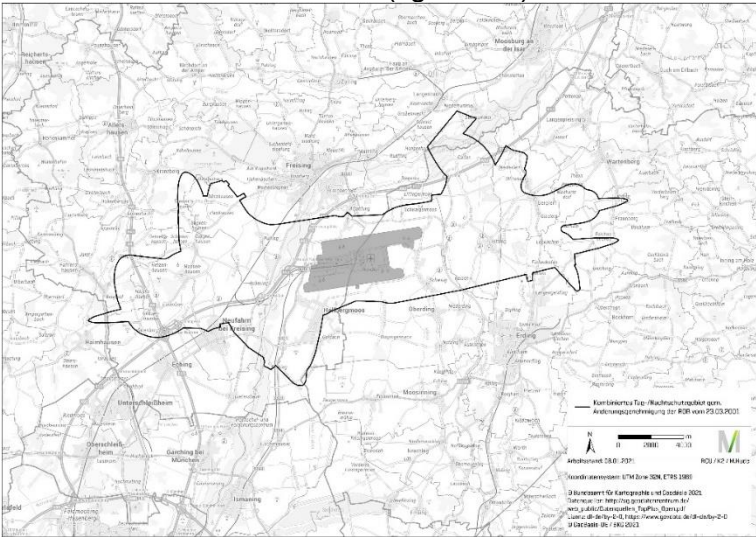
		zieren. Das wäre eine zahlbare, sinnvolle, effektive Maßnahme.	
Bürger	8	Wie kann ich bitte in die Planung einbringen, dass landende Flieger über die A 99 (wo sowieso laut und keine Bewohner) reinkommen und nicht über Oberschleißheim Zentrum? Oberschleißheim ist bereits komplett von Autobahnen, Bahnlinien mit Güterverkehr, Landstraßen und einem Hubschrauber-Landeplatz der Polizei umgeben.	<p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) 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>Hiermit fordern wir eine längere Betriebszeitbeschränkung und die Einhaltung der Startrouten.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung¹² 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugregelungen anderer Flughäfen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. Betriebszeitenbeschränkung 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>

¹² Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			<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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 losgeflogen 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG</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"> • Durch lärmabhängige Entgelte nimmt die FMG Einfluss auf das am Flughafen München betriebene Fluggerät.

		<p>gel liegt bei 70 bis 80 dB.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Um die Flughafenumgebung vor Belästigung aus Triebwerksprobeläufen zu schützen, betreibt die FMG eine Lärmschutzhalle. Diese vermindert Lärmemissionen aus wartungsbedingten Probeläufen erheblich. • Für den Flugbetrieb in der Nacht gilt am Flughafen eine Nachtflugregelung, die den nächtlichen Flugbetrieb stark einschränkt. • 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). • 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. • Im Rahmen zweier Schallschutzprogramme hat die FMG umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion umgesetzt. <p>Weitere lärm mindernde 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verlegung Messstelle 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>Nachtflug 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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>Zur Vermeidung weiterer gesundheitlicher Einschränkungen und Schaffung einer besseren Lebensqualität wird der Einbau von Lärmschutz-Fenstern und -Türen gefordert.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einbau Schallschutzmaßnahmen 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 23.03.2001¹³ erweitert wurde (vgl. Karte).</p>  <p>Abbildung: Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes gemäß Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom</p>

¹³ 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 style="text-align: right;">23.03.2001 (Quelle: Flughafen München GmbH)</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. 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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	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

	<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: Klimaschutz 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 CO₂-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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 FMG verweist auf ihre untenstehende Stellungnahme zu Transparenz Nachtflugbewegungen.</p> <p>Die FMG 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"> • Durch lärmabhängige Entgelte nimmt die FMG Einfluss auf das am Flughafen München betriebene Fluggerät. • Um die Flughafenumgebung vor Belästigung aus Triebwerksprobeläufen zu schützen, betreibt die FMG eine Lärmschutzhalle. Diese vermindert Lärmmissionen aus wartungsbedingten Probeläufen erheblich. • Für den Flugbetrieb in der Nacht gilt am Flughafen eine Nachtflugregelung, die den nächtlichen Flugbetrieb stark einschränkt. • 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). • 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.
--	---	---

		<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"> • Im Rahmen zweier Schallschutzprogramme hat die FMG umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion umgesetzt. <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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Transparenz Nachtflugbewegungen</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. Kurzstreckenflüge 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>1. Nachtflugregelung 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 (> 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nacht-</p>

		<p>leistung, 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>2. Steigverhalten 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 2001¹⁴. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Transparenz Nachtflugbewegungen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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>	

¹⁴ 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>Echtes Nachtflugverbot Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört.</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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Forderung ist mit den gegenwärtigen Rechtsvorschriften und der daraus entwickelten Rechtsprechung unvereinbar.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Hinsichtlich der Ausführungen zur Nachtflugregelung und zum Lärmkontingent wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 verwiesen. Starts und Landungen in der Nachtzeit sind durch die bestehende Nachtflugregelung vom 23.03.2001¹⁵ 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>
---	--	---	---

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

83		<p>bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB¹⁶) 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 2019¹⁷ 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		

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

¹⁷ 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 \(bundestag.de\)](http://www.bundestag.de))

	<p>Ausbaupläne endlich beerdigen In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“</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>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 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)¹⁸ 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</p>
--	--	--

¹⁸ 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 Luftamt Südbayern 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)¹⁹ bezeichneten Anlagen verleiht. In Teilen wurde davon bereits Gebrauch gemacht (siehe LT-Drs. Nr. 18/11162 vom 23.12.2020²⁰). 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne 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>
--	---	---

¹⁹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/flughafen-muenchen/3-start-und-landebahn))

²⁰ 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 23.12.2020²¹).</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>
--	--	--	--

²¹ 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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden.</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 1974²², 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 StMB nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Entgeltordnung des Flughafens München ist auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht (https://www.munich-airport.de/flughafenentgelte-1311759). Der Entgeltordnung können sämtliche Regelungen zu den lärmabhängigen Entgelten, u. a. die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie die Gebührenstaffelung, entnommen werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Entgeltordnung, die am 1. Juni 2021 in Kraft getreten ist, hat das StMB die Fluglärmkommission des Flughafens München beteiligt und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme zu den geplanten Änderungen gegeben. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission München äußerte im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden. Mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 % werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Die Fluglärmkommission wird durch das StMB in sämtlichen</p>
--	---	--

²² 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte Die seit dem 01.06.2021 geltende Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de) veröffentlicht. Eine zusätzliche Dokumentation im Lärmaktionsplan ist damit nicht erforderlich. Diese enthält im Teil 1 unter Ziffer 2.2 eine Tabelle mit der Zuteilung einzelner Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie das jeweilige Grundentgelt je Lärmklasse. Die Lärmklassen differenzieren stärker als bislang zwischen „modernen, besonders lärmarmen Flugzeugtypen“, „modernen lärmarmen Flugzeugtypen“ und „lärmintensiven Flugzeugtypen“. Darüber hinaus ist für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmentgelt zu entrichten, der zeitlich gestaffelt je nach Tagesrand- oder Nachtzeit zwischen 20 % (22:00 Uhr-22:29 Uhr / 05:30 Uhr-05:59 Uhr) bis zu 120 % (00:00 Uhr-04:59 Uhr) beträgt. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden in der 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>Reduzierung lauter Luftfahrzeuge</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. Der Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens setzte sich im Jahr 2019 am Flughafen München folgendermaßen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kapitel 2: rund 0 %• Kapitel 3: rund 0,5 %• Kapitel 4: rund 65,2 %• Kapitel 14: rund 33,3 %• Rest: rund 1 % (leichtere Propellerflugzeuge und Hubschrauber) <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>
--	--	---	--

Subventionen streichen

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

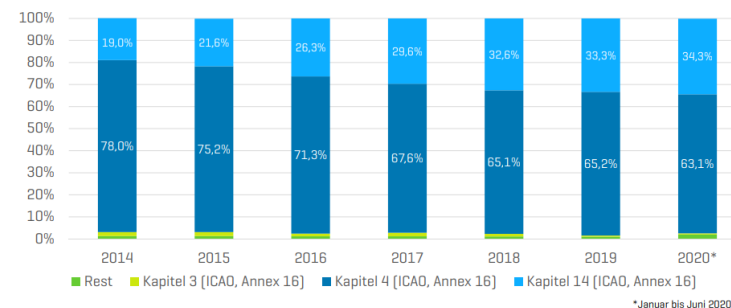


Abbildung: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2020 (Quelle: Flughafen München GmbH)

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 Anla-

	<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>Regelmäßige Evaluierung Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden.</p>	<p>ge 8 verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Förderprogramm Das bisherige Förderprogramm der FMG steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gesellschafter der FMG, den Flughafen München zu einem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz auszubauen und die Entwicklung von Luftverkehrsverbindungen von und zum Flughafen München zu fördern. Damit soll dem Wirtschaftsstandort Bayern und seinen Passagieren ein möglichst optimales Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden. Alle Fördermaßnahmen, die in der Regel nur neue Verbindungen betreffen, müssen auch zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FMG beitragen und im Einklang mit EU-Recht stehen. Daher wird jede Fördermaßnahme einer Wirtschaftlichkeitsprüfung und einer Rechtmäßigkeitsprüfung nach den Anforderungen der EU unterzogen. Der Fokus liegt auf kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen, nur untergeordnet auf Zubringerflügen. Ein Verbot wurde – weil mit den Zielsetzungen für die Entwicklung des Flughafens München nicht vereinbar – von den Gesellschaftern abgelehnt (siehe auch Sitzung des Landtagsausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 06.10.2020). Ergänzend wird auf Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 der Anlage 7 verwiesen.</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: Evaluierung 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"> 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. 2. Insbesondere verweise ich beispielhaft auf das 	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie</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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 verwiesen.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der zitierte Satz aus Kapitel 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen befindet sich unter den Kapiteln 4 Rechtlicher Hintergrund und 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München und entspricht den historischen Tatsachen. Neben der Darstellung der historischen Tatsachen sind keinerlei Absichten verbunden. Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die FMG verweist hinsichtlich Ausbaupläne auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 FMG 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 (Bahnsystem und Betriebszeiten (fraport.com)), Düsseldorf (Betriebszeiten (dus.com)) oder Zürich (Längere Nachtflugsperr am Flughafen Zürich (flughafen-zuerich.ch)) günstiger als die in München.</p>	<p>kung auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugregelungen anderer Flughäfen 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 Luftverkehrs anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs anbindung Südbayerns sicherzustellen.</p> <p>Nachtflug Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent Zur Forderung, das Lärmkontingent der geltenden Nachtflugregelung vom 23.03.2001²³ („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>
--	--	---	---

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

		<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 Bayerische Landesamts für Umwelt (LfU) in Nr. 4 verwiesen.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 (> 98 %) erfolgt auf der</p>
--	--	---	---

		auch Maßnahme V16.	<p>Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001²⁴. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Transparenz Nachtflugbewegungen Die FMG berichtet bereits ausführlich zum Flugverkehr am Flughafen München, auch in der Nachtzeit. Detaillierte Informationen zu einzelnen Flügen können mit Hilfe der Online-Anwendung „Flumo“ rückwirkend für zwei Monate abgerufen werden (www.munich-airport.de/flumo). In „Flumo“ werden neben der Flugspur u. a. das Datum, die Uhrzeit, die Flugnummer und der Flugzeugtyp eines jeden Fluges angegeben. Darüber hinaus veröffentlicht die FMG auf ihren Internetseiten ausführliche Statistiken zum Flugverkehr, beispielsweise die Anzahl der monatlichen Flugbewegungen für die Zeiträume Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) für die vergangenen Jahre.</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 Fluglärn-</p>
--	--	--------------------	---

²⁴ 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/03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<p>7. Zum Abschnitt 6.2.3 fehlt ein Link (Flughafenentgelte – Flughafen München (munich-airport.de)), 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>Wirkung Entgelte Die Entscheidung welches Flugzeug bzw. welcher Flugzeugtyp angeschafft und jeweils eingesetzt wird, liegt bei der jeweiligen Fluggesellschaft. Neben der Wirtschaftlichkeit spielen für die Airlines auch die Nachfrage, das aktuell verfügbare Fluggerät als auch Nachhaltigkeitsaspekte eine entscheidende Rolle. Zu beobachten ist, dass sich die Flottenzusammensetzung über die Jahre deutlich zum Einsatz „leiserer“ Flugzeuge verschoben hat. Lärmabhängige Landeentgelte leisten dafür einen Beitrag, um die Airlines zum Einsatz von möglichst modernem und leisere Fluggerät zu bewegen. Untersuchungen zur Wirksamkeit von Lärmrentgelten erfordern eine Betrachtung im größeren Systemzusammenhang und nicht nur bezogen auf den Flughafen München. Die Wirkungen von 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>Alternierende Bahnnutzung 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 CO₂-Emissionen kommen würde.</p> <p>Im Übrigen sieht die Nachtflugregelung keine Verpflichtung zur alternierenden Bahnnutzung vor.</p> <p>Übernahmeansprüche 3. Bahn</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 Luftamt Südbayern 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 Fluglärmmmission stellt der FLSB in den Sitzungen die jeweils aktuelle Beschwerdestatistik vor. Eine Veröffentlichung im Internet ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Veröffentlichung Beschwerdestatistik</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 Fluglärmmmission 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 Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Jahresbericht des BAF werden die Zahlen der vom BAF verfolgten Ordnungswidrigkeiten aufgeschlüsselt nach den am häufigsten vorkommenden Verstößen veröffentlicht. Der Jahresbericht ist online auf der Homepage des BAF unter www.baf.bund.de abrufbar.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 (> 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 2001²⁵. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die FMG verweist zur Transparenz Nachtflugbewegungen auf ihre obenstehende Stellungnahme.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Experten-Arbeitsgruppe 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 Flughafens 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>
--	--	--	---

²⁵ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/medien/2001-03-23_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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärminderungswirkung 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 Fluglärmmessungen 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. Keine Lärminderungswirkung 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. Einordnung Maßnahme G8 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 Billig-Tickets nicht mehr zum Einsatz kommen. Es darf nicht sein, dass ein innereuropäischer 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>Förderprogramm Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Billigflugangebote Die FMG ist keine Airline, bietet selbst keine Flugtickets an und kann daher in ihrer Rolle als Flughafenbetreiber keine Ticketpreise vorgeben. Regelmäßig muss die Summe der verkauften Flugtickets einer Flugverbindung schon aus wirtschaftlichen Gründen alle anfallenden Kosten abdecken. Dies inkludiert auch die Kosten für CO₂-Zertifikate sowie die Luftverkehrssteuer ebenso wie die Entgelte an Flughäfen. Zudem kann von einzelnen Sonderangeboten für nur wenige Tickets nicht auf den Durchschnittspreis von Flugtickets geschlossen werden. Die „Billigflugtickets“ werden i. d. R. als Teilkontingente auf speziellen Flügen zu Marketingzwecken angeboten. Unabhängig davon ist das Angebot von „Billigtickets“ am Flughafen München deutlich geringer als an anderen Flughäfen; die Ticketpreise sind im Branchenvergleich eher hochpreisig. 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>Betriebszeitbeschränkung 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: Die Kernzeit wird auf mindestens sechs Stunden ausgedehnt.</p> <p>Ausschluss lauter Flugzeuge: 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: Der Anteil der Kapitel 3 Flugzeuge wird auf < 0,1 % gesenkt. Die vierstrahligen Langstreckenflugzeuge Airbus A340 und A380 sind besonders beim Start deutlich lauter als das inzwischen hauptsächlich eingesetzte, zweistrahlige Langstreckenflugzeug A350.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugregelungen anderer Flughäfen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Zur Reduzierung lauter Luftfahrzeuge verweist die FMG auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>

	<p>A340 und A380 sollen nur noch bis 22:00 Uhr starten dürfen.</p> <p>Mobile Fluglärmmessungen: 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>Passive Schallschutzmaßnahmen:</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugverbot A340 + A380 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 leises 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. Veröffentlichung Einzelschallpegel 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 (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php). Ansprechpartner Schallschutz</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: 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. 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.</p> <p>Transparenz bei Fluglärm: 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 schallschutz@munich-airport.de gerichtet werden. Im Übrigen lautet die Telefonnummer des „Servicetelefons Lärmschutz“ +49 (0)89 975-40410.</p> <p>Kartendarstellung 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: https://www.munich-airport.de/nachtflug. Unabhängig davon wird die FMG die Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes im Internet aktualisieren.</p> <p>Schallschutzmaßnahmen 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 StMB 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: Das de facto nicht-überprüfbare Lärmkontingent und Schnittpunktkriterium der Nachtflugregelung soll durch eine maximal erlaubte Zahl von Flügen pro Nacht ersetzt werden.</p> <p>Lärmabhängige Entgelte: 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>gelmäßig zur Verfügung gestellt. Der weit überwiegende Teil der Nachtflugbewegungen (> 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001²⁶. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die FMG verweist zum Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent auf ihre Stellungnahme zu Nr. 17.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

²⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

		<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>	
<p>Bürger</p>	<p>22</p>	<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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bündelung/Streuung Flugverfahren 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 Flughafen München GmbH (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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 verwiesen.
Bürger	25	Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entsprechend der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe oben) wurde Folgendes vorgebracht:	Die Flughafen München GmbH (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"> 1. Ausbaupläne endlich beerdigen: Ich fordere und bitte um den Stop der Ausbaupläne Begründung: Es steht fest, dass der Flugverkehr wegen der Klimakrise dringend reduziert werden muss und keinesfalls erweitert werden darf. 2. 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) Begründung: siehe oben 3. Entgeltordnung grundlegend überarbeiten: Ich fordere und bitte die Entgeltordnung zu bereinigen und die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken Begründung: siehe oben 4. Subventionen streichen. Ich fordere und erbitte die sofortige Einstellung der lärm erzeugenden Subventionen. Begründung: siehe oben <p>In der Hoffnung auf eine sachliche, zeitgemäße (klimakonforme) Prüfung meiner Stellungnahme und</p>	<p>wiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das 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 StMB zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

<p>Bürger</p>	<p>28</p>	<p>Beachtung meiner Forderungen.</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>Berücksichtigung der Ultrafeinstaubproblematik Lärm und Ausstoß der hochgradig krebserregenden Ultrafeinstaubpartikel sind nicht voneinander unabhängig zu betrachten, sondern stehen in direkter Abhängigkeit zueinander.</p> <p>Eine getrennte Betrachtung ist nicht zielführend und lediglich der Versuch der Regierung von Oberbayern dieses Thema auszuklammern.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (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 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 11.12.2020²⁷). 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 22.07.2020²⁸)</p>
---------------	-----------	---	--

²⁷ Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Pressemitteilung Nr. 136/20 vom 11.12.2020 ([Erste Messstation am LfU in Augsburg nimmt Betrieb auf \(bayern.de\)](#))

²⁸ Universität Bayreuth: Medienmitteilung Nr. 109/2020 vom 22.07.2020 ([109-ultrafeinstaub-flughafen-muc.pdf \(uni-bayreuth.de\)](#))

		<p>Echtes Nachtflugverbot siehe oben</p> <p>Ausbaupläne endlich beerdigen siehe oben</p> <p>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten siehe oben</p> <p>Subventionen streichen siehe oben</p> <p>Regelmäßige Evaluierung siehe oben</p>	<p>Für weitere Informationen zum Thema Ultrafeinstaub wird auf den Internetauftritt des StMUV²⁹ verwiesen.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Es wird auf die Bewertung des StMB 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 Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne</p>

²⁹ Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Ultrafeinstaub ([Ultrafeinstaub \(bayern.de\)](http://Ultrafeinstaub.bayern.de)) und ([Messung ultrafeiner Partikel im Umfeld des Münchener Flughafens \(bayern.de\)](http://Messung-ultrafeiner-Partikel-im-Umfeld-des-Münchener-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: Bericht zur Lage der Branche - BDL³⁰).</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 (www.munich-airport.de/umwelt).</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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>

³⁰ 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 Flughafen München GmbH (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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (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 StMB 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>Subventionen streichen, die Flüge für den Flughafen aquirieren sollen</p> <p>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>	
<p>Mitglied des Bayerischen Landtags</p>	<p>37</p>	<p>Stellungnahme zum Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München</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>Beispiel 1: Lärmabhängige Start- und Landeentgelte 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 Entgelte³¹ 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>Beispiel 2: Informationsmöglichkeiten und Fluglärm-messungen Beide – ebenfalls bereits laufende – Maßnahmen tragen in keiner Weise dazu bei, Fluglärm de facto zu mindern.</p> <p>Beispiel 3: Schallschutzmaßnahmen 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 Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärminderungswirkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärminderungswirkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
--	--	--

³¹ 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 (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>Was im Lärmaktionsplan fehlt 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Information der Anspruchsberechtigten 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 schallschutz@munich-airport.de gerichtet werden. Im Übrigen lautet die Telefonnummer des „Ser- vicetelefon Lärmschutz“ +49 (0)89 975-40410.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Entgelt- ordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Akti- onsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwie- sen. Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte 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>Reduzierung des vermeidbaren Flugverkehrs: 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>Nachtflugverbot: 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 FMG verweist hierzu auf ihre untenstehenden Stellungnahmen zu Förderprogramm und Nachtflug.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Förderprogramm Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>
--	---	---

		<p>Keine dritte Start- und Landebahn: 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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne 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 > 55-60 dB(A). Damit wäre mein Grundstück laut dieser Grafik nicht von dem Lärm betroffen, sondern hätte < 55 Flugverkehrslärm 24 Stunden – L_{DEN} 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 < 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 Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) 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-Phonenlinien 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_{DEN} und L_{Night} zur Ermittlung der 24-Stunden-Lärmbelastung und der nächtlichen Lärmbelastung basie-</p>

	<p>der Wert bei 55-60 dB(A) 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.</p> <p>Zusätzlich fordere ich als Anwohnerin ein echtes Nachtflugverbot. 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 Fluglärm-berechnung 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des</p>
--	--	---

		<p>wird. Die Änderung der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 beantrage ich hiermit.</p> <p>Zusätzlich ist es aus Umweltschutzgründen unverantwortbar, dass Flugverbindungen weiterhin subventioniert werden.</p> <p>Ich fordere die sofortige Einstellung aller Subventionen für den Flugverkehr.</p>	<p>Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Förderprogramm 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 Flughafen München GmbH (FMG) 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>Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugregelungen anderer Flughäfen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einsatz lärmarmer Flugzeuge Hinsichtlich der für die gängigen Verkehrsflugzeuge geltenden Anforderungen, die im Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 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 23.03.2001³²). 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>Engagement der FMG Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p>Klimaschutz Der Treibhauseffekt ist ein globales Phänomen, für das es nicht von Belang ist, wo das CO₂ 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 CO₂-neutral sein und unternimmt dazu erheb-</p>
--	--	---	--

³² 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>liche Anstrengungen, um seine direkten CO₂-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 (www.munich-airport.de/umwelt).</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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es wird auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Öffentliches Interesse 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>Echtes Nachtflugverbot ... [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 Flughafen München GmbH (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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p>

		<p>Ausbaupläne endlich beerdigen siehe oben</p> <p>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten siehe oben</p> <p>Subventionen streichen siehe oben</p> <p>Regelmäßige Evaluierung siehe oben</p> <p>Lärmschutzfenster für alle Betroffenen 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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen. Es wird auf die Bewertung des StMB 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einbau Schallschutzmaßnahmen 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 Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (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 Regierung von Oberbayern 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 Lärminderungsmaßnahmen.</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 CO₂-Speicher trockenlegen, 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 CO₂-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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Klimaschutz Der Treibhauseffekt ist ein globales Phänomen, für das es nicht von Belang ist, wo das CO₂ 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 CO₂-neutral sein und unternimmt dazu erhebliche Anstrengungen, um seine direkten CO₂-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!</p> <p>Einen Ersatz dafür gibt es seitens des Lärm-Verursachers aber nicht! So die Aussage vom Flughafen auf Nachfrage von mir!</p> <p>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 ...</p> <p>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!</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Und die Lärmgrenzwerte sind für mich mehr als Hohn, denn jede 2 bis 5 Minuten kommt ein Lärmereignis, sprich</p>	<p>Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Billigflugangebote Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Gesundheitliche Auswirkungen Fluglärm 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugzeugaustauschprogramme Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 89 wird verwiesen. Lärmabhängige Entgelte Adressat der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften. Sie sollen durch derartige monetäre Anreize zur Investition in ihren Flottenumbau hin zu moderneren und leiseren Flugzeugen sowie zum Einsatz dieser leiseren Flugzeugtypen am Flughafen München bewogen werden. Dieser Anreiz gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für regelmäßig bzw. häufig am Flughafen München verkehrende Fluggesellschaften des gewerblichen Verkehrs. Mit der aktuellen, seit dem 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung wurden alle Lärm-entgelte angehoben und laute Flugzeuge wurden überproportional verteuert. Mit der stärkeren Differenzierung zwischen den Lärmklassen wird zudem das lärmbezogene Entgelt insbesondere für die regelmäßig verkehrenden lärmintensiveren Flugzeugtypen erheblich teurer und damit Anreize geschaffen, 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>Verwendung Entgelte 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>Ausgangssituation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einleitend ist zu sagen, dass wir Anwohner des Ortsteils Thalham/Attenkirchen sind. • 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. • Darüber hinaus nahm gerade in 2018/2019 der kreuzende Überflug von Süd-West Richtung Nord- 	

	<p>Ost unabhängig von der Wetterlage zu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt beobachteten wir einen unseres Erachtens deutlich zu tiefen Überflug – gerade bei größeren Maschinen. • Oft waren es aber auch Maschinen älterer Bauart, deren Antriebstechnologie nochmals deutlich mehr Lärm produzierten. <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>Maßnahmen/Anregungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generell muss auf eine deutlich stärkere Verteilung insbesondere des abfliegenden Flugverkehrs und eine damit stärkere Verteilung der Lärmbelastung auf die ganze Region geachtet werden. • 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. • Seitens der zugelassenen Flugzeuge ist auf neue lärmreduzierte Antriebstechnologie zu setzen. Dies gilt es sicherzustellen. • Das Nachtflugverbot ist unbedingt zu beachten, Ausnahmen auf ein absolutes Minimum zu redu- 	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bündelung/Streuung Flugverfahren Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG verweist hinsichtlich Flugzeugaustauschprogramme auf ihre Stellungnahme zu Nr. 89:</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	--	--

		<p>zieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die einzuleitenden Maßnahmen sind durch transparente, sinnvolle und regelmäßige Lärmbelastungsmessungen (auch unter Berücksichtigung der Peak-Belastungen, nicht nur Tagesdurchschnitt) zu überprüfen und ggf. nachzubessern. 	<p>Die Forderung ist im Status quo erfüllt.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einhaltung Nachtflugregelung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 2 wird verwiesen. Fluglärmmonitoring Die FMG führt seit Jahren ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm durch und wird das auch fortsetzen. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens 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 (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php). Da jede Messstelle im Sekundentakt Werte aufzeichnet, kann daraus beispielsweise auch der Pegelzeitverlauf (mit Pegelspitzen) dargestellt werden. Zudem lassen sich die Lärmereignisse inkl. der Flugspuren über die 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 (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WebReport/mst.php?nmtid=1) umfasst dieses Angebot zudem die Einzelberichte der mobilen Messungen (https://lx-travisrp01.munich-</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> • Alle Gemeinden der Region sind in die Planungen und den Diskurs zur Verbesserung der Lage unbedingt einzubinden. <p>Gerne stehen wir zu einem weiteren Austausch von Argumenten zur Verfügung.</p>	<p>airport.de/data/WRMobile/index.html?nmtid=1) sowie weitergehende Informationen zu Betriebsrichtungsverteilung, Routenbelegung, Nachtflug oder Typenmix und Jahresvergleiche der Fluglärmentwicklung. Auf den stattfindenden Sitzungen der Fluglärmkommission werden die Ergebnisse regelmäßig vorgestellt.</p> <p>Alle der von Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München betroffenen Gemeinden und Landkreise wurden bei der Erstellung des Lärmaktionsplans durch die Regierung von Oberbayern 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)³³ 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>
--	--	--	---

³³ Fluglärmkommission am Flughafen München: <https://www.flk-muc.de/>

			<p>Die FMG 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 Statistik³⁴ 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 Bayerische Landesamt für Umwelt (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 $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ dargestellt. Das Ortsgebiet</p>

³⁴ 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. 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). 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 Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die dargestellten und verbindlich anzuwendenden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Mobile Messung Dorfacker 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 $L_{ASmax} = 78,3$ 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 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: Die Kernzeit wird auf mindestens sechs Stunden ausgedehnt. Wir haben Ihnen die Pegelmessung aus Dorfacker beigefügt – bitte sehen Sie sich das an.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Zu den Nachtflugregelungen anderer Flughäfen verweist die FMG auf ihre Stellungnahme zu Nr. 17.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung 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 23.03.2001³⁵ 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>
--	--	--

³⁵ 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: Der Anteil der Kapitel 3-Flugzeuge wird auf < 0,1% gesenkt und der Ausschluss lauter Flugzeuge gefordert.</p> <p>Die vierstrahligen Langstreckenflugzeuge Airbus A340 und A380 sind besonders beim Start deutlich lauter als das inzwischen hauptsächlich eingesetzte, zweistrahlige Langstreckenflugzeug A350. A340 und A380 sollen nur noch bis 22:00 Uhr starten dürfen.</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: Zukünftig sollen in den Messberichten die Einzelschallpegel der Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mit Datum und Uhrzeit veröffentlicht werden.</p> <p>Als einziger großer Verkehrsflughafen in Deutschland hat der Flughafen München eine Nachtflugregelung mit</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Nachtflugverbot A340 + A380 Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Veröffentlichung Einzelschallpegel Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent</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: Das de facto nicht-überprüfbare Lärmkontingent und Schnittpunktkriterium der Nachtflugregelung soll durch eine maximal erlaubte Zahl von Flügen pro Nacht ersetzt werden.</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>Passive Schallschutzmaßnahmen: 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ansprechpartner Schallschutz Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen. Kartendarstellung</p>
--	---	---

		<p>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.</p> <p>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.</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>Schallschutzmaßnahmen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Im Übrigen wird auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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>Echtes Nachtflugverbot 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktions-</p>

	<p>Ausbaupläne endlich beerdigen 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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten 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>Subventionen streichen Ich fordere die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen, die dazu führen, dass mehr Flugzeuge am MUC starten und landen.</p> <p>Regelmäßige Evaluierung 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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne 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 StMB zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Förderprogramm 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Evaluierung</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>Endgültiger Verzicht auf den Bau einer 3. Start- und Landebahn 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 Landebahnsystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen,</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (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 Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) und des Luftamts Südbayern 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>Echtes Nachtflugverbot zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr</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 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>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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten 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 StMB 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>Regelmäßige Evaluierung 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>
2 Bürger	56 57	<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>Echtes Nachtflugverbot siehe oben</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (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>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehr-</p>

	<p>Ausbaupläne endlich beerdigen siehe oben</p> <p>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten siehe oben</p> <p>Subventionen streichen siehe oben</p> <p>Abweichungen von definierten Flugrouten 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"> • Datum mit Uhrzeit • Flugnummer • Airline • Genehmigt ja/nein • Grund für die Genehmigung • Genehmigung erteilt von • Eingeleitete Maßnahme zur Vermeidung 	<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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 (www.baf.bund.de) 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 FMG nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung:</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Datum der Maßnahme <p>Nachtflüge in der Kernzeit Der Flughafen München bewirbt die bestehende Nachtflugregelung als strenge Regel für eine ungestörte Nacht-ruhe. In der sogenannten Kernzeit (von 0 bis 5 Uhr) seien generell nur Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der</p>	<p>Beschwerdeprozess 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 (https://www.munich-airport.de/kontakt) und dort bei Art der Mitteilung „Beschwerde“ auszuwählen. Neben einem Freitextfeld können hier auch spezifische Angaben zur Identifikation der Flugbewegung wie z. B. Datum/Uhrzeit, Airline oder Flugnummer gemacht werden. Diese Informationen sind wiederum sehr einfach über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online - „Flumo“ in Erfahrung zu bringen. Auch die E-Mail Adresse info@munich-airport.de kann zur Kontaktaufnahme mit der FMG genutzt werden. Nicht zuletzt können Anfragen oder Beschwerden nach wie vor auch postalisch oder per Fax an die FMG gerichtet werden. Sämtliche Beschwerden werden individuell und zeitnah von der FMG beantwortet oder an die zuständigen Stellen, z. B. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, weitergeleitet.</p> <p>Flugroutenabweichungen 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) 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"> • Datum mit Uhrzeit • Flugnummer • Airline • Genehmigt ja/nein • Grund für die Genehmigung • Genehmigung erteilt von • Geprüfte Alternative zur Vermeidung (nur Nachtflugpostflüge) <p>Regelmäßige Evaluierung siehe oben</p>	<p>Teil der Nachtflugbewegungen (> 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001³⁶. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Transparenz Nachtflugbewegungen 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>

³⁶ 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>Landshut berücksichtigen.</p> <p>Echtes Nachtflugverbot 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>Ausbaupläne endlich beerdigen – Anwohnerschutz und Klimaschutz ernstnehmen Ob die Forderung nach einem weiteren und ungebremsten 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre untenstehenden Stellungnahmen zu Berücksichtigung 3. Bahn und Verzicht/Stopp Ausbaupläne</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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Berücksichtigung 3. Bahn 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>Subventionen am Flughafen München streichen. 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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten 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>Regelmäßige Evaluierung Die im Lärmschutzplan definierten Maßnahmen zur Re-</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB 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>Anhang: Süddeutsche Zeitung, 15. Juli 2021 „Aufgemuckt“ kritisiert: Ungenügender Lärmaktionsplan für Flughafen Der aufwendig erstellte Lärmaktionsplan für den Münchner 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. https://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/aufgemuckt-flughafen-muenchen-laermaktionsplan-1.5351601</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. LAP_Vorlage_AufgeMUCkt.pdf (keine-startbahn3.de)</p>	<p>bündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
Bürger	61	Abweichend und ergänzend zur Stellungnahme entspricht Die Flughafen München GmbH (FMG) 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>Nachtflugverbot siehe oben</p> <p>Ausbaupläne für den MUC endlich beerdigen 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 (> 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001³⁷. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigt.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p>
--	---	--

³⁷ 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>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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten siehe oben</p> <p>Subventionen streichen siehe oben</p> <p>Regelmäßige Evaluierung siehe oben</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des StMB 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 Flughafen München GmbH (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"> 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 gesundheits-schädlich 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. 	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (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 > 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>Nachtflug Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge 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>Betriebszeitbeschränkung 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>Änderung der Flugrouten</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung 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 abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für</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 78,3 dB! Verlegung der Abflugrouten über unbewohntes Gebiet/Waldgebiet, um zu vermeiden, dass Ortschaften(auch mit weniger Einwohnern) direkt überflogen werden.</p>	<p>Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Mobile Messung Dorfacker 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“: https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/WRMobile/index.html (→ Messjahr „2019“ und Messung „Dorfacker“ auswählen) Zur Frage der Flugroutenführung wird auf die Zuständigkeit der DFS verwiesen.</p>
Bürger	65	<p>Stellungnahme zum Entwurf Lärmaktionsplan vom Juni 2021: Betriebszeitbeschränkung</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau</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>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.</p> <p>Ausschluss lauter Flugzeuge 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: Der Anteil der Kapitel 3 Flugzeuge wird bis zum Jahr</p>	<p>und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugregelungen anderer Flughäfen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG verweist zu Betriebsbeschränkung auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>2025 auf < 0,1 % gesenkt. Die vierstrahligen Langstreckenflugzeuge Airbus A340 und A380 sind besonders beim Start deutlich lauter als das inzwischen hauptsächlich eingesetzte, zweistrahlige Langstreckenflugzeug A350. A340 und A380 sollen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr nicht starten dürfen.</p> <p>Mobile und stationäre Fluglärmmessungen 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: 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.</p> <p>Passive Schallschutzmaßnahmen 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: Auf der Internetseite des Flughafen München wird ein Ansprechpartner für Schallschutzmaßnahmen ge-</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugverbot A340 + A380 Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Veröffentlichung Einzelschallpegel Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ansprechpartner Schallschutz</p>
--	--	---

	<p>nannt und eine Landkarte des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiets veröffentlicht, aus der hervorgeht, welche Grundstückseigentümer anspruchsberechtigt ist. 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.</p> <p>Transparenz bei Fluglärm 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: 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.</p> <p>Transparenz bei Interkontinentalflügen 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. Kartendarstellung Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen. Schallschutzmaßnahmen Auf die Stellungnahme der FMG Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Das StMB verweist hinsichtlich der Nachtflugregelung auf seine obige Stellungnahme.</p> <p>Das StMB 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: 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.</p> <p>Lärmabhängige Entgelte 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 2001³⁸ abgewickelt.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Transparenz Nachtflugbewegungen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen. Vergleich A340/A380 Bei der 2019 in Dorffacker durchgeführten mobilen Fluglärmmessung wurden u. a. auch Einzelschallpegel der</p>
--	--	---

³⁸ 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>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>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.</p> <p>Transparenz bei der Überprüfung der Einhaltung der Nachtflugregelung</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 Lärmmentgelt A380 nimmt die FMG 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 Luftansa ihre A380-Flotte aktuell und temporär stillgelegt; die Produktion des A380 ist eingestellt.</p> <p>Das 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 (> 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 n_1, n_2, n_3, n_4, n_{5KM}, n_{5L} und n_6). Für die Berechnung der Dauerschallpegel an den Schnittpunkten der Flugkorridore (sogenanntes „Schnittpunktkriterium“) fehlen</p> <ul style="list-style-type: none"> • die anteiligen Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte n_1, n_2, n_3, n_4, n_{5KM}, n_{5L} und n_6) für jeden zu kontrollierenden Flugkorridor • 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. <p>Im Nachtflugbericht fehlen Informationen,</p> <ul style="list-style-type: none"> • welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort) aufgrund der Homebase-Regelung [1.1.3] in der Nacht starten und landen. • welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort) aufgrund der 75er-Regel [1.2] in der Nacht starten und landen. • welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort) aufgrund der „28 planmäßige Flugbewegungen“ [1.1.1] in der Nacht starten und landen. • welche Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, 	<p>flugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001³⁹. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigung individuell genehmigt.</p>
--	---	--

³⁹ 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>Die Flughafen München GmbH soll auf ihrer Internetseite alle Daten veröffentlichen, die für eine vollständige Überprüfung aller Regelungen in der Nachtflugregelung notwendig sind.</p> <p>Die Flughafen München GmbH soll auf ihrer Internetseite folgende Daten für die Jahre ab 2016 veröffentlichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte n_1, n_2, n_3, n_4, n_{5KM}, n_{5L} und n_6) pro Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres • die anteiligen Häufigkeitsanteile der verschiedenen Flugzeuggruppen (Werte n_1, n_2, n_3, n_4, n_{5KM}, n_{5L} und n_6) für jeden zu kontrollierenden Flugkorridor • 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. • Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort), die aufgrund der Homebase-Regelung [1.1.3] in der Nacht starten und landen. • Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, 	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Veröffentlichung aller Nachtflugdaten</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 (www.munich-airport.de/flumo). 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>Start- bzw. Zielort), die aufgrund der 75er-Regel [1.2] in der Nacht starten und landen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort), die aufgrund der „28 planmäßige Flugbewegungen“ [1.1.1] in der Nacht starten und landen. • Alle Flugzeuge (Flugzeugtyp, Fluggesellschaft, Start- bzw. Zielort), die aufgrund von Verspätungen und Verfrühungen [1.1.2] in der Nacht starten und landen. • 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. <p>Kurzstreckenflüge „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. Die Flugverbindungen von München nach Frankfurt und von München nach Berlin sollen abgeschafft werden.</p>	<p>Das 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</p>
--	--	---

		<p>Geplante dritte Start- und Landebahn 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. Die FMG soll endgültig auf den Bau der dritten Start- und Landebahn verzichten.</p> <p>Billigflugtickets 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. Am Flughafen München sollen keine Flugtickets unter 50 Euro angeboten werden.</p>	<p>Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen auf den Weg gebracht.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge 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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Billigflugangebote Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
Bürger	67	<p>Grundsätzliche Gedanken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Mensch wird durch Einzelschallpegel und nicht durch Durchschnittswerte und Lärmkontin- 	<p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>

		gente um den Schlaf gebracht.	<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 L_{DEN} und L_{Night} zu verwenden. L_{DEN} stellt einen 24-Stunden-Mittelungspegel dar, in dem die Zeiträume „Abend“ und „Nacht“ durch Zuschläge von 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) für erhöhte Ruhebedürftigkeit berücksichtigt werden. L_{DEN} stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; L_{Night} dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Dauerschallpegel Das Heranziehen von Dauerschallpegeln beruht auf deren anerkannter und weitverbreiteter Verwendung im Fachgebiet der Akustik. Auch sehen das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die EU-Umgebungslärmrichtlinie für die Nacht die Verwendung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmereignis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet. 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"> • Lärmbeschränkungen müssen für den Normalbürger nachvollziehbar sein. <p>Daraus die folgenden Schlussfolgerungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laute Flugzeuge (Kapitel 3 Flugzeuge) dürfen nachts gar nicht starten oder sind zumindest massiv einzuschränken. • Die Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) ist um mindestens eine Stunde, besser 2 Stunden, auszudehnen. <ul style="list-style-type: none"> • Bei den Messungen sind Einzelschallpegel mit anzugeben. • Nicht überprüfbare Lärmkontingente für den Nachtflug sind durch eine nachvollziehbare Anzahl von Flügen zu ersetzen. • Durch eine stärkere Gewichtung des Fluglärms bei der Entgeltberechnung sind leisere Flugzeuge noch mehr zu bevorzugen 	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einsatz lärmarmen Flugzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 wird verwiesen. Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. Veröffentlichung Einzelschallpegel Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen. Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
Bürger	68	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>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 Lärmwirkung, als auch die Kosten in vergleichbarer Art und Weise dargestellt werden. Damit wären ein Vergleich und eine Bewertung der Maßnahmen durch uns Bürger möglich.</p>	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Eine bestandskräftige Nachtflugregelung hat eigentums-gleiche Wirkungen. Ein Entzug wäre somit entschädi-gungspflichtig.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kostenschätzung 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">a) Dokumentation aller Ausnahmegenehmigungen im Nachtflug und Veröffentlichung der Angaben. Schon im Sinne der Informationsfreiheit wäre dies geboten.	<p>Die Regierung von Oberbayern 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Maßnahmen im Lärmaktionsplan 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 verordnungswirtschaftliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 verwiesen.</p> <p>Das 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 (> 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 2001⁴⁰. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahme genehmigt.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Transparenz Nachtflugbewegungen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen. Lärmreduzierung Rollverkehr 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>
--	--	--	---

⁴⁰ 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>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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Alternierende Bahnnutzung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Kurzstreckenflüge“ der Stellungnahme Nrn. 65 verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge 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: Söder legt Planungen für dritte Startbahn</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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen.</p>
--	--	--

	<p>f) in München auf Eis BR24 Verzicht auf Nachtflüge Langfristige könnten auch Nachtflüge unterbunden werden. Eine Lärminderungswirkung gäbe es bei Anwendung einer Regelung analog dem Flughafen Berlin Brandenburg. Nachtflugregelung am BER (berlin-airport.de)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <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> ○ <i>Es wird durchschnittlich 77 Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr geben.</i> ○ <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> ○ <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> <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 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. Nachtflugregelungen anderer Flughäfen 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG 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.</i> <i>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 Luftamt Südbayern 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Instandhaltung Schallschutzmaßnahmen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Serviceprogramm Gießharzscheiben 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 Luftamt Südbayern 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wirtschaftliche Bedeutung 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 01.01.2020⁴¹ 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>
--	--	---

⁴¹ 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 für die Zukunft 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 Lärmaktionsplan – man beachte die semantische Bedeutung – sollte enthalten sein, welche Maßnahmen in der Zukunft ergriffen werden sollen. Was nicht bedeutet, dass es keiner Aktionen bedarf oder nur der Fortschreibung eines Status quo. 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 Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannt werden, wie für die Zukunft Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann. Dieser Entwurf hinterlässt den Eindruck eines „Weiter so“ – 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 Nachtflugregelung 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. Einsatz lärmarter Flugzeuge 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 effektive Kostenreglung 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 Bewertung von Lärmauswirkungen nach absoluten Zahlen. 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 wird verwiesen. Kategorisierung in Chapter Die Festlegung von Lärmrentgelten 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. Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen. Verwendung Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 wird verwiesen.</p> <p>Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Lärmkartierung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wurde entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (§ 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz [BlmSchG] und Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BlmSchV) durchgeführt. Demnach sind zur Beurteilung die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} zu verwenden. L_{DEN} stellt einen 24-Stunden-Mittelungspegel dar, in dem die Zeiträume „Abend“ und „Nacht“ durch Zuschläge von</p>
--	--	--

		<p>Ich erwarte, dass alle politischen und rechtlichen Schritte ergriffen werden, damit die weitere Ausbauplanung (und nicht nur Baumaßnahmen) für den Flughafen gestoppt wird.</p> <p>Insbesondere ist auf den Bau der 3. Startbahn zu verzichten; die Baugenehmigung ist zu widerrufen (was natürlich auch für eine 4. Startbahn laut Planfeststellung zutrifft). Zwei Bahnen reichen!</p> <p>Ich erwarte eine kontinuierliche Evaluierung 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. L_{DEN} stellt ein international angewandtes Maß zur Bestimmung der allgemeinen Belästigung durch Lärm dar; L_{Night} dient als Maß der Belästigung durch Schlafstörungen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Dauerschallpegel Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 67 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Nach Rückmeldung des Luftamts Südbayern sind belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses⁴² („3. Bahn-Bescheid“) rechtfertigen könnten, nicht ersichtlich (siehe auch Aktionsbündnis AufgeMUCkt [Nr. 14 u. a.]).</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Evaluierung</p>
--	--	--	---

⁴² 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>Ich erwarte, dass eine erneute Datenerhebung 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 ruhigen Gebieten. [69]/ Ich erwarte die konsequente Ausweisung von ruhigen Gebieten. 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 Bayerische Landesamt für Umwelt (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 Lärmaktionsplan, der den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung gerecht wird. Vor allem erwarte ich, dass die Interessen der Bevölkerung vor denen der FMG rangieren. Der Vorbehalt, der in diesem sogenannten Lärmaktionsplan (S. 67) steht (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 (https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf), 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wirtschaftlicher Vorbehalt 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 verbindliche Maßnahmen und Strategien 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Umsetzung Maßnahmen Die Regierung von Oberbayern weist im Lärmaktionsplan zu Recht darauf hin, dass beteiligte Behörden an die Vorgaben des Lärmaktionsplans gebunden und zur Umsetzung verpflichtet seien. Für Dritte gilt diese Verpflichtung nicht unmittelbar; allerdings wird die FMG im Rahmen ihrer Möglichkeiten an der Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Da der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre fortzuschreiben ist (§ 47d Abs. 5 BImSchG), ist mit der Fortschreibung auch eine Prüfung des Standes der Umsetzung der in der Erstfassung enthaltenen Maßnahmen zu erwarten. Schon dadurch werden alle Beteiligten in die Pflicht zur Umsetzung genommen. Gleichwohl ist angesichts der Corona-bedingten schwierigen wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, von der auch die FMG massiv betroffen ist, ein wirtschaftlicher Vorbehalt für die Realisierung der mittel- und längerfristig geplanten Maßnahmen unabdingbar, zumindest soweit sie den Aufbau neuer oder zusätzlicher sachlicher oder personeller Ressourcen erfordern. Die bereits vorhandenen, 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG 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 Flughafen München GmbH (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>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>A. Nachtflugbetrieb</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"> • <i>Lärmreduzierungen an Flugzeugen, Flugzeugaustauschprogramme, Ausschluss lauter Flugzeuge</i> • <i>Nachtflugbeschränkungen</i> • <i>Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</i> • <i>Lärmmindernde An- und Abflugverfahren</i> • <i>Schallschutz und Entschädigungsprogramme</i> • <i>Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms</i> 	<p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Bodenlärm</i> • <i>Einsatz von Experten-Know-how zur Fluglärm-reduzierung</i> • <i>Siedlungssteuerung und kommunale Planung, Berücksichtigung von Lärmbelastungen</i> • <i>Verbesserung der Vernetzung der Verkehrs-träger</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen</i> • <i>Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm all-</i> 	<p>Das StMB 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"> • <i>Evaluierung der bisherigen Maßnahmen.</i> <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 StMB 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 (> 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001⁴³. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Transparenz Nachtflugbewegungen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
--	--	---	---

⁴³ 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Beschwerdesituation nachts 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 StMB nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Vorwurf ist unberechtigt. Eine bestandskräftige Nachtflugregelung hat eigentumsgleiche Wirkungen. Ein Entzug wäre somit entschädigungspflichtig.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Argumentation der FMG 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. Überflugsituationen 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Siehe oben zu Transparenz Nachtflugbewegungen.</p> <p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum_Flugverfahren_Recht/Flugverfahren/flugverfahren_node.html veröffentlicht hat:</p> <p>Die FMG 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 Flughafenanrainer 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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Reduzierung soll-</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Siehe unten zu Kurzstreckenflüge.</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 CO₂-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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Überflugsituation Attaching 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 Großflughäfen, 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 $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffen sind.</p> <p>Zudem wurden auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979⁴⁴ 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.</p> <p>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. 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>
--	--	---	--

⁴⁴ 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Siehe oben zu Überflugsituation Attaching.</p> <p>Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) der Regierung von Oberbayern 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">• Über ein Online-Formular: Start – Fluglärmbeschwerde (bayern.de)• telefonisch: +49 (0)89 2176-1
--	--	--	---

		<p>C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten 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"> • per E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de • schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München • per Fax: +49 (0)89 2176-3102 <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugbetrieb Tagesrandzeiten Auch der Flugverkehr in den Tagesrandzeiten – gemeint ist wohl die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 00:00 Uhr und zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr – unterliegt den strengen Anforderungen der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁴⁵. 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>
--	--	---	--

⁴⁵ 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>D. Weitere Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans und den weiteren ausgelegten Unterlagen</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 StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne 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 https://www.br.de/nachrichten/bayern/soeder-legt-planungen-fuer-dritte-startbahn-in-muenchen-auf-eis,SAkGLPJ).</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 FMG 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 $L_{Aeq\ Tag}$ 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 $L_{Aeq\ Tag} \geq 60$ 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 $L_{Aeq\ Nacht} = 50$ dB(A)/$L_{Amax} = 6x53$ 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)⁴⁶ 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 L_{DEN} und $L_{Aeq\ Tag}$ nicht überein. Beim L_{DEN} handelt es sich um den A-bewerteten äquivalenten 24-Stunden-Dauerschallpegel und beim $L_{Aeq\ Tag}$ um den äquivalenten Dauerschallpegel während der Beurteilungszeit tags (6 bis 22 Uhr).</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betroffenzahlen 98. ÄPFB 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 2094 1323"> <thead> <tr> <th></th> <th>LAP-Entwurf</th> <th>98. ÄPFB</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rechtliche Grundlage</td> <td>EG-Umgebungslärmrichtlinie</td> <td>FluLärmG</td> </tr> </tbody> </table>		LAP-Entwurf	98. ÄPFB	Rechtliche Grundlage	EG-Umgebungslärmrichtlinie	FluLärmG
	LAP-Entwurf	98. ÄPFB							
Rechtliche Grundlage	EG-Umgebungslärmrichtlinie	FluLärmG							

⁴⁶ 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>Berechnungsvorschrift</td> <td>VBUF</td> <td>AzB 08</td> </tr> <tr> <td>Bezugsjahr</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>Lärmindizes</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>	Berechnungsvorschrift	VBUF	AzB 08	Bezugsjahr	Ist-Situation 2015 (basierend auf tatsächlichem Flugaufkommen)	Prognose 2025 (basierend auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2007, aktualisiert 2010)	Lärmindizes	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 $L_{Aeq,Nacht} = 50 \text{ dB(A)}$ und dem Pegelhäufigkeitskriterium $L_{Amax} = 6 \times 53 \text{ dB(A)}$ zusammen und ist insofern flächenmäßig größer als der nach Umgebungslärmrichtlinie für die Nachtzeit heranzuziehende Dauerschallpegel $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: In der zitierten Passage des 98. ÄPFB⁴⁷ 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>
Berechnungsvorschrift	VBUF	AzB 08											
Bezugsjahr	Ist-Situation 2015 (basierend auf tatsächlichem Flugaufkommen)	Prognose 2025 (basierend auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2007, aktualisiert 2010)											
Lärmindizes	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)											

⁴⁷ 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><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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Koordinationseckwert 98. ÄPFB 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 Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) 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 FMG verweist hierzu auf die obenstehende Stellung- nahme der Regierung von Oberbayern.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte 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 StMB 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen (Intermodalität). Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot, auch bei Kurzstreckenflügen, auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen.</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>E. Zusammenfassung 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 FMG verweist hierzu auf ihre untenstehende Bewertung zu Maßnahmen im Lärmaktionsplan und Engagement der FMG.</p> <p>Hierzu nehmen das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Maßnahmen im Lärmaktionsplan Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 68 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG 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>Engagement der FMG Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p>
Bürger	81	<p>Ich bitte bei Ihren Planungen um dringliche Berücksichtigung der EINHALTUNG der vorgeschriebenen Flugrouten und Flughöhen im Bereich Oberschleißheim.</p> <p>Meines Erachtens kommt es hier ständig zur Missachtung dieser Vorgaben.</p>	<p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 (Fluglärm – Außerhalb des Korridors – Erding – SZ.de (sueddeutsche.de), 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Überflugsituation Erding 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 FMG verweist zur Frage der Überflugsituation wie auch zu den Flughöhen auf die Zuständigkeit der DFS.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmbelastung Wochenenden 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 Singding 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 Singding 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"> • Keine Flugrouten und Überflug über Wohngebiete, sondern Routen/Anlandung über Grünland (wie vor Mai 2019) → massiver Überflug über Wohngebiete (Singding) in niedriger Höhe • Zeitliche Entzerrung der Anflüge und Starts, Minimierung der Flugdichte insgesamt. 	<p>de bezogene betriebliche Regelungen oder Betriebsbeschränkungen sehen die Genehmigungsbescheide nicht vor.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bremsgeräusch 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 FMG verweist zur Frage des „sehr breiten“ Flugkorridors auf die Zuständigkeit der DFS.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Entzerrung An- und Abflüge</p>
--	---	--

	<p>→ Derzeit (vor Pandemie) sind die Flugbewegungen sehr hoch, sodass sich ein Dauerlärmpegel einstellt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einhaltung der Flughöhen: <ul style="list-style-type: none"> → zu niedrige Flughöhe; der Landeanflug wird weit vor dem Flughafen in niedriger Höhe über Wohngebiet (Singding) eingeleitet • Einhaltung des Nachtflugverbotes von 22:00-6:00 Uhr <ul style="list-style-type: none"> → derzeit (vor Pandemie) 5:00-12:00 Uhr • Keine dritte Startbahn <ul style="list-style-type: none"> → die Klimakatastrophe ist real <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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Verzicht/Stopp Ausbaupläne 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Nach Auskunft des Luftamts Südbayern 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einhaltung Nachtflugregelung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 2 wird verwiesen. Bündelung/Streuung Flugverfahren Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 wird verwiesen. Verbot „Sightseeingflüge“ 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 Flugzeuflärm 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"> • Laut Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) steht „an erster Stelle die Minderung des Lärms an der Quelle“, „an zweiter Stelle eine geeignete Abschir- 	<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>„mung“ und „an dritter Stelle steht der passive Schallschutz“.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laut Umweltbundesamt „enthalten Lärmaktionspläne konkrete Maßnahmen zur Lärmmin- derung, die möglichst umfassend realisiert werden sollen“. • Die Regierung von Oberfranken führt zur Lärmak- tionsplanung folgendes aus: „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.“ • Die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung führen aus: „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.“ <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"> • lärmabhängige Start- und Landeentgelte • Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger • Prüfung weiterer technischer und betrieblicher Op- timierungsmaßnahmen • Weiterführung der Informationsmöglichkeiten über aktuellen Flugbetrieb und Fluglärm allgemein • Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und des Fluglärms • Schallschutzmaßnahmen <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) 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>Zu den einzelnen Lärminderungsmaßnahmen (Punkte 6.2 und 6.3):</p> <p>Maßnahme V1 – Vergleichsweise geräuscharmer Typenmix 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>Frage: Wie setzt die Regierung von Oberbayern (oder welche andere Behörde) gegenüber den Fluggesellschaften den „vergleichsweise geräuscharmen Typenmix“ durch?</p> <p>Frage: Womit wird der geräuscharme Typenmix „verglichen“?</p> <p>Frage: Gibt es Vorgaben der Regierung von Oberbayern (oder welcher anderen Behörde) betreffend den Ausschluss nicht geräuscharmer Flugzeuge vom Flugbetrieb am Flughafen München?</p> <p>Frage: Bis wann ist die Maßnahme seitens der zuständigen Behörden abgeschlossen?</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Typenmix In Anhang 16 des sog. Chicagoer Abkommens hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Standards zur Lärmzertifizierung von Flugzeugen festgelegt. Dazu werden die gängigen Verkehrsflugzeuge in derzeit vier Lärmkapitel eingeteilt, für die folgende Anforderungen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapitel 2: Typzulassung vor 1978, seit April 2002 innerhalb der EU verboten bzw. nur mit Ausnahmegenehmigung (beispielsweise Oldtimerflüge) zugelassen • Kapitel 3: Typzulassung ab 1978, definiert den Mindeststandard dem seit 2002 alle Flugzeuge in Europa entsprechen müssen • Kapitel 4: Typzulassung ab 2006, müssen deutlich (um 10 EPNdB [EPNdB: „Effective Perceived Noise in Decibels“; Einheit des effektiv wahrgenommenen Lärmpegels]) leiser sein als Flugzeuge des Kapitels 3 • Kapitel 14: Typzulassung ab 2017, müssen nochmals erheblich leiser (um 7 EPNdB) als Flugzeuge des Kapitels 4 sein
--	---	---

			<p>Zusätzliche Kapitel existieren beispielsweise für kleine Propellerflugzeuge oder Hubschrauber, die aber am Flughafen München kaum relevant sind.</p> <p>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 Regierung von Oberbayern ist zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München. Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen obliegt allerdings unterschiedlichen für den Flughafen München zuständigen Behörden und Institutionen, wie in Kapitel 6 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>Maßnahme V2 – Austauschprogramme der Deutsche Lufthansa AG (DLH) und anderer Airlines, Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeugmuster Der Austausch lauterer Flugzeuge durch leisere Flugzeuge liegt, wie korrekt dargestellt, in der Verantwortung der Fluggesellschaften, nicht der Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde. Frage: Wie setzt die Regierung von Oberbayern (oder welche andere Behörde) gegenüber den Fluggesellschaften den Austausch lauterer Flugzeuge durch leisere Flugzeuge durch? Frage: Bis wann ist die Maßnahme seitens der zuständigen Behörden abgeschlossen?</p> <p>Maßnahme V3 – Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz, Beispiel Wirbelgeneratoren 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugzeugaustauschprogramme 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmreduzierung an Flugzeugen 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>Frage: Wie setzt die Regierung von Oberbayern (oder welche andere Behörde) gegenüber den Fluggesellschaften die Umsetzung von Lärmreduzierungsmaßnahmen an Flugzeugen im Einsatz durch?</p> <p>Frage: Welche Lärmreduzierung an „lauten“ in München startenden und landenden Flugzeugen selbst wird durch die Start- und Landeentgelte der Flughafen München GmbH erzielt?</p> <p>Frage: Bis wann ist die Maßnahme seitens der zuständigen Behörden abgeschlossen?</p> <p>Maßnahme V4 – Ausschluss besonders lauter Flugzeugmuster durch Genehmigung, Planfeststellung und gesetzliche Regelungen Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p>Maßnahme V5 – Nachtflugbeschränkungen, Vorgaben aus der luftrechtlichen Genehmigung 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>Wirkung Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Zur Frage der Zuständigkeiten siehe oben.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug 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>Maßnahme V6 – Entgeltsystem: Lärmabhängige Landeentgelte, Nachtzuschläge u.a. Da „Die Höhe der Lärminderung von der am Flughafen eingesetzten Flugzeugflotte abhängig ist“, scheint der Einfluss der zuständigen Behörde marginal zu sein. Frage: 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wirkung Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Entgelte 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>Maßnahme V7 – Optimierte Flugroutenführung, Ergebnisse der Arbeit von DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airlines und Flughafen München GmbH (FMG) mit der Fluglärmkommission (FLK) Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p>Maßnahme V8 – Alternierende Bahnnutzung (nachts) Hierdurch wird keine Lärmreduzierung erzielt, der Lärm wird nur hin- und her verlagert. Frage: Welche Lärmreduzierung wird durch diese Maßnahme insgesamt erzielt (bitte in dB(A) angeben)?</p> <p>Maßnahme V9 – CDO (Continuous Descent Operation) 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>Maßnahme V10 – 1. und 2. Schallschutzprogramm,</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wirkung alternierende Bahnnutzung 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). Wirkung CDO 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). Keine Lärminderungswirkung</p>
--	--	--

	<p>freiwillige Zusatzmaßnahmen Der Austausch hochschalldämmender Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen ist keine lärmindernde Maßnahme. Frage: Welche Lärminderung wird durch den Austausch der hochschalldämmende Gießharzscheiben mit optischen Beeinträchtigungen erzielt? Frage: Falls keine durch diese Maßnahme keine Lärminderung erzielt wird: Warum steht das im Lärmaktionsplan?</p> <p>Maßnahme V11 – Übernahme/Ankäufe aus Lärmschutzgründen Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p>Maßnahme V12 – Außenwohnbereichsentschädigungen „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 Fluglärm Umweltbundesamt). Aus diesem Grund ist keine Änderung veranlasst.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärminderungswirkung Die Zahlung von Außenwohnbereichsentschädigungen war eine wichtige Maßnahme im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 08.07.1979⁴⁸ in der Fassung des 42. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses. Nach der Begründung zur 3. FlugLSV (Fluglärm-</p>
--	---	--

⁴⁸ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](#))

	<p>Maßnahme V13 – Beschwerdemanagement für Fluglärmbeschwerden „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>Maßnahme V14 – Erfassung und Kontrolle aller Flugbewegungen, Verfolgung und Ahndung von Verstößen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Bundesaufsichtamt für Flugsicherung [BAF]) 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Beschwerdemanagement 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>Maßnahme V15 – Fluglärmüberwachung und –messungen Keine Anmerkungen unsererseits. Frage: Welche der konkreten Maßnahmen wurden aus den Ergebnissen der Fluglärmüberwachung und –messungen abgeleitet?</p> <p>Maßnahme V16 – Transparenz bei Fluglärm, Informationsangebote für die Öffentlichkeit, u. a. durch Online-Tools zur Darstellung von Flugbewegungen und Lärmpegeln „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>Maßnahme V17 – Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe 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>Maßnahme V18 – Beschränkung von Umkehrschub</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Fluglärmmessungen 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 Südafflugroute (W-SIDs/S-SIDs).</p> <p>Die Maßnahme entspricht den eingegangenen Wünschen nach mehr Transparenz. Eine Streichung ist daher nicht veranlasst.</p> <p>Die FMG verweist zu „keine Lärminderungswirkung“ auf ihre Stellungnahme zu Nr. 17.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Triebwerksprobeläufe 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 Luftamts Südbayern 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>Maßnahme V19 – Airport-CDM: Optimierung der Anlassfreigabe und der Dauer der Rollvorgänge 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 09.05.1974⁴⁹, ausdrücklich der Vermeidung unnötigen Lärms. Es handelt sich somit um eine bestehende Maßnahme zur Lärminderung. Eine Streichung ist deshalb nicht veranlasst.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Umkehrschub Laut luftrechtlicher Genehmigung vom 09.05.1974 ist der Einsatz der Schubumkehr landender Luftfahrzeuge bereits beschränkt. Schubumkehr darf nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Beispiele hierfür sind stehendes Wasser oder Schneematsch auf der Landebahn. Umgesetzt ist diese Vorgabe gegenüber den Fluggesellschaften und den Flugzeugbesatzungen durch die entsprechende Vorgabe der Flughafenbenutzungsordnung, Teil 2.2.2: „Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang verwendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf ‚Leerlaufschubumkehr‘ wird von dieser Regelung nicht umfasst.“ Ob diese Sicherheitsgründe vorliegen, muss vom verantwortlichen Piloten an Hand der aktuellen Situation entschieden werden.</p> <p>Wirkung Airport-CDM 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>
--	--	--

⁴⁹ 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>Maßnahme V20 – PCA-Anlagen: Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke (APUs) durch bodengebundene Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge 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>Maßnahme V21 – One/Dual Engine Taxi In Diese Maßnahme wird offensichtlich nicht durchgesetzt.</p>	<p>und ist damit eine wirksame lärm mindernde Maßnahme.</p> <p>Nutzung PCA-Anlagen Wie in Maßnahme V20 geschildert, ist die Nutzung der bodengebundenen Klimageräte (PCA-Anlagen) durch die Fluggesellschaften ein wichtiger Punkt zur Reduzierung von Bodenlärmemissionen und zur Einsparung von CO₂. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Anlagen soweit das technisch möglich ist, auch tatsächlich genutzt werden. Das gilt auch für die 400 Hz-Stromversorgung durch bodengebundene Anlagen. Denn dadurch wird die Nutzung der Hilfstriebwerke der Flugzeuge, die ansonsten Strom und Wärme/Kälte erzeugen, entbehrlich. Beide Anlagen gehören zu den zentralen Infrastrukturanlagen des Flughafens. Die Benutzung ist für die 400 Hz-Anlagen in der Flughafenbenutzungsordnung (FBO), Teil II Ziff. 2.5.5., vorgeschrieben, für die PCA-Anlagen ist die Nutzung empfohlen. Darüber hinaus schreibt die FBO in Ziff. 7.4 des Teils II aus Gründen des Umweltschutzes vor, die Nutzung der Hilfstriebwerke auf ein Minimum zu beschränken. Nachdem in der Entgeltordnung des Flughafens München festgelegt ist, dass die FMG für die Bereitstellung der PCA-Anlagen ein Infrastrukturentgelt an allen gebäudenahen Positionen erhebt, und die Airlines dafür zahlen müssen ist aus Sicht der FMG sichergestellt, dass deren Nutzung erfolgt.</p> <p>Nutzung One/Dual Engine Taxi-In Die Entscheidung zur Nutzung von One/Dual Engine Taxi-In obliegt dem jeweiligen Flugzeugführer/der Luftfahrtgesellschaft. Aus Sicht der FMG lässt sich feststellen, dass die Maßnahme (V21) regelmäßig von den Fluggesellschaften zur Lärmreduzierung und auch zur Treibstoffeinsparung genutzt wird. Das erfüllt auch die Vorgabe der Ziff. 7.4 des Teils II der FBO, die vorschreibt, das Laufenlassen von Flugzeugmotoren auf das unbedingt notwendige Maß zu</p>
--	---	---

		<p>Maßnahme V22 – Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig Keine Anmerkungen unsererseits.</p> <p>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 Es handelt sich um keine Lärminderungsmaßnahme. Wir bitten, dies zu streichen.</p> <p>Maßnahme V24 – Teilnahme an Forschungsprojekten 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärminderungs Wirkung 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärminderungs Wirkung 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>Maßnahme V25 – Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei städtischen Bauvorhaben der Stadt Freising Die Feststellung, dass von Dritten geltendes Baurecht und anderes Recht eingehalten wird, ist keine Lärminderungsmaßnahme. Wir bitten, dies zu streichen.</p> <p>Maßnahme G1 – Weiterentwicklung des Entgeltsystems 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>Maßnahme G2 – Ausbau der Schienenanbindung des Flughafens, verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger 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 StMB zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 wird verwiesen.</p> <p>Das 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</p>
--	--	--

	<p>traktiv gestaltet werden, dass innerdeutsche Flüge obsolet werden können.</p> <p>Maßnahme G3 – Weiterführung der Prüfung zusätzlicher technischer und betrieblicher Optimierungsmaßnahmen 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>Maßnahme G4 – Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Flugroutennutzung zur Nachtzeit, Management der Vorgaben der Nachtflugregelung 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Prüfaufträge 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 FMG verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu Prüfaufträge.</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>Maßnahme G5 – Weiterentwicklung des Informationsangebots des Flughafens zu Fluglärm Es handelt sich um keine lärm mindernde Maßnahme. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p>Maßnahme G6 – Fortsetzung der mobilen Fluglärm-messungen Es handelt sich um keine lärm mindernde Maßnahme. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p>Maßnahme G7 – Fortsetzung des freiwilligen Serviceprogramms „Gießharzscheiben“ bis Ende 2023 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>Maßnahme G8 – Umsetzung zugesagter, bislang von den Betroffenen nicht realisierter Schallschutzmaßnahmen (Ansprüche aus dem 1. und 2. Schallschutzprogramm) Die genannten Maßnahmen sind dauerhaft umzusetzen, unabhängig davon, wann die Antragstellung erfolgt.</p> <p>Maßnahme L1 – Fokus auf Einsatz leiserer Flugzeuge</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärm mindernde Wirkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Keine Lärm mindernde Wirkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Schallschutzprogramme fortführen Wie in Maßnahme V10 dargestellt, sind die Schallschutzprogramme des Flughafens München nahezu vollständig umgesetzt. Ansprüche konnten bis 31.12.2006 geltend gemacht werden. Der Zeitpunkt der Durchführung der Schallschutzmaßnahmen auf Kosten der FMG stand und steht den Betroffenen offen, insoweit werden die Schallschutzprogramme fortgeführt. Darüber hinaus gehende Schallschutzmaßnahmen 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>Maßnahme L2 – Evaluierung und Anpassung der lärmabhängigen Entgelte Siehe Anmerkungen zu Maßnahme V6.</p> <p>Maßnahme L3 – Durchführung und Fortsetzung von Forschungsprojekten Siehe Anmerkungen zu Maßnahme V24.</p> <p>Maßnahme L4 – Prüfung weiterer Flugverfahrensoptimierung auch entsprechend neuer technischer Optimierungsmöglichkeiten Es handelt sich um keine lärmmindernde Maßnahme, siehe Anmerkung zu Maßnahme G3. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p>Maßnahme L5 – Weitere Optimierung des Rollverkehrs Eine „Prüfung“ ist keine langfristige lärmmindernde Maßnahme, siehe Anmerkung zu Maßnahme G3. Wir bitten deshalb, dies zu streichen.</p> <p>Zu 7 Ruhige Gebiete 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 FMG verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu Lärminderungswirkung.</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu Lärminderungswirkung.</p> <p>Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 FMG verweist hierzu auf ihre obenstehende Stellungnahme zu Prüfaufträge.</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 Begründung, 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 (https://www.freising.de/media/user_upload/61_Stadtplanung_Umwelt/6110_pdf-Files/naturUMWELT/Laermaktionsplan/laermaktionsplan-hauptverkehrsstrassen-freising.pdf), 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>Fazit: 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 Regierung von Oberbayern 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>Subventionen streichen Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekaufte</p>	<p>kungen durch die Maßnahmen und die sonstigen Entwicklungen insgesamt berücksichtigt.</p> <p>siehe oben</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde durch die Regierung von Oberbayern 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Förderprogramm 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>Ausbaupläne endlich beerdigen In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. ÄPFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“ In Punkt 4.4.1(Luftrechtliche Genehmigungen) wir auf die vier luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen „Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnssystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“ 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 Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der zitierte Satz aus Kapitel 4.4.1 Luftrechtliche Genehmigungen befindet sich unter den Kapiteln 4 Rechtlicher Hintergrund und 4.4 Genehmigungssituation für den Flughafen München und entspricht den historischen Tatsachen. Neben der Darstellung der historischen Tatsachen sind keinerlei Absichten verbunden. Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. ÄPFB⁵⁰ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen.</p>
--	---	--

⁵⁰ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.bayern.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 Regierung von Oberbayern 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 massiv 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) 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"> • stärkere Verteilung des abliegenden Flugverkehrs auf die ganze Region • deutlich schnellere Gewinnung an Höhe beim Überflug um die Lärmbelastung zu verringern • Nachtflugverbot ist unbedingt einzuhalten • regelmäßige Lärmbelastungsmessungen (nicht 	<p>Flugzeugs treffen. Zur Frage der Flughöhen wird auf die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Bündelung/Streuung Flugverfahren Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 22 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Frage der Überflugsituation wie auch zu den Flughöhen wird auf die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung verwiesen.</p> <p>Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. Fluglärmmonitoring</p>
--	--	---

		<p>nur Tagesdurchschnitt)</p> <ul style="list-style-type: none"> • betroffene Gemeinden in Planung und Diskurs zur Verbesserung einbeziehen • lärmreduzierte Antriebstechnologien einsetzen 	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 wird verwiesen. siehe Nr. 48</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gemeinden einbeziehen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 48 wird verwiesen. Flugzeugaustauschprogramme 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"> 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. 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 	<p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zur Frage der Flugroutenführung wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH verwiesen.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch abgesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmabhängige Entgelte</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>Einsatz lärmarter Flugzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 der Anlage 10 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Auf die Ausführungen des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Erweiterung Schutzgebiet Die in Kapitel 5 dargestellten von Fluglärm betroffenen Bereiche entsprechen der Lärmkartierung 2017 nach EG-Umgebungslärmrichtlinie für den Flughafen München. Alle fachlichen und rechtlichen Anforderungen sind berücksichtigt. Die Lärmkartierung stellt berechnete Konturen gleicher Dauerschallpegel (L_{DEN}) dar; die äußerste Kontur entspricht dem Pegel L_{DEN} 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 L_{DEN}, allerdings wird der Pegel L_{DEN} 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	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 lärmmindernde An- und Abflugverfahren gefordert: 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. Zukünftig sollen die Abweichungen von der Flugroutenführung dokumentiert werden und verletzende Fluggesellschaften mit Sanktionen belegt werden.	Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu wie folgt Stellung: 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. 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.
Bürger	99	Zum aktuell diskutierten Entwurf des Lärmaktionsplans nehme ich wie folgt Stellung: Reduzierung bzw. Außerbetriebnahme von besonders lauten Flugzeugen 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.	Der Einsatz dieser Maschinen ist nach Auskunft des Luftamts Südbayern mit der Nachtflugregelung vereinbar. Auf die Maßnahmen V1 und V2 in Kapitel 6.2.1 wird verwiesen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) 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>Beschränkung der Betriebszeit 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>Fluglärmmessungen und Transparenz bei Interkontinentalflügen 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflugverbot A340 + A380 Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Das 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Das 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 (> 98 %) erfolgt auf der Basis der abstrakt generellen, bestandskräftigen Nachtflugregelung der Regierung von Oberbayern aus dem Jahr 2001⁵¹. Nur ein sehr geringer Anteil wird als Ausnahmegenehmigung individuell genehmigt.</p>
--	---	---

⁵¹ 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>Passive Schallschutzmaßnahmen 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Veröffentlichung Einzelschallpegel Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Transparenz Nachtflugbewegungen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Veröffentlichung aller Nachtflugdaten Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Schallschutzmaßnahmen 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>Lärmabhängige Entgelte 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>Im Übrigen darf Folgendes bemerkt werden 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 StMB zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Vergleich A340/A380 Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen. Entgelte Auf die Stellungnahme der FMG zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) wird verwiesen. Lärmentgelt A380 Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 65 wird verwiesen. Verzicht/Stop Ausbaupläne Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 30 wird verwiesen. Billigflugangebote 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>Echtes Nachtflugverbot 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 Flughafen München GmbH (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>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Einsatz lärmbarer Flugzeuge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 40 wird verwiesen.</p>

		<p>Ausbaupläne endgültig aufheben siehe oben Nur so kann man der Verantwortung für einen ernsthaften Lärm- und Klimaschutz gerecht werden.</p> <p>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten siehe oben</p> <p>Subventionen streichen siehe oben</p> <p>Kurzstreckenflüge streichen 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>Regelmäßige Evaluierung siehe oben</p>	<p>Es wird auf die Bewertungen des StMB und der FMG zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertungen des StMB und der FMG zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung der FMG zum Punkt „Subventionen streichen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Kurzstreckenflüge“ der Stellungnahme Nrn. 65 verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge 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 Fluglärmbelastung einschlafen konnte.</p>	<p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zunahme Fluglärm 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 (www.munich-airport.de/flumo). 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Seite 6 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG 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>
Bürger	114	<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>Nachtflugverbot – aber richtig 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 Flughafen München GmbH (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>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der</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>Ausbaupläne beerdigen 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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher</p>	<p>Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB zum Punkt „Entgeltordnung grundlegend überarbeiten“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG 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>Subventionen streichen 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>Regelmäßige Evaluierung 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 FMG 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 Flughafen München GmbH (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>Nachflugverbot siehe oben</p> <p>Die lauten Flugzeuge sollen München nicht mehr anfliegen dürfen 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (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 FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die FMG 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>Das Umfeld ist mit einzubeziehen 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 L_{DEN} und L_{Night} zu erfolgen. Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben. Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur 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</p>
--	--	---

	<p>Fortschreibung und Überprüfung der Aktionsplanung 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>Schlussbemerkung 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. 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 12.05.2020⁵² 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>
--	---	---

⁵² 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-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>Echtes Nachtflugverbot Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa.</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 Flughafen München GmbH (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>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen. 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 FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Belastung nachts 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.

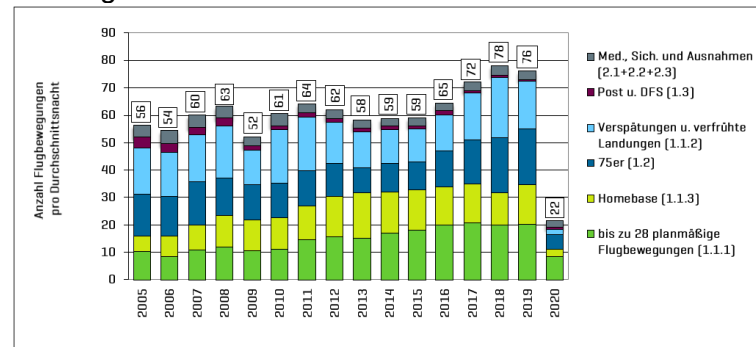


Abbildung: Anzahl Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht (Quelle: Flughafen München GmbH)

		<p>Deshalb fordere ich ein echtes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen.</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>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>Abbildung: Auslastung Lärmkontingent (Quelle: Flughafen München GmbH)</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die FMG 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. Einsatz lärmarmen Flugzeuge 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 Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH 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>	
Bürger	137	<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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Betriebszeitenbeschränkung</p>

<p>Bürger</p>	<p>138</p>	<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 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. <p>Begründung</p>	<p>Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses⁵³ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
---------------	------------	--	--

⁵³ 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 Verminderung von Umgebungslärm festzulegen. Am 25.06.2002 wurde die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Richtlinie 2002/49/EG, verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu erfassen und Lärmkarten sowie Lärmaktionspläne für</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 Regierung von Oberbayern ist zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München. Die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen obliegt allerdings unterschiedlichen für den Flughafen München zuständigen Behörden und Institutionen, wie in Kapitel 6 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Maßnahmen im Lärmaktionsplan Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 68 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gesundheitliche Auswirkungen Fluglärm Die Nachtflugregelungen vom 23.03.2001⁵⁴ 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>
--	--	--	--

⁵⁴ 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/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 2019⁵⁵ 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>
--	--	--	---

⁵⁵ 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>Der BN fordert deshalb:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rechtsverbindlicher Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme	<p>Die Themen Feinstaub und Stickoxide sind nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Luftschadstoffbelastung 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 Grenzwerte am Flughafen München eingehalten und deutlich unterschritten werden.</p> <p>Es wird auf die Bewertung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) 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>Somit wird das Ziel des Lärmaktionsplanes die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, konsequent unterlaufen.</p> <p>Die Regierung Oberbayern wird deshalb zum wiederholten Male aufgefordert, alle Schritte zu unter-</p>	<p>wiesen.</p> <p>Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu ergänzend wie folgt Stellung: Belastbare Gesichtspunkte, die eine (Teil-)Aufhebung, eine (Teil-)Rücknahme oder einen (Teil-)Widerruf des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses⁵⁶ rechtfertigen könnten, sind nicht ersichtlich.</p> <p>Die FMG 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>
--	--	---

⁵⁶ 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>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</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 Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die bestandskräftige Nachtflugregelung stellt einen mehrfach gerichtlich bestätigten Interessensausgleich zwischen den Verkehrsinteressen des Flughafens und den Ruhebedürfnissen der Anwohner dar. Sinn und Zweck der Lärmaktionsplanung ist es innerhalb des dadurch gesteckten Rahmens Verbesserungen herbeizuführen.</p> <p>Die FMG verweist hinsichtlich Nachtflug auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgemUCKt (siehe Nr. 14 u. a.) und hinsichtlich Dauerschallpegel auf ihre Stellungnahme zu Nr. 67.</p>
--	---	--

	<p>Umweltbundesamt (7/2019): 3.3 Fluglärm Empfehlungen der WHO für die Lärmbelastung durch Luftverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ „Durchschnittliche Belastung (L_{DEN}) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 45 dB(A) L_{DEN} nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. ○ Nächtliche Dauerschallbelastung (L_{Night}) Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 40 dB(A) L_{Night} nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein. ○ Lärminderungsmaßnahmen des Luftverkehrs Die WHO empfiehlt, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Luftverkehr oberhalb der empfohlenen Leitlinienwerte ergreift, um die gesundheitlichen Auswirkungen durch Luftverkehrslärm zu mindern. Als konkrete Maßnahmen empfiehlt die WHO Luftverkehrslärm durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.“ 	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: WHO-Leitlinie 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung:</p>
--	---	--

	<p>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 in der Betriebszeit des Flughafens kontinuierlich zu. Stattdessen wären aus Gründen der Gesundheitsvorsorge Reduzierungen erforderlich. Laut bayerischem Landtag (2018) 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>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.</p> <p>Für die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen soll gelten: Abschaffung des Systems der Lärmkontingentierung und Umstellung der Lärmbemessung auf Einzel-</p>	<p>Sondergutachten „Fluglärm reduzieren“ Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Belastung nachts Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 121 wird verwiesen. Betriebszeitenbeschränkung Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9 wird verwiesen. Transparenz Nachtflugbewegungen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ersatz Lärm- durch Zahlenkontingent Sanktionen Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 wird verwiesen.</p>
--	--	---

	<p>schallereignisse. Festlegung von wirksamen Sanktionen bei Nichtbeachtung.</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.</p> <p>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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Veröffentlichung Einzelschallpegel Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 19 u. a. wird verwiesen.</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre obenstehenden Stellungnahmen Gesundheitliche Auswirkungen und WHO-Leitlinie.</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>3. Starke Reduzierung von Kurzstreckenflügen Bei diesen Flügen sind die sogenannten externen Kosten, die beispielsweise für Gesundheitsvorsorge oder Klimaschutz der Allgemeinheit aufgebürdet werden, relativ am höchsten und zudem leicht verzichtbar.</p> <p>4. Reduzierung des Bodenlärms Dieser ist beispielsweise bis in weite Teile Freisings hinein deutlich und belastend spürbar. Für dessen Reduzierung besteht eine Vielzahl von Möglichkeiten, die auch problemlos und sofort umgesetzt werden können. Als Beispiel etwa der Transport von Flugzeugen mit Schleppern von und zum Terminal (von der Landung zum Terminal bzw. vom Terminal zum Start) ohne Triebwerksbetrieb. Dies würde den Bodenlärm stark reduzieren und den Kerosinausstoß reduzieren. Es ist eine verbindliche Anordnung für diese Verfahren erforderlich.</p> <p>5. Subventionen streichen Durch das Förderprogramm der Flughafen München GmbH für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z. B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gekauftes Wachs-</p>	<p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Kurzstreckenflüge Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 80 wird verwiesen.</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Lärmreduzierung Rollverkehr Auf die Stellungnahmen der FMG zu Nr. 68 (der Anlage 10) und Nr. 29.4 der Anlage 7 wird verwiesen.</p> <p>Die 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>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>Fazit 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 FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Engagement der FMG 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 Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Neue Messstelle 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“ (https://lx-travisrp01.munich-airport.de/data/travis.php) 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 Flughafen München GmbH (FMG) verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Siehe hierzu Stellungnahme der Regierung von Oberbayern unter Nr. 139</p> <p>Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Maßnahmen im Lärmaktionsplan Auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 68 wird verwiesen.</p>

	<p>Punkte im Lärmaktionsplan:</p> <p>Ausbaupläne endlich beerdigen: Ich fordere und bitte um den Stop der Ausbaupläne Begründung: Es steht fest, dass der Flugverkehr wegen der Klimakrise dringend reduziert werden muss und keinesfalls erweitert werden darf.</p> <p>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). Begründung: Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. 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>Entgeltordnung grundlegend überarbeiten: Ich fordere und bitte die Entgeltordnung zu bereinigen und die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken. Begründung: Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind kei-</p>	<p>Es wird auf die Bewertung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Punkt „Ausbaupläne endlich beerdigen“ der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.) verwiesen.</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Das 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 FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCkt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Es wird auf die Bewertung des StMB 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>Subventionen streichen. Ich fordere und erbitte die sofortige Einstellung der lärm erzeugenden Subventionen.</p> <p>Begründung: 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 Lärm- und Klimaschutzes schnellstens unterbunden werden.</p> <p>In der Hoffnung auf eine sachliche, zeitgemäße (klimakonforme) Prüfung meiner Stellungnahme und Beachtung meiner Forderungen.</p>	<p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p> <p>Die FMG verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zur Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt (siehe Nr. 14 u. a.).</p>
--	---	---