

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

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

1. Fragen zum Großflughafen München

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

Antwortmöglichkeiten:

- *günstig*
- *ungünstig*

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

Antwortmöglichkeiten:

- *häufig*
- *selten*
- *nie*

2. Fragen zum Umgebungslärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

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

Antwortmöglichkeiten:

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

3.5 Sind Ihnen die Aufgaben der Fluglärmkommission München (FLK) bekannt bzw. wie bewerten Sie die Tätigkeit der FLK?

Antwortmöglichkeiten:

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

Die Fragen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München beantworteten insgesamt 3.070 Teilnehmer. 3.068 Teilnehmer beantworteten die Fragen online. 2 Personen füllten den Fragebogen händisch aus und übermittelten ihn über ihre Gemeinde an die Regierung von Oberbayern.

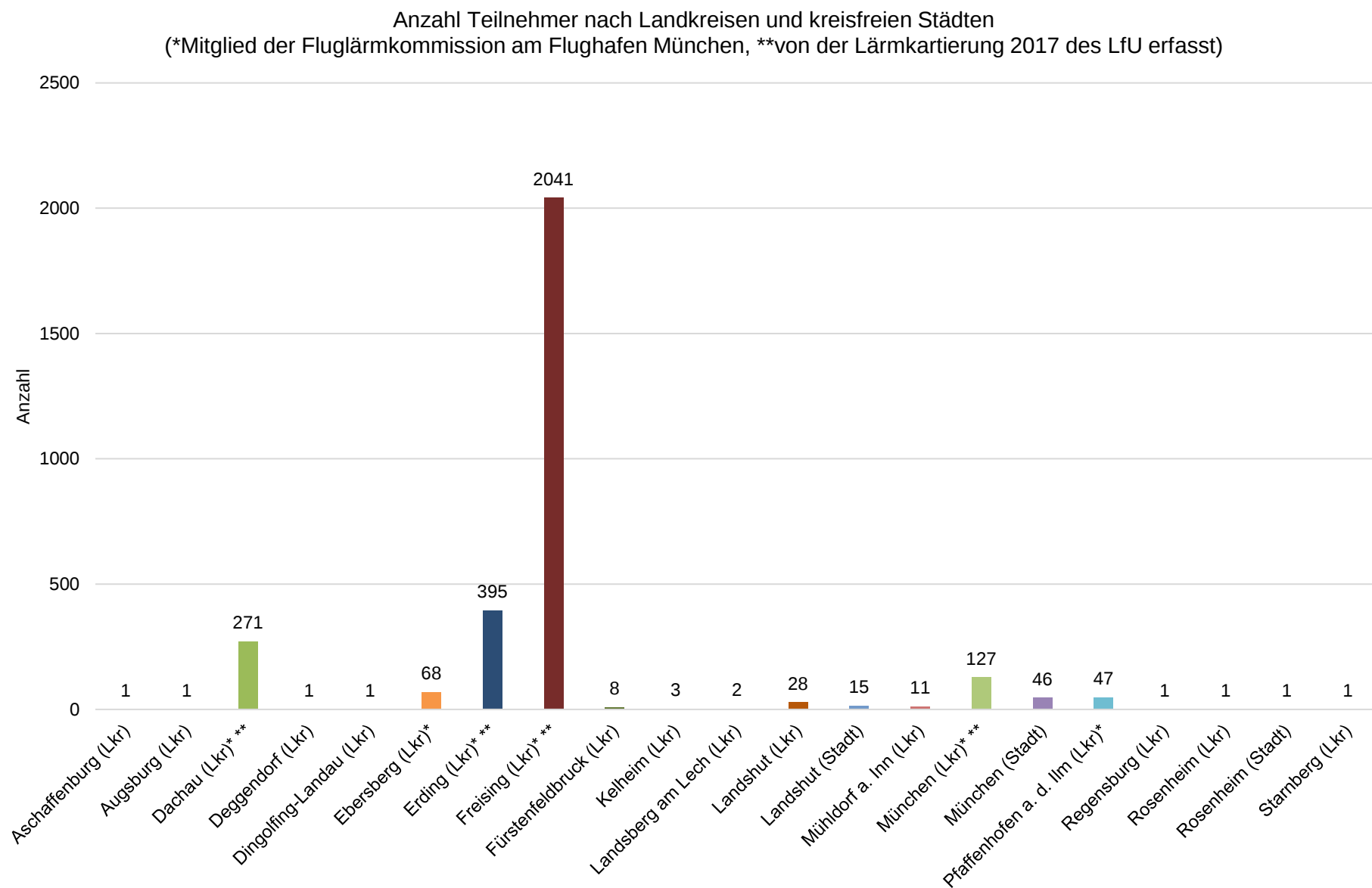
Alle 3.070 Teilnehmer haben als Wohnsitz eine Gemeinde in Bayern angegeben. Aufgeteilt nach Regierungsbezirken stellt sich die Verteilung der Teilnehmer wie folgt dar:

- Niederbayern: 48 Teilnehmer (Anteil ca. 2 %)
- Oberbayern: 3.019 Teilnehmer (Anteil ca. 98 %)
- Oberpfalz: 1 Teilnehmer (Anteil ca. 0 %)
- Schwaben: 1 Teilnehmer (Anteil ca. 0 %)
- Unterfranken: 1 Teilnehmer (Anteil ca. 0 %)

Die Anzahl der Teilnehmer nach Landkreisen (Lkr) und kreisfreien Städten (Stadt) ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Landkreise, die Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen München (FLK) sind oder durch eine Gemeinde vertreten werden und die von der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) erfasst wurden, sind gekennzeichnet.

Hinweise:

- Der Landkreis Dachau wird durch die Gemeinde Haimhausen in der FLK vertreten.
- Der Landkreis München wird durch die Stadt Unterschleißheim in der FLK vertreten.
- Der Landkreis Ebersberg wird durch die Gemeinde Pliening in der FLK vertreten.

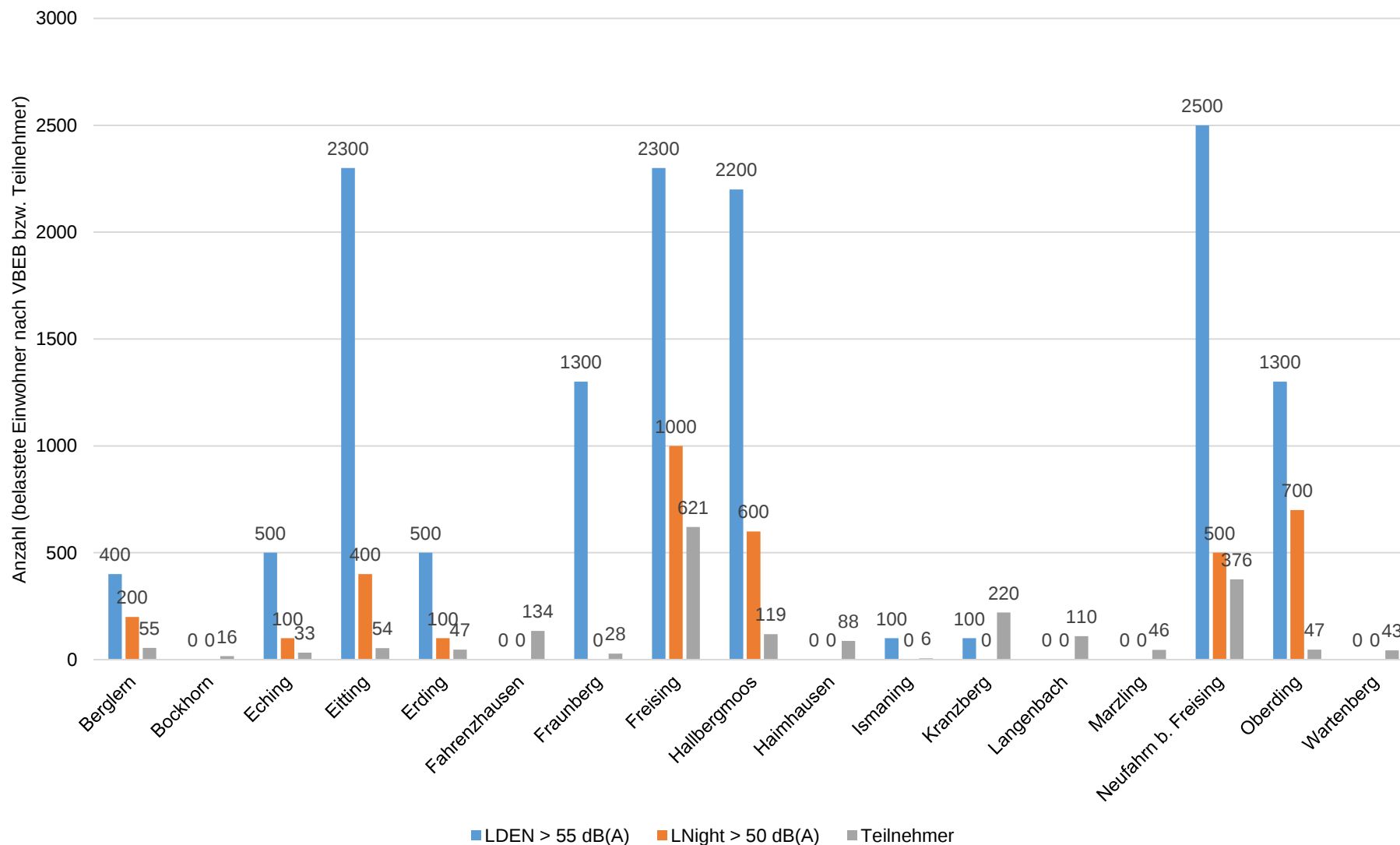


Es liegen nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nur für Gemeinden im Regierungsbezirk Oberbayern kartierte Bereiche vor. 2.043 von 3.070 Teilnehmern (Anteil ca. 67 %) gaben an, in Gemeinden zu wohnen, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung kartierte Bereiche vorliegen. Nachstehendes Diagramm zeigt den gemeindebezogenen Vergleich der Anzahl der von Fluglärmpegeln $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ Belasteten mit der Anzahl der Teilnehmer. Dabei ist zu beachten, dass die Anzahl der Belasteten auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abgerundet ist.

Hinweis zu nachfolgendem Diagramm:

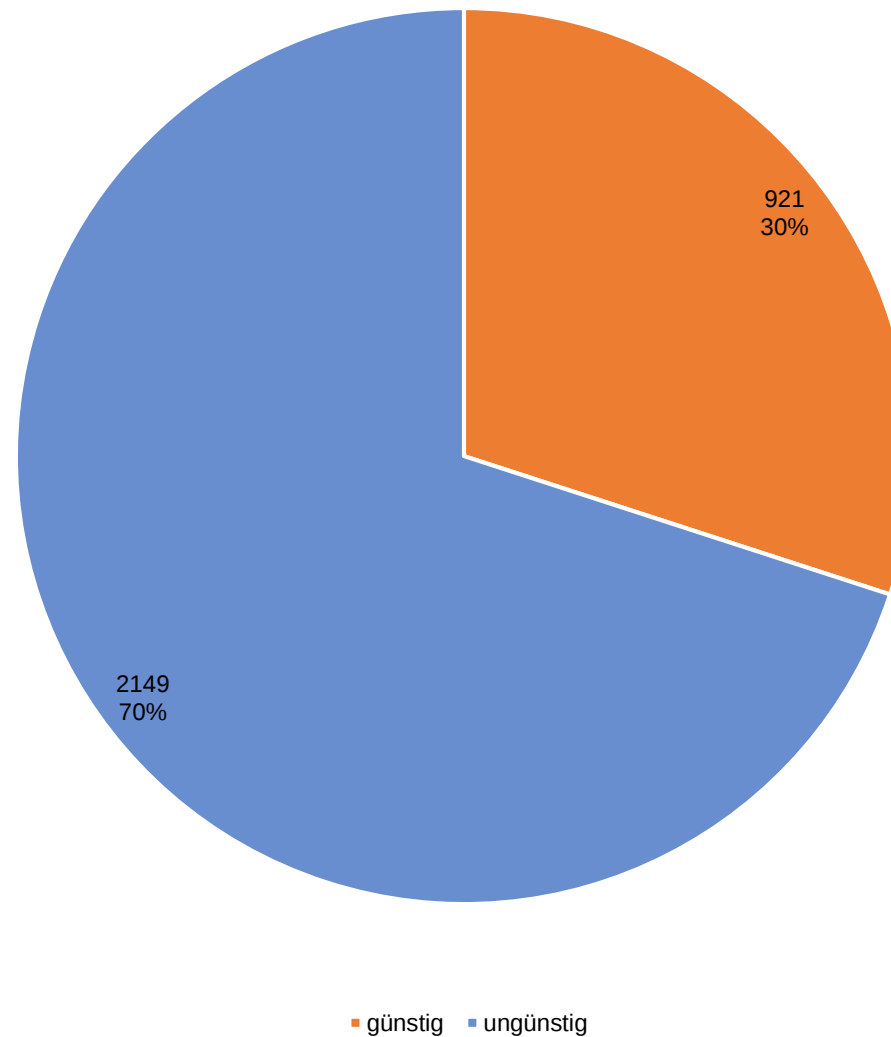
Die von den Teilnehmern angegebene Adresse kann auch außerhalb der Isophonenbänder von $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ liegen. Das heißt, nicht alle Teilnehmer einer Gemeinde sind von Fluglärmpegeln $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ betroffen. Dennoch können sich auch Teilnehmer, die außerhalb der Isophonenbänder von $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ liegen, von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt fühlen. Gleichzeitig sind in nachfolgendem Diagramm aber auch Teilnehmer enthalten, die angaben, sich durch den Flugbetrieb „gar nicht“ oder „gering“ belästigt zu fühlen. Hierzu wird auf die gesonderte Auswertung der Frage 2.1 „Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München belästigt?“ für Gemeinden, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) kartierte Bereiche vorliegen, verwiesen (siehe unten).

Gemeindebezogener Vergleich der Anzahl der von Fluglärmpegeln $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ Belasteten nach VBEB mit der Anzahl der Teilnehmer

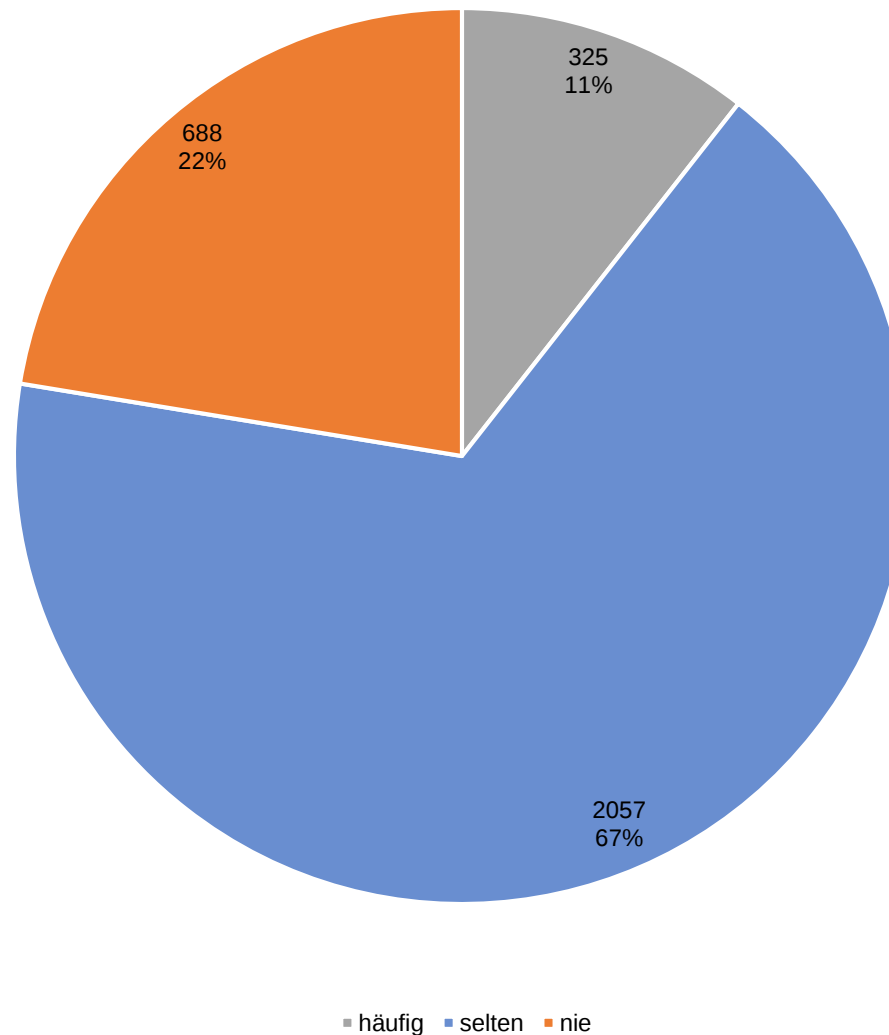


Die Auswertung des Online-Fragebogens für die Öffentlichkeit wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Im Folgenden sind die Auswertung der Antworten und soweit erforderlich die Bewertung der Ergebnisse dargestellt:

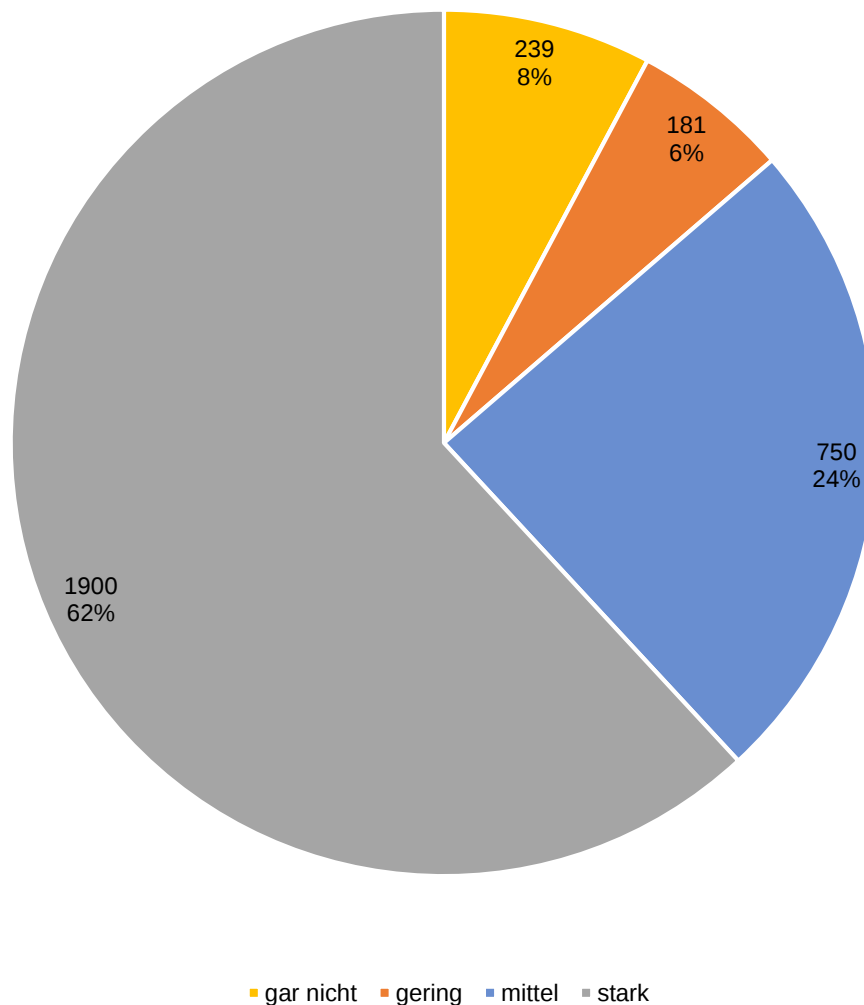
1.1 Wie beurteilen Sie allgemein die Lage des Flughafens München (zur umgebenden Wohnbebauung)?



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

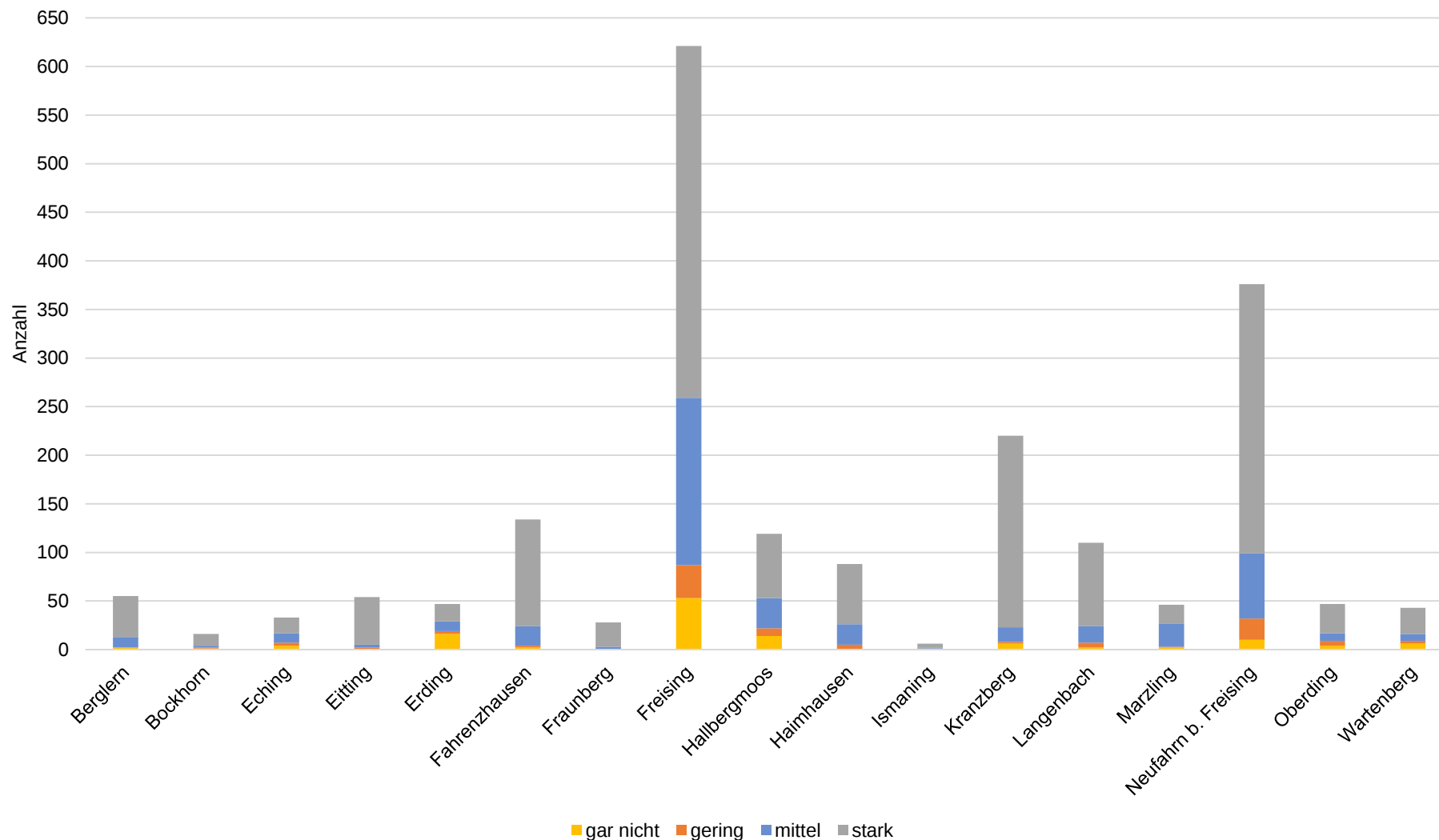


2.1 Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München
belästigt?

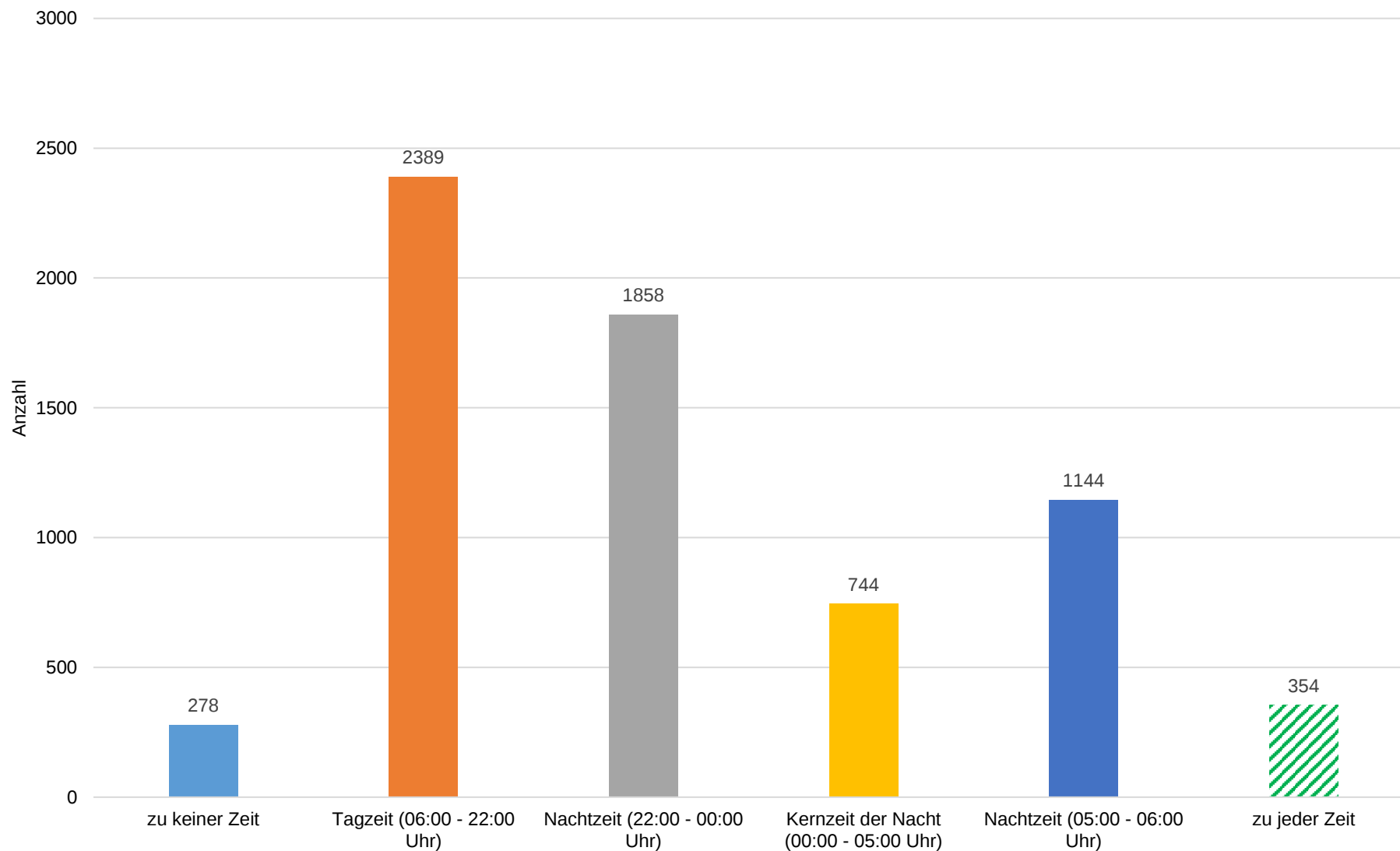


Bezogen auf die Gemeinden, für die nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Großflughafens München durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) kartierte Bereiche vorliegen, beantworteten die Teilnehmer die Frage 2.1 „Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München belästigt?“ wie folgt.

2.1 Wie stark fühlen Sie sich an Ihrer Wohnadresse von Lärm durch den Flugbetrieb des Flughafens München
belästigt?
(Vergleich der von der Lärmkartierung 2017 des LfU erfassten Gemeinden)



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



Hinweis zu obenstehendem Diagramm:

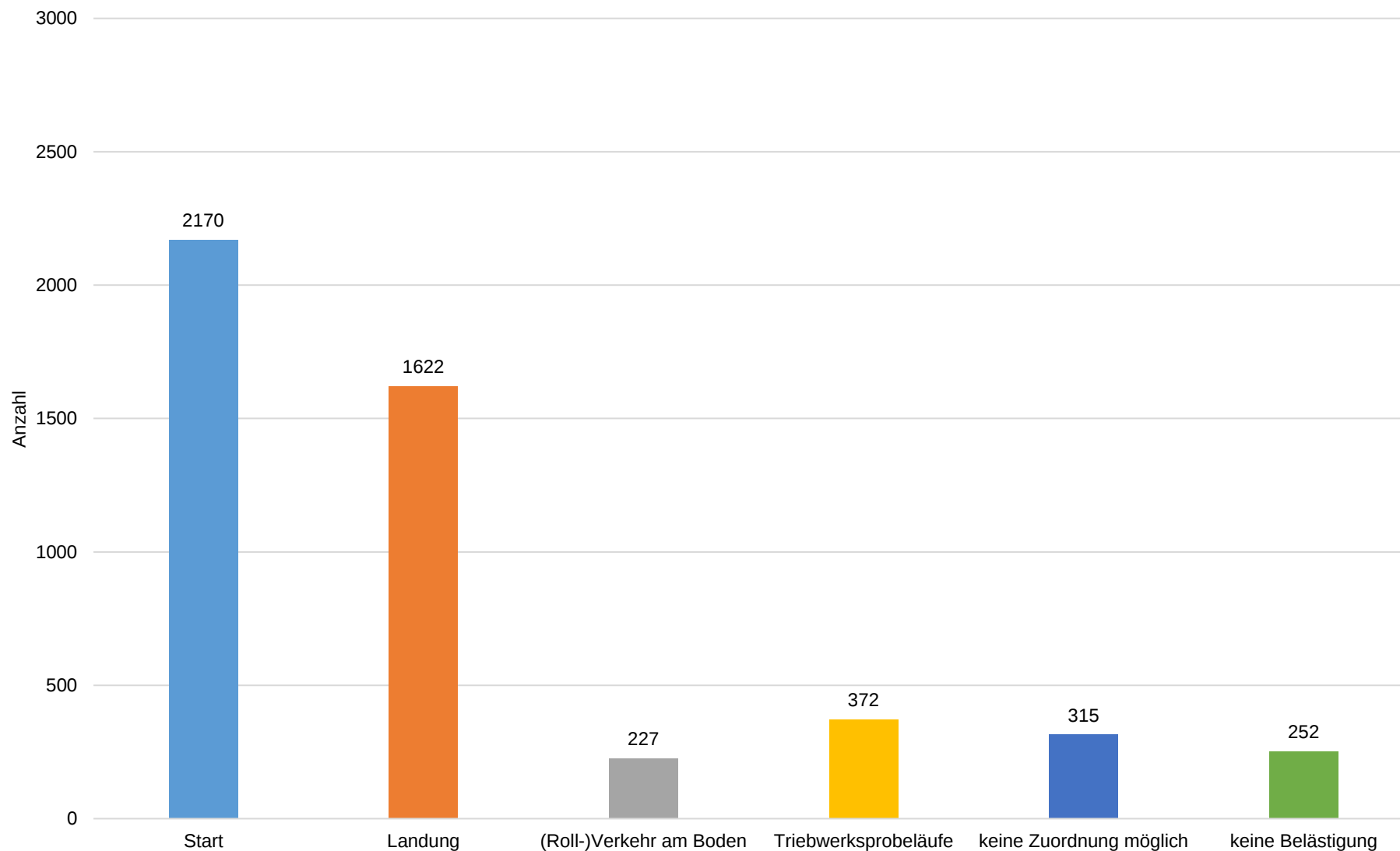
Die Säule „zu jeder Zeit“ ergab sich durch die Auswertung der Ergebnisse zur Frage 2.2 des Online-Fragebogens der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Öffentlichkeit. Hierbei handelte es sich um keine Antwortmöglichkeit. Die Säule wurde zur ergänzenden Information eingeführt und ist durch Schraffur kenntlich gemacht.

Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
Die meisten Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung (ca. 78 %) gaben an, sich an ihrer Wohnadresse in der Tagzeit (06:00–22:00 Uhr) durch den Flugbetrieb am Flughafen belästigt zu fühlen. Am zweit- und dritthäufigsten fühlen sich die Teilnehmer in den „Nachtrandzeiten“ (22:00–00:00 Uhr und 05:00–06:00 Uhr) durch den Flugbetrieb belästigt. Innerhalb der Kernzeit der Nacht (00:00–05:00 Uhr) fühlen sich im Vergleich zu den Nachtrandzeiten weniger Bürger betroffen. Der Anteil der Teilnehmer, die sich in der Kernzeit der Nacht belästigt fühlen, beträgt rund 24 %. Der Anteil der Teilnehmer, der sich zu keiner Zeit belästigt fühlt, beträgt 9 %. 12 % der Teilnehmer fühlen sich zu jeder Zeit von Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München belästigt. Die Themen „Nachtflugverbot“, „Nachtflugbetrieb“, „Flugbetrieb in den Tages- und Nachtrandzeiten“ waren häufig Gegenstand der schriftlichen Stellungnahmen von Bürgern/Bürgerinitiativen/Verbänden und Gemeinden/Landkreisen im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung (siehe Anlagen 7 und 8).	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.2 wie folgt Stellung: Im Berichtszeitraum 01/2019 bis 06/2020 sind laut dem Fluglärmbefragten 1.262 Beschwerden über Fluglärm eingegangen, wobei sich 1.198 Beschwerden auf Nachtflüge bezogen (95 %). Aufgrund der bestandskräftigen Nachtflugregelung für den Verkehrsflughafen München¹ sind weitere Betriebsbeschränkungen für den Nachtflugverkehr von Seiten der Behörde nicht geboten. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.2 wie folgt Stellung: Die Ergebnisse erscheinen sehr pauschal und sind nur bedingt nachvollziehbar im Hinblick auf den tatsächlichen Flugbetrieb. Obwohl die weit überwiegende Anzahl der Flugbewegungen zur Tageszeit abgewickelt wird, spiegelt sich das im Ergebnis der Befragung nicht wider. Von den im Jahr 2019 abgewickelten Flugbewegungen lagen weniger als 7 % in der Nachtzeit (22:00–06:00 Uhr); davon 86 % in der Zeit zwischen 22:00 und 00:00 Uhr, 11 % in der Zeit zwischen 05:00 und 06:00 Uhr und lediglich 3 % in der Kernzeit der Nacht (00:00–05:00 Uhr). Rund 9 % der Teilnehmer fühlten sich zu keiner Zeit belästigt. Die Ergebnisse der Umfrage decken sich nur teilweise mit der am Flughafen München beobachteten Beschwerdesituation. Rund 15 % aller bei der FMG eingegangenen Beschwerden können dem Thema Nachtflug zugeordnet werden, rund die Hälfte bezieht sich auf einzelne Überflüge. Die vergleichsweise geringe Anzahl der Teilnehmer, die

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

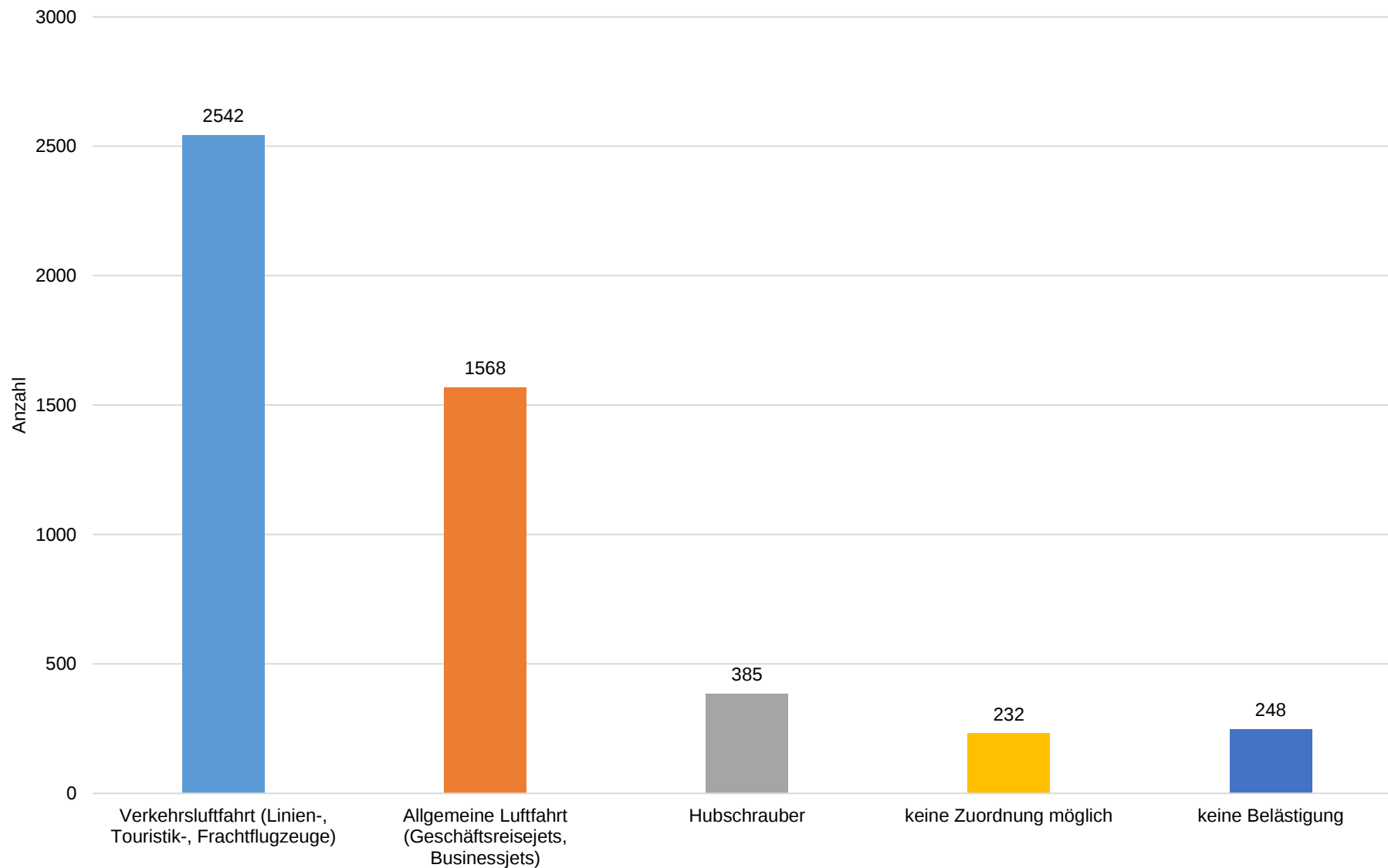
	sich in der Nachtzeit belästigt fühlen, kann auch auf die steuernde Wirkung der geltenden Nachtflugregelung vom 23.03.2001 für den Flughafen München zurückgeführt werden.
--	--

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



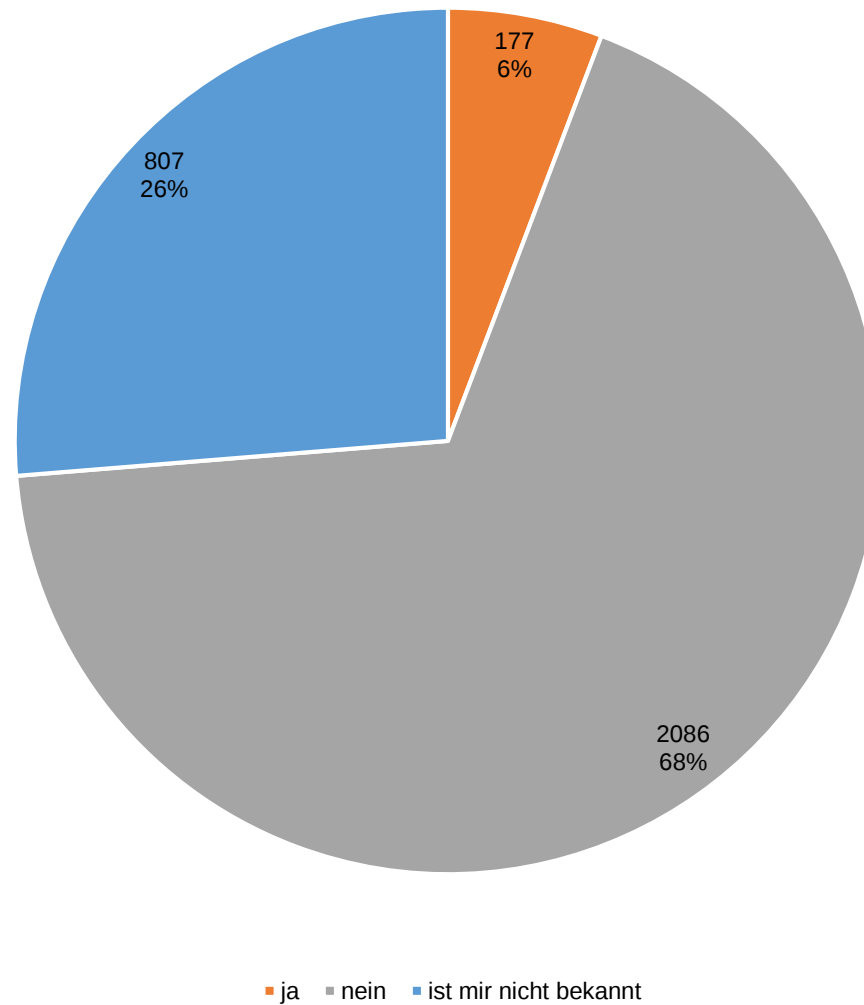
Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
Der größte Anteil der Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Meinung, dass die Belästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München von den Starts der Flugzeuge ausgeht. Das haben ca. 71 % aller Teilnehmer angegeben. Ca. 53 % der Teilnehmer vertreten die Ansicht, dass die Belästigung durch die Landungen der Flugzeuge verursacht ist. Im Vergleich hierzu geht, nach Auffassung der Teilnehmenden, die Lärmbelästigung weniger vom (Roll-)Verkehr am Boden (ca. 7 % aller Teilnehmer) und von den Triebwerksprobeläufen (ca. 12 %) aus. Für ca. 10 % aller Teilnehmer war keine Zuordnung möglich, von welchen Lärmereignissen die Belästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München an ihrer Wohnadresse maßgeblich ausgeht. 8 % der Teilnehmer gaben an, dass an ihrer Wohnadresse durch den Flugbetrieb am Flughafen München keine Belästigung ausgeht.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.3 wie folgt Stellung: Dem Ergebnis der Frage 2.3 zufolge ergeben sich Belästigungen vornehmlich aus Starts und Landungen. Auffällig im Vergleich zu anderen Flughäfen ist, dass Betroffenheiten durch Bodenlärm am Flughafen München eine deutlich untergeordnete Rolle spielen. Das liegt vornehmlich daran, dass sich das Flugbetriebsflächensystem, die Rollbahnen und die Vorfelder vollständig zwischen den Start- und Landebahnen befinden. Startende Flugzeuge werden am Flughafen München auf Standardabflugstrecken („Minimum Noise Routings“) geführt, die im Hinblick auf den Lärmgesichtspunkt optimiert sind und nach Möglichkeit dichter besiedelte Gebiete meiden. Belästigungen durch landende Flugzeuge können darauf zurückgeführt werden, dass sie aus flugbetrieblichen Gründen besiedelte Gebiete nur sehr eingeschränkt umfliegen können, da sie spätestens im sog. Endanflug geradeaus fliegen müssen. Eine maßgebliche Rolle spielt auch die jeweilige Betriebsrichtungsverteilung am Flughafen. Die Anzahl der durch Triebwerksprobeläufe belästigten Personen ist gering; bei der FMG ging in 2019 eine Beschwerde zu dieser Thematik ein. Ähnlich stellt sich die Situation beim Rollverkehr dar. In 2019 ging bei der FMG zu Lärmemissionen aus Rollverkehr am Boden keine Beschwerde ein. Die Angabe „keine Zuordnung möglich“ kann u. a. darauf zurückgeführt werden, dass in der Flughafenregion vielerorts weitere Lärmquellen (z. B. Straßenverkehr) vorhanden sind.

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



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
Ca. 83 % der Teilnehmer gaben an, sich von der Verkehrsluftfahrt (Linien-, Touristik-, Frachtflugzeuge) belästigt zu fühlen. 51 % der Teilnehmer fühlen sich (auch) von der Allgemeinen Luftfahrt (Geschäftsreisejets, Businessjets) belästigt. Von Hubschraubern fühlen sich ca. 13 % aller Teilnehmer belästigt. Das Thema „Hubschrauber“ wurde auch vereinzelt von Bürgern und einer Gemeinde in den ergänzenden Stellungnahmen angesprochen (siehe Anlage 7). Jeweils ca. 8 % der Teilnehmer konnten entweder keine Zuordnung treffen, von welcher Kategorie von Luftfahrzeugen sie sich am meisten belästigt fühlen, oder fühlen sich nicht belästigt.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 2.4 wie folgt Stellung: Der größte Anteil der Flugbewegungen am Flughafen München entfällt auf die Verkehrsluftfahrt. Diese Flugzeuge sind regelmäßig deutlich größer, schwerer und zumeist auch „lauter“ als kleinere und leichtere Geschäftsreisejets. Die Anzahl von 1.568 durch die Allgemeine Luftfahrt belästigter Personen liegt überproportional hoch im Vergleich zu dem Anteil, den die Allgemeine Luftfahrt an den gesamten Flugbewegungen in 2019 hatte (2,3 %). Zudem liegen Größe und Lärmimmissionen von Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt weit unter denen der Verkehrsluftfahrt. In 2019 ging bei der FMG eine Beschwerde ein, die der Allgemeinen Luftfahrt zuzuordnen war. Die Anzahl von 385 durch Hubschrauber belästigter Personen erscheint ebenfalls hoch. In 2019 betrug der Anteil der Hubschrauber an allen Flugbewegungen am Flughafen München weniger als 1 %. Im selben Zeitraum gingen bei der FMG zwei Beschwerden zu „Hubschrauber“ ein. Gründe für die empfundene Belästigung könnten u. a. sein, dass nicht alle Hubschrauber an festgelegte An- und Abflugrouten gebunden sind. Die Notwendigkeit und Flugwegführung (Tag/Nacht) ergeben sich u. a. aus polizeilichen/hoheitlichen Anforderungen.

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



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
68 % der Teilnehmer an der Online-Befragung gaben an, dass ihnen für von ihnen bewohnte/genutzte Räumlichkeiten keine Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet wurden. 26 % ist nicht bekannt, ob ihnen Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet wurden. 6 % der Teilnehmer gaben an, dass für von ihnen bewohnte/genutzte Räumlichkeiten Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen von der Flughafen München GmbH erstattet wurden.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.1 wie folgt Stellung: 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 23.03.2001² erweitert wurde (vgl. Karte). Eine Korrelation zwischen dem Umgriff des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes und dem Wohnort der Teilnehmer stellt die Online-Befragung allerdings nicht her. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle, die an der Befragung teilgenommen haben, z. B. Mieter, Erben, neue Eigentümer, Kenntnis und Information darüber haben, inwiefern für die von ihnen bewohnten Räumlichkeiten von der FMG Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen erstattet wurden.

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

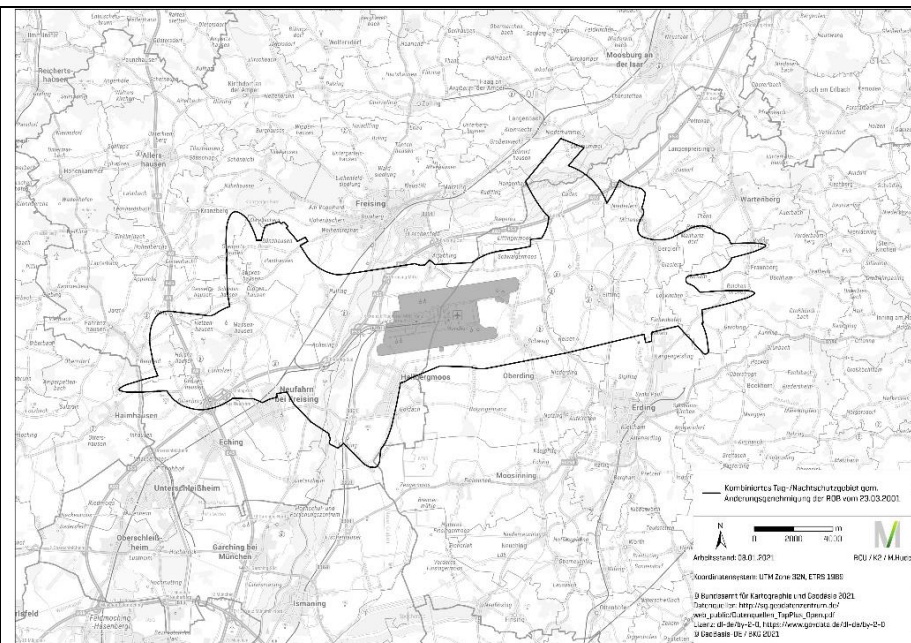
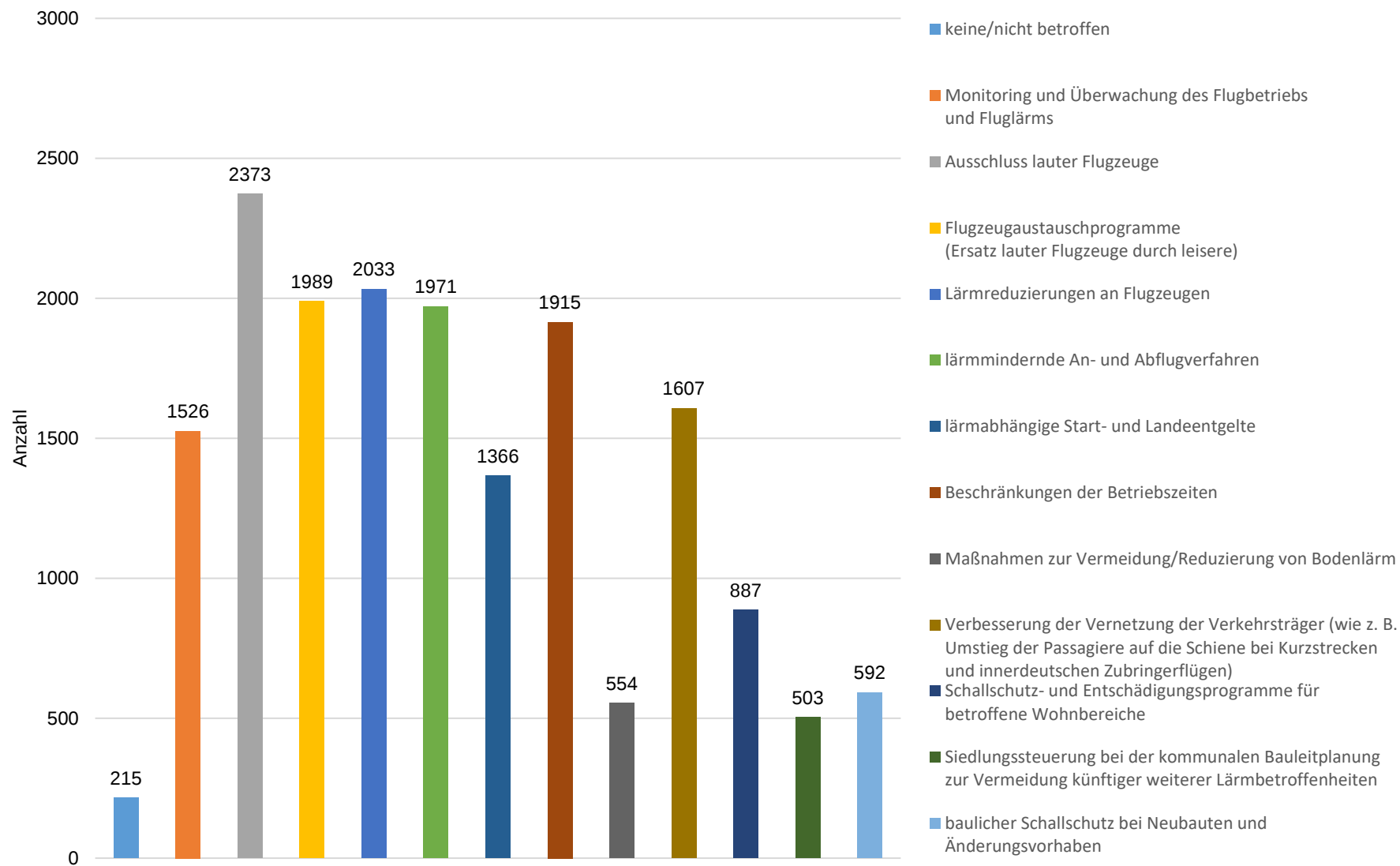


Abbildung: Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes gemäß Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 (Quelle: Flughafen München GmbH)

Ohne genaue Standortangabe des Gebäudes kann zur Erstattung von Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen keine Aussage getroffen werden. Zur Umsetzung der einschlägigen rechtlichen Vorgaben hat die FMG in der Vergangenheit zwei Schallschutzprogramme durchgeführt. Die Inanspruchnahme von Leistungen aus den 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 – zuletzt im Jahr 2006 – ausgelaufen.

	fen. Positiv beschiedene Ansprüche behalten über diese Frist hinaus ihre Gültigkeit und können nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch den Eigentümer auch weiterhin von der FMG erstattet werden. Die FMG hat im Rahmen der beiden Schallschutzprogramme auf Grundlage der für den Flughafen München bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen. So wurden rund 4.000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen, ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die FMG hat dazu in der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert.
--	--

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



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
Bei der Auswertung der Antworten zur Frage 3.2: „Welche lärmmin-dernden Maßnahmen halten Sie für zielführend, damit an Ihrer Wohn-adresse der Lärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München ver-ringert wird?“ kann zunächst festgestellt werden, dass die meisten Teilnehmer mehrere Maßnahmen als zielführend erachten, um die Lärmbelästigung durch den Flugbetrieb am Flughafen München an ihrer Wohnadresse zu verringern. Bei den Maßnahmenvorschlägen ergab sich folgende Reihenfolge: • Mehr als 70 % aller Teilnehmer: Ausschluss lauter Flugzeuge (77 %) • Mehr als 60 % aller Teilnehmer: ○ Lärmreduzierungen an Flugzeugen (66 %) ○ Flugzeugaustauschprogramme (Ersatz lauter Flugzeu-ge durch leisere) (65 %) ○ lärm mindernde An- und Abflugverfahren (64 %) ○ Beschränkungen der Betriebszeiten (62 %) • Mehr als 50 % aller Teilnehmer: Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger (wie z. B. Umstieg der Passagiere auf die Schiene bei Kurzstrecken und innerdeutschen Zubringerflügen) (52 %) • Mehr als 40 % aller Teilnehmer: ○ Monitoring und Überwachung des Flugbetriebs und Fluglärms (50 %) ○ lärmabhängige Start- und Landeentgelte (44 %) • Mehr als 20 % aller Teilnehmer: Schallschutz- und Entschädigungsprogramme für be-troffene Wohnbereiche (29 %) • Mehr als 10 % aller Teilnehmer: ○ baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungs-vorhaben (19 %) ○ Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung von Boden-lärm (18 %) ○ Siedlungssteuerung bei der kommunalen Bauleitpla-	Zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen nimmt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) wie folgt Stellung: • Flugzeugtauschprogramme: Die Verringerung von Fluglärm ist eine Daueraufgabe, die alle am Luftverkehr Beteiligten betrifft und an der seit Jahrzehnten gearbeitet wird. Insbesondere war und ist die Industrie gefordert, immer leisere Flugzeuge zu entwickeln. Flugzeuge der neuesten Generation sind deutlich leiser als noch vor 60 Jahren, vor allem durch neue Triebwerkstechnologien (Lärmemissionen Minus 88 %). Die Deutsche Lufthansa als Hauptnutzer am Flughafen München betreibt eine moderne Flugzeugflotte. • Vernetzung der Verkehrsträger: Ein zentrales Thema bayerischer Verkehrspolitik ist die intelligente, kundenfreundliche und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger. Attraktive Verkehrswege und gut vernetzte Verkehrssysteme sind entscheidende Standortfaktoren für gesamt Bayern einschließlich den Großraum München und die Flughafenregion. Menschen und Unternehmen in Bayern sind heutzutage in einem Maße international verwoben, dass auf zeiteffektive Reisen und Transporte rund um die Welt nicht verzichtet werden kann. Ziel muss es deshalb sein, die arteigenen Stärken der unterschiedlichen Verkehrsträger für eine nachhaltige Gestaltung von Reise- und Logistikketten effizient einzusetzen und die Verkehrsträger mittels leistungsfähiger Schnittstellen bestmöglich zu kombinieren. Deshalb ist es erforderlich, das Bahnnetz weiter auszubauen. So beabsichtigt der Freistaat Bayern zur Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München im Rahmen des Bahnknotens München gemeinsam mit der Deutschen Bahn eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren. • Monitoring Fluglärm: Zur kontinuierlichen Lärmmessung betreibt die Flughafen

nung zur Vermeidung künftiger Lärmbetroffenheiten (16 %) Lediglich ein Anteil von 7 % der Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung gab „keine/nicht betroffen“ an.	München GmbH (FMG) stationäre Lärmmessstellen im Umfeld des Verkehrsflughafens München. Daneben können auch mobile Lärmmessstellen eingesetzt werden. Durch dieses Netz von Lärmmessstellen können Aussagen über die Lärmsituation im Umfeld des Verkehrsflughafens München getroffen werden. • Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge: Ein vollständiger kategorischer Ausschluss bestimmter Airlines, obwohl sie mit zum Verkehr zugelassenen Flugzeugen am Flughafen München verkehren, ist aufgrund internationaler Luftverkehrsabkommen nicht möglich. Jede Beschränkung lauter Flugzeuge ist mit EU-Recht (Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union) lediglich dann vereinbar, wenn unter Beachtung eines ausgewogenen Ansatzes alle möglichen Maßnahmen zur Lösung des ermittelten Lärmproblems als nicht ausreichend erachtet wurden. Hier kommt zunächst eine Vielzahl anderer Maßnahmen in Betracht. Neben den in der gültigen Planfeststellung und Genehmigung für den Flughafen München festgelegten Betriebsbeschränkungen sind lärmabhängige Nutzungsentgelte ein wichtiges Anreizinstrument. Am Flughafen München werden lärmabhängige Start- und Landeentgelte, unterteilt in 11 bzw. 13 Kategorien, erhoben. Je lauter ein Flugzeug ist, desto höhere lärmabhängige Entgelte sind zu entrichten. Ziel dieser lärmabhängigen Differenzierung ist eine verkehrslenkende Wirkung dahingehend, monetäre Anreize für den Betrieb möglichst lärmarmer Flugzeuge zu setzen. Darüber hinaus erhalten Luftverkehrsgesellschaften einen Rabatt auf die Entgelte, wenn sie Flugzeuge mit sog. Vortex-Generatoren einsetzen. Vortex-Generatoren reduzieren die typischen Pfeifgeräusche während des Anflugs. Ziel ist eine laufende Weiterentwicklung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte, insbesondere auch unter Berücksichtigung der fortschreitenden technischen
--	--

	Entwicklung. • Siedlungssteuerung: Die städtebaulichen Zwänge aufgrund der Notwendigkeit zur Schaffung von Bauland unter Berücksichtigung zahlreicher fachlicher Belange eröffnet Gemeinden im Rahmen der kommunalen Planungshoheit nur geringe Spielräume, insbesondere auch, da ansonsten u. U. auch ganze Ortsteile von der Siedlungsentwicklung ausgenommen werden müssten. Allerdings ermöglichen Maßnahmen zur Siedlungssteuerung es, künftige Lärmbetroffenheiten zu vermindern und stellen somit im Rahmen einer Schutzgüterabwägung ein wirksames Mittel dar, auch wenn sie nicht unmittelbar auf die Lärmentstehung selbst abzielen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.2 wie folgt Stellung: Seit Betrieb des Flughafens München wurden viele Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmemissionen umgesetzt oder vorhandene Maßnahmen optimiert (ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zur Frage 3.4 verwiesen). Bereits seit 01.01.2012 dürfen laute Flugzeuge, die nur die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Kapitel 2 des ICAO-Abkommens erfüllen, auf dem Verkehrsflughafen München weder starten noch landen (siehe 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss [ÄPFB]³ Ziffer A.II.2.2). Technische Entwicklungen wie die sog. Wirbelgeneratoren zeigen, dass Lärmreduzierungen auch an vorhandenen Flugzeugen möglich sind. Die Entwicklung in diesem Bereich sollte weiter verstärkt und vorhandene Flugzeuge möglichst rasch nachgerüstet werden, soweit das technisch möglich ist. Die Lärminderung an der Quelle, also am Flugzeug selbst, stellt die wirksamste Möglichkeit dar, Fluglärm zu verringern. Daher kommt
--	--

³ 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))

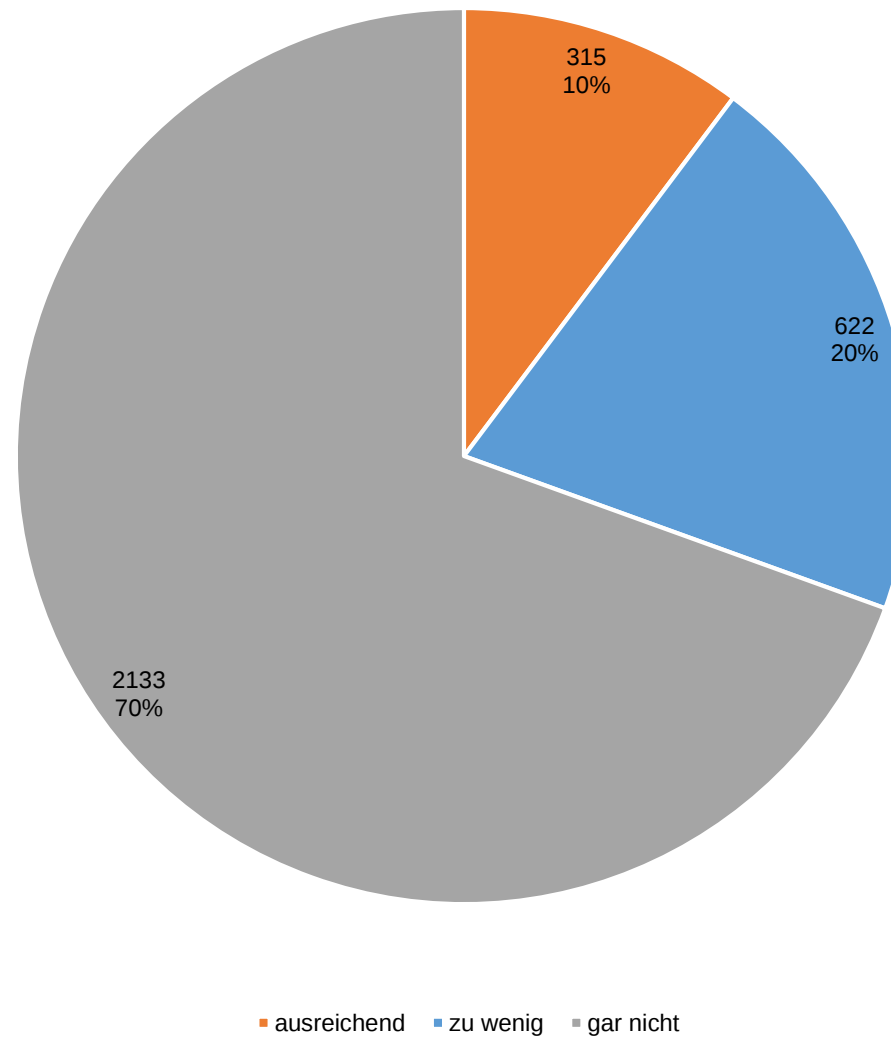
	dem Ersatz lauter Flugzeuge durch leisere Flugzeuge eine besondere Bedeutung zu. Auch lärmindernde An- und Abflugverfahren sind sinnvolle Maßnahmen zur Verringerung von Fluglärm. Die Beurteilung muss allerdings für jede Maßnahme einzeln und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten erfolgen. Die Betriebszeiten am Flughafen München sind bereits durch die geltende Nachtflugregelung⁴ beschränkt. Die Regelung sorgt neben Einschränkungen in den Tagesrandstunden für eine weitestgehend bewegungsfreie Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 und 05:00 Uhr. Sie beinhaltet außerdem ein Lärmkontingent für alle am Flughafen betriebenen Nachtflüge sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an festgelegten Punkten auf einen Dauerschallpegel von 50 dB(A). Eine Beschränkung während der Tagzeit ist mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Die bessere Vernetzung der Verkehrsträger, insbesondere mit der Bahn, ist eine sinnvolle und von der FMG seit langem geforderte Maßnahme. Eine notwendige Maßnahme – aus Sicht der FMG – ist in diesem Zusammenhang auch ein Fernbahnanschluss am Flughafen München. Bereits heute erfolgt ein umfangreiches Monitoring von Fluglärm. Mit 16 stationären Lärmmessstellen im Umfeld des Flughafens werden die vom Luftverkehr ausgehenden Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet. Darüber hinaus bietet die FMG bereits seit längerem auf freiwilliger Basis auch mobile Fluglärmmessungen an. Das Entgeltsystem am Flughafen München beinhaltet lärmabhängige Entgelte. Die FMG nimmt damit bereits seit langem Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Grundlage ist die Entgeltordnung des Flughafens München, die für alle Flugzeuge gilt, die am Flughafen verkehren. Die Entgelte differenzieren nach Flugzeugen, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind und solchen, die es nicht sind. Letztere bezahlen bislang am Tag einen Aufschlag von
--	---

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

	rund 60 % und nachts von rund 75 %. Zudem unterscheiden die Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb: Während der Nachtzeit ab 22:00 Uhr wird allen Flugzeugen ein Aufschlag von 15 % (bei nicht Bonuslisten-Flugzeugen 25 %) in Rechnung gestellt. Das lärmorientierte Grundentgelt ist abhängig von der jeweiligen Lärmklasse eines Flugzeugs. Um den Anreiz weiter zu erhöhen, hat die FMG das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt und die Genehmigung zur Änderung der Entgeltordnung auf Basis einer Entgeltrahmenvereinbarung beim zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantragt, die zum 01.06.2021 in Kraft trat. Vorgesehen ist, den Anteil des Lärmentgelts an den Gesamtentgelten deutlich zu erhöhen, mit künftig 13 Lärmklassen stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen zu unterscheiden, Entgelte differenziert nach Start und Landung zu erheben, das Lärm-Grundentgelt zu erhöhen, zwischen Flügen am Tag und in den Tagesrand- und Nachtzeiten zu unterscheiden und das Lärm-Grundentgelt mit deutlichen Zuschlägen zu versehen. Damit sollen klare Anreize zum weiteren Schutz der Flughafenanwohner geschaffen werden, damit Verkehre möglichst außerhalb der Tagesrand- und Nachtzeiten stattfinden. Die FMG macht durch diese Weiterentwicklung deutlich, dass sie dem Einsatz leiser und moderner Flugzeugtypen ein hohes Gewicht beimisst und daher die finanziellen Anreize dafür deutlich verstärkt. Die FMG hat im Rahmen zweier Schallschutzprogramme in der Vergangenheit rund 4000 Anwesen mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Damit wurden die Vorgaben des Planfeststellungsbescheids und der Nachtflugregelung umfassend umgesetzt. Baulicher Schallschutz bei Neubauten und Änderungsvorhaben sind ebenfalls zielführende Maßnahmen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Bestimmungen der DIN 4109 hinzuweisen. Das Ergebnis der Online-Befragung macht deutlich, dass „Maßnahmen zur Reduzierung von Bodenlärm“ am Flughafen München keine besondere Bedeutung zugemessen wird. Das lässt sich auch darauf
--	--

	zurückführen, dass in der Vergangenheit bereits zahlreiche Maßnahmen zu dessen Reduzierung ergriffen wurden. Ein wichtiger dazu geleisteter Beitrag ist der Ersatz des Einsatzes der Hilfstriebwerke der Flugzeuge durch bodengebundene Anlagen (400 Hz-Anlagen und PCA-Anlagen [PCA: Pre Conditioned Air]). Eine Reduzierung des Bodenlärms aus dem Rollverkehr konnte in der Vergangenheit auch durch die Einführung des Airport-CDM (Collaborative Decision Making) erreicht werden. Schutz vor Bodenlärm wird auch durch Maßnahmen wie den Lärm- und Sichtschutzwall Schwaig erreicht, der neuerdings durch Lärm- und Sichtschutzwälle am Vorfeld Ost entlang des neuen Südrings ergänzt wurde. Maßnahmen zur Siedlungssteuerung in der kommunalen Bauleitplanung sind zur Vermeidung zukünftiger Lärmbetroffenheiten nicht nur zielführend und wichtig, sondern entscheidend. Diese Annahme wird auch durch eine Auswertung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 13.11.2018 unterstützt, wonach die Hauptursache für die Zunahme der Lärmbetroffenen nach der Umgebungslärmrichtlinie für die Jahre 2012 bis 2017 in der Zunahme der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens München liegt. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH teilte zum Ergebnis der Frage 3.2 mit, dass lärmmindernde An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen München bereits zum Einsatz kämen. Vorschläge bzw. Optimierungen könne die Öffentlichkeit über ihren Vertreter aus der Fluglärmkommission in das Gremium nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einbringen und dort beraten lassen.
--	--

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



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
70 % der Teilnehmer an der Online-Befragung gaben an, sich von der Flughafen München GmbH gar nicht bezüglich Lärmschutz informiert zu fühlen. 20 % finden sich zu wenig informiert. 10 % der Teilnehmer erachten die Information der Flughafen München GmbH als ausreichend.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.3 wie folgt Stellung: Die FMG informiert bereits heute umfassend und transparent zu den Themen Lärm und Lärmschutz, das zeigt auch ein Vergleich mit anderen nationalen und internationalen Flughäfen. Allerdings setzt das Informationsangebot auch voraus, dass es angenommen wird. Folgende Informationsmöglichkeiten sind u. a. verfügbar: • Flugspuren und gemessene Lärmpegel am Flughafen München werden im Internet über das Serviceangebot Fluglärmmonitoring Online („Flumo“)⁵ veröffentlicht. Dort werden zahlreiche Informationen, wie die aktuelle Position eines Flugzeugs, dessen Flughöhe, der Flugzeugtyp oder die Fluggesellschaft angezeigt. Flumo zeigt außerdem die aktuellen Lärmpegel aller 16 ortsfesten, von der FMG betriebenen Lärmmessstellen. Detaillierte Informationen zu jeder Messstelle werden ebenfalls veröffentlicht. Flumo ermöglicht auch die Anzeige von Flugspuren und Lärmpegeln für bereits vergangene Zeiträume. Jeder Betroffene kann darüber hinaus individuelle spezifische Informationen z. B. zu seinem Wohnort abrufen. Seit dem 01.11.2020 hat die FMG „Flumo Live“ freigeschaltet und stellt damit noch aktuellere Informationen zur Verfügung. Bisher zeigte Flumo Flugspuren und Lärmpegel mit einem Zeitversatz von 10 Minuten an. Mit Flumo Live erfolgt die Anzeige von Flugspuren und Lärmpegel nun mit minimalstem Zeitversatz in Echtzeit. • Darüber hinaus veröffentlicht die FMG im Internet zu allen Messstellen ausführliche statistische Auswertungen⁶. So können etwa Statistiken zu Pegelhäufigkeiten oder zu Dauerschallpegeln einzelner Tage, von Monaten oder Jahren

⁵ Flughafen München GmbH: TraVis, Fluglärmüberwachung-Online „Flumo“ – Fluglärmkarten in Echtzeit ([Fluglärmüberwachung - Online - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/Fluglaermueberwachung-Online-Flughafen-Muenchen))

⁶ Flughafen München GmbH: Stationäre Messungen, Angaben und Darstellungen der akustischen Mess- und Kenngrößen zusammen mit den relevanten Verkehrsdaten ([Fluglärmüberwachung - Mess- und Kenngrößen - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.flughafen-muenchen.de/Fluglaermueberwachung-Mess-und-Kenngrößen-Flughafen-Muenchen))

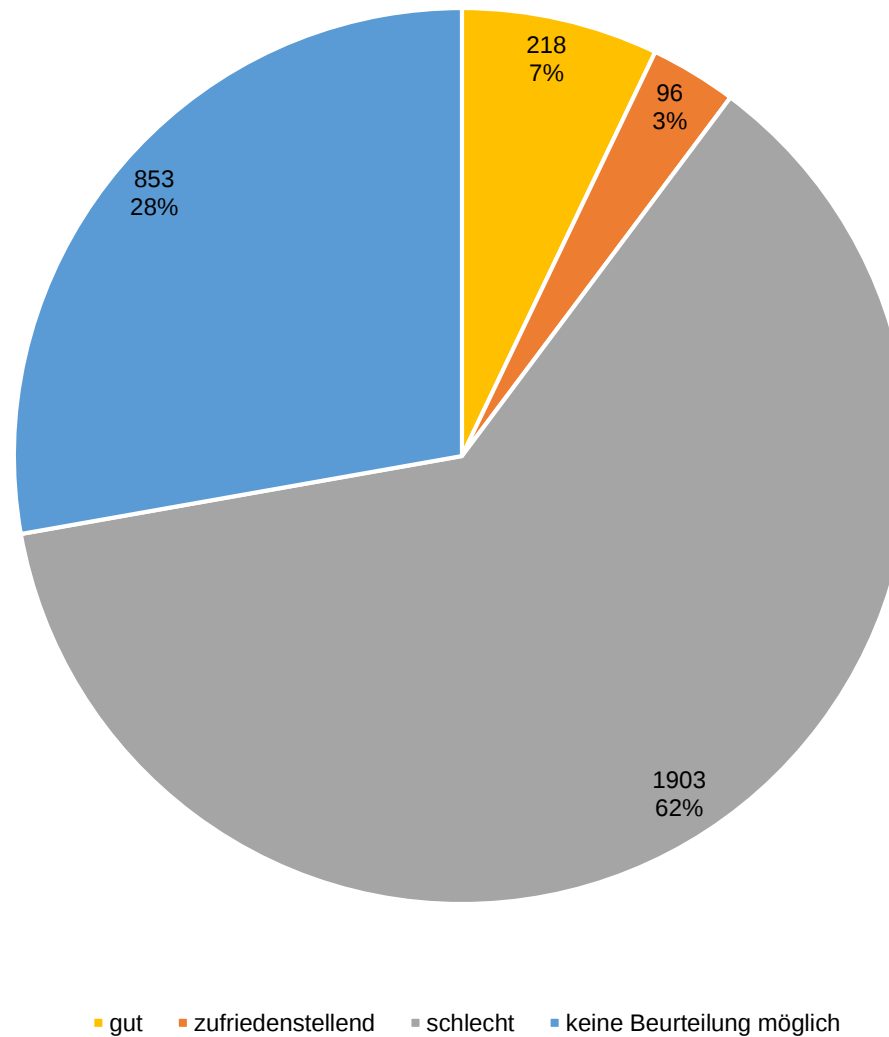
	angezeigt werden. • Zusätzlich informiert die FMG monatlich im sog. Immissionsbericht⁷ umfassend über Fluglärm. Zum Thema Nachtflug veröffentlicht die FMG für jedes Kalenderjahr ausführliche Auswertungen im sog. Nachtflugjahresbericht⁸. • Als weitere Informationsquelle hat die FMG im Jahre 2019 die neue Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“⁹ veröffentlicht. Die Broschüre beschreibt zahlreiche für die Thematik Fluglärm relevante Aspekte wie beispielsweise Ursachen von Fluglärm, die Planung von Flugverfahren, rechtliche Vorgaben sowie die Fluglärmüberwachung am Flughafen München. • Außerdem berichtet die FMG in den Sitzungen der Fluglärmkommission umfangreich zu den Themen Lärm und Lärmschutz. Die an den Sitzungen teilnehmende Presse berichtet regelmäßig in den lokalen Medien über Inhalte und Ergebnisse der Sitzung. • Über das „Servicetelefon Lärmschutz“ können jederzeit Anfragen und Beschwerden an die FMG gerichtet werden. Jede einzelne der Anfragen/Beschwerden wird von der FMG individuell beantwortet. Die Telefonnummer lautet: +49 (0)89 975-4 04 10. • Die FMG führt z. B. umweltspezifische Veranstaltungen wie einen „Tag der offenen Messtüre“ oder Umwelttouren durch, die praxisnahe Einblicke in Lärm- und Umweltthemen geben. Das umfangreiche Informationsangebot zeigt den Stellenwert, den die FMG einer umfassenden und transparenten Information zum Thema Lärm beimisst.
--	---

⁷ Flughafen München GmbH: Immissionsberichte ([Immissionsberichte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/de/immissionsberichte))

⁸ Flughafen München GmbH: Nachtflugjahresberichte ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/de/nachtflug-jahresberichte))

⁹ Flughafen München GmbH: Fluglärm und Fluglärmschutz – Umwelt am Flughafen München, Oktober 2019 ([Das »Münchner Modell« – Vorbild für die ganze Branche Ein Fachreader zum Symposium \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/de/umwelt-am-flughafen-muenchen))

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



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
Das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärm(-schutz) beurteilten • 62 % der Teilnehmer als schlecht, • 7 % der Teilnehmer als gut und • 3 % der Teilnehmer als zufriedenstellend. Für 28 % der Teilnehmer war zu dieser Frage keine Beurteilung möglich.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt zum Ergebnis der Frage 3.4 wie folgt Stellung: Die unterschiedlichen Ergebnisse der Antworten auf die Frage zur Information bzw. zur Frage des Engagements der FMG wirken pauschal und sind zu hinterfragen. Einerseits geben 70 % der Teilnehmer an, von der FMG bezüglich Lärmschutz „gar nicht“ informiert zu sein (siehe Frage 3.3). Andererseits bewerten 62 % der Teilnehmer das Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) als „schlecht“ (siehe Frage 3.4). Die Gemeinden bzw. Landkreise bewerten die Frage zum Engagement der FMG beim Lärm(-schutz) anders. So beurteilen 67 % das Engagement der FMG als „zufriedenstellend“ (siehe Frage 2.4, Anlage 6). Die FMG nimmt den Lärmschutz der Anwohner und Kommunen ernst. So wurde in der Vergangenheit bereits eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen, um die Lärmimmissionen zu reduzieren und den Schutz der Anlieger zu verbessern. Dieses Engagement soll auch in Zukunft weitergeführt werden. Die FMG informiert umfangreich zum Thema Lärm(-schutz) (siehe hierzu auch die Stellungnahme zur Frage 3.3). Zur Überwachung von Fluglärm im Umfeld des Flughafens betreibt die FMG ein umfangreiches Fluglärmmonitoring. Zahlreiche weitere Maßnahmen im Bereich des aktiven und passiven Lärmschutzes wurden am Flughafen München umgesetzt: • 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 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 ergriffen. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen zu den Fragen 3.1 und 3.2 verwiesen. Die Technische Universität München (TUM) hat daneben im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmkommission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert. Weitere lärmmindernde Maßnahmen betreffen z. B. die Flugführung und liegen in der Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Beispielhaft wird auf die nach Lärmgesichtspunkten optimierte Flugstreckenführung am Flughafen, auf die spätere Freigabe von Abflugstrecken in der Nacht, auf die Verwendung sog. Continuous Descent Operations (CDO), auf Regelungen zur Mindesthöhe im Gegenanflug in der Nacht sowie auf die nächtliche Abwicklung des Flugbetriebs auf nur einer Start-/Landebahn mit damit verbundenen Lärmpausen verwiesen.
--	---

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

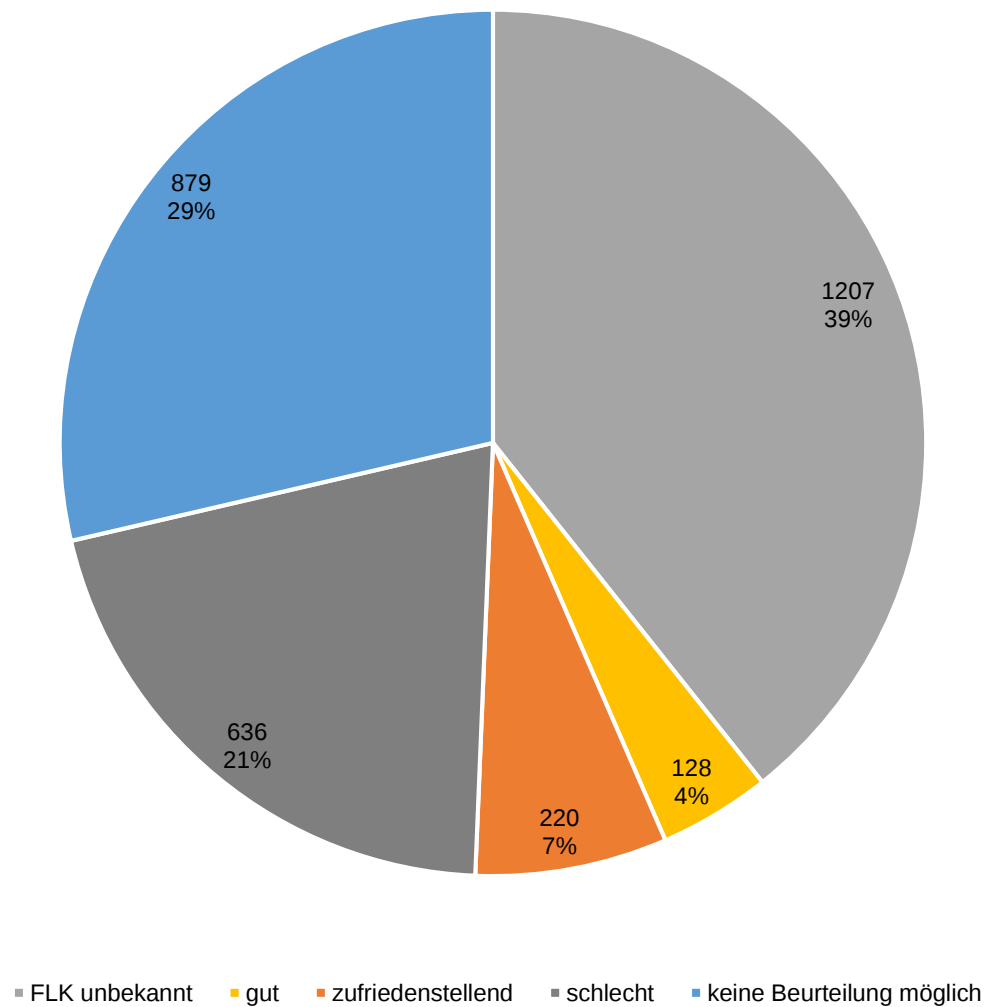
Aus Gründen des Datenschutzes kann das Ergebnis der Online-Befragung nicht veröffentlicht werden. Gleichwohl wird das Ergebnis der Umfrage berücksichtigt.

Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
Aus Gründen des Datenschutzes kann das Ergebnis der Online-Befragung nicht veröffentlicht werden. Gleichwohl wird das Ergebnis der Umfrage berücksichtigt.	Der Fluglärmschutzbeauftragte (FLSB) ist Kontaktpersonen und Vermittler zwischen der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung, den Luftverkehrs- und Flughafengesellschaften sowie den Luftfahrtbehörden und den Flugsicherungsorganisationen. Die FLSB haben im Rahmen der Aufgaben, für die die Luftfahrtbehörden im Vollzug zuständig sind, bei allen Maßnahmen mitzuwirken oder diese zu veranlassen, die notwendig und zweckmäßig sind, um bei dem Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Die Aufgaben des FLSB im Einzelnen sind in den Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien) vom 02.02.2021 (BayMBI. 2021 Nr. 142 vom 24.02.2021)¹⁰ aufgelistet. Zu diesen Aufgaben zählen insbesondere • die Entgegennahme, Untersuchung und Beantwortung von allgemeinen Beschwerden und Anfragen zum Thema Fluglärm, • die Information, Beratung und Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zum Thema Fluglärm, • die Beratung der zuständigen Luftfahrtbehörde bei Planfest-

¹⁰ BAYERN.RECHT Verkündungsplattform: Leitlinien für die Fluglärmschutzbeauftragten bei den Luftämtern Süd- und Nordbayern (Fluglärmschutzbeauftragten – Leitlinien), Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 2. Februar 2021, Az. 56-3739.1-1-6, BayMBI. 2021 Nr. 142, 24. Februar 2021 ([BayMBI. 2021 Nr. 142 - Verkündungsplattform Bayern \(verkuendung-bayern.de\)](https://www.verkuendung-bayern.de/BayMBI.2021.Nr.142-Verkueundungsplattform-Bayern))

	stellungsverfahren und Genehmigungsverfahren hinsichtlich lärmphysikalischer Fragen, • die Mitwirkung bei der Konzeption von Verfahren zur Lärm-minderung in der Luft und am Boden, die im Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen, • die Mitwirkung bei der Überwachung von festgelegten Maß-nahmen und Betriebsbeschränkungen zur Lärm-minderung an Flugplätzen, • die Mitwirkung bei der Verfolgung von Verstößen im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren zum Schutz gegen Flug-lärm und • die Beratung der Flugplatzunternehmer hinsichtlich der Ein-richtung und des Betriebs der Messanlagen gemäß § 19a Luftverkehrsgesetz. Der FLSB der Regierung von Oberbayern ist zu den üblichen Dienst-zeiten für die Bürgeranliegen über Telefon, Fax, E-Mail und Brief er-reichbar. Auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern wird auch ein spezielles Online-Verfahren für Fluglärm-beschwerden be-reitgestellt, das bereits die wesentlichen Informationen für eine zügige Bearbeitung abfragt. Fluglärm-beschwerden können beim Fluglärmschutzbeauftragten für Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über folgende Wege einge-reicht werden: • Über ein Online-Formular: Start – Fluglärm-beschwerde (bay-ern.de) • telefonisch: +49 (0)89 2176-1 • per E-Mail: luftamt@reg-ob.bayern.de • schriftlich: Regierung von Oberbayern, 80534 München • per Fax: +49 (0)89 2176-3102
--	--

3.6 Sind Ihnen die Aufgaben der Fluglärmkommission München (FLK) bekannt bzw. wie bewerten Sie die Tätigkeit der FLK?



Ergebnis der Online-Befragung	Bewertung
39 % der Teilnehmer an der Online-Befragung ist die Fluglärmkommission (FLK) am Flughafen München unbekannt. Für 29 % war keine Beurteilung der Tätigkeit der FLK möglich. 21 % bewerten die Tätigkeit der FLK als schlecht, 7 % als zufriedenstellend und 4 % als gut.	Der Vorsitzende der Fluglärmkommission (FLK) am Flughafen München nimmt zum Ergebnis der Frage 3.6 wie folgt Stellung: Auf den ersten Blick mag es überraschen, dass mehr als zwei Drittel der an der Online-Befragung teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger entweder überhaupt keine Vorstellung von den Aufgaben der FLK haben oder sich jedenfalls nicht in der Lage sehen, die Tätigkeit der FLK zu bewerten. Dieses Ergebnis ist jedoch aus der in § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) beschriebenen gesetzlichen Aufgabe der FLK erklärlich, die die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sowie die Flugsicherungsorganisation beraten soll. Diese behördenzentrierte Beratungsaufgabe der FLK wird insbesondere durch die engagierte Mitarbeit der Vertreter der von Fluglärm und flugbetriebsbedingten Luftverunreinigungen betroffenen Gemeinden und Landkreise wahrgenommen und durch deren kommunalpolitisches Erfahrungswissen unterfüttert. Damit steht im Einklang, dass diese Gemeinden und Landkreise die Aufgabenwahrnehmung durch die FLK und deren Ergebnisse nahezu durchgängig als zufriedenstellend oder sogar gut bewerten (siehe Frage 2.7, Anlage 6).