

Anlage 7: Zusammenstellung und Bewertung der ergänzenden schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen der Öffentlichkeit aus der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München hatte die Öffentlichkeit in der Zeit vom 07.08.2020 bis einschließlich 21.09.2020 die Möglichkeit, einen Online-Fragebogen zu den Themenkomplexen „Großflughafen München“, „Umgebungsärm durch den Flugbetrieb am Flughafen München“ und „mögliche lärm mindernde Maßnahmen zum Schutz vor Umgebungsärm durch den Flugbetrieb am Großflughafen München“ zu beantworten. Die Auswertung des Online-Fragebogens für die Öffentlichkeit ist als Anlage 5 dem Lärmaktionsplan-Entwurf beigelegt und wurde den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung übermittelt. Insgesamt 11 Bürger, Bürgerinitiativen und Verbände gaben darüber hinaus ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen ab. Diese Rückmeldungen wurden den zuständigen Stellen ebenfalls zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Anregungen und Rückäußerungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Bürger/ Bürgerinitiative/ Verband	Nr.	Rückäußerung/Anregung	Bewertung
Bürger	1	Wenn man Ihre Aktion mit den „Fragen für die Öffentlichkeit“ zum Thema „Lärm am Münchner Flughafen“ wirklich ernst nehmen könnte, dann hätte Sie diese Umfrage nicht so tief in irgendwelchen Unterseiten versteckt	Dieser Vorwurf ist aus Sicht der Regierung von Oberbayern nicht zutreffend: - Die Bekanntmachung der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung erfolgte im Oberbayerischen Amtsblatt, Ausgabe Nr. 19 vom 07.08.2020. In dieser war eine Verlinkung auf die Internetseite zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München enthalten. Auf dieser waren Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ein Link zur Unterseite „Fragen für die Öffentlichkeit“ enthalten. - Zudem gab die Regierung von Oberbayern am 07.08.2020 eine Pressemitteilung heraus, in der ebenfalls die Verlinkung auf die Internetseite zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung

			für den Großflughafen München enthalten war. • Darüber hinaus wurden auf der Startseite der Regierung von Oberbayern¹ sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft, um auf die erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung hinzuweisen und einen direkten Zugriff auf die Internetseite zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen zu ermöglichen: ○ Über einen sog. „Slider“ wurde die Öffentlichkeit über ein Bild-Text-Element auf die Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. ○ Im Presseticker wurde auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen. ○ Unter „Aktuelles“ wurde mit einem Bild-Text-Element auf die Lärmaktionsplanung hingewiesen. ○ Unter „Themen im Fokus“ war ebenfalls ein Hinweis auf die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung enthalten. Insgesamt wurde damit allein auf der Startseite an vier Stellen auf die Lärmaktionsplanung aufmerksam gemacht. • Auf der Aufgabenseite „Umgebungsärm; Erstellung von Lärmaktionsplänen für Orte in der Nähe von Bundesautobahnen, Großflughäfen und bestimmten Haupteisenbahnstrecken wurde im Rahmen der Möglichkeiten eine „Regionale Ergänzung“ der Regierung von Oberbayern aufgenommen, über die man zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München gelangte. • Auf der Serviceseite „Planverfahren, Planfeststel-
--	--	--	--

¹ Regierung von Oberbayern: Internet ([Regierung von Oberbayern](#))

			lungen“ gelangte man in der Rubrik „Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz“ ebenfalls zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München. • Auf der Über uns-Seite „Sachgebiet 50 – Technischer Umweltschutz“ war unter „Immissionsschutz/Lärm“ ebenfalls eine Verlinkung zum aktuellen Lärmaktionsplan enthalten. • Über Internetsuchmaschinen gelangte man beispielsweise nach Eingabe der Suchbegriffe „Lärmaktionsplan Flughafen München“, „Lärmaktionsplan München“ oder „Lärmaktionsplan Flughafen“ zur Internetseite der Regierung von Oberbayern zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München.
	2	und bei den Fragen mit mehreren Antwortmöglichkeiten auch noch ein „freies“ Eingabefeld „Sonstiges“ (oder etwas in der Art) bereitgestellt.	Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München wird deshalb in zwei Mitwirkungsphasen erfolgen. In der ersten Phase wurden die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise gebeten, zielgerichtete Fragen zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München zu beantworten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten zusätzlich die Möglichkeit eine eigene Stellungnahme abzugeben. Ziel der ersten Mitwirkungsphase war es, eine Grundlage für die Erstellung eines Lärmaktionsplan-Entwurfs zu erhalten. Zu diesem Entwurf erhalten die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise im Rahmen der zweiten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit eigene Stellungnahmen abzugeben.

			Unabhängig davon wurden aber auch alle Stellungnahmen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Verbänden, die im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, in den vorliegenden Lärmaktionsplan-Entwurf aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.
	3	Dann wäre es z. B. möglich gewesen auf die zunehmende Aufweichung des (sowieso nicht existierenden) „Nachtflugverbots“ per massiv zunehmender Ausnahmegenehmigungen hinzuweisen und die Abschaffung dieser „Lärmäquivalente“ für Nachtfieger zu fordern und ein wirklich totales Nachtflugverbot!	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Für den Flughafen München besteht eine bestandskräftige Nachtflugregelung, die einem Nachtflugverbot entgegensteht. Der Flughafen München hat damit eine gesicherte Rechtsposition, in die mit einem vollständigen Nachtflugverbot eingegriffen würde. Überdies ließe sich ein Nachtflugverbot nicht mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München vereinbaren. Bei einem Flughafen mit internationaler Ausrichtung lässt sich der Betrieb aufgrund der Zeitverschiebung nicht ausschließlich zur Tageszeit abwickeln. Die Anzahl an Ausnahmegenehmigungen, die das StMB gewährt, hängt vornehmlich zum einen von den jeweils vorherrschenden Wetterbedingungen und zum anderen von den aktuellen Gegebenheiten im internationalen Luftverkehrssystem ab. Nur wenn die Flugbewegung erforderlich ist, um erhebliche Störungen des Flugverkehrs zu vermeiden oder dem besonderen öffentlichen Interesse dient, wird eine Ausnahmegenehmigung erteilt. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungs-genehmigung der Regierung von Oberbayern vom

23.03.2001² eingeschränkt.
Die Nachtflugregelung sieht auf Grundlage des § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und unter besonderer Berücksichtigung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG, nach dem auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist, sowohl eine Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs als auch die Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor.
Eine Übersicht über die geltenden Nachtflugbeschränkungen am Flughafen München stellt sich wie folgt dar:

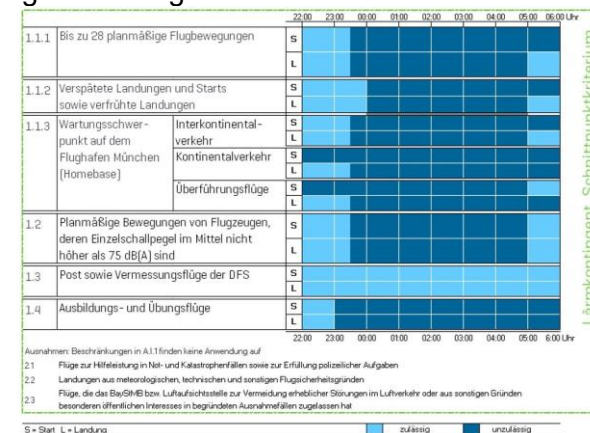


Abbildung: Schematische Darstellung der Nachtflugregelung am Flughafen München (Quelle: Flughafen München GmbH³)

In der Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr ist der Flugbetrieb grundsätzlich verboten; einzelne Flugbewegungen dürfen nur in besonders begründeten Ausnahmefällen stattfinden. So sieht die Nachtflugregelung eine nahezu bewegungsfreie Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und

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/luftverkehrsgesetz/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

³ Flughafen München GmbH: Nachtflugregelung gemäß Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (<https://www.munich-airport.de/nachtflug-88324>)

			05:00 Uhr vor. Auch der Schutz des Zeitfensters von 23:30 Uhr bis 00:00 Uhr ist durch Beschränkung des Luftverkehrs in besonderem Maße gewahrt. Die Tagesrandstunden von 22:00 Uhr bis 00:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr sind ebenfalls erheblichen Beschränkungen unterworfen. Neben der Einschränkung der zulässigen Flugarten und der Beschränkung zulässiger Flugbewegungen auf Kapitel 3 Flugzeuge, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums gelistet sind, ist ein Lärmkontingent für die Nacht festgelegt, das durch seine Ausgestaltung Anreize zum Einsatz möglichst leiser Flugzeuge setzt (lautere Flugzeuge nehmen mehr Kontingentanteile in Anspruch als leisere Flugzeugtypen). Zudem darf zum Schutz der Nachbarschaft der äquivalente Dauerschallpegel von $L_{eq} = 50 \text{ dB(A)}$ an den Schnittpunkten der Flugkorridore mit der Grenze des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres nicht überschritten werden. Eine Einzelbegründung für jede Nachtflugbewegung in den Tagesrandzeiten von 22:00 bis 00:00 Uhr und von 05:00 bis 06:00 Uhr sieht die Nachtflugregelung nicht vor, selbstverständlich müssen aber die Flüge beim Flugplanordinator unter Hinweis auf die in Anspruch genommene Zulassungsart des Fluges in der Maßgabenliste der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 unter Ziffer A.I.1. angemeldet und koordiniert sein. Flüge ohne Koordinierung sind nicht zulässig und stellen eine Ordnungswidrigkeit dar (§ 4 i. V. m. § 3 der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordinierung [FHKV] vom 13.06.1994). In der Kernzeit (00:00 bis 05:00 Uhr) darf dagegen nur geflogen werden, wenn eine Ausnahmege-nehmigung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) oder ein Notfall i. S. d. Nachtflugregelung vorliegt. Die Nachtflugregelung wurde sowohl vom Bayerischen
--	--	--	---

			Verwaltungsgerichtshof (BayVGH; Urteil vom 03.12.2002, Az. 20 A 01.4019 u. a., Urteil vom 28.09.2006, Az. 8 A 05.4032 u. a.) wie vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) überprüft und bestätigt (Urteil vom 20.04.2005 Az. 4 C 18.03 und Beschluss vom 22.02.2007 Az. 4 B 2.07). Die Nachtflugregelung wurde zudem im Rahmen des 98. Planänderungsverfahrens von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen, ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss [ÄPFB]⁴ der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011, C III 3.6.10.3, S. 1130ff.). Dieses Prüfungsergebnis wurde vom BayVGH in seinem Urteil vom 19.02.2014, Az. 8 A 11.40040 u. a. Ziff. 6.5 der Begründung, RdNr. 487ff. und vom BVerwG, Beschluss vom 19.02.2015, Az. 4 B 53.14 ff.) trotz der im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstellung der Antragsunterlagen für den 98. ÄPFB inzwischen höheren Auslastung des Lärmkontingents bestätigt. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig. Eine Änderung der bestehenden Nachtflugregelung ist daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder tatsächlich noch rechtlich veranlasst. Änderungen der Sach- und Rechtslage, die eine andere Beurteilung der Nachtfluganforderungen oder des notwendigen Schutzes der Bevölkerung und der Nachbarschaft nahelegen würden, sind nicht erkennbar und auch nicht geltend gemacht. Der Forderung nach einem kompletten Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr steht zudem der Bedarf für Luftverkehr auch in der Nacht und v. a. in den Tagesrandstunden entgegen. Dies gilt insbesondere für Flughäfen
--	--	--	---

⁴ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bay-ern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			mit Drehkreuzfunktion, zu denen auch der Flughafen München als Anlage der Daseinsvorsorge zählt. Der Flughafen München hat nach der Vorgabe des Landesentwicklungsplans Bayern (LEP)⁵ als Luftfahrt Drehkreuz von europäischem Rang die internationale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherzustellen, seine weitreichende Bedeutung soll gefestigt und weiterentw-ickelt werden (vgl. LEP, Stand 01.01.2020, Ziff. 4.5.1). Diese Zielsetzung entspricht auch der des Bundes, die im Flughafenkonzept von 2009 Ausdruck gefunden hat. Demnach besteht ein großes verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse und Bundesinteresse an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung u. a. des Flugha-fens München. Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr ist die an den Flughäfen im Rahmen ihrer Betriebsgenehmigungen bestehende Mög-lichkeit, Flugbewegungen auch innerhalb der gesetzlichen Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) sowie in den Tagesrandzeiten (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) durchfüh-ren zu können, ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutsche Luftverkehrsbranche (siehe Flughafenkonzept der Bundesregierung⁶, Zusammenfassung der Maßnah-men 5., 7. und 15. Spiegelstrich). Bei der Abwicklung von v. a. Interkontinentalverbindungen sind z. B. auch die Start- und Landemöglichkeiten am Ziel- bzw. Herkunftsort der angebotenen Flüge zu berück-sichtigen, die häufig späte Starts nach 22:00 Uhr oder Landungen vor 06:00 Uhr morgens bedingen, weiter die
--	--	--	---

⁵ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 ([Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 \(bmvi.de\)](#)) und Flughafenkonzept der Bundesregierung: Zusammenfassung der Maßnahmen ([FLUGAHFENKONZEPT DER BUNDESREGIERUNG: ZU-SAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN \(bmvi.de\)](#))

			notwendigen Zu- und Abbringer-Verkehre zu und von den Interkontinentalflügen. Wichtig sind Tagesrandverbindungen auch für den Geschäftsreiseverkehr, um Termine und geschäftliche Tätigkeiten am Zielort während des Tages zu ermöglichen. Gleiches gilt häufig für touristische Verkehre, die unter Berücksichtigung der Umlaufplanung der Flugzeuge und der Zubringermöglichkeiten am Urlaubsort z. T. auch spätere Ankunftsöglichkeiten bedingen. Schließlich sind auch die Anforderungen der Umlaufplanung der Flugzeuge im Hinblick auf Wartungserfordernisse wie z. B. abendliche Heimflüge zur Wartungsbasis zu berücksichtigen. Die Notwendigkeit, Zeitfenster für Verspätungen von Landungen und Starts zumindest am Tagesrand offen zu halten, kommt ergänzend hinzu und ist an so gut wie allen Flughäfen in den jeweiligen Nachtflugregelungen berücksichtigt. Die FMG setzt sich dennoch dafür ein, den durch Luftverkehr bedingten Fluglärm auch in der Nachtzeit weiter zu reduzieren, u. a. mit der Ausgestaltung der Start- und Landeentgelte. Näheres dazu unter Nr. 12.
	4	Ebenso wäre es möglich gewesen ein Verbot der Subventionierung von Zubringerflügen u. ä. zu fordern, denn Flüge, schon gar unrentable, die nicht stattfinden, können vermutlich auch keinen Lärm machen! Und vermutlich noch manches mehr.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Förderprogramm der FMG steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gesellschafter der FMG, den Flughafen München zu einem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz auszubauen und die Entwicklung von Luftverkehrsverbindungen von und zum Flughafen München zu fördern. Damit soll dem Wirtschaftsstandort Bayern und seinen Passagieren ein möglichst optimales Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden. Alle Fördermaßnahmen, die in der Regel nur neue Verbindungen betreffen, müssen auch zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FMG beitragen und im Einklang mit EU-Recht stehen. Daher wird jede Fördermaßnahme einer Wirtschaftlichkeits- und Rechtmäßig-

			keitsprüfung nach den Anforderungen der EU unterzogen. Der Fokus liegt auf kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen, nur untergeordnet auf Zubringerflügen. Ein Verbot wurde – weil mit den Zielsetzungen für die Entwicklung des Flughafens München nicht vereinbar – von den Gesellschaftern abgelehnt (siehe auch Sitzung des Landtagsausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 06.10.2020).
	5	Aber so wie die Umfrage ist, entlarvt sie sich schon als das Feigenblatt, das sie ist! Wie wenig nötig so ein überdimensionierter Flughafen hier ist, haben ja die letzten Monate eindrucksvoll gezeigt!	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Am Flughafen München wurden im letzten, von der Corona-Krise nicht beeinflussten Jahr 2019 417.138 Flugbewegungen (Starts und Landungen) und 47,96 Mio. Passagiere abgefertigt. Damit wurden die bestehenden Kapazitäten weitestgehend ausgeschöpft. Im Zusammenhang mit der Corona-Krise und den damit einhergehenden Reisebeschränkungen ist in 2020 das Fluggeschehen massiv eingebrochen. Allerdings geht die Luftverkehrsbranche wie auch die Politik davon aus, dass sich die Luftverkehrsnachfrage nach der Krise wieder erholen und innerhalb weniger Jahre das Niveau von 2019 erreichen wird. Der Trend zu mehr Mobilität wird auch in Zukunft angesichts der zunehmenden globalisierten und vernetzten Welt weiter anhalten. Trotz der ggf. stärkeren Nutzung von digitalen Plattformen auch im Wirtschaftsbereich, wird auch zukünftig mit weiteren Nachfragezuwächsen im Luftverkehr zu rechnen sein.
	6	Und wie wenig die Regierung von Oberbayern und die Bayerische Staatsregierung sich wirklich für die Belange der Flughafenanwohner interessieren, zeigt einmal mehr die Ausgestaltung Ihrer Umfrage.	Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München erfolgt deshalb in zwei Mitwirkungsphasen.

			In der ersten Mitwirkungsphase vom 07.08.2020 bis 21.09.2020 wurden die Öffentlichkeit und die betroffenen Gemeinden/Landkreise gebeten, auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern zielgerichtete Fragen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München zu beantworten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten die Möglichkeit zusätzlich zur Beantwortung der Fragen eine eigene Stellungnahme abzugeben. Darüber hinaus gaben insgesamt 11 Bürger, Bürgerinitiativen und Verbände ergänzende schriftliche Stellungnahmen und Rückäußerungen ab. Die Auswertungen der Online-Fragebögen für die Öffentlichkeit und für die Gemeinden/Landkreise wurden den zuständigen Stellen zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Auswertungen der Antworten und die Bewertungen der Ergebnisse der Online-Fragebögen sind in den Anlagen 5 und 6 dargestellt. Die vorgebrachten schriftlichen Stellungnahmen und Rückäußerungen wurden den zuständigen Stellen ebenfalls zur Bewertung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung vorgelegt. Die Stellungnahmen und die Ergebnisse der Bewertung sind als Anlagen 7 (vorliegende Anlage) und 8 beigelegt. Auf dieser Grundlage wurde der Entwurf eines Lärmaktionsplans für den Großflughafen München erstellt.
Bürger	7	In Ihrer Umfrage wurde der kausal mit dem Flughafen verbundene Straßenverkehrslärm leider vollkommen außer Acht gelassen. Da dieser Lärm zu vielen Tages- und Nachtzeiten mittlerweile grenzwertig ist, muss er definitiv mit aufgenommen werden.	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.

			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 Hafenlärm) 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 Lärmmin- derung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbil- dung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umset- zung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belas- tung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewer- tung der Lärmarten vorsieht. Zum Vorbringen bzgl. einer Berücksichtigung des mit dem Flughafen verbundenen Straßenverkehrslärms wird des- halb auf die zentrale Lärmaktionsplanung des Bayeri- schen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucher- schutz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungs- räumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020⁷ verwiesen. Seit 01.01.2021 ist in Bayern die Regierung von Oberfranken zuständig für die Aufstel- lung eines zentralen Lärmaktionsplans nach § 47d BIm-
--	--	--	---

⁷ 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 \(bayern.de\)](#))

			SchG für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes). Hierzu merkt die Flughafen München GmbH (FMG) Folgendes an: Eine Gesamtlärbetrachtung wurde bereits bei der Antragstellung zum 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)⁸ erstellt und vorgelegt. Eine solche wäre nach der Rechtsprechung außerdem nur dann angezeigt, wenn die Lärmeinwirkungen aus unterschiedlichen Lärmsektoren bzw. unterschiedlichen Lärmquellen in der Summe den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung erreichen und somit ein Verfassungsverstoß droht. Dies wäre allerdings nur dann der Fall, wenn der Dauerschallpegel tagsüber den Wert von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) fluglärmbedingt erreichen oder überschreiten würde – was nach den Ermittlungen, die die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde im 98. Planänderungsverfahren angestellt hat, nicht der Fall ist (vgl. dazu 98. ÄPFB, C III.3.6.16, S. 1161 ff., BayVGH, Urteil. vom 19.02.2014, Az. 8 A 11 40040, Ziff. 6.2.4, RdNr. 678 unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts [BVerwG]).
Schönefelder Ziegler Lehnerts Rechtsanwälte – Partnerschaft mbB im Auftrag der Bürgerinitiative	8	In der vorliegenden Stellungnahme geht es darum, ergänzend zu den Stellungnahmen der Mitglieder der Bürgerinitiative, die diese in individueller Form bezogen auf den im Internet verfügbaren Fragebogen der Regierung abgegeben haben, ergänzend zu bestimmten allgemeinen Themenkomplexen weitergehende Ausführungen in	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die von den Rechtsanwälten Schönefelder, Ziegler, Lehnerts und Partner vorgebrachten Themen waren überwiegend bereits in den von derselben Kanzlei geführten Gerichtsverfahren geltend gemacht worden. Allerdings ha-

⁸ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

tive (BI) Attaching	das Verfahren der Lärmaktionsplanung einzubringen. Im Rahmen des seitens der Regierung von Oberbayern zur Verfügung gestellten Online-Formulars „Fragen für die Öffentlichkeit“ sind leider zum Teil nur recht kurze und fragmentarische Antworten zu bestimmten Lärmproblemen und Lärmphänomenen im Zusammenhang mit dem Großflughafen München möglich. Die in der Bürgerinitiative Attaching zusammengeschlossenen Mitglieder haben aber seit Bestehen des Großflughafens in verschiedenster Hinsicht die Lärmprobleme und Lärmphänomene am bestehenden zweibahnigen Flughafenbetrieb des Flughafens München kennengelernt. Darüber hinaus haben sie sich im Zusammenhang mit dem Verfahren um die Genehmigung einer 3. Start- und Landebahn intensiv mit dem Flughafen und seinem Betrieb auseinandergesetzt und seit Jahr und Tag in seinem Betrieb auch die extremen Ausformungen und Belastungen erleiden müssen und erlitten. Vor diesem Hintergrund ist selbstverständlich der nunmehr begonnene Ansatz einer Lärmaktionsplanung für den bestehenden Großflughafen München für die Mitglieder der Bürgerinitiative Attaching bezogen auf ihre konkrete Wohn- und Lebenssituation in der Ortslage von Attaching ein ganz herausragend wichtiges Thema, um mit Hilfe der Regierung und dem Instrument der Lärmaktionsplanung zumindest die gravierendsten negativen Ausformungen der Lärmbelastung durch den bestehenden zweibahnigen Flughafen für die Zukunft abzumildern und in zumutbare Rahmenbedingungen zu bringen. Von daher haben selbstverständlich viele Betroffene die Gelegenheit genutzt, sich im Rahmen des vorliegenden Verfahrens von Anfang an zu beteiligen und mit der Zur-	ben der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVG) und das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die Rechtmäßigkeit der angegriffenen Bescheide sowohl hinsichtlich der Planrechtfertigung wie auch der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Bürger Attachings (gerade auch unter Lärmgesichtspunkten) bestätigt. Dies gilt insbesondere für die Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁹, aber auch für die Neuabwägung im Rahmen des 98. Planänderungsverfahrens. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können über bestehende Regelungen hinausgehende Empfehlungen ausgesprochen werden. Sind damit allerdings Eingriffe in bestehende Regelungen von Genehmigungs- oder Planfeststellungsbescheiden verbunden oder sollen damit zusätzliche Eingriffe in das Verkehrsgeschehen erfolgen, setzt dies eine gesetzliche Grundlage sowie die Umsetzung in einem fachgesetzlich geregelten Verfahren, hier also in einem ergänzenden Genehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren, voraus. Dem steht die Bestandskraft der genannten Bescheide entgegen.
----------------------------	--	---

⁹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luft/03-23_nachtflugregelung.pdf))

		verfügungstellung der ausgefüllten Online-Formulare der Regierung eine ausreichende Datenbasis zu verschaffen, um in die konkrete Planung eintreten zu können. In diesem Zusammenhang ist es aus Sicht der Bürgerinitiative und ihrer Mitglieder wichtig, dass bestimmte Themenkomplexe ausführlicher und konkreter thematisiert und Ihrem Hause für das vorliegende Verfahren beschrieben und damit näher gebracht werden als dies durch das bloße Ausfüllen der individuellen Online-Formulare möglich wäre. Es handelt sich hierbei um übergeordnete Phänomene, die auf die Lärmsituation erhebliche Auswirkungen haben und die der vorliegenden Stellungnahme nachfolgend im Namen der Bürgerinitiative Attaching und ihrer Mitglieder in das Verfahren eingebracht werden. Grundsätzlich geht es dabei um folgende, zunächst schlagwortartig zu benennende Themenkomplexe: A. Nachtflugbetrieb B. Überflugsituationen C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten Bei den vorbenannten Themenkomplexen handelt es sich um Ausformungen des aktuellen Flugbetriebsgeschehens am Großflughafen München, die für die betroffene Bevölkerung, die unmittelbar angrenzend an den bestehenden Flughafen wohnt und lebt, seit Jahr und Tag immer wieder zu unzumutbaren Auswirkungen, insbesondere hinsichtlich der durch den Flugbetrieb entstehenden Lärmbelastungen führen. Im Einzelnen ist hierzu wie folgt auszuführen:	
	9	A. Nachtflugbetrieb	Zum Themenkomplex „Nachtflugbetrieb“ nimmt das Bay-erische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zusammenfassend wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der

			Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung¹⁰ geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht. Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Rechtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig. Es ist zwischen den im Änderungsbescheid der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 zulässigen Nachtflügen und den Ausnahmen zu differenzieren. Nicht jeder Nachtflug basiert auf einer Ausnahmegenehmigung. Vielmehr stellt diese gerade einen Ausnahmefall dar. Die Zusammenschau der Flugbewegungen in einer Nacht beruht somit größtenteils auf den in der Nachtflugregelung als zulässig erfassten Flügen. Lediglich ein kleiner Anteil von rund 1 % ist auf die vom StMB erteilten Ausnahmen zurückzuführen. Wie oben bereits angeführt, fallen die vom StMB erteilten Ausnahmegenehmigungen neben den stets zulässigen Nachtflügen kaum ins Gewicht. Der Ausnahmecharakter ist mithin gewahrt. Not- und Katastrophenfälle oder auch Landungen aus Flugsicherheitsgründen bedürfen keiner Genehmigung und sind stets zulässig. Ein stetiger Anstieg nächtlicher Flugbewegungen – wie vorgetragen – kann im Hinblick auf die Ausnahmegenehmigungen nicht bestätigt werden. Die Ausnahmegenehmigungen, die das StMB gewährt, hängen vornehmlich zum einen von den jeweils vorherrschenden Wetterbedingungen und zum anderen von den aktuellen Gegebenheiten im internationalen Luftverkehrssystem ab. Nur wenn die Flugbewegung erforderlich ist, um erhebliche Störungen des Flugverkehrs zu vermeiden oder dem besonde-
--	--	--	---

¹⁰ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

			ren öffentlichen Interesse dient, wird eine Ausnahmege- nehmigung erteilt. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Die Statistiken über die Anträge, gewährte Genehmigun- gen sowie tatsächlich genutzten Genehmigungen stellen eine hinlängliche Dokumentation dar. Auch die Begrün- dung für die jeweilige Entscheidung wird in Begründungs- kategorien erfasst. Hierdurch ergibt sich eine ausreichen- de Nachvollziehbarkeit und Transparenz. Die Lärmkontingentierung ist Bestandteil der Nachtflugre- gelung. Ebenso wie die stattfindenden Nachtflüge ist das Lärmkontingent bestandskräftig geschützt. Auch dieses war Gegenstand der höchstrichterlichen Überprüfung. Das Lärmkontingent wird derzeit nicht ausgeschöpft und bleibt hinter dem im Änderungsbescheid Prognostizierten zurück.
	9.1	1. Der Großflughafen München besitzt seit seiner Ansied- lung am heutigen Standort im Erdinger Moos eine grund- sätzliche Nachtflugregelung, die dem Grunde nach in der letzten Änderungsfassung aus dem Jahre 2001 bis heute gilt und von der der Flughafen Gebrauch macht. Auf der Grundlage der genehmigten Nachtflugregelung darf auf dem Flughafen auch zur Nachtzeit Flugbetrieb stattfinden im Gegensatz zu Flughäfen, die nur während des Tagzeit- raumes Flugbetrieb abwickeln. Die Nachtflugregelung ist dem Grunde differenziert ausgestaltet und lässt Flugbe- wegungen zu bestimmten konkretisierten Zwecken zu, wobei die nächtliche Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr dem Grunde nach weitestgehend geschützt ist, aber insbesondere in den Nachtrandzeiten zwischen	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nach- barschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbe- trieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001¹¹ eingeschränkt. Die Nachtflugregelung sieht auf Grundlage des § 6 Luft- verkehrsgesetz (LuftVG) und unter Berücksichtigung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG, nach dem auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu neh- men ist, sowohl eine Beschränkung des nächtlichen Flug- betriebs als auch die Erstattung von baulichen Schall- schutzmaßnahmen vor. Eine Übersicht über die geltenden Nachtflugbeschrän-

¹¹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

22:00 Uhr und 00:00 Uhr und 05:00 Uhr und 06:00 Uhr Flugbewegungen auch während der Nachtzeit auf der Grundlage dieser Genehmigungsregelung zugelassen und abgewickelt werden dürfen.

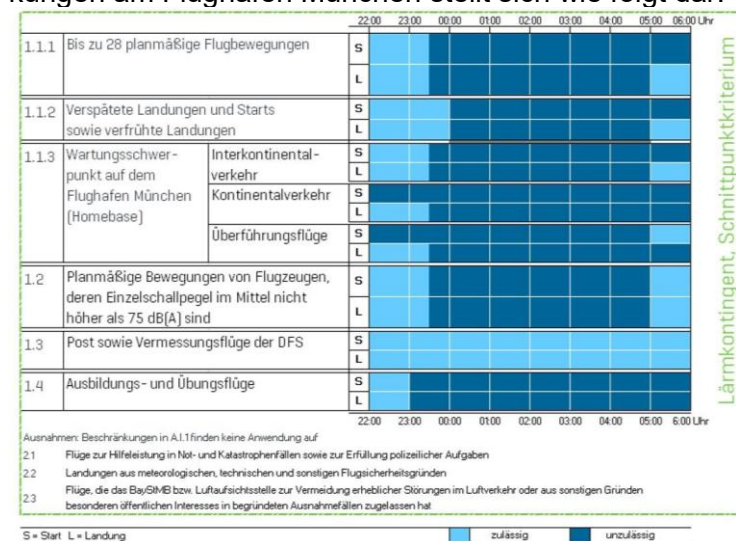
Alle Nachtflugbewegungen am Flughafen München unterliegen einem limitierenden Lärmkontingent, das berechnet auf das Kalenderjahr nicht überschritten werden darf und bei dessen 80 %iger Auslastung der Flughafen bereits verpflichtet wäre, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um eine 100 %ige Auslastung zu vermeiden.

Nach den von der Flughafengesellschaft im März 2020 veröffentlichten Daten für das Nachtflugjahr 2019 ist dieses limitierende Lärmkontingent für 2019 zu 71 % ausgeschöpft worden. Ausweislich der veröffentlichten Daten ist die Ausschöpfung des Lärmkontingents seit dem Jahr 2005, wo der Wert bei 45 % lag, kontinuierlich angestiegen, lag zwischen den Jahren 2010 bis 2017 bei Werten zwischen 60 % und 70 % und ist in den Jahren 2018 und 2019 erstmals über 70 % angestiegen.

Die nominelle Anzahl an Nachtflugbewegungen lag 2019 bei 76 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht und war damit fast so hoch wie im Jahr 2018, wo es sogar 78 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht gegeben hatte.

Der Flughafen nimmt insoweit für sich resümierend in Anspruch, dass er auch im Kalenderjahr 2019 die Vorgaben der Nachtflugregelung nach dem Genehmigungsstand aus dem Jahre 2001 eingehalten habe.

kungen am Flughafen München stellt sich wie folgt dar:



In der Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr ist der Flugbetrieb grundsätzlich verboten; einzelne Flugbewegungen dürfen nur in besonders begründeten Ausnahmefällen stattfinden. So sieht die Nachtflugregelung eine nahezu bewegungsfreie Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr vor. Auch der Schutz des Zeitfensters von 23:30 Uhr bis 00:00 Uhr ist durch Beschränkung des Luftverkehrs in besonderem Maße gewahrt. Die Tagesrandstunden von 22:00 Uhr bis 00:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr sind ebenfalls erheblichen Beschränkungen unterworfen. Neben der Einschränkung der zulässigen Flugarten und der Beschränkung zulässiger Flugbewegungen auf Kapitel 3 Flugzeuge, die in der Bonusliste des

¹² Flughafen München GmbH: Nachtflugregelung gemäß Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 (<https://www.munich-airport.de/nachtflug-88324>)

			Bundesverkehrsministeriums gelistet sind, ist ein Lärmkontingent für die Nacht festgelegt, das durch seine Ausgestaltung Anreize zum Einsatz möglichst leiser Flugzeuge setzt (lautere Flugzeuge nehmen mehr Kontingentanteile in Anspruch als leisere Flugzeugtypen). Zudem darf zum Schutz der Nachbarschaft der äquivalente Dauerschallpegel von $L_{eq} = 50 \text{ dB(A)}$ an den Schnittpunkten der Flugkorridore mit der Grenze des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres nicht überschritten werden. Das in der Nachtflugregelung vorgegebene nächtliche Lärmkontingent wurde in allen zurückliegenden Jahren eingehalten. Im Jahr 2019 lag die Anzahl der Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht am Flughafen München bei 76. Im Vergleich dazu betrug die Anzahl der Flugbewegungen in 2018 durchschnittlich 78. Das Lärmkontingent wurde im Jahr 2019 zu 71 % genutzt und aufgrund von Unterschieden im Flugzeugmix damit im gleichen Umfang wie im Jahr 2018. Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen ist ähnlich wie das Gesamtverkehrsaufkommen in den letzten Jahren nach einem leichten Rückgang in den Jahren 2012 bis 2015 wieder angestiegen. 2011 betrug die Zahl der Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht 64 Starts und Landungen. Damit wurde das Lärmkontingent im Jahr 2011 bereits zu 69 % genutzt. Die Nachtflugregelung wurde sowohl vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVG; Urteil vom 03.12.2002, Az. 20 A 01.4019 u. a., Urteil vom 28.09.2006, Az. 8 A 05.4032 u. a.) wie vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) überprüft und bestätigt (Urteil vom 20.04.2005 Az. 4 C 18.03 und Beschluss vom 22.02.2007 Az. 4 B 2.07). Die Nachtflugregelung wurde zudem im Rahmen des 98. Planänderungsverfahrens von der Planfeststellungs-
--	--	--	---

			behörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen, ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011¹³, C III 3.6.10.3, S. 1130 ff.). Dieses Prüfungsergebnis wurde vom BayVGh in seinem Urteil vom 19.02.2014, Az. 8 A 11.40040 u. a. Ziff. 6.5 der Begründung, RdNr. 487 ff. und vom BVerwG, Beschluss vom 19.02.2015, Az. 4 B 53.14 ff.) trotz der im Vergleich zum Zeitpunkt der Erstellung der Antragsunterlagen für den 98. ÄPFB inzwischen höheren Auslastung des Lärmkontingents bestätigt. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig. Eine Änderung der bestehenden Nachtflugregelung ist daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder tatsächlich noch rechtlich veranlasst. Änderungen der Sach- und Rechtslage, die eine andere Beurteilung der Nachtfluganfordernisse oder des notwendigen Schutzes der Bevölkerung und der Nachbarschaft nahelegen würden, sind nicht erkennbar und auch nicht geltend gemacht. Der Forderung nach einem kompletten Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr steht zudem der Bedarf für Luftverkehr auch in der Nacht und v. a. in den Tagesrandstunden entgegen. Dies gilt insbesondere für Flughäfen mit Drehkreuzfunktion, zu denen auch der Flughafen München als Anlage der Daseinsvorsorge zählt. Der Flughafen München hat nach der Vorgabe des Landesentwicklungsplans Bayern (LEP)¹⁴ als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die internationale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale
--	--	--	---

¹³ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de/3-Start-und-Landebahn))

¹⁴ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](http://www.landentwicklung-bayern.de/Landesentwicklungsprogramm-Bayern-LEP-Nichtamtliche-Lesefassung-Stand-2020))

			Luftverkehrsankündigung Südbayerns sicherzustellen, seine weitreichende Bedeutung soll gefestigt und weiterentwickelt werden (vgl. LEP, Stand 01.01.2020, Ziff. 4.5.1). Diese Zielsetzung entspricht auch der des Bundes, die im Flughafenkonzept von 2009 Ausdruck gefunden hat. Demnach besteht ein großes verkehrspolitisches und volkswirtschaftliches Interesse und Bundesinteresse an der bedarfsgerechten Weiterentwicklung u. a. des Flughafens München. Aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr ist die an den Flughäfen im Rahmen ihrer Betriebsgenehmigungen bestehende Möglichkeit, Flugbewegungen auch innerhalb der gesetzlichen Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) sowie in den Tagesrandzeiten (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) durchführen zu können, ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutsche Luftverkehrsbranche (siehe Flughafenkonzept der Bundesregierung¹⁵, Zusammenfassung der Maßnahmen 5., 7. und 15. Spiegelstrich). Zur verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit von Nachtflügen darf auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 3 verwiesen werden. Die FMG setzt sich dennoch dafür ein, den durch Luftverkehr bedingten Fluglärm auch in der Nachtzeit weiter zu reduzieren, u. a. mit der Ausgestaltung der Start- und Landeentgelte. Näheres dazu unter Nr. 12.
	9.2	2. Dieser Umstand ist aber für die betroffenen Anwohner, insbesondere von Attaching, wenig hilfreich. Störungen der Nachtruhe sind seit vielen Jahren anerkanntermaßen Auslöser zahlreicher gesundheitlicher Probleme beim Menschen. Von daher muss es grundsätzlich das Ziel sein, Belastungen der Nachtzeit durch Lärmimmissionen soweit wie möglich zu reduzieren bzw. zu vermeiden.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der Schutz der Nachtruhe ist in § 29 Abs. 1 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie in der seit 2007 geltenden Abwägungsdirektive des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG, wonach zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 FluLärmG zu

¹⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 ([Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 \(bmvi.de\)](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/verkehr/luftverkehr/Flughafenkonzept/Flughafenkonzept_Bundesregierung_2009.pdf?__blob=publicationFile)) und Flughafenkonzept der Bundesregierung: Zusammenfassung der Maßnahmen ([FLUGHAFFENKONZEPT DER BUNDESREGIERUNG: ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN \(bmvi.de\)](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/verkehr/luftverkehr/Flughafenkonzept/Flughafenkonzept_Bundesregierung_Zusammenfassung_der_Ma%C3%9Fnahmen.pdf?__blob=publicationFile))

		Auch unter Berücksichtigung der dem Flughafen München erteilten Nachtflugregelung aus dem Jahr 2001 ist bezogen auf die hier vorliegende Lärmaktionsplanung hinreichend Potenzial erkennbar, um die Belastungen der Umgebung und der Anwohner um den Flughafen herum, wie vorliegend insbesondere der Wohnbevölkerung von Attaching, zu reduzieren und für mehr Schutz zu sorgen. Wie in der Bayerischen Staatszeitung in einem Bericht vom 08.03.2019 (siehe https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/landtag/detailansicht-landtag/artikel/nachtfluege-am-muenchner-flughafen-verdreifacht.html#topPosition) zu entnehmen ist, ist die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen für Nachflüge binnen 5 Jahren auf annähernd 1000 gestiegen. Ausweislich der von der Flughafengesellschaft in ihrem Jahresbericht 2019 veröffentlichten Daten waren 27 % verspätete und verfrühte Landungen sowie nochmals 27 % planmäßige Bewegungen von Flugzeugen, deren Einzelschallpegel im Mittel nicht höher als 75 dB(A) sind. Damit sind im Jahr 2019 54 % der Nachtfluggbewegungen sogenannte planmäßige Flugbewegungen gewesen. Das heißt, über die Hälfte sämtlicher Nachtfluggbewegungen werden als Regelfall im Hinblick auf ihre Planmäßigkeit behandelt und durchgeführt. Zählt man die verspäteten und verfrühten Landungen hinzu, die eigentlich auch dem planmäßigen Flugbetrieb zuzuordnen sind, steigt der Prozentsatz auf 77 %. Insoweit kann von einem Ausnahmecharakter dem Grunde nach nicht mehr die Rede sein. Zum Schutz der Nachtruhe wäre es daher dem Grunde nach dringend geboten, dass nicht über die Hälfte oder sogar zwei Drittel der in der Nachtzeit abgewickelten Flugbewegungen Normalität im Sinne einer Planmäßigkeit sein können, sondern vielmehr würde man auch im Sinne der Berichterstattung erwarten, dass die Nachtflugregelung auf tatsächliche Ausnahmefälle, wie luftrechtlich	beachten sind, geregelt. Mit den Anforderungen zum Schutz der Anlieger hat sich die Genehmigungsbehörde ausweislich der Begründung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 eingehend auseinandergesetzt. So wurde zum Schutz der Nachbarschaft das Konzept der Freihaltung der Kernzeit von 00:00 bis 5:00 Uhr entwickelt, ergänzt durch zahlreiche Beschränkungen auch für die Stunden vor und nach dieser Kernzeit. Weiterhin waren innerhalb des behördlich festgelegten Tag/Nachtschutzgebietes Schallschutzmaßnahmen zu erstatten und Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu entschädigen. Formelle Ausnahmegenehmigungen für einzelne Flugbewegungen sieht die Nachtflugregelung nur für die Zulassung von Flügen während der Kernzeit vor. Diese werden von dem zuständigen Ministerium an strengste Voraussetzungen geknüpft, mit der Folge, dass im gesamten Jahr 2019 nur 206 Flugbewegungen in der Kernzeit auf der Grundlage dieser Ausnahmegenehmigungen stattgefunden haben. In den Tagesrandzeiten sieht die Nachtflugregelung dagegen keine Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vor. Eine Einzelbegründung für jede Nachtfluggbewegung sieht die Nachtflugregelung ebenfalls nicht vor, selbstverständlich müssen aber die Flüge beim Flugplankoordinator unter Hinweis auf die in Anspruch genommene Zulassungsart des Fluges in der Maßgabenliste der Nachtflugregelung angemeldet und koordiniert sein. Dieser hat wiederum die Vorgaben der luftrechtlichen Genehmigung zur Zulassung von bestimmten Arten von Flugbewegungen in den Tagesrandstunden zu beachten. Die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen der tatsächlich abgewickelten Nachtfluggbewegungen betrugen im Jahr 2019: • 23 % verspätete oder verfrühte Landungen und
--	--	--	--

		che Notfälle oder ähnliches, den Schwerpunkt legt und dem Grunde nach tatsächlich einen Ausnahmefall darstellen. Dies kann den veröffentlichten Zahlen aber nicht entnommen werden. Vielmehr ist der Nachtflug mit 54 % bzw. 77 % der Bewegungen bewusst in die Nachtzeit geplant und damit ein Belastungspotenzial für die umliegende Bevölkerung, das von vornherein als Normalität eingepreist ist. Insoweit ist es auch wenig zielführend, wenn von den gesamten Nachtflügen lediglich 3 % bis 4 % innerhalb der so bezeichneten Kernzeit zwischen 00:00 Uhr und 05:00 Uhr stattfinden. Die Nachtzeit ist gesetzlich zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr festgelegt und gerade auch zu den Nachtrandzeiten zwischen 22:00 Uhr und 00:00 Uhr sowie zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr gehören zur Nachtzeit und zur Nachtruhe und bilden eine Einheit mit der Gesamtnachtzeit, die für den Menschen als Kernruhezeit zur Gesunderhaltung geboten und notwendig ist.	Starts • 27 % planmäßige Flugbewegungen aus dem 28er-Kontingent • 27 % Flugbewegungen im Rahmen der sog. „75er-Regelung“ (im Mittel an keiner stationären Lärm-messstelle mehr als 75 dB(A)) • 19 % Homebase-Flüge • 1 % Post und DFS-Vermessungsflüge • 3 % Flüge aus medizinischen, polizeilichen oder Luftsicherheitsgründen • weniger als 1 % auf Grund von Ausnahmegenehmigungen durch das zuständige Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 86 % der Nachtflüge in 2019 fanden zwischen 22:00 bis 00:00 Uhr statt, davon mehr als drei Viertel von 22:00 bis 23:00 Uhr und 11 % von 05:00 bis 06:00 Uhr. In der Kernzeit der Nacht waren lediglich 3 % der Nachtflüge abgewickelt worden, umgerechnet durchschnittlich nur 2,4 Bewegungen pro Nacht. Eine Differenzierung nach Tagesrandzeiten und Kernzeit der Nacht haben die Gerichte nicht nur gebilligt, sondern ausdrücklich auch gefordert. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9.1 verwiesen.
9.3	3.	Daher wäre es im Rahmen der Lärmaktionsplanung angezeigt, dass im Rahmen einer Nachtflugregelung die Normalität, soweit es denn im Rahmen eines Nachtflugbetriebes eine sinnvolle Normalität überhaupt gibt, dahingehend zu definieren, dass die Normalität die Ausnahmeregelung sein muss und daher Nachtflugbetrieb in seinem prozentualen Schwerpunkt keinesfalls – wie gehandhabt – auf der Durchführung planmäßigen Flugbetriebes beruhen und ausgerichtet sein darf, sondern auf nicht vorhersehbare, vom Normalbetrieb abweichende Situationen, wie insbesondere Notsituationen. Mit diesem grundsätzli-	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Ausführungen der BI Attaching zielen auf eine Änderung der Nachtfluggenehmigung und Beschränkung auf Ausnahmen, die im Einzelfall geprüft und zugelassen werden sollten, ab. Dies widerspricht sowohl der Verkehrsfunktion des Flughafens München als interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz und dem auch im Landesentwicklungsprogramm niedergelegten öffentlichen Interesse an einem entsprechenden Flugangebot und den sich daraus ergebenden strukturellen Anforderungen auch an Verkehrsmöglichkeiten, zumindest in den Tagesrand-

	chen Paradigmenwechsel wäre im Sinne einer Lärmaktionsplanung für die umliegende Bevölkerung, wie den Bereich von Attaching, sehr viel mehr an Schutz vor unnötigem und unzumutbarem Lärm während der Nachtzeit zu gewinnen. Um die rechtlich zugelassene Nutzung im Rahmen eines Nachtflugbetriebes transparent und nachvollziehbar für die Zukunft zu gestalten, sollte die behördliche Praxis ergänzend verbessert werden. Wie sich aus einer schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Dr. Magerl vom 30.07.2018 und der Beantwortung durch das zuständige Staatsministerium vom 19.11.2018 (Drucksache 17/23700) unter Gliederungspunkt 4 ergibt, werden die behördlichen Entscheidungen zu den Anträgen auf Inanspruchnahme einer Ausnahmegenehmigung im Nachtflugbetrieb in der Regel telefonmündlich gegenüber der Flughafen München GmbH im Rahmen einer außerhalb der Bürozeiten eingerichteten Rufbereitschaft getroffen. Diese Entscheidungen werden gegenüber dem Antragsteller grundsätzlich nicht begründet. Der Entscheidungsgrund des einzelnen Vorgangs werde nicht aufgezeichnet und eine diesbezügliche Auswertung könne daher nicht vorgenommen werden. Hier sollte für die Zukunft zur Transparenz, Nachvollziehbarkeit, aber auch letztlich einer rechtlichen Überprüfbarkeit vorgesehen werden, dass sämtliche Entscheidungen über Ausnahmegenehmigungen, auch wenn sie bei der Erteilung gegenüber dem Antragsteller zunächst fernmündlich erfolgen, doch im Nachgang schriftlich dokumentiert werden. Insbesondere ist es ein besonders misslicher und eigentlich nicht zu rechtfertigender Aspekt, dass der Entscheidungsgrund des einzelnen Vorgangs überhaupt nicht aufgezeichnet	zeiten bis 00:00 Uhr und ab 05:00 Uhr, als auch den Anforderungen der Gerichte, die sehr wohl auch die Notwendigkeit eines Nachtflugbetriebes anerkannt haben. Des Weiteren ist eine solche Forderung in der flugbetrieblichen Realität und der Bedeutung des Flughafens München nicht praktikabel umsetzbar. Neben einem hohen Verwaltungsaufwand würde das in der Praxis dazu führen, dass nicht nur jede Planungssicherheit entfielen, sondern in der Konsequenz auch wichtige Verkehrssegmente zum Nachteil Bayerns verloren gehen würden. Was die Frage der Transparenz und Information der Öffentlichkeit betrifft, informiert die FMG über die Einhaltung des Lärmkontingents und des Schnittpunktkriteriums regelmäßig u. a. die Fluglärmkommission und die Luftaufsichtsbehörden. Zudem sind die Daten zum nächtlichen Flugbetrieb und die Einhaltung der Vorgaben der Nachtflugregelung im Nachtflugjahresbericht¹⁶ bzw. in den Immissionsberichten¹⁷ der FMG enthalten, die im Internet verfügbar sind. (Siehe ergänzend auch die Stellungnahme zu Nr. 3.3 der Anlage 5 und Nr. 2.3 der Anlage 6.)
--	---	--

¹⁶ Flughafen München GmbH: Nachtflugjahresberichte ([Nachtflug - Strenge Regeln für ungestörte Nachtruhe - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/de/Service/Service-Informationen/Service-Informationen-Fluglarm/Nachtflugjahresberichte))

¹⁷ Flughafen München GmbH: Immissionsberichte ([Immissionsberichte - Flughafen München \(munich-airport.de\)](https://www.munich-airport.de/de/Service/Service-Informationen/Service-Informationen-Fluglarm/Immissionsberichte))

		und dokumentiert wird. Entgegen der vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gegebenen Antwort vom 31.01.2019 auf die schriftliche Anfrage des Abgeordneten Johannes Becher vom 02.01.2019 ist es insoweit als nicht ausreichend anzusehen, dass die Gründe für Ausnahme-genehmigungen sich dem Grunde nach aus dem Be-scheid der Regierung von Oberbayern aus dem Jahre 2001 bezüglich der grundsätzlichen Zulassung der Nacht-flugregelung ergäben und eine darüber hinausgehende systematische Erfassung nicht erforderlich sei. Gerade unter dem oben bereits ausgeführten Gesichtspunkt, dass 54 % bzw. 77 % der Nachtflugbewegungen als scheinbar planmäßige Flugbewegungen im letzten Bericht deklariert sind und damit als Normalität und nicht als Ausnahme angesehen werden, wird deutlich, dass eine vertiefte Transparenz, Nachvollziehbarkeit und damit einherge-hend schriftliche Dokumentierung der Entscheidungsvor-gänge angezeigt ist, da sich ansonsten die notwendige Veränderung bei der Nachtflugregelung von Normalität zu Ausnahmeregelung nicht umsetzen lassen wird. Zur Nachvollziehbarkeit der zitierten Unterlagen werden die Dokumente „Drucksache Bayerischer Landtag 17/23700 vom 19.11.2018“ sowie „Antwort des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 31.01.2019“ als Anlagenkonvolut 2 der Stellungnahme beigefügt [Anmerkung: Das Anlagenkonvolut 2 wurde in die vorliegende Zusammenstellung nicht aufgenommen].	
	10	B. Überflugsituationen	
	10.1	1. Als weiterer Themenkomplex ist nunmehr der Aspekt der Überflüge in den Blick zu nehmen. Dabei geht es um Überflüge, die dadurch entstehen, dass Flugzeuge, ins-besondere im Rahmen des sogenannten Westbetriebs der nördlichen Start- und Landebahn, im Rahmen des	Auf Grundlage der Annahme, dass es sich hier um Überflüge von Attaching bei Betriebsrichtung West handelt, nimmt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hierzu wie folgt Stellung: Im Regelfall finden Überflüge von Attaching im Rahmen von wetterbedingten Abweichungen oder eines

		Abflugvorgangs vom vorgesehenen Abflugverfahren abweichen und früher, als im üblichen genehmigten Abflugverfahren geregelt, Richtung Norden aus der geraden Abfluglinie abschwanken und hierdurch unmittelbar über die Ortslage von Attaching in noch relativ niedriger Höhe fliegen. Auch durch derartige Manöver kommt es für die in der Umgebung lebende Wohnbevölkerung, wie insbesondere von Attaching, zu unnötigen und [un]zumutbaren Zusatzbelastungen mit Fluglärm, wenn vom üblichen Abflugkorridor in gerader Verlängerung der Start- und Landebahn abgewichen wird und damit eine unmittelbare Überflugsituation über die Ortslage von Attaching herbeigeführt wird, die bei einer Befolgung der geraden Abfluglinie in Richtung Westen in jedem Fall vollumfänglich vermieden werden könnte.	Fehlanflugverfahrens statt. Dieses Verfahren ist vom Piloten anzuwenden, wenn der Anflug nicht fortgesetzt werden kann und sofern keine anders lautende Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) vorliegt. Ein Fehlanflugverfahren kann vom Flugverkehrslotsen angewiesen oder vom Piloten initiiert werden. Für einen Fehlanflug kann es viele Gründe, beispielsweise das Wetter, geben. Auch wenn die Betriebspiste noch nicht vorschriftsmäßig frei ist, weil sich ein gelandetes Luftfahrzeug länger als erwartet darauf befindet, bedeutet dies für das danach folgende Luftfahrzeug: „Go around“. In diesem Zusammenhang darf nach § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) z. B. auch Attaching überflogen werden.
	10.2	2. Ausweislich der Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“ der Flughafengesellschaft München starten und landen Luftfahrzeuge aus flugsicherheitstechnischen Aspekten grundsätzlich gegen den Wind. Aufgrund der West-Ost-Lage der bestehenden Start- und Landebahn am Flughafen München ergeben sich die Betriebsrichtung „West“ (Start und Landung in Richtung Westen) und die Betriebsrichtung „Ost“, wobei nach den Angaben der Flughafen München GmbH im Jahresdurchschnitt zwei Drittel die Betriebszeit in Betriebsrichtung West ausgerichtet ist. Genau bei Betriebsrichtung West stellt sich die vorbeschriebene Thematik, dass startende Luftfahrzeuge frühzeitig abweichend vom Abflugverfahren in Richtung Westen der Start- und Landebahn und darüber hinaus folgend frühzeitig diesen Abflugkorridor verlassen und in Richtung Norden abschwanken und dabei, mal mehr mal weniger,	Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH kann diese Ausführungen fachlich nicht nachvollziehen und nimmt wie folgt Stellung: Wie bereits in der vorgehenden Frage bzw. Stellungnahme (siehe Nr. 10.1) beantwortet, handelt es sich bei Überflügen von Attaching grundsätzlich um Fehlanflugverfahren oder wetterbedingten Abweichungen. Die veröffentlichten Abflugverfahren für beide Betriebsrichtungen am Verkehrsflughafen München finden Sie im LUFTFAHRT-HANDBUCH DEUTSCHLAND¹⁸. Zudem kann die Öffentlichkeit die Flugverläufe bzw. die Abwicklung des Luftverkehrs über die Anwendung STANLY_Track der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH¹⁹ nachvollziehen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung:

¹⁸ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Luftfahrthandbuch Deutschland (<https://aip.dfs.de/basicIFR/2020DEC31/f1d2b1e54065beee33afe9a486635e98.html>)

¹⁹ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: STANLY_Track ([DFS Deutsche Flugsicherung GmbH](https://www.dfs.de/de/fliegen/STANLY_Track))

		unmittelbar die Ortslage von Attaching überfliegen bzw. seitlich durch den Überflug tangieren. Die Flughafengesellschaft führt in der eben bezeichneten Broschüre bezüglich des Abflugverfahrens des Weiteren aus, dass die Starts gegen den Wind die Lärmentwicklung angeblich positiv beeinflussen, dass das Flugzeug steiler wegen des Gegenwinds steige und früher aufsteigen könne und damit auch rascher an Flughöhe gewinne, so dass der größere Abstand zum Erdboden eine schnellere Reduzierung des dort ankommenden Fluglärms bedinge. Dieser Umstand mag dem Grunde nach als positiver Aspekt gesehen werden. Er wird jedoch dadurch konterkariert, wenn gleichzeitig das frühere Aufsteigen dazu genutzt wird, aus dem vorgesehenen Abflugkorridor in gerader Westrichtung in Richtung Norden abzuschwenken und damit zu mehr oder minder teilweisen vollständigen Überflügen über bewohnte Ortslagen, wie Attaching, zu führen. Dem Grunde nach bedingt ein früheres Abschwenden zu Gunsten des Flugbetriebs am Flughafen natürlich, dass der Abflugkorridor in Richtung Westen früher frei ist und in der Startabfolge gegebenenfalls insbesondere in Rush-hour-Zeiten eine höhere Frequenz im Abflugbetrieb der jeweiligen Start- und Landebahn herbeigeführt werden kann, da durch das frühzeitige Abschwenden aus der Ideallinie die Luftturbulenzen, die durch Start- und Landevorgänge erzeugt werden, aus der unmittelbaren zentralen An- und Abfluglinie minimiert werden und durch das frühere Abschwenden in einen außerhalb des zentralen Korridors gelegenen Bereich verlagert werden.	Die zitierte Broschüre „Fluglärm und Fluglärmschutz“ der FMG ist im Internet²⁰ verfügbar. Sie informiert allgemeinverständlich und umfassend über das Thema Lärm und Lärmschutz. Sie fand weithin Anklang. Die FMG erhielt dazu zahlreiche positive Rückmeldungen. Die Beurteilung und Freigabe zur Abweichung von festgelegten An- und Abflugverfahren fällt in den Zuständigkeitsbereich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, weshalb auf deren Antwort verwiesen wird. Es sei jedoch angemerkt, dass es keine Standardabflugstrecke (SID) gibt, die über Attaching führt.
	10.3	3. Die Flughafengesellschaft legt in ihrer bereits mehrfach bezeichneten Broschüre zum Fluglärm und zum Flug-	Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung:

²⁰ 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/wordpress/wp-content/uploads/2019/10/Flugl%C3%A4rm-und-Flugl%C3%A4rmschutz-Umwelt-am-Flughafen-M%C3%BCnchen-Oktober-2019.pdf))

	lärmschutz bezogen auf die Abflugverfahren dar, dass diese bestimmten Prämissen folgen und danach geplant werden. So seien die Abflugverfahren so ausgestaltet, dass die Deutsche Flugsicherung den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abwickeln kann. Darüber hinaus sei zu berücksichtigen, dass die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken hat. Wie bereits die Klassifizierung und die Formulierung der Prämissen darlegt, wird dem sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklungsmodus des Abflugverfahrens ein zwingender Charakter zugeschrieben, währenddessen der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm demgegenüber nur als zu berücksichtigender Belang dargestellt wird. Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, dass selbstverständlich jeder Verkehr in Deutschland, sei es auf der Straße, der Schiene oder aber in der Luft, sicher und nach entsprechenden Regeln geordnet abzuwickeln ist, um damit die Grundsicherheit des Verkehrs an sich sicherzustellen. Andererseits ist das Kriterium des flüssigen Abwickelns von Verkehren ein Belang, der bezogen auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen des Verkehrs sicherlich relativer zu sehen ist als die Aspekte der sicheren und der geordneten Abwicklung des Verkehrs. Ein frühes Abschwenden von Luftfahrzeugen aus dem grundsätzlichen geraden Idealkorridor stellt – wie oben bereits dargelegt – immer auch einen Aspekt dar, der der Flüssigkeit der Abwicklung zum Durchbruch gereicht, in dem der Idealkorridor durch das jeweilige Luftfahrzeug sowohl beim Anflug nach der Landung als auch beim Start durch ein frühes Abdrehen zügig und früher als notwendig verlassen wird. Die Flüssigkeit der Abwicklung und das Verlassen des Korridors ist außerhalb stark bewohnter Bereiche und bei entsprechender Flughöhe möglicherweise durchaus ein optimier-	Um Missverständnisse zu vermeiden und wegen der schwammigen Verwendung des Begriffs in den Fragestellungen, soll hier zunächst eine sprachliche Klarstellung erfolgen. Flugverfahren sind standardisierte Anweisungen an die Piloten zur Abwicklung des Luftverkehrs, insbesondere bei An- und Abflügen von und zu Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle. Für die Festlegung von Flugverfahren ist nach § 33 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig. Bei Flugverfahren handelt es sich in erster Linie um sicherheitsrechtliche Instrumente zur Verhaltenssteuerung, die den Zwecken der Flugsicherung gem. § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und damit der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dienen. Bei der Planung und Festlegung der Flugverfahren ist das BAF grundsätzlich an den Rahmen gebunden, der sich aufgrund des vorhandenen Systems der Start- und Landebahnen, der Betriebsgenehmigung des Flugplatzes, des dort zugelassenen Verkehrs und etwaiger Beschränkungen der Betriebszeiten (z. B. Nachtflugbeschränkungen) ergibt. Einen Einfluss auf Art und Umfang des anfallenden Verkehrs haben weder das BAF noch die zuständige Flugsicherungsorganisation. Von den Flugverfahren, die als Rechtsverordnungen formal erlassen und im Luftfahrthandbuch veröffentlicht werden, zu unterscheiden sind betriebliche Vorgehensweisen und „Verfahren“ die umgangssprachlich ebenfalls oft als Flugverfahren bezeichnet werden, aber nicht in die Zuständigkeit des BAF fallen. Soweit hier von Flugverfahren die Rede ist, sind immer solche nach § 33 Abs. 2 LuftVO gemeint.
--	---	---

		barer Belang. Im Großraum München und im Bereich des Großflughafens München ist aufgrund der vorhandenen dichten Bebauung rings um den Flughafen und insbesondere bezogen auf die Ortslage von Attaching im Nordwesten der bestehenden heutigen Nordbahn ein Aspekt, der zwingend ein frühes Abdrehen von Flugzeugen in unmittelbarer Nähe oder aber sogar über der Ortslage von Attaching im Zuge des Abflugverfahrens weitestgehend ausschließen muss. In jedem Falle kann insoweit die Thematik der Flüssigkeit des Abflugverfahrens kein übergeordneter Belang gegenüber dem Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm sein.	Grundsätzlich müssen Piloten die ihnen erteilten Freigaben befolgen. Diese können u. a. die festgelegten Flugverfahren zum Inhalt haben. Wird eine davon abweichende Flugverkehrskontrollfreigabe (Einzelfreigabe) durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle, z. B. den Fluglotsen der DFS erteilt, ist diese jedoch nach § 33 Abs. 1 LuftVO stets vorrangig. Die Auswahl des im Flugbetrieb jeweils konkret zur Anwendung gelangenden Flugverfahrens bzw. die Entscheidung des zuständigen Fluglotsen für die Erteilung einer Einzelfreigabe hängt im Einzelfall u. a. vom Wetter, von Herkunft und Ziel, vom Muster und der technischen Ausstattung des jeweiligen Luftfahrzeugs, dem abzuwickelnden Verkehrsaufkommen und ggf. auch von spontan auftretenden Sicherheitsaspekten ab. Ein Regel-Ausnahme-Verhältnis, wie die Fragestellung es suggeriert, besteht dabei nicht, insbesondere nicht dahingehend, dass das festgelegte Flugverfahren den Regelfall darstellt und die Abweichung im Einzelfall einer Rechtfertigung bedürfte. Dies gilt, soweit die anderen Voraussetzungen für die Erteilung einer abweichenden Freigabe vorliegen, auch in den Bereichen, in denen die Schwelle der Zumutbarkeit des Fluglärms überschritten wird. Dabei ist insbesondere ausschlaggebend, dass sich die Schwelle der (Un)Zumutbarkeit nicht nach subjektiven Kriterien bestimmt, sondern nach der ständigen Rechtsprechung der zuständigen Gerichte mit den Werten des § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm verknüpft ist. Dabei handelt es sich um Dauerschallpegel für den Tag und für die Nacht, die anhand der Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate eines Prognosejahres zu berechnen sind. Schon aus diesem Grund und insbesondere im Falle der Flugbewegungen, von denen Attaching betroffen ist, ist nicht zu erwarten, dass sich die beschriebenen Einzelfreigaben auf Lage und Ausdehnung der von un-
--	--	--	---

			zumutbarem Fluglärm betroffenen Gebiete auswirken. Bezüglich der Überflüge von Attaching verweisen wir hier zunächst auf die Feststellungen bzw. Antwort der DFS unter 10.1 und 10.2. Soweit demnach im Anflug die standardisierten Fehlanflugverfahren zu Anwendung kommen und zu einem Durchstarten, schnellen Abdrehen und dadurch einem Überflug von Attaching führen, dienen diese allein der Sicherheit des Luftverkehrs; Flüssigkeits-erwägungen sind nicht relevant und auch Lärmschutzfragen sind in diesem Fall nachrangig. Soweit wetterbedingte Abweichungen zu einem Überflug von Attaching führen, sind diese von Piloten und Fluglotsen nur sehr eingeschränkt beeinflussbar, so dass auch hier Sicherheitserwägungen im Vordergrund stehen. Wir verweisen hinsichtlich der Planung und Festlegung von Flugverfahren zusätzlich auf die Ausführungen des BAF unter dem Link BAF - Flugverfahren (bund.de) .
10.4	4.	Ohne vorherige Freigabe durch den jeweiligen Fluglotsen dürfen im Normalbetrieb die Luftfahrzeuge das Abflugverfahren nicht ändern und den Flugkorridor verlassen. Im Rahmen der sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung besteht aber die Möglichkeit, dass abfliegende Jets mittels sogenannter Einzelfreigaben auf individuellen Kursen auch außerhalb von veröffentlichten Abflugverfahren geführt werden können. Dies ist nach den Ausführungen in der Broschüre der Flughafen München GmbH unter anderem auch dazu geeignet, negative Umwelteinflüsse zu reduzieren, indem kürzere Flugstrecken einen geringeren Kerosinverbrauch bedingen und grundsätzlich der CO ₂ -Ausstoß gesenkt werden könne. Diese Argumentation widerspricht vollumfänglich dem zuvor benannten Grundsatz, dass bei den Planungen für Abflugverfahren der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu berücksichtigen ist. Insoweit die	Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Zunächst verweisen wir auch in diesem Zusammenhang auf unsere Antwort unter 10.3. Aufgrund des gesetzlich in §§ 33 Abs. 1 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i. V. m. § 31 Abs. 3 LuftVO geregelten Verhältnisses zwischen den vorrangig von Luftfahrzeugführern zu befolgenden Einzelanweisungen und den bis zu einer Einzelweisung einzuhaltenden Standardflugverfahren ist die Führung der Luftfahrzeuge durch den Fluglotsen – wie bereits dargelegt – grundsätzlich nicht auf die festgesetzten Standardflugverfahren beschränkt. Die durch Rechtsverordnung festgesetzten Flugverfahren stellen gerade keine zwingend einzuhaltenden „Verkehrswege“ in der Gestalt von „Korridoren“ oder „Routen“ dar, sondern vielmehr eine Grundkonzeption der von den Luftfahrzeugführern zu erwartenden Flugverfahren.

	Einsparung von Kerosin und die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes für die Abweichung vom Abflugverfahren heranzuziehen, ist nicht hinnehmbar. Insoweit sollte sich die Luftfahrtindustrie überlegen, inwieweit jeder Flug an sich überhaupt notwendig ist, diesbezüglich sei nur auf das Stichwort des Wegfalls von innerdeutschen Flügen, beispielsweise der Verbindung München-Berlin und zurück, hingewiesen. Als weiteren Aspekt werden seitens der Flughafengesellschaft meteorologische Ereignisse, wie Gewitterzellen im Bereich der Abflugverfahren, benannt. Besatzungen könnten bei den Fluglotsen insoweit eine Freigabe zur Abweichung vom Abflugverfahren erbitten, um solchen Zellen auszuweichen. Der geänderte Streckenverlauf könne dazu führen, dass einzelne Ortschaften überflogen werden, obwohl dort (vom Erdboden aus) kein Gewitter erkennbar sei. Hier wird nunmehr in der Broschüre der Flughafengesellschaft ausdrücklich eingeräumt und auch benannt, dass durch diese Änderung der Abflugverfahren Ortschaften überflogen werden können. Selbstverständlich soll in diesem Zusammenhang nicht der Grundsatz der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs in Frage gestellt werden. Natürlich können besondere Situationen es erfordern, dass aus Sicherheitsgründen vom geordneten, vorgesehenen Abflugverfahren ausnahmsweise mittels Einzelfreigabe abgewichen werden kann. Es muss allerdings durch geeignete Sicherungsinstrumente dafür Sorge getragen werden, dass derartige Einzelfreigaben wegen besonderer Umstände nicht vom Ausnahme- zum Regelfall werden und hierdurch quasi durch die Hintertür eine Begünstigung der flüssigeren Abwicklung des Luftverkehrs herbeigeführt wird, ohne dass es einer Ausnahmesituation entsprechend die Abweichung aus sicherheitstechnischen Gründen zwingend bedurft hätte.	Die Flugsicherung ist bei der Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgabe auch und gerade in Deutschland mit einer stetig wachsenden Anzahl von Flugbewegungen konfrontiert, die aktuell nur vorübergehend aufgrund der Coronaauswirkungen zurückgegangen ist. Wie dargelegt haben das BAF und die Flugsicherung keinen Einfluss auf die Anzahl der abzuwickelnden Flüge oder die Art der im jeweiligen Luftraum verkehrenden Luftfahrzeuge. Grundsätzlich ist die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs im Sinne des § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nur dann gewährleistet, wenn stets die Möglichkeit verbleibt, flexibel auf die jeweilige Verkehrssituation zu reagieren. Dazu gehört auch die Erteilung von Einzelfreigaben. Durch sie kann ein Flug, wenn ansonsten die Voraussetzungen vorliegen, insbesondere die relevanten Flughöhen überschritten sind und die Verkehrssituation im Übrigen nicht entgegensteht, auf direktem und kürzerem Wege von Punkt A nach B gelangen, was in direkter Folge auch eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes bewirkt. Auch Schwankungen des Verkehrsaufkommens, sich ändernde meteorologische Verhältnisse (z. B. Gewitter), relevante politische Gegebenheiten (Streiks im Ausland, Luftraumsperrungen über ausländischen Konfliktgebieten) und sonstige Dringlichkeiten sind dabei zu berücksichtigen. Eine solche Freigabe kann auch vom Luftfahrzeugführer beantragt werden. In der Summe sind alle diese Freigaben unverzichtbar bei der Erfüllung des gesetzlichen Auftrags der DFS nach § 27c Abs. 1 LuftVG. Insgesamt ist es gerade nicht erforderlich, dass besondere sicherheitskritische Situationen vorliegen und die Einzelfreigaben „erforderlich“ machen. Eine „Qualitätskontrolle“ bezüglich der Umsetzung der Flugverkehrskontrollfreigabe, z. B. auch bei wetterbedingten Abweichungen vom IFR-Abflugverfahren, findet durch
--	---	--

		In diesem Zusammenhang ist es wenig förderlich, wenn das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf entsprechende Mitteilungen und Anzeigen von Anwohnern bezüglich der möglichen Verletzung des Abflugverfahrens am Flughafen München ablehnend reagiert und sogar ausdrücklich in einem Antwortschreiben (siehe Anlage 3 [Anmerkung: Anlage 3 wurde in die vorliegende Zusammenstellung nicht aufgenommen.]) ausführt: <i>„Auch weitere gleichgelagerte Anzeigen werden hier nur noch zur Kenntnis genommen.“</i> Wie soll zu Gunsten der betroffenen Bevölkerung und Anwohner sichergestellt und überprüft werden, dass Überflüge im Abflugverfahren rechtskonform im Ausnahmefall erfolgen und nicht in rechtsverletzender Art und Weise zum Regelfall werden? Nachdem das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung offensichtlich sich nicht in der Pflicht sieht, der schutzbedürftigen Bevölkerung entsprechenden Beschwerden und Anfragen nachzugehen und dem Betroffenen in rechtskonformer Weise Sicherheit dahingehend zu geben, dass in nachvollziehbarer Weise dargelegt wird, dass die zu überprüfenden abweichenden Abflugverfahren nach den gesetzlichen Regelungen vollumfänglich gerechtfertigt gewesen sind, ist es bezogen auf das vorliegende Verfahren angezeigt, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung ein Modus Operandi gefunden wird, der im Hinblick auf die Untauglichkeit des Verfahrens beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in geeigneter Form transparent dafür Sorge trägt, dass Anwohner in der Umgebung des Flughafens einen effektiven Schutz in den Fällen des geänderten Abflugverfahrens innehaben. Am besten ist es selbstverständlich, wenn bereits durch die Änderung der entsprechenden Rahmenbedingungen bzw. deren Konkretisierung dafür Sorge getragen wird, dass das Abweichen vom Abflugverfahren tatsächlich auf	den Flugverkehrslotsen (Radarlotse) mittels Radar statt. Dies gehört u. a. zu den originären Aufgaben eines Fluglotsen. Die DFS hat es sich dabei im gesamten Bundesgebiet zur Regel gemacht, Einzelfreigaben für Luftfahrzeuge mit Strahltriebwerken aus Lärmschutzgründen erst ab einer Flughöhe von 5000 ft (= 1,524 km) über Grund und für Propellerflugzeuge von 3000 ft (= 914 m) über Grund zu erteilen, obwohl dies nach den gesetzlichen Vorgaben bereits ab Erreichen der Kursführungsmindesthöhe (die von der Hindernissituation abhängig ist, i. d. R. jedoch unterhalb von 5000 ft bzw. 3000 ft liegen wird) möglich wäre. Schließlich ist das BAF immer darum bemüht, allen relevanten Hinweisen nachzugehen und Anfragen von Bürgern, Gemeinden, Vereinigungen etc. vollumfassend zu beantworten. Häufig beinhaltet dies mehrere Schreiben an den Anfragenden/Beschwerdeführer aufgrund von Rückfragen. Dies findet aufgrund der Vielzahl der Aufgaben des BAF und der begrenzten personellen Möglichkeiten dann eine Grenze, wenn bereits umfassend Stellung bezogen wurde und Antwortschreiben lediglich aus Wiederholungen bestehen würden. Ähnlich verhält es sich, wenn sich bei der Überprüfung Überflüge in einem bestimmten Bereich ihrer Art nach als ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung erwiesen haben. Ab diesem Zeitpunkt besteht grundsätzlich kein Anlass, weiteren Beschwerden über einzelne Flugereignisse derselben Art nachzugehen. Auch an dieser Stelle möchten wir auf ergänzende Ausführungen auf der Website des BAF (BAF - Startseite (bund.de)) unter dem Stichwort „Festlegung von Flugverfahren“ hinweisen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie
--	--	---	---

		den Ausnahmefall reduziert wird und nicht zum beliebigen Regelfall wird. Dies ist vergleichbar mit der vorbeschriebenen Thematik der Ausnahme im Nachtflugbetrieb. Darüber hinaus sollte es aber zu Gunsten der betroffenen Anwohner auch ein transparentes Verfahren geben, das etwaige abweichende Flugverfahren offen legt und im Detail nachprüfbar belegt, ob und warum ein bestimmter Flug ein abweichendes Abflugverhalten unter Überflug einer bestimmten Ortschaft – wie hier Attaching – in der Einzelfreigabe erhalten hat. Die Offenlage der insoweit zu dokumentierenden Genehmigungsentscheidung und der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Sachverhalte ist zum effektiven Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm dringend geboten. Mithin gilt es, im Rahmen des hier anhängigen Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München bezüglich der Thematik Überflüge transparente und nachvollziehbare Sicherungsmaßnahmen zu implementieren, die die vorbeschriebenen negativen Auswirkungen des Abweichens vom vorgesehenen Abflugverfahren so steuern, dass unzumutbare Belästigungen der umliegenden Anwohner, hier insbesondere in der Ortslage von Attaching, durch Fluglärm soweit irgend möglich reduziert und vermieden werden. Dabei ist zur Sicherstellung eines effektiven Schutzes ein Instrumentarium vorzusehen, das den betroffenen Anwohnern ein Höchstmaß an Transparenz und Nachvollziehbarkeit bezüglich der zugelassenen Abweichungen an die Hand gibt.	folgt Stellung: Zur Verlagerung von Kurzstreckenverkehren: Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen. Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot auch bei Kurzstreckenflügen auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen. Voraussetzung, um Kurzstreckenflüge reduzieren zu können, ist immer eine attraktive Vernetzung von Flug- und Schienenangeboten. Dies wiederum kann am Standort München nur durch eine deutlich verbesserte Schienenanbindung des Flughafens erfolgen. Daran wird bereits in Form der geplanten Weiterführung der Bahntrasse nach Erding (Erdinger Ringschluss) und der Anbindung an die Strecke Freilassing/Salzburg über die Walpertskirchener Spange gearbeitet. Beide Maßnahmen werden zu einer weiteren Verbesserung führen, da der Flughafen München dann auch von Fernzügen erreicht werden kann. Unerlässlich wäre auch eine Fernbahnanbindung nach Norden, Süden und Westen sowie eine Expressbahnverbindung nach München. Beides würde entscheidend zu einer attraktiven Vernetzung von Schienen- und Luftverkehr beitragen und könnte im Verbund mit der Deutschen Bahn bei entsprechendem Angebot auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfähiger Schienennetze erforderlich.
--	--	--	--

			Die FMG vertritt seit langem die Forderung nach einer besseren Schienenanbindung des Flughafens; dazu zählt auch die bessere Anbindung an den Fernverkehr und damit auch die Einbindung in den neuen „Deutschlandtakt“ der Deutschen Bundesbahn.
	11	C. Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten	
	11.1	1. Der tägliche Ablauf des Flugbetriebes am Großflughafen München ist in normalen Zeiten (das heißt nicht verzerrt durch Sonderereignisse wie die derzeitige Corona-Pandemie) dadurch geprägt, dass die Flugbewegungen nicht proportional gleichmäßig verteilt über den gesamten Tageszeitraum abgewickelt werden, sondern sich vielmehr extreme Schwerpunkte bilden. Dabei soll an dieser Stelle nicht einer Idealverteilung des Flugbetriebes nachgegangen werden, welches sich als rein theoretisches und lebensfremdes Konstrukt darstellen würde. Aber es ist schon ein unter dem vorliegenden Gesichtspunkt der Lärmbelastung zu berücksichtigendes und zu bewertendes Phänomen, dass der Flugbetrieb sich zu bestimmten Tageszeiten derart verdichtet. Hierbei handelt es sich ausgerechnet um die Tagesrandzeiten, das heißt morgens ab 06:00 Uhr bis ca. 08:00/09:00 Uhr und sodann am Abend wieder von 18:00 Uhr bis ca. 22:00 Uhr, und damit unmittelbar im Vorfeld der Nachtzeit. Gerade die massive Häufung der Flugbewegungen zu bestimmten Schwerpunktzeiträumen und dann auch noch in den Tagesrandzeiten führt dazu, dass aus Sicht der betroffenen Anwohner in diesem Zeitraum erhebliche und häufig unzumutbare Lärmbelastungen auftreten, die in den immissionsschutzfachlichen Bewertungen und Berechnungen leider gar nicht in dieser Massivität ihren Ausdruck finden. Dies hat häufig die Ursache unter anderem darin, dass in der Tageszeit die Lärmauswirkungen gemittelt werden und der sogenannte Dauerschallpegel	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Hubsystem bietet die Möglichkeit, Verkehre effizient zu bündeln. Es lässt sich jedoch nur realisieren, wenn Ankunfts- und Abflugzeiten in sinnvoller Relation zueinanderstehen. Aus diesem Grund betreibt die Lufthansa am Standort München ein System mit fünf bzw. sechs Wellen von ankommenden bzw. abfliegenden Flugzeugen. Im Jahr 2019 operierte der Flughafen München nahe seiner praktischen Kapazitätsgrenze von rund 430.000 Bewegungen pro Jahr. Das spiegelt sich darin wieder, dass in der relevanten Sommersaison die Kapazitäten für weite Teile des Tages ausgeschöpft waren. Jede der Wellen am Flughafen, die vor allem durch Lufthansa und ihre Partner geprägt werden, erreichte faktisch das kapazitative Maximum. Im Laufe eines durchschnittlichen Tages zeigt die Anzahl der Flugbewegungen einen Verlauf mit mehreren Maxima. Im Verlauf des Abends geht die Bewegungsanzahl dann wieder zurück. Zwischen 23:00 Uhr und 7:00 Uhr morgens liegt die Anzahl der Flugbewegungen auf einem sehr geringen Niveau; die Kernzeit der Nacht ist weitestgehend bewegungsfrei. In den Morgenstunden verbleibt die Anzahl der Flugbewegungen bis etwa 7:00 Uhr auf einem verhältnismäßig geringen Niveau, bevor sie ab etwa 7:00 Uhr ein erstes Maximum erreicht. Die Gesamtauslastung ist üblicherweise zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr am höchsten und eben nicht in den Tagesrandzeiten am frühen Morgen und am späten Abend.

		für den Tagbetrieb gilt, der durch die Mittelung der einzelnen Spitzen zu bestimmten Tageszeiten dazu führt, dass die nicht genutzten Zeiten am Flughafen rechnerisch mit Lärm belastet werden, dies sich in der Praxis aber anders darstellt. Diese Verzerrungen, die durch entsprechende gesetzliche Vorgaben und Berechnungsmodelle zu Stande kommen, sich in der Praxis der Flugbetriebsabwicklung aber anders darstellen, führen zu erheblichsten massiven Belastungen bei den Anwohnern, wenn zu den Spitzenzeiten im Maximalbetrieb startende und landende Flugzeuge auf beiden vorhandenen Bahnen abgewickelt werden und abgewickelt werden müssen. Ein weiterer Aspekt dürfte in diesem Zusammenhang auch der Umstand sein, dass der Flugbetrieb am Flughafen München dem Wunsch des Hauptcarriers Lufthansa nach dem sogenannten HUB-System ausgerichtet ist und daher die Flugverbindungen stets unter dem Aspekt des Zubringersystems ausgerichtet und geleitet sind. Dementsprechend sind natürlich auch die sogenannten Start- und Landerechte (Slots) vorgesehen und verteilt.	Damit Fluggesellschaften wirtschaftlich operieren können, müssen sie ihr Fluggerät möglichst häufig einsetzen. Das ist in Deutschland und anderen Ländern durch zahlreiche Nachtflugbeschränkungen erheblich eingeschränkt. Ein effizienter Flugbetrieb erfordert für ein Flugzeug im Kontinentalverkehr, je nach Dauer, drei bis vier Umläufe. Diese lassen sich auch wegen andernorts vorhandener Regelungen nur dann realisieren, wenn auch die Morgen- und Abendstunden in deren Umlaufplanung mit einbezogen werden können. Die über den Tag verteilten Flüge werden ferner bestimmt durch die Anforderungen der Geschäftsreisenden. Für eine effiziente Reiseplanung werden frühe Abflüge und späte Ankünfte gefordert, um Geschäftsreisen an einem Arbeitstag ohne Übernachtung durchführen zu können. Auch eine Engpasssituation hinsichtlich Slots an anderen Flughäfen beeinflusst die Abflug- und Ankunftszeiten in München. Der Flughafen München weist in seinem Destinationsportfolio eine Vielzahl von Flughäfen aus, die über eine ähnlich starke Slot-Knappheit verfügen, z. B. London-Heathrow, New York, Tokio oder Hong Kong, die u. a. von der Lufthansa und ihren Star Alliance Partnern angefliegen werden. Die zugewiesenen Slots an diesen Flughäfen können nicht einfach getauscht werden. Denn gäbe eine Airline ihren Slot an einem Flughafen auf, würde sie ihr Recht darauf in der nächsten Flugplanperiode verlieren, ohne dass sie sicher sein könnte, einen alternativen Slot zu der von ihr gewünschten Zeit zu erhalten. Eine Umgestaltung des Umsteigenetzwerks der Lufthansa ist aus den oben genannten Gründen mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Eine etwaige Veränderung würde zudem nur zu einer Verlagerung von (Inter-)Kontinentalstrecken an andere deutsche oder ausländische Drehkreuze führen. Das würde erhebliche Standortnachteile für die Gesamtmetropolregion
--	--	---	--

			München bedeuten. Das Heranziehen von Dauerschallpegeln beruht auf deren anerkannter und weitverbreiteter Verwendung im Fachgebiet der Akustik. Auch sehen das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie die Ermittlung von Dauerschallpegeln vor. Des Weiteren stellen Belastungs-Wirkungs-Beziehungen, z. B. in der Lärmmedizin, häufig auf Dauerschallpegel ab. Durch die Verwendung von Dauerschallpegeln wird im Gegensatz zur Beschreibung durch Einzelschallpegel nicht nur ein einzelnes Lärmereignis bewertet, sondern die Summe aller Lärmereignisse eines gewissen Zeitraums abgebildet.
	11.2	2. Im Zusammenhang mit dem Beginn des Flugbetriebes zu den Tagesrandzeiten ist des Weiteren ein Problem in den Blick zu nehmen, das sich insbesondere in den frühen Morgenstunden im Rahmen der Vorbereitung und Betriebsaufnahme zur Tageszeit ereignet und zu erheblichen Belastungen und Störungen der zu dieser Zeit noch herrschenden Nachtzeit bei der umliegenden Bevölkerung, insbesondere in Attaching, ergibt. Hierbei handelt es sich um die Lärmbelästigung durch den sogenannten Bodenlärm. Er wird verursacht durch den Betrieb auf dem Vorfeld, der ca. ab 04:30 Uhr beginnt. Zu dieser Zeit ist noch Nachtzeit, aber es beginnen bereits die Vorbereitungsarbeiten und die Vorbereitungen auf die unmittelbare Aufnahme des Flugbetriebes um 06:00 Uhr zur Tagzeit. Von den im Sinne der dann beginnenden Vorbereitungsarbeiten entstehenden Lärmbelästigungen, dem sogenannten Bodenlärm, wird die Ortslage von Attaching massiv betroffen. Hier besteht aus Sicht der Betroffenen dringender und unmittelbarer Handlungsbedarf durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen. Als Beispiele seien hier nur ge-	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Für Attaching liegen langjährige Messwerte aus der von der FMG betriebenen Lärmmessstelle Attaching vor. Üblicherweise schwanken die während der Nacht dort gemessenen Lärmpegel zwischen 30 dB(A) und 45 dB(A). Diese Pegel ergeben sich allerdings aus einer Vielzahl von Lärmquellen, nicht nur aus Emissionen des Flughafens. Zudem beträgt der Abstand zwischen den Vorfeldern des Flughafens und den nächstgelegenen Wohngebäuden in Attaching rund 1,4 km. Damit ist die Schalldämpfung allein auf Grund des Abstandes (ungeachtet weiterer zusätzlicher Dämpfungseffekte) bereits hoch. Bodenlärm wurde auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur 3. Start- und Landebahn intensiv betrachtet. Verschiedene Berechnungen für das Zweibahnssystem ergaben für Attaching durch vom Flughafen ausgehenden Bodenlärm nachts Dauerschallpegel unter 30 dB(A). Im Jahr 2019 ging bei der FMG aus Attaching eine Beschwerde zur Thematik Bodenlärm ein. Bezüglich der im Bodendienst eingesetzten Fahrzeuge wird darauf hingewiesen, dass die FMG bereits rund 300

		nannt, dass die im Bodendienst eingesetzten Schlepper statt mit Verbrennungsmotoren auf Elektrobetrieb umgerüstet werden und daher Transportfahrten durch derartige Schleppfahrzeuge von ihrem Motorgeräusch her lärmreduziert werden können. Auch das eingesetzte Material sollte daraufhin überprüft werden, dass es nicht unnötig quietscht, scheppert oder anderweitig im Bewegungsmodus Lärm verursacht, beispielsweise auch durch den Einsatz entsprechender Reifen, die auf der Betonfläche weniger Lärm beim Abrollen hervorrufen. Weitere Aspekte sind die Schaffung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, um die Ausbreitung des Bodenschalls an der Quelle abzuschirmen. Hierbei geht es nicht nur um stationäre Wände, sondern auch um individuell mobil verschiebbare Elemente, die zur Abschirmung bestimmter Lärmorte zu bestimmter Zeit errichtet und je nach Bedarf verschoben und angepasst werden könnten. Darüber hinaus sei auch noch auf ein der Bürgerinitiative Attaching bekannt gewordenes Pilotprojekt vom Flughafen Amsterdam hingewiesen, von dem leider bis dato kein Ergebnis vorliegt. So soll es am Flughafen Amsterdam sogenannte „Lärmdeiche“ geben die um den Flughafen herum angelegt wurden, um sich ausbreitenden Schall zu brechen und damit die Lärmwirkung des Flughafens und seines Betriebes zu reduzieren. Hier sollten im Rahmen des laufenden Verfahrens auch die Erkenntnisse aus den Untersuchungen aus den Nachbarländern beigezogen werden, um verschiedenste Erkenntnisquellen und deren Ergebnisse für ein möglichst effektives Verfahren vorliegend zur Verfügung zu haben.	elektrische Abfertigungsgeräte betreibt. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der vorhandenen Elektrofahrzeuge (u. a. Pkw) sind damit schon jetzt mehr als 400 Fahrzeuge mit Elektrobetrieb im Einsatz. Weitere werden im Rahmen der vorgesehenen Umstellung der Fuhrparkflotte folgen. Schallschutzmaßnahmen im Sinne von stationären Wänden bzw. Wällen existieren am Flughafen München bereits, wie der Lärm- und Sichtschutzwall in Schwaig. Weitere Lärmschutzwälle sind im 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)²¹ für den Bereich Attaching planfestgestellt, die aus dem beim Bau der 3. Start- und Landebahn anfallenden Bodenmaterial erstellt werden sollen. Individuell mobil verschiebbare Wände für Attaching sind aus lärmphysikalischer Sicht nicht zielführend, da diese in größerer Entfernung zum Emissionsort kaum Schutzwirkung bieten. An anderen Flughäfen werden sie nach Kenntnis der FMG lediglich zur Abschirmung von Triebwerksprobeläufen temporär eingesetzt. Die genannten „Lärmdeiche“ am Flughafen Amsterdam verfolgen nach aktuellem Kenntnisstand der FMG nicht nur die Zielsetzung der Verringerung einer Lärmbelastung, sondern sie sollen auch Kunstobjekte sein. Zu berücksichtigen ist, dass die Umsetzung einer derartigen Maßnahme mit einer erheblichen Flächeninanspruchnahme im Süden von Attaching einhergehen würde. Die FMG steht bereits seit langem u. a. zum Thema Reduzierung von Fluglärm im engen und regelmäßigen Austausch mit anderen deutschen und europäischen Flughäfen. Auch das Thema Bodenschall spielt dabei eine Rolle. Hier findet zudem eine Bewertung und Prüfung der Umsetzbarkeit einzelner Projekte statt.
--	--	--	---

²¹ 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))

	11.3	3. Hier sollte im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung ebenfalls ein außerhalb der üblichen Verfahren liegender Ansatz erarbeitet werden und in der Praxis umgesetzt werden, der diese Spitzenbelastungen durch konzentrierten Flugbetrieb in Tagesrandzeiten für die Zukunft abmildert. Hier sind verschiedene Modelle denkbar. Wichtiges Ziel muss sein, die massive Abwicklung an der Belastungsgrenze des Flughafens zu den Tagesrandzeiten zu entzerren, in dem die Abwicklungsfrequenz entsprechend durch Vorgaben reduziert wird und auch bei der Vergabe von Start- und Landerechten eine Entzerrung der Spitzenzeiten zwangsweise erfolgt und eine Zuweisung in weniger belastete Tageszeiträume erfolgt. Ein solcher Ansatz wird selbstverständlich in der Luftfahrtindustrie und bei den Fluggesellschaften nicht auf große Begeisterung treffen. Vorliegend geht es auch nicht darum, ein für die Luftfahrtindustrie oder die Fluggesellschaften genehmes Verfahren zu entwickeln, sondern im Sinne der Überprüfung der Lärmsituation die Entwicklung neuer weitergehender Instrumente, um das Problem Lärmbelastung an sich für die Anwohner rund um den Flughafen München für die Zukunft in sinnvoller Weise zu reduzieren und zu steuern.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Jahr 2019 wurden auf dem Flughafen München rund 417.000 Flugbewegungen abgewickelt. Damit hatte der Flughafen München seine praktische Kapazität von rund 430.000 Flugbewegungen nahezu erreicht. Schwankungen der jeweiligen stündlichen Belastungen sind durch die besondere Drehkreuzstruktur und den sich daraus ergebenden Anforderungen an Umsteigemöglichkeiten innerhalb kurzer Zeit bedingt. Eine Entzerrung oder Umverteilung ist nicht realistisch, da sie mit der Nachfrage an Verbindungen nicht vereinbar wären. Die Flugplanung einer Airline im internationalen Wettbewerb ist abhängig von wirtschaftlichen Kriterien und den Bedürfnissen der Passagiere. Dazu gehören insbesondere auch Verbindungen in den Tagesrandzeiten. Besonders für Geschäftsreisende ist das unersetzlich, ebenso wie für die Umlaufplanung der Airlines (drei bis vier Umläufe pro Flugzeug im Kontinentalverkehr). Auch beim öffentlichen Personennahverkehr, wie z. B. der S- und U-Bahn München, wird seitens der Verkehrsbetriebe in den Spitzenstunden eine Fahrplanverdichtung – wie von den Fahrgästen im Übrigen auch gefordert – vorangetrieben. Eine vergleichbare Forderung einer Verlegung von für u. a. Pendler und Schüler relevanten Nahverkehrsverbindungen im Zeitraum von 6 Uhr auf den Zeitraum von 10 bis 12 Uhr wäre praxisfern. Der Flughafen ist dem allgemeinen Verkehr gewidmet und unterliegt einer Betriebspflicht. Weiterhin verfügen die Airlines über Start- und Landerechte, auf die sie einen Anspruch haben. Darüber hinaus würde eine Verlegung bei einer nahezu vollkommenen Auslastung (wie etwa im Sommer 2019) in andere Tageszeiten zusätzliche verfügbare Kapazität (3. Start- und Landebahn) voraussetzen.
	12	D. Zusammenfassung	Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und

		Lärm und die Auswirkungen von Lärm sind zentrale Probleme unserer Zeit. In vielen hochentwickelten, industrialisierten Ländern sind die Lärmbelastungen für die Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen, ohne dass es eine hinreichende Kompensation bzw. Abmilderung als Gegenentwicklung bis dato gegeben hätte. Die insoweit in der bereits mehrfach zitierten Broschüre der Flughafengesellschaft benannten Maßnahmen zur Reduzierung von Fluglärm, wie die Einführung neuer Flugzeugtypen und die technologische Verbesserung der einzelnen Luftfahrzeuge, sind selbstverständlich Maßnahmen, die im Rahmen eines sinnvollen und tragfähigen Gesamtpaketes zum Schutz der Bevölkerung vor unzumutbaren Lärmauswirkungen integriert werden müssen und Berücksichtigung finden müssen. Nichtsdestotrotz können sie nur kleine Mosaiksteine in einem zu bildenden Gesamtmosaik darstellen. Dazukommen müssen weitergehende Reduzierungen und Begrenzungen, die als weitere Mosaiksteine zu einer nennenswerten Reduzierung der Belastungen beitragen. Hierzu gehören aus Sicht der Bürgerinitiative Attaching und der in ihr zusammengeschlossenen Mitglieder, die durch ihre Lebens- und Wohnsituation in Attaching besonders durch den bestehenden Flugbetrieb am Großflughafen München belastet sind, auch die Maßnahmen, die im vorliegenden Schriftsatz zu den benannten Lärmproblemen ausgeführt sind. In diesem Zusammenhang sollte auch der lenkende Effekt von wirtschaftlichen Faktoren berücksichtigt werden. Die Flughafengesellschaft nimmt von den Luftverkehrsgesellschaften als Nutzer des Flughafens Entgelte. Diese Entgelte könnten in finanzieller Hinsicht eine eigenständige Lenkungswirkung zu mehr Lärmschutz entfalten. Wenn beispielsweise die Luftfahrtgesellschaften für laute, alte Flugzeuge, die sie im Dienst am Flughafen München einsetzen wollen, deutlich höhere Entgelte entrichten müssen,	die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Die vorher beantworteten Fragen gelten ebenfalls für die Zusammenfassung. Auf die Lage der Start- und Landebahnen und eine mögliche Realisierung der 3. Bahn am Flughafen München können BAF und DFS im Rahmen ihrer Zuständigkeiten keinen Einfluss nehmen. Die aus dem Flughafenlayout entstehenden Konflikte sind im Rahmen der vorgelagerten Planfeststellung zu lösen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: 2007 wurde in Deutschland das novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) erlassen, das im Vergleich zur früheren Rechtslage mit einer erheblichen Verbesserung des Schutzes der von Fluglärm Betroffenen verbunden ist. Um ggf. Veränderungen beim Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik auch weiterhin berücksichtigen zu können, erstattet die Bundesregierung nach Ablauf von jeweils zehn Jahren dem Deutschen Bundestag über die Überprüfung der in § 2 Abs. 2 FluLärmG genannten Werte, die u. a. dem Anspruch auf Erstattung von Kosten für Maßnahmen für baulichen Schallschutz sowie Außenwohnbereichsentschädigungen zugrunde liegen. Speziell am Flughafen München sehen der Planfeststellungsbeschluss und die luftrechtliche Genehmigung in ihren jeweils aktuellen Fassungen umfangreichen aktiven und passiven Schallschutz vor (siehe u. a. Stellungnahme zu Nr. 3.1 in Anlage 5 und Nr. 9.1). Zudem sind in den vergangenen Jahren die am Flughafen operierenden Flugzeugflotten immer moderner, effizienter und leiser geworden. Damit konnte die Zunahme der durch wachsenden Verkehr einhergehenden Immissionen
--	--	---	---

	ten im Vergleich zu dem Einsatz von neuerer Technologie, könnte hier ein Lenkungseffekt erzeugt werden. Das Gleiche gilt für die Inanspruchnahme von Flugzeiten außerhalb der Tageszeit. Neben den allgemein limitierenden besonderen Gründen bei der Nachtflugregelung könnte zusätzlich ein wirtschaftliches Lenkungsinstrument für die Gründe eingesetzt werden, bei denen auch bei der Nachtflugregelung noch von einem planmäßigen Flugbetrieb und nicht von Notsituationen ausgegangen wird. Auch hier könnte ein Lenkungseffekt hin zur Nutzung der Tageszeit durch höhere Entgelte dem Grunde nach erzeugt werden. Abschließend sei aus Sicht der Bürgerinitiative Attaching und der in ihr zusammengeschlossenen Mitgliedern, die weit überwiegend auch in Attaching ansässig sind, ergänzend darauf hingewiesen, dass selbstverständlich ein ganz wesentlicher Aspekt, der zur Lärmvermeidung beitragen kann, der Umstand sein wird, von der Realisierung einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München in der seit dem Jahre 2011 derzeit genehmigten Form dauerhaft zu verzichten. Denn gerade die Ortslage Attaching, die unmittelbar vor Kopf der 3. Start- und Landebahn im Westen gelegen wäre, wäre der hauptleitragende Bereich im Rahmen einer Realisierung dieses Projektes und der darauf abgewickelten Flugbewegungen. Denn letztlich würde die Realisierung der 3. Start- und Landebahn zwangsweise dazu führen, dass täglich weit über 400 Starts und Landungen unmittelbar bei Betriebsrichtung West durch Überflugsituationen der Ortslage von Attaching abgewickelt werden müssten. Nachdem allein die bestehenden Belastungen durch den Zweibahnbetrieb und die im vorliegenden Schriftsatz geschilderten Probleme im Zusammenhang mit der Abwicklung des Flugbetriebes auf der derzeitigen Nordbahn bereits immer wieder zu massiven und unzumutbaren Belas-	abgemildert werden. Über den langjährigen Durchschnitt der Messungen an den Fluglärmmessstellen in der Umgebung des Flughafens kann sogar festgestellt werden, dass sich im Mittel die Lärmbelastung nicht erhöht hat. Die FMG nimmt bereits seit langem durch emissionsabhängige Entgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Grundlage ist die Entgeltordnung des Flughafens München, die für alle Flugzeuge gilt, die am Flughafen verkehren. Die Entgelte differenzieren nach Flugzeugen, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind und solchen, die es nicht sind. Letztere bezahlen bislang am Tag einen Aufschlag von rund 60 % und nachts von ca. 75 %. Zudem unterscheiden die Entgelte zwischen Tag- und Nachtbetrieb: Während der Nachtzeit ab 22:00 Uhr wird allen Flugzeugen ein Aufschlag von 15 % (bei nicht Bonuslisten-Flugzeugen 25 %) in Rechnung gestellt. Das lärmorientierte Grundentgelt ist abhängig von der jeweiligen Lärmklasse eines Flugzeugs. Um den Anreiz weiter zu erhöhen, hat die FMG das wichtige Instrument der lärmabhängigen Entgelte weiterentwickelt, und die Genehmigung zur Änderung der Entgeltordnung auf Basis einer Entgeltrahmenvereinbarung beim zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr beantragt, die zum 01.06.2021 in Kraft trat. Vorgesehen ist, den Anteil des Lärmentgelts an den Gesamtentgelten deutlich zu erhöhen, mit künftig 13 Lärmklassen stärker zwischen modernen, lärmärmeren sowie lärmintensiven Flugzeugtypen zu unterscheiden, Entgelte differenziert nach Start und Landung zu erheben, das Lärm-Grundentgelt zu erhöhen, zwischen Flügen am Tag und in den Tagesrand- und Nachtzeiten zu unterscheiden und das Lärm-Grundentgelt mit deutlichen Zuschlägen zu versehen. Damit sollen klare Anreize zum weiteren Schutz der Flughafenanwohner geschaffen wer-
--	---	---

		tungen für die Anwohner von Attaching führen, ist eine nochmalige Steigerung dieser Belastungen durch eine Realisierung der 3. Start- und Landebahn nicht hinnehmbar. Vielmehr muss es auch mittels des vorliegenden Verfahrens der Lärmaktionsplanung für die Zukunft gelingen, für die Menschen vor Ort eine immissionsschutzfachliche wie immissionsschutzrechtliche Planung auf den Weg zu bringen, die die bestehenden Belastungen soweit wie möglich reduzieren und dauerhaft vermeiden. Wir dürfen Sie bitten, uns über den Fortgang des Verfahrens und die Berücksichtigung der vorliegenden Ausführungen in den weiteren Phasen der Lärmaktionsplanung entsprechend auf dem Laufenden zu halten.	den, 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. Hinsichtlich der Nachtflugregelung wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 verwiesen. Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)²², der sich u. a. auf die 3. Start- und Landebahn bezieht, ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist durch die Gesellschafter der Flughafen München GmbH allerdings noch nicht freigegeben. Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurde im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern die Festlegung getroffen, dass die Planungen für den Bau einer 3. Start- und Landebahn während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen der Klausurtagung der CSU-Landtagsfraktion im September 2020 hatte der Bayerische Ministerpräsident Dr. Markus Söder aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr angekündigt, die Planungen für den Bau der 3. Start- und Landebahn während seiner Amtszeit nicht weiter verfolgen zu wollen. Die Erweiterung des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre
--	--	---	--

²² Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/Flughafen-Muenchen-3-Start-und-Landebahn))

			durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden. Der 98. ÄPFB enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau. Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162²³). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.
Bürger	13	Als Einwohner von Oberschleißheim bin ich von vielen unterschiedlichen Lärmquellen betroffen:	
	13.1	Die vor allem spät abends bzw. nachts über Oberschleißheim fliegenden Flugzeuge.	Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nimmt hierzu wie folgt Stellung: Laut § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) dient Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwick-

²³ 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 \(landtag.de\)](#))

			lung des Luftverkehrs. Dafür steht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auch der Luftraum über dem Bereich Oberschleißheim zur Verfügung. Eventuell sind in diesem Zusammenhang die Ausführungen von § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und § 31 Abs. 3 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) von Interesse. Zu den Betriebszeiten am Verkehrsflughafen München wird auf die Stellungnahmen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) unter Nr. 9 und der Flughafen München GmbH (FMG) unter Nrn. 9.1 und 11.1 verwiesen.
	13.2	Die unerträglichen auch nachts stattfindenden Hubschrauberflüge der Polizeistaffel (das Knattern von Hubschraubern ist neben Güterzügen der mit Abstand schlimmste Lärm, der auch den tiefsten Schlaf stört).	Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm. Der in der Rückäußerung/Anregung angesprochene Fluglärm in Oberschleißheim, ausgehend von Hubschrauberflügen der Polizeistaffel – der Hubschraubersonderlandeplatz Oberschleißheim wird von der Fliegerstaffel der Bundespolizei genutzt – hat nach Auskunft des Luftamts Südbayern keinen Bezug zum Großflughafen München.
	13.3	Der je nach Wind ebenfalls lärmenden Autobahn A 92.	Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm. Die Autobahnautobahndirektion Südbayern prüft jedoch auf Antrag die Anliegen von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind. Bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte kann Lärmschutz durch Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht.

			Ergänzend wird zum Vorbringen auf die zentrale Lärmaktionsplanung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen und für Bundesautobahnen in Ballungsräumen vom 12.05.2020 ²⁴ 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.
	13.4	Der zu jeder Tag- und Nachtzeit vorbeirauschenden Güterzüge.	Zum Vorbringen bzgl. des Lärms durch Güterzüge wird auf die Möglichkeiten der Lärmsanierung der DB hingewiesen. Nähere Informationen zur Lärmsanierung an Schienenwegen sind im Internetauftritt der DB Netz AG²⁵ zu finden. Ergänzend wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes²⁶ hingewiesen.
	14	Leider wird der Lärm bisher nie in seiner Gesamtheit betrachtet, sondern immer nur einzelne Quellen losgelöst von der Gesamtsituation. Aber nur eine holistische Betrachtung kann zu einer wirklich spürbaren Verbesserung führen.	Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Gesamtlärmbetrachtung nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und (falls erforderlich) für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Zudem fehlen noch verbindliche wissenschaftliche Grundlagen für eine Gesamtlärmbetrachtung verschiedener Lärmquellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Demnach hat die Ausarbeitung von Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienen-

²⁴ 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 \(bayern.de\)](#))

²⁵ DB Netz AG: Lärmsanierung ([Lärmsanierung - Startseite - Deutsche Bahn](#))

²⁶ Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplanung ([EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](#))

			lärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm einschließlich Hafenlärm) 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 Lärmmin- derung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbil- dung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umset- zung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belas- tung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewer- tung der Lärmarten vorsieht. Zum Thema Gesamtlärm weist die Flughafen Mün- chen GmbH auf ihre Anmerkung unter Nr. 7 hin.
	15	Wie ein Schlag ins Gesicht wirken hierbei die Pläne der Regierung	
	15.1	zu Verlagerung weiterer Polizeistaffeln nach Oberschleiß- heim,	Gegenstand der Lärmaktionsplanung für den Großflughaf- en München ist der mit dem Flugbetrieb am Flughafen München verbundene Lärm. Die in der Rückäuße- rung/Anregung angesprochene beabsichtigte Verlagerung der derzeit am Flughafen München stationierten Polizei- hubschrauberstaffel Bayern an den Hubschraubersonder- landeplatz Oberschleißheim hat nach Auskunft des Luft- amts Südbayern einen positiven Effekt auf den, dem Flughafen München zuzuordnenden Fluglärm. Im Übrigen liegt – nach Angaben des Luftamts Südbayern – für die Verlagerung der Bayerischen Polizeihubschrauberstaffel

			nach Oberschleißheim ein Planfeststellungsbeschluss vor, der aktuell von Dritten beklagt ist. In diesem Beschluss wurden jedoch die Belange und Erfordernisse des Lärmschutzes in der Umgebung von Oberschleißheim berücksichtigt.
	15.2	dem Bau der 3. Startbahn (ein Moratorium ist nur ein Aufschieben),	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelattungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn (siehe auch Stellungnahme zu Nr. 12).
	15.3	dem Ausbau der A 92 und B 471 Richtung Dachau und der Westumfahrung von Oberschleißheim.	Der Ausbau der A 92, der B 471 und der Westumfahrung von Oberschleißheim ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans für den Flughafen München. Zudem wird hier der Lärmschutz im Rahmen der erforderlichen Planfeststellungsverfahren gewährleistet.
	16	Alles getreu dem Motto: Wer schon Lärm hat, dem wird noch mehr gegeben. Der wohlhabende Süden wird dabei nicht angetastet.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Bei der Planung von Verkehrsvorhaben werden die gesetzlichen Anforderungen eingehalten.
	17	Bitte überdenken Sie diese rückwärtsgewandte Verkehrspolitik und gehen sie wirkliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung an:	
	17.1	keine Hubschrauber in Oberschleißheim	Die Verlegung der Polizeihubschrauberstaffel Bayern nach Oberschleißheim ist nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung.

	17.2	keine nächtlichen Überflüge	Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 ²⁷ erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des Bayerischen Staatsministeri- ums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) unter Nrn. 3 und 20 und der Flughafen München GmbH (FMG) unter Nrn. 9.1 und 11.1 verwiesen.
	17.3	eine Verkehrswende anstatt neuer Straßen und mehr Verkehr	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) teilte hierzu Folgendes mit: Mobilität ist ein Grundbedürfnis einer jeden modernen Gesellschaft. Hierfür bedarf es einer gut ausgebauten, leistungsfähigen und intelligenten Verkehrsinfrastruktur. Sie ist die Lebensader für jede moderne Volkswirtschaft und eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben. Die bayerische Verkehrspolitik setzt sich für die dauerhafte Erhaltung und bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ein. Dabei werden der demografische Wandel und die sich weiter fortsetzende Globalisierung der Wirtschaft zentrale Herausforderungen der Zukunft sein. Aufgabe einer sinn- vollen Verkehrspolitik ist es auch, Mobilität zu ermöglichen und nachhaltig zu gestalten. Mit intelligenten Verkehrssys- temen können beispielsweise die einzelnen Verkehrsträ- ger miteinander verzahnt werden.
	17.4	Lärmschutz an der Bahntrasse	Zur Forderung nach Lärmschutz an der Bahntrasse wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn- Bundesamtes ²⁸ verwiesen.
	18	Schallschutz bei der Wohnbebauung ist der falsche Weg,	Ziel des vorliegenden Lärmaktionsplans ist auch eine Re-

²⁷ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

²⁸ Eisenbahn-Bundesamt: Lärmaktionsplanung ([EBA - Lärmaktionsplanung \(bund.de\)](#))

		die Coronakrise zeigt deutlich was für eine drastische Maßnahme solch ein dadurch forcierter Aufenthalt innerhalb den eigenen vier Wänden doch ist.	duzierung der Lärmbelastung im schutzwürdigen Außenbereich.
Bürger	19	1. Zu Ihren Informationen zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München:	
	19.1	a) Lärmbrennpunkte Nach Ihrer Darstellung in Ihrem Internet-Auftritt hätte die Regierung von Oberbayern auf die Erstellung eines Lärmaktionsplanes für den Großflughafen München verzichtet, weil dort keine Lärmbrennpunkte nach der EG-Richtlinie vorhanden gewesen seien. Diese Begründung ist aber nicht stichhaltig: Nach Artikel 8 Abs. 1 Buchst. a) der Richtlinie waren die Aktionspläne für Großflughäfen bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden auszuarbeiten. Diese Vorgabe wurde mit § 47c [§ 47d] Abs. 1 BImSchG in nationales und direkt bindendes Recht umgesetzt: „Die zuständigen Behörden stellen bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für ... Großflughäfen, ...“ Auch die von der Regierung als Begründung für die Nichtaufstellung angeführte für den Flughafen München noch immer fehlende Festsetzung eines Lärmschutzbereichs (weder für das Zweibahn- noch für das planfestgestellte Dreibahn-System) darf bei der Frage des „ob“ keine Rolle spielen. Ein Ermessen über das „ob“ (ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist oder nicht) ist in beiden Rechtsquellen nicht eingeräumt. Aus meiner Sicht liegt somit hier ein Verstoß gegen das Willkürverbot vor.	Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffen sind. Zudem wurden auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979²⁹ in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse umfassender Schallschutz für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbelastung von Außenwohnbereichen flankiert war. Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst. Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw.

²⁹ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

			$L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ 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 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.
	19.2	b) Die 3. Start- und Landebahn muss berücksichtigt werden! Nach Internet-Darstellung der Regierung von Oberbayern bezieht sich die Lärmaktionsplanung trotz vorliegender Planfeststellung für Bau und Betrieb nicht auf den Flughafen mit 3 Bahnen. Dies halte ich für unzulässig: Die Lärmaktionsplanung soll den Auswirkungen durch Umgebungslärm vorbeugen, soll sie verhindern oder mindern („Lärmminderungsplanung“ lt. Bundes-Immissionsschutzgesetz). Vorbeugen und Verhindern geht aber nur, wenn vor der Verwirklichung einer Planung etwas getan wird. Bei der Frage, ob eine 3. Bahn gebaut werden soll oder nicht, muss vorher auch im Rahmen der Lärmminderungsplanung geklärt werden, welche zusätzlichen Lärmauswirkungen das haben wird. Das Ergebnis muss dann bei der Entscheidung berück-	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

		sichtigt werden. Daneben: Bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation <u>müssen</u> (gesetzlich vorgegeben) bestehende Lärmaktionspläne überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Die planfestgestellte 3. Start- und Landebahn ist eine solche „bedeutsame Entwicklung“ für die Lärmsituation am Flughafen München und <u>muss</u> daher berücksichtigt werden. Es muss in jedem Falle untersucht und klargestellt werden, wo und in welchem Umfang sich die Lärmsituation durch die 3. Bahn verschlechtert – und auch: wo eventuell ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms geschützt werden sollen (§ 47d Abs. 2 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz).	berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011³⁰ ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt. Für den Fall, dass sich der vom Flughafen München ausgehende, hier maßgebliche, Lärm ändert, sei es durch eine Änderung der Flugbewegungszahlen oder durch einen rechtmäßigen Ausbau und dem damit einhergehenden angepassten Betriebsablauf, sehen § 47c Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und § 47d Abs. 5 BImSchG vor, dass die Lärmkarten und Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten sind. Gerade diese Regelung zeigt, dass die Lärmaktionsplanung auf den jeweils vorhandenen Verkehrswegen und Großflughäfen aufbauen will, nicht aber deren Entwicklung beeinträchtigen kann. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB), der sich u. a. auf die 3. Start- und Landebahn bezieht, ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Die Realisierung der 3. Start- und Landebahn ist durch die Gesellschafter der Flughafen München GmbH allerdings noch nicht freigegeben. Nach den Landtagswahlen im Oktober 2018 wurde im Koalitionsvertrag für die Legis-
--	--	---	--

³⁰ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			laturperiode 2018 bis 2023 zwischen CSU und Freien Wählern die Festlegung getroffen, dass die Planungen für den Bau einer 3. Start- und Landebahn während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt werden. Im Rahmen der Klausurtagung der CSU-Landtagsfraktion im September 2020 hatte der Bayerische Ministerpräsident Dr. Söder, aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr angekündigt, die Planungen für den Bau der 3. Start- und Landebahn während seiner Amtszeit nicht weiter verfolgen zu wollen. Die Erweiterung des Flughafens München um die 3. Start- und Landebahn könnte aufgrund der alle fünf Jahre durchzuführenden Überprüfung und ggf. erforderlichen Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu gegebener Zeit berücksichtigt werden. Der 98. ÄPFB enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau. Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162³¹). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet.
--	--	--	---

³¹ 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 \(landtag.de\)](#))

			Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig.
	20	2. Auf Nachtflug verzichten: Der ungestörten Nachtruhe (22:00 bis 06:00 Uhr) muss absoluter Vorrang eingeräumt werden. Es steht tagsüber ausreichend Bahnkapazität für den Bedarf zur Verfügung – so dass auf den Nachtflug verzichtet werden kann.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung³² geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept im Hinblick auf Nachtrandzeiten und die Kernzeit der Nacht. Die Interessen aller Beteiligten wurden zutreffend geprüft und ausgewogen berücksichtigt. Daher wurde die Nachtflugregelung in allen Gerichtsinstanzen bestätigt und ist rechtskräftig. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Ein vollständiges Nachtflugverbot ließe sich nicht mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München vereinbaren. Bei einem Flughafen dieser Größenordnung lässt sich der Betrieb nicht ausschließlich zur Tageszeit abwickeln, so dass Flüge zur Nachtzeit erforderlich sind. Dies wird auch von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf

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))

			die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9.1 und Nr. 11.1 verwiesen.
	21	3. Nach Lärm gestaffelte Flughafen-Gebühren/Lärmkontingent Nach meinem Wissen sollen künftig die Flughafen-Gebühren für „laute Flieger“ angehoben werden. Dieser Anteil an den Gebühren muss aber dann den Betroffenen im Flughafenumland zu Gute kommen. Würde dieser Anteil dem Flughafen zukommen, wäre das ja geradezu ein Anreiz, für mehr Starts und Landungen mit lauten Flugzeugen zu werben. Es muss wieder ein tägliches Lärmkontingent eingeführt werden – so ähnlich wie es mit der 62 dB(A)-Grenzlinie gemeint war – und zwar für jeden einzelnen Kalendertag und keinesfalls für einen sog. Durchschnitts-Tag. Der an einem Tag z. B. durch die Windrichtung eingesparte Lärm an einem Ort kann nicht mit einem übermäßigen Lärm am nächsten Tag nach Drehen des Windes verrechnet werden (heute: 0; morgen: 100; ergibt im Durchschnitt: 50).	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) teilte hierzu Folgendes mit: Grundlage für die Erhebung von Entgelten ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Die Erhebung der Entgelte, auch der lärmabhängigen Entgelte, bei den Luftverkehrsgesellschaften dient ausschließlich der Refinanzierung der vorgehaltenen Flughafeninfrastruktur. Eine Weiterreichung der lärmabhängigen Entgelte an das Flughafenumland ist nicht möglich. Adressat der verkehrslenkenden Wirkung der lärmabhängigen Entgelte sind die Luftverkehrsgesellschaften, die dadurch zum Einsatz lärmarmer Flugzeuge bewegt werden sollen. Ziel ist es nicht, durch den Einsatz lauterer Flugzeuge höhere Lärmrentgelte für den Flughafen München zu erzielen. Die bestehende und bestandskräftige Nachtflugregelung³³ enthält mehrere Kontingentregelungen. Weitere Kontingente sind nicht geboten. Es ist richtigzustellen, dass eine tägliche Lärmkontingentierung auch früher zu keinem Zeitpunkt durchgeführt wurde. Es besteht kein Anlass die höchstrichterliche Judikatur bezüglich der Nachtflugregelung infrage zu stellen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Um den Einsatz leiseren Fluggeräts am Flughafen München künftig noch attraktiver zu machen, ist eine Änderung und Fortentwicklung der ohnehin bereits auf die Förderung des Einsatzes leiser Flugzeuge ausgerichteten Entgeltrahmenvereinbarung vorgesehen. Im Einzelnen

³³ 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))

			wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 Bezug genommen. Rechtsgrundlage für die von der zuständigen Behörde für die Entgeltrahmenvereinbarung zu erteilende Genehmigung ist § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Den Airlines können demnach nur Kosten auferlegt werden, die durch die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die dem Starten und Landen der Flugzeuge und der Abfertigung der Fluggäste und der Fracht entstehen. Airlines haben im Rahmen der Konsultation die Möglichkeit, die den Entgelten zugrundeliegende Kalkulation einzusehen und zu prüfen, sie ist damit transparent und gerichtlich überprüfbar. Ein ggf. mit den Entgelten erwirtschafteter Überschuss ist den Airlines zurückzuerstatten. Eine Berücksichtigung von Zahlungen an die Flughafennachbarschaft als Kosten- und damit Entgeltbestandteilen ist daher unzulässig, da sie nicht der Kostendeckung der Vorfahrt und des Betriebs der Infrastruktureinrichtungen dienen würden. Mit Erlass des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses (ÄPFB)³⁴ verfügte die Regierung von Oberbayern (Luftamt Südbayern) die Aufhebung der sog. 62 dB(A)-Grenzlinie aus der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974³⁵ (vgl. 98. ÄPFB, Band 2, Ziffer 3.6.10.2.2.1, Seite 1118 ff.). Begründet wurde die Aufhebung durch die seit 1974 eingetretenen Änderungen der technischen, tatsächlichen und rechtlichen Voraussetzungen zur Rechtfertigung dieser Betriebsregelung. Weiterhin wurde festgestellt, dass kein Rechtsgrund besteht, diese in der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 verfügte Betriebsregelung durch eine andere den Flugbetrieb ein-
--	--	--	--

³⁴ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

³⁵ Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](#))

			schränkende Betriebsregelung zu ersetzen. Hintergrund der sog. 62 dB(A)-Grenzlinie waren außerdem in erster Linie raumordnerische Überlegungen (vgl. 98. ÄPFB, Band 2, Ziffer 3.6.10.2.2.1.2, Seite 1120) und nicht wie vorgebracht eine kapazitative Beschränkung des Flughafenbetriebs. Das zeigt sich auch daran, dass die sog. 62 dB(A)-Grenzlinie bis zur Aufhebung durch den 98. ÄPFB keine verkehrsabweisende Wirkung hatte (vgl. 98. ÄPFB, Band 2, Ziffer 3.6.10.2.2.1.4, Seite 1123). Zudem hatte die Planfeststellungsbehörde in seine Entscheidung mit eingestellt, dass nach dem landesplanerischen Ziel LEP B V 1.6.1 (LEP: Landesentwicklungsprogramm Bayern) der Verkehrsflughafen München die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die kontinentale und nationale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen soll. Für den leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischen Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden. Das schließt die Aufrechterhaltung der bereits erlangten Verkehrsfunktion und deren weitere Entwicklung auch auf dem vorhandenen Bahnsystem mit ein. Mit dieser Vorgabe wären – so der ÄPFB weiter – betriebsbeschränkende Vorgaben zur Tagzeit nicht vereinbar. Für die Nachtzeit weist der ÄPFB zu Recht darauf hin, dass ohnehin durch die Nachtflugregelung weitgehende Betriebsbeschränkungen verfügt sind, so dass sich die Frage der Notwendigkeit einer ersatzweisen Lärmkontingentierung ohnehin nur für die Tagzeit gestellt habe. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) hat in seiner Entscheidung vom 18.01.2016 (A 15.400020, abgedruckt in der Entscheidungssammlung des BayVGH) ausdrücklich nochmals festgestellt, dass die
--	--	--	---

			Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung, die funktionslos gewordene Regelung zur 62 dB(A)-Linie aufzuheben, die Lärmschutzbelange in der Umgebung des Verkehrsflughafens München im Rahmen seiner fachplanerischen Abwägung umfassend und insgesamt rechtsfehlerfrei ermittelt und berücksichtigt hat. Weitere Festsetzungen zum aktiven oder zum passiven Schallschutz seien rechtlich insoweit nicht veranlasst. (ebenda Rd.Nr. 26). Betroffene hätten zwar ein subjektiv-öffentliches Recht auf gerechte Abwägung ihrer Belange, nicht aber auf Aufrechterhaltung der 62 dB(A)-Regelung. Gleiches muss entsprechend auch für die geltend gemachten Ansprüche auf eine neuerliche Kontingentierungsregelung gelten. Dass ein Lärmkontingent, das nur auf einen Tag bezogen wäre, nicht vollzugsfähig wäre, liegt angesichts der unterschiedlichen Betriebsbedingungen an den verschiedenen Tagen und der damit verbundenen Unmöglichkeit, ein solches Kontingent in der konkreten Flugplanung umzusetzen, auf der Hand.
	22	4. Die Abflugwege streuen (ohne Ortschaften direkt zu überfliegen): In der Nähe des Flughafens bündeln – und mit zunehmender Entfernung auffächern/streuen – so lautete bisher das Ziel für die Abflugrouten. Das führt aber dazu, dass Ortschaften unter den fixierten Abflugrouten keine Zeiten der Lärmentlastung mehr haben. Nach Darstellung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (am 26.07.2018 in der Fluglärmkommission) könnte man aber bereits ab einer Höhe von 5.000 Fuß über NN von der dargestellten Abflugroute abweichen/auffächern.	Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das genannte „...Ziel...“ stellt kein Ziel für die Planung von IFR-Abflugverfahren (IFR: Instrumentenflugregeln) sowie der Abwicklung des Luftverkehrs durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH dar. Es wurde bereits vor vielen Jahren in und mit der Kommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG; Fluglärmkommission) eine Vereinbarung erstmalig beraten und getroffen. Die gewünschte Auffächerung findet, wenn flugsicherungsseitig nichts dagegenspricht, bereits statt. In die-

			sem Zusammenhang wird auf die Anwendung STAN- LY_Track der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ³⁶ , wo dies ersichtlich wird, verwiesen.
	23	5. Für die Erhaltung der Lärmschutzmaßnahmen muss der Flughafen aufkommen: Der eventuell notwendige Austausch von Lärmschutzfen- stern (blind geworden, verzogen, undicht, ...) muss vom Flughafenbetreiber bezahlt werden. Ebenso der Austausch der eventuell notwendigerweise eingebauten Zwangslüftung und LüftungsfILTER.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG hat im Rahmen der beiden Schallschutzpro- gramme auf Grundlage der für den Flughafen München bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 ³⁷ umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flug- hafenregion ergriffen. So wurden rund 4000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen ausgestattet sowie Beeinträchti- gungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die FMG hat dazu in der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert. Die im Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 ³⁸ ge- regelte Erstattung von Schallschutzmaßnahmen sieht deren erstmaligen Einbau vor. Kosten für Unterhalt und Erneuerung von eingebauten Schallschutzfenstern bzw. - lüftern sind nicht erstattungsfähig. Auch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der no- vellierten Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 sieht nur eine einmalige Kostenerstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen vor. Dies wurde vom Vorsitzen- den der Fluglärmkommission in der Sitzung vom 18.07.2014 mit einem Verweis auf die Kommentarliteratur und die Rechtsprechung immer wieder bekräftigt (z. B. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 23.01.2018, Az. 9 C 1852/14.T).

³⁶ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: STANLY_Track ([DFS Deutsche Flugsicherung GmbH](#))

³⁷ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

³⁸ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](#))

			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. Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Soweit der Planfeststellungsbeschluss Entschädigungsregelungen zum Lärmschutz enthält, wird auf die Stellungnahme der Flughafen München GmbH verwiesen. Ob ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im Umfeld des Flughafens München besteht, bedarf einer Einzelfallprüfung. Die deutsche Rechtsordnung sieht vor, dass Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im Regelfall nur einmalig erstattet werden.
	24	6. Die anzuwendenden Grenzwerte sind zu hoch: Nach § 14 Fluglärmgesetz sind bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) zu beachten. Diese sind aber dem Wortlaut nach zum Schutz vor ... „erheblichen Belästigungen“ durch Fluglärm ergangen durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz. Nach § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz handelt es sich aber beim Umgebungslärm um belästigende ... Geräusche im Freien. Die lt. Gesetz anzuwendenden Grenzwerte sind somit zu hoch und nicht zutreffend (erhebliche Belästigung ↔ belästigend; Schutz an Bauten/Bebauung ↔ Schutz im Freien).	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) teilte hierzu Folgendes mit: Die in der Lärmaktionsplanung anzuwendenden Grenzwerte bemessen sich gemäß § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ausdrücklich nach § 2 Abs. 2 FluLärmG. Dem steht § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht entgegen. Vielmehr hat der Gesetzgeber sich mit dieser Regelung bewusst dazu entschieden, bei den Schutzziele für die Lärmaktionsplanung nach dem BImSchG im Luftverkehr auf die Regelungen im FluLärmG abzustellen, um eine Kongruenz sicherzustellen. Dem ist auch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) gefolgt (BVerwGE 142, 234) und führt ergänzend aus, dass die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG die Festlegung von Grenzwerten, die mit der Lärmaktionsplanung

			durchgesetzt werden sollen, den Mitgliedstaaten überlässt (Erwägungsgrund 8, Art. 5 IV). § 14 FluLärmG sieht insofern die Beachtung der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG vor. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Der in das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 neu eingefügte § 14 regelt das Verhältnis der Vorschriften des FluLärmG zur Lärmaktionsplanung nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Der Gesetzgeber hat damit im Rahmen der Neufassung des FluLärmG in § 14 FluLärmG die in § 2 Abs. 2 FluLärmG festgesetzten Lärmwerte auch für die Lärminderungsplanung auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für verbindlich erklärt (siehe BT-Dr. 16/3813³⁹). § 14 FluLärmG sieht vor, dass die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG bei der Lärmaktionsplanung zu beachten sind. Ein Abwägungsspielraum besteht nicht. Damit stellen die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG die für Fluglärm maßgeblichen Grenzwerte dar; unterhalb der Werte ist Fluglärm grundsätzlich als zumutbar anzusehen. Aus der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) folgt zudem, dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit Genüge getan ist. Das FluLärmG sieht nicht nur Ansprüche auf Erstattung von Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen vor, sondern auch Entschädigungen für die auf Fluglärm basierende Beeinträchtigung bei der Nutzung des Außenbereichs. Darüber hinaus regelt das FluLärmG auch Vorgaben für Bauvorhaben in der Umgebung des
--	--	--	--

³⁹ Deutscher Bundestag: Drucksache 16/3813, 13.12.2006 ([1603813 \(bundestag.de\)](https://www.bundestag.de/Drucksachen/16/3813))

			Flughafens, um ein Heranwachsen der Bebauung an den Flughafen und damit die Zunahme von Fluglärm Betroffenen zu minimieren. Die heranwachsende Bebauung und Nachverdichtung ist ein Hauptgrund für den, wenn auch moderaten Anstieg der Zahl der Belasteten im Flughafenumland. Dies schließt nicht aus, dass ein Lärmaktionsplan ergänzende Maßnahmen aller Beteiligten auf freiwilliger Basis vorsieht, die allerdings dann mit den für die Umsetzung Zuständigen abgestimmt werden müssen.
Bürger	25	Sehr oft kommt es vor, dass die Piloten bewusst oder unbewusst bei der Landung in der Mitte der Landebahn aufsetzen und dann den „Umkehrschub“ einschalten und die Triebwerke aufheulen lassen, um so auf kurzem Weg am Terminal anzudocken. Diese Landungen sind zu untersagen, das heißt die Piloten müssen den Beginn, also die Länge der Landebahn ausnutzen. Bei Nichtbeachtung sind die Piloten als auch die Fluggesellschaften mit Bußgeldern zu belegen!	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Am Flughafen München ist nach der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974⁴⁰ für landende Flugzeuge darf der Einsatz der Schubumkehr grundsätzlich nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die letztliche Entscheidung über die Nutzung des Umkehrschubs in Bezug auf die Flugsicherheit muss von dem verantwortlichen Flugzeugführer getroffen werden. Der Einsatz von Schubumkehr, lediglich um möglichst auf kurzem Wege zu den Terminals zu gelangen, ist unzulässig. Landende Flugzeuge verwenden am Flughafen München standardmäßig das sog. ILS (Instrumentenlandesystem), unter dessen Verwendung sie am Beginn der Landebahn, also gerade nicht in der Mitte der Landebahn aufsetzen.
	26	Fast täglich kommt es bei der für uns benachbarten Nordbahn zu Überflügen, weil der Landeanflug abgebrochen wird. Meist weil ein Flugzeug zum Start auf der Rollbahn steht! Bekanntlich können Flugzeuge in der Luft nicht anhalten! Die Forderung ist deshalb, dass dem landenden Flugzeug	Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nehmen hierzu gemeinsam wie folgt Stellung: Für jedes Standardanflugverfahren wird auch ein standardisiertes Fehlanflugverfahren durch die DFS geplant und durch das BAF festgelegt. Die Nutzung eines solchen

⁴⁰ 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))

		„Vorrang“ einzuräumen ist, bevor man das am Boden befindliche Flugzeug vom „Rollweg“ auf die Startbahn „rollen“ lässt.	Fehlanflugverfahrens kann vom Flugverkehrsleuten angewiesen oder vom Piloten initiiert werden. Für einen Fehlanflug kann es viele Gründe, beispielsweise das Wetter, geben. Auch wenn die Betriebspiste noch nicht vorschriftsmäßig frei ist, weil sich ein gelandetes Luftfahrzeug länger als erwartet darauf befindet, bedeutet dies für das danach folgende Luftfahrzeug: „Go around“.
	27	Auffällig ist jetzt zur Corona-Zeit, dass mit Leichtflugzeugen (auch Motorseglern) Sightseeing-Flüge über Attaching und dem Flughafengebiet durchgeführt werden. Zum Muttertag am 10.05.2020 waren es mindestens 20 dieser Luftfahrzeuge, die ihren Motorenlärm über unser Wohngebiet ausbreiteten. Auch heute am 20.09.2020 wurden wir von diesem niederfrequenten Motorenlärm „zugedröhnt“. Dieser ist auf Grund der geringen Geschwindigkeit der Leichtflugzeuge und der niederen Herzfrequenz des Motorenlärms über einen langen Zeitraum wahrnehmbar! Diese Sightseeing-Flüge sind deshalb zu verbieten und bei Nichtbeachtung mit Bußgeldern zu ahnden!	Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat keine rechtliche Grundlage, um Flüge nach Sichtflugregeln zu untersagen. Diese müssen, beispielsweise je nach Luftraumstruktur, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nicht zwingend bekannt sein. Auf § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) wird hingewiesen. Nach einer stichprobenartigen Untersuchung kam es am genannten 20.09.2020 zu Überflügen, u. a. auch über Attaching. Hierbei handelte es sich um angemeldete Scan-/Thermo-Flüge, die im Regelfall im Auftrag von Unternehmen, Gemeinden oder weiteren Institutionen durchgeführt werden. Hierfür lag seitens der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eine Genehmigung vor.
	28	Ich bitte um Beachtung dieser Punkte in der Lärmaktionsplanung.	Alle Stellungnahmen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Verbänden, die Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, wurden in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt.
BUND Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe Freising	29	Forderungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung am Lärmaktionsplan Flughafen 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	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur 3. Start- und Landebahn wurden Fragen zur Lärmmedizin und zur Angemessenheit der im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) genannten Grenzwerte umfassend be-

	und Bekämpfung von Umgebungslärm, Richtlinie 2002/49/EG, verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung zu erfassen und Lärmkarten sowie Lärmaktionspläne für Problembereiche zu erstellen. Fluglärm wird von einem Großteil der Bevölkerung im Umkreis des Flughafens als störend und stark belastend empfunden. Diese Belastungszone reicht – wie Beschwerden zeigen – bis über 30 km Entfernung Luftlinie, beispielsweise bis Au i. d. Hallertau. Zahlreiche forschenden Mediziner (z. B. Prof Münzel) belegen zweifelsfrei die schädlichen Wirkungen von Lärm auf den Organismus. Das betrifft insbesondere Lärm in der Nacht bzw. während des Schlafes. Für eine den Organismus schädigende Wirkung ist es dabei unerheblich, ob die Person aufwacht. Fluglärm belastet auch die Erholung der Flughafenanrainer in weitem Umkreis, ebenso wie die Konzentrationsfähigkeit. Dies ist insbesondere bei Kindern in Kindergärten und Schulen erheblich nachteilig. Die bisherigen Lärmregelungen des Flughafen München berücksichtigen diese Auswirkungen nicht. Der Fluglärm bedeutet in einer bereits stark mit Lärm belasteten Region eine massive zusätzliche Belastung. Darüber hinaus bedeutet der Betrieb des Flughafens und seiner Einrichtungen eine erhebliche Induzierung von lärmemittierendem Bodenverkehr. Dies ist zu berücksichtigen. Der BN fordert deshalb:	handelt. So wurde unter Bezugnahme auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen festgestellt, dass keine wesentlichen neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen. Die Empfehlungen des Sachverständigenrates flossen in die im FluLärmG festgelegten Werte ein. Im Ersten Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des FluLärmG⁴¹ wird ausgeführt, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge im Hinblick auf die nachteiligen Wirkungen hoher Fluglärmbelastungen auf Betroffene die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit Genüge getan ist. 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. Zum Lärm am Boden wird u. a. auf die Stellungnahme der
--	---	---

⁴¹ 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))

			FMG zu Nr. 3.2 der Anlage 5 verwiesen.
	29.1	1. Verbindlicher Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn am Flughafen München Eine erhebliche und nachhaltige Lärmzunahme sollte unbedingt vermieden werden, die Realisierung einer 3. Start- und Landebahn muss aufgegeben werden. Die Regierung von Oberbayern wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, die Gesellschafter aufzufordern, den bestehenden Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich zurück zu ziehen.	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelassungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbelastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011⁴² ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB) ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als sol-

⁴² Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bay-ern.de\)](http://www.flughafen-muenchen.de))

			che, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau. Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162⁴³). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 verwiesen.
	29.2	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	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung⁴⁴ geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtstrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt).

⁴³ 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 \(landtag.de\)](#))

⁴⁴ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

			Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ein Verbot von Nachtflügen kommt nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 9.1 verwiesen.
	29.3	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.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ein erheblicher Teil der Inlands-Passagiere fliegt zu einem deutschen Drehkreuzflughafen („Hub“), um von dort aus ein internationales Langstreckenziel zu erreichen. Inlandsflüge sind daher einerseits als Zubringerverkehr zu Interkontinentalflügen notwendig, diese Bündelung ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Andererseits ermöglichen sie die internationale Konnektivität von Regionen außerhalb der großen Drehkreuze. Um eine Reduzierung von 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 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.

			Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Flugverkehr und Schienenverkehr sollten sich für Kurzstrecken bestmöglich sinnvoll ergänzen. Grundlage ist und muss allerdings weiterhin die freie Wahl der Verkehrsträger bleiben. Der Anteil innerdeutscher Flüge am gesamten Fluggeschehen in München ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen und lag 2019 (vor der Corona-Krise) bei rund 20 %. Wie bei anderen Verkehrsträgern beruht das Angebot, auch bei Kurzstreckenflügen, auf einer entsprechenden Nachfrage und der Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese bezieht sich zum einen auf Zubringerflüge zu kontinentalen und interkontinentalen Flügen als auch auf schnelle Verbindungsmöglichkeiten zu inländischen Zielen. Voraussetzung, um Kurzstreckenflüge reduzieren zu können, ist eine attraktive Vernetzung von Flug- und Schienenangeboten. Dies wiederum kann am Standort München nur durch eine deutlich verbesserte Schienenanbindung des Flughafens erfolgen. Daran wird bereits in Form der geplanten Weiterführung der Bahntrasse nach Erding (Erdinger Ringschluss) und der Anbindung an die Strecke Freilassing/Salzburg über die Walpertskirchener Spange gearbeitet. Beide Maßnahmen werden zu einer weiteren Verbesserung führen, da der Flughafen München dann auch von Fernzügen erreicht werden kann. Unerlässlich wäre auch eine Fernbahnanbindung nach Norden, Süden und Westen sowie eine Expressbahnverbindung nach München. Beides würde entscheidend zu einer attraktiven Vernetzung von Schienen- und Luftverkehr beitragen und könnte im Verbund mit der Deutschen Bahn bei entsprechendem Angebot auch innerdeutsche Flüge auf kürzeren Strecken zu gewissen Anteilen entbehrlich machen. Hierfür ist auch der Neubau leistungsfä-
--	--	--	---

			higer Schienennetze erforderlich. Die FMG vertritt seit langem die Forderung nach einer besseren Schienenanbindung des Flughafens; dazu zählt auch die bessere Anbindung an den Fernverkehr und damit auch die Einbindung in den neuen „Deutschlandtakt“ der Deutschen Bahn.
	29.4	4. Reduzierung des Bodenlärms Dieser ist beispielsweise bis in weite Teile Freisings hinein deutlich und belastend spürbar.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG unternimmt bereits seit Inbetriebnahme intensive Bemühungen zur Reduzierung des Bodenlärms. So wurde durch den Bau und die Vorhaltung von PCA-Anlagen (PCA: Pre Conditioned Air) zur Klimatisierung der Flugzeuge und der 400 Hz-Bodenstromanlagen der Betrieb von Hilfstriebwerken während der Standzeiten der Flugzeuge am Boden weitgehend überflüssig bzw. sogar untersagt. Durch den Einsatz des Airport-CDM (Collaborative Decision Making) wurden die Rollzeiten der Flugzeuge erheblich verkürzt (siehe auch Nr. 3.2 der Anlage 5). Im Übrigen liegt die Stadt Freising einige Kilometer vom Flughafen München entfernt. So beträgt der Abstand zwischen den Vorfeldern des Flughafens zu den nächstgelegenen Gebäuden des Ortsteils Lerchenfeld mehr als rund 3 km. Am südlichen Rand der Stadt Freising und damit deutlich näher als der Flughafen liegt die Autobahn A 92, die ihrerseits eine Lärmquelle darstellt.
	29.5	5. Für die Berechnung und Bewertung der Lärmauswirkungen soll gelten: Abschaffung des Systems der Lärmkontingentierung und Umstellung der Lärmbeurteilung auf Einzelschallereignisse. Festlegung von wirksamen Sanktionen bei Nichtbeachtung.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Mit der Nachtflugregelung wurde eine Kontingentierung der zulässigen Nachtflugbewegungen eingeführt. Diese wird als moderne Instrumentierung gesehen, Lärm zu bewirtschaften und laute Flugzeuge zu minimieren. Hierbei werden die Einzelschallereignisse im Rahmen der Lärmkontingentierung ausreichend miteinbezogen. Bei Verstößen wird insbesondere geprüft, ob diese als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden können. Eine Sanktionie-

			rung bei Nichtbeachtung erfolgt mithin. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Es ist davon auszugehen, dass sich die Rückäußerung auf die bestehende Nachtflugregelung bezieht. Dazu ist festzuhalten, dass am Flughafen München die höchststrich- terlich bestätigte Nachtflugregelung Luftverkehr, wenn auch in sehr beschränktem Umfang, bedarfsorientiert zulässt. Die Abschaffung des Systems der Lärmkontingierung als eines der wesentlichen Instrumente zur Begrenzung des Nachtflugverkehrs würde zudem tendenziell zu mehr Nachtflugverkehr führen. Unabhängig davon führt die FMG Lärmmessungen für jedes Einzelschallereignis durch, die Ergebnisse sind auch im Internetangebot der FMG abrufbar. Jedes Einzelereignis geht in eine Bewertung des Flugzeugmusters ein.
	29.6	6. Berücksichtigung des von den Flughafeneinrichtungen induzierten Bodenverkehrs.	
Bürger	30	Die Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V., Kreisgruppe Freising wird vollumfänglich unterstützt. In meiner Wohnung in der ...straße [in Freising] bin ich nur wenig vom Fluglärm betroffen.	Die Wohnadresse liegt nach der 3. Runde der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) außerhalb des kartierten Bereichs. Kartiert wurden Bereiche, in denen Lärmimmissionen durch den Flughafen München die Schwellen von 55 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel) und 50 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht [22:00 bis 06:00 Uhr]) überschreiten.
	31	In meiner Freizeit, z. B. bei Spaziergängen an der Isar oder im Freisinger Moos ist die Lärmbelästigung durch	Ohne konkrete Standortangabe kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

		startende oder landende Flugzeuge zum Teil unerträglich und meine Freizeitaktivitäten sind dadurch erheblich eingeschränkt, vor allem auch an den umliegenden Badesee ist eine Erholung wegen der vielen Flugbewegungen nicht möglich.	Die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung sind im Internet ⁴⁵ abrufbar.
	32	Den Bau einer dritten Start/Landebahn lehne ich grundlegend ab, das würde zu einer noch größeren Lärmbelastung im Umland führen.	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und abfliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehenden 2-Bahnsystems sowie dem damit zusammenhängenden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfestgestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Landebahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichtigen. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)⁴⁶ ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau.

⁴⁵ Bayerisches Landesamt für Umwelt: Kartierungsergebnisse ([EG-Umgebungsärmrichtlinie - Kartierungsergebnisse - LfU Bayern](#)) bzw. Umweltatlas Bayern ([Lärmbelastungskataster \(bayern.de\)](#))

⁴⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

			Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162⁴⁷). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 verwiesen.
	33	Die Lage des Flughafens München zur umgebenden Wohnbebauung ist äußerst ungünstig, die Menschen ganzer Ortsteile leiden massiv unter dem Fluglärm, vor allem in Attaching, Pulling, Haxthausen, aber auch in Lerchenfeld sind stark betroffen. Den Flughafen München nutze ich sehr selten. Bitte berücksichtigen Sie meine Stellungnahme.	Das Luftamt Südbayern teilte hierzu Folgendes mit: Die Standortsuche für den Flughafen München war ein zentrales Thema bei der Verlagerung des Flughafens München-Riem weg von der Stadt München. Der derzeitige Standort wurde unter Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte ausgewählt und steht nicht zur Disposition. Die Ortsteile Attaching, Pulling und Haxthausen der Stadt Freising liegen im durch den Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München festgesetzten sog. kombinierten Tag- und Nachtschutzgebiet. In diesem Gebiet war die Flughafen München GmbH verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen Entschädigungen für durch unzumutbare Lärmbelastung bewirkte Nutzungsbeeinträchtigung von Grundstücken zu leisten, soweit solche Ansprüche bestanden, wurden diese auf Antrag von der Flughafen München GmbH befriedigt.

⁴⁷ 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))

			Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Umweltbundesamt weist mit Bezug auf die Lärmkartierung 2017 für den Flughafen München 13.700 von Fluglärm (> 55 dB(A)) betroffene Personen aus. Zum Vergleich dazu sind es am Flughafen Frankfurt 189.300, am Flughafen Köln/Bonn 101.400 sowie am Flughafen Nürnberg 12.100 Betroffene⁴⁸. Im Vergleich mit anderen Großflughäfen schneidet der Flughafen München also aufgrund seiner Lage gut ab, so dass der Standort damit als „günstig“ bezeichnet werden kann. Ein Großflughafen gänzlich ohne Lärmbetroffene ist in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland praktisch nicht möglich.
VCD-Kreisverband Freising e. V. und Bürger	34	Diese Lärmaktionsplanung ist bereits seit Jahren überfällig und dringend nötig. Leider ist die Auflistung der Gemeinden absolut unvollständig. Es ist unbedingt ein Lärmaktionsplan nötig und ganz konkrete Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Insbesondere für die Landkreise Freising, Erding und Dachau ist der Lärm (vor der Corona-Krise) teilweise unerträglich, z. B. für die Gemeinden Fahrenzhausen, Berglern, Eitting sowie für Attaching, Pulling, Massenhausen etc.	Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) betroffen sind. Zudem wurde auf der Grundlage des Planfeststellungs-

⁴⁸ Umweltbundesamt: Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm in der Umgebung der Großflughäfen nach Umgebungslärmrichtlinie, Tag-Abend-Nacht-Index (L DEN) und Nachtlärmindex (L Night) ([5_tab_fluglaerm_gfh_2019-01-09.png \(1545x775\) \(umweltbundesamt.de\)](#))

			beschlusses für den Flughafen München vom 08.07.1979⁴⁹ in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse sowie der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁵⁰ umfassender Schallschutz für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbeeinträchtigung von Außenwohnbereichen flankiert war. Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst. 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 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 v. g. Gründen wird für den Großflughafen München ein Lärmaktionsplan erarbeitet.
	34.1	Es sollte daher unbedingt ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr eingeführt werden.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Zulässigkeit von Flugbewegungen während der

⁴⁹ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

⁵⁰ 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/2001-03-23_nachtflugregelung.pdf))

			Nachtzeit (22:00 bis 06:00 Uhr) wird in der bestandskräftigen Nachtflugregelung⁵¹ geregelt. Diese enthält ein differenziertes Nutzungskonzept, auch im Hinblick auf Nachtstrandzeiten und die Kernzeit der Nacht (letztere ist in besonderer Weise geschützt). Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung in der Nachbarschaft des Flughafens München ist der Nachtflugbetrieb durch die Nachtflugregelung in der Änderungsge- nehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 erheblich eingeschränkt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 9.1 verwiesen.
	34.2	Auch sind auf jeden Fall lärmabhängige Entgelte erforderlich, damit für die Fluggesellschaften ein Anreiz besteht, lärmarme Maschinen einzusetzen.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG nimmt bereits seit langem durch emissionsabhängige Entgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 verwiesen.
	34.3	Auch in den Tagesrandzeiten 22:00-23:00 Uhr und 06:00-07:00 Uhr sind erhöhte Lärmrentgelte angezeigt.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG nimmt bereits seit langem durch emissionsabhängige Entgelte Einfluss auf das eingesetzte Fluggerät. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 12 verwiesen.
	34.4	Weitere geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung sollten erfolgen.	Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH weisen darauf hin, dass über den Vertreter in der „Fluglärmkommission“ nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) Vorschläge, welche die DFS und/oder das BAF (Festlegung von Flugverfahren) betreffen, in das entsprechende Gremium einge-

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/medien/03-23_nachtflugregelung.pdf))

			bracht und zur Beratung vorgestellt werden können. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die FMG hat in der Vergangenheit zahlreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Abstimmung mit der Fluglärmmmission (FLK) diskutiert und ergriffen. Gleiches gilt für die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und Fluggesellschaften. So hat die Technische Universität München (TUM) im Jahr 2016 im Auftrag der Regierung von Oberbayern eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fluglärm am Flughafen München unternommen. Die Ergebnisse wurden in der Fluglärmmmission vorgestellt und diskutiert, u. a. am 15.12.2016. Im Ergebnis stellte die TUM u. a. fest, dass die Fluglärmsituation am Flughafen München im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen allgemein als ausgesprochen günstig angesehen werden kann. Die, unter Beachtung der Randbedingungen des Flughafens München, aktuell möglichen und hinsichtlich einer Entlastung der von Lärm Betroffenen sinnvollen lärmindernden Maßnahmen werden am Flughafen München bereits realisiert. Die Vielzahl der weiteren Maßnahmen, die von der FMG umgesetzt sind, finden sich im Einzelnen in der Stellungnahme zur Frage 3.4 der Anlage 5.
	35	Die Region ist überdies bereits zusätzlich durch weitere Lärmquellen erheblich beeinträchtigt, durch Straßen, v. a. Bundesautobahnen sowie durch Eisenbahnverkehr – es sollte daher eine Kumulierung des Lärmaufkommens erfolgen und berücksichtigt werden.	Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Gesamtlärmbetrachtung nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und (falls erforderlich) für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Zudem fehlen noch verbindliche wissenschaftliche Grundlagen für eine Gesamtlärmbetrachtung verschiedener Lärmquellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich

			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 Hafenlärm) 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 Lärmmin- derung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbil- dung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umset- zung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belas- tung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewer- tung der Lärmarten vorsieht. Zum Thema Gesamtlärm weist die Flughafen Mün- chen GmbH auf ihre Anmerkung unter Nr. 7 hin.
	36	Vor allem ist der endgültige Verzicht auf eine 3. Start- und Landebahn erforderlich; die Verfahren müssen endgültig abgeschlossen werden.	Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung ist der Flughafen München mit seiner derzeitigen Lärmbelastungssituation. Betrachtet wird infolgedessen der Lärm der an- und ab- fliegenden Luftfahrzeuge, der beim Betrieb des bestehen- den 2-Bahn-Systems sowie dem damit zusammenhän- genden Bodenlärm verursacht wird. Der von der planfest- gestellten, aber noch nicht errichteten, 3. Start- und Lan- debahn ausgehende Lärm ist daher nicht zu berücksichti- gen. Die Lärmaktionsplanung baut auf der durch den rechtmäßigen Betrieb einer Anlage ausgehenden Lärmbe-

			lastung auf, will aber nicht, sozusagen als „Superfachplanungsinstrument“, die bedarfsgerechte Entwicklung von Verkehrswegen sowie von Großflughäfen vorwegnehmen. Hierfür sieht die deutsche Rechtsordnung in der Regel Fachplanungsentscheidungen vor, bei denen die mit dem jeweiligen Vorhaben verbundenen Lärmemissionen zu berücksichtigen sind. So hat sich der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 05.07.2011 ausführlich und abschließend mit Fragen des Bedarfs und des Lärmschutzes auseinandergesetzt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Gegenstand des Lärmaktionsplans sind die Lärmauswirkungen durch das derzeit bestehende 2-Bahn-System am Flughafen München und nicht die 3. Start- und Landebahn. Der 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (ÄPFB)⁵² ist seit März 2016 unanfechtbar und somit bestandskräftig. Er enthält nicht nur die 3. Start- und Landebahn als solche, sondern auch eine Reihe weiterer damit zusammenhängender Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so befinden sich die Verlängerung des S-Bahn-Tunnels, der Ausbau der Osterschließung und der Weiterbau der Vorfelder und die zugehörige Realisierung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits im Bau. Der 98. ÄPFB ist unbefristet gültig (siehe auch Antwort der Staatsregierung vom 10.11.2020, LT-Drs. Nr. 18/11162⁵³). Zudem stellt die Staatsregierung dort unter der Antwort zu Frage 6. a) klar, dass der grundsätzliche
--	--	--	---

⁵² Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

⁵³ 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 \(landtag.de\)](#))

			Mobilitätsbedarf, den Privat- und Geschäftsreisende sowie die Wirtschaft in einer globalisierten Welt generieren, durch die Pandemie nicht in Frage gestellt ist. Nach Überwindung der Corona-Krise werden daher auch künftig Zuwächse im Luftverkehr erwartet. Eine Aufhebung des 98. ÄPFB steht nicht zur Disposition. Für einen hoheitlichen Widerruf nach Art. 49 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) liegen die Voraussetzungen nicht vor; zudem wäre dieser entschädigungspflichtig. Ergänzend wird auf die Stellungnahme zu Nr. 12 verwiesen.
Bürger	37	Diese Lärmaktionsplanung ist bereits seit Jahren überfällig und dringend nötig. Leider ist die Auflistung der Gemeinden absolut unvollständig. So fehlt u. a. die Gemeinde Bockhorn, mit den Ortschaften Bockhorn und Grünbach. Der Lärm ist hier teilweise unerträglich, insbesondere bei den Starts bei Ostwind.	Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach den Hinweisen des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) zur Lärmaktionsplanung in Bayern vom 07.07.2008 und 31.07.2012 ergeben sich für die von der Kartierung erfassten Gemeinden im Umfeld des Flughafens München keine sog. Lärmbrennpunkte, da jeweils weniger als 50 Personen von Pegeln $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ betroffen sind. Zudem wurde auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München von 08.07.1979⁵⁴ in der Fassung der jeweiligen Änderungsplanfeststellungsbeschlüsse umfassender Schallschutz

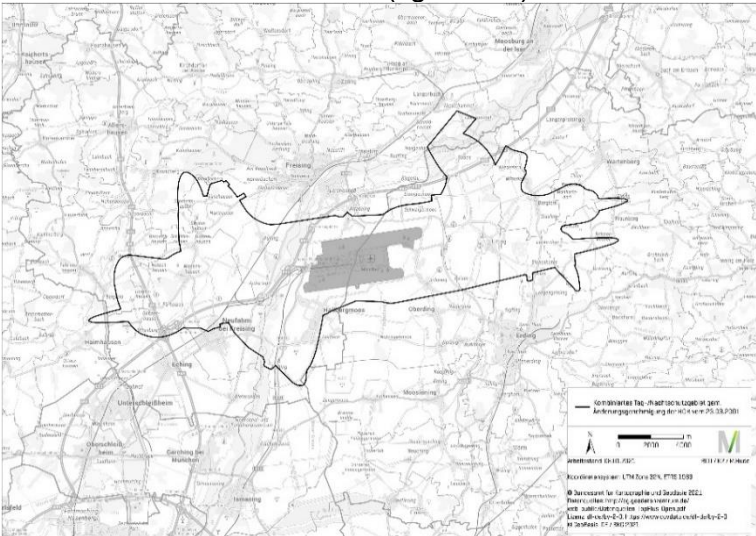
⁵⁴ Regierung von Oberbayern: Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ([000134neu \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/000134neu))

			für die Anwohner des Flughafens realisiert, der auch durch eine Entschädigungsregelung für die Lärmbeträchtigung von Außenwohnbereichen flankiert war. Eine Lärmaktionsplanung war demnach bisher im Einvernehmen mit dem StMUV nach nationalen Kriterien nicht veranlasst. Nach aktueller Auffassung der EU-Kommission ist eine Lärmaktionsplanung jedoch nicht erst bei Überschreiten der o. g. Anhaltswerte von $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ 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. 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. Alle vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) kartierten Gemeinden, darunter auch die Gemeinde Bockhorn, und/oder alle Gemeinden und Landkreise, die Mitglieder der Fluglärmmmission sind, wurden im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung explizit zur Stellungnahme aufgefordert.
Bürger	38	Leider lässt der Fragebogen auf der Webseite der Regierung von Oberbayern keinen Spielraum, weshalb ich die Briefform wähle.	Nach § 47d Abs. 3 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) soll die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München wird deshalb in zwei Mitwirkungsphasen erfolgen. In der ersten Phase wurden die Öffentlichkeit sowie die

			betroffenen Gemeinden und Landkreise gebeten, zielgerichtete Fragen zum Lärmaktionsplan für den Großflughafen München zu beantworten. Die betroffenen Gemeinden und Landkreise hatten zusätzlich die Möglichkeit eine eigene Stellungnahme abzugeben. Ziel der ersten Mitwirkungsphase war es, eine Grundlage für die Erstellung eines Lärmaktionsplan-Entwurfs zu erhalten. Zu diesem Entwurf erhalten die Öffentlichkeit sowie die betroffenen Gemeinden und Landkreise die Möglichkeit auch eigene Stellungnahmen abzugeben. Unabhängig davon wurden aber auch alle Stellungnahmen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Verbänden, die im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase bei der Regierung von Oberbayern eingingen, in den Lärmaktionsplan-Entwurf für die zweite Mitwirkungsphase aufgenommen, bewertet und soweit möglich bei der Maßnahmen-Planung berücksichtigt. Die Antworten beziehen sich auf den Fragebogen der ersten Mitwirkungsphase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Soweit erforderlich erfolgte hier bereits eine Bewertung in Anlage 5. Darauf wird verwiesen. Ergänzend wird Folgendes angemerkt:
	38.1	1.1 Aufgrund der Lärmbelästigung (beschrieben unter 2) finde ich die Lage des Flughafens ungünstig.	Das Luftamt Südbayern teilte hierzu Folgendes mit: Die Standortsuche für den Flughafen München war ein zentrales Thema bei der Verlagerung des Flughafens München-Riem weg von der Stadt München. Der derzeitige Standort wurde unter Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte ausgewählt und steht nicht zur Disposition. Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist hierzu auf die Stellungnahme zu Nr. 33.
	38.2	1.2 Aus ökologischen Gründen nutze ich den Flughafen so wenig wie möglich, ca. 1 x im Jahr.	

	38.3	2.1 Ich lebe zwar nicht direkt im offiziellen Start- und Landekorridor, bekomme aber all die Flugzeuge zu hören, die eine Abkürzung nehmen, sowohl in meiner Wohnung als auch in meinem Naherholungsgebiet darum herum. Darüber hinaus höre ich sogar die Autobahn A 92 (Zubringer zum Flughafen) und die Züge auf der Bahnstrecke. Beim Baden am Unterschleißheimer See ist die Lärmbelastung ganz besonders groß. Außerdem tun mir all die Menschen leid, die den ständigen Lärm täglich und des Nachts aushalten müssen.	Die Flughafen München GmbH (FMG) verweist hierzu auf ihre Stellungnahme zu Nr. 33 und zum Thema Gesamtlärm auf ihre Anmerkung unter Nr. 7. Zudem weist sie darauf hin, dass der Unterschleißheimer See direkt an der Autobahn, die auch maßgeblich die Geräuschkulisse bildet, liegt.
	38.4	2.2 Belästigt fühle ich mich zu jeder Zeit, besonders schlimm sind natürlich Flüge während der Kernzeit 00:00 bis 05:00 Uhr, denn sie zerstören die Nachtruhe und verhindern die so wichtige Erholung durch ungestörten Schlaf.	Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nach der geltenden Nachtflugregelung ⁵⁵ wird die Kernzeit der Nacht besonders geschützt. In diesem Zeitraum werden nur ganz ausnahmsweise Flüge durchgeführt, etwa für Flüge zur Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen. Die Genehmigung von Ausnahmen zur Nachtzeit wird vom StMB äußerst restriktiv gehandhabt. Hinsichtlich der geltenden Nachtflugregelung verweist die Flughafen München GmbH (FMG) auf ihre Stellungnahme zu Nr. 9.1.
	38.5	2.3 Die Belästigung geht von Start- und Landungen aus (wenn Flugzeuge keine Abkürzung nutzen, belästigen sie zwar nicht mich, aber dafür andere). Dazu kommt die Belästigung von Nachbarn, die wegen Schichtarbeit am Flughafen meinen Nachtschlaf stören.	siehe Frage 2.3 der Anlage 5
	38.6	2.4 Am meisten belästigen mich an meinem Wohnort Hubschrauber, Verkehrsluftfahrt und allgemeine Luftfahrt.	siehe Frage 2.4 der Anlage 5
	38.7	3.1 Von der Flughafen München GmbH wurde mir bislang noch kein Lärmschutz erstattet (vermutlich wohne ich in deren Augen viel zu weit weg).	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Maßgeblich für die Erstattung von Schallschutzmaßnah-

⁵⁵ 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))

			men ist die Lage eines Wohngebäudes innerhalb des behördlich festgelegten Schutzgebietes, dem sog. kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet, das zuletzt durch die Änderungsgenehmigung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁵⁶ erweitert wurde (vgl. Karte).  Abbildung: Darstellung des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes gemäß Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 23.03.2001 (Quelle: Flughafen München GmbH) Ohne genaue Standortangabe des Gebäudes kann zur Erstattung von Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen keine Aussage getroffen werden. Zur Umsetzung der einschlägigen rechtlichen Vorgaben hat die FMG in der Vergangenheit zwei Schallschutzprogramme durchgeführt. Die Inanspruchnahme von Leistungen aus den Schallschutz-
--	--	--	--

⁵⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](https://www.bayern.de/luftverkehr/03-23_nachtflugregelung.pdf))

			programmen stand Eigentümern, deren Wohnungen bzw. Wohngebäude innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebiet liegen, offen. Diese Eigentümer hatten die Möglichkeit ihre Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen während der jeweils 5-jährigen Laufzeit der Schallschutzprogramme per Antrag geltend zu machen. Die Antragsfristen zur Geltendmachung der Ansprüche sind – zuletzt im Jahr 2006 – ausgelaufen. Positiv beschiedene Ansprüche behalten über diese Frist hinaus ihre Gültigkeit und können nach Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen durch den Eigentümer auch weiterhin von der FMG erstattet werden. Soweit bei einem Gebäude in der Flughafenregion kein Schallschutz vom Flughafen München erstattet wurde, kann es insbesondere folgende Gründe haben: • Das Gebäude liegt außerhalb des behördlich festgelegten Schutzgebietes und ist damit ohne Anspruch auf Erstattung. • Ein positiv beschiedener Anspruch wurde vom Eigentümer bislang nicht geltend gemacht. • Es war kein Anspruch während der zuletzt bis 2006 laufenden Antragsfrist geltend gemacht worden. Die FMG hat im Rahmen der beiden Schallschutzprogramme auf Grundlage der für den Flughafen München bestehenden Planfeststellungsbeschlüsse bzw. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 umfangreiche Schallschutzmaßnahmen für die Betroffenen in der Flughafenregion ergriffen. So wurden rund 4000 Anwesen innerhalb des kombinierten Tag-/Nachtschutzgebietes mit Schallschutz, d. h. in erster Linie Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen ausgestattet sowie Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entschädigt. Die FMG hat dazu in
--	--	--	---

			der Vergangenheit bereits rund 62 Millionen Euro in Schallschutzmaßnahmen investiert.
	38.8	3.2 Ich halte alle Maßnahmen für wichtig und zielführend, um alles dafür zu tun, dass der Lärm weniger wird. Selbstverständlich gehört dazu auch, dass keine weitere Start- und Landebahn gebaut wird, jegliche Subventionierung des Flugverkehrs gestrichen wird und nichts genehmigt wird, was die Attraktivität des Münchner Flughafens erhöht.	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Zu weiteren geforderten Maßnahmen wird auf die Stellungnahmen der FMG zu den Nrn. 4 und 12 verwiesen. Die FMG unterstützt alle vernünftigerweise gebotenen Maßnahmen, um negative Umweltauswirkungen durch den Flughafenbetrieb zu reduzieren. Gleichzeitig muss aber weiter die Attraktivität des Münchner Flughafens beibehalten und erhöht werden, um der internationalen Verkehrsfunktion gerecht zu werden, den Fluggästen ein bestmögliches Angebot bieten zu können, die Arbeitsplätze am Flughafen zu erhalten, weiter ein wesentliches Element für den Wohlstand der Flughafenregion und für Bayern darzustellen und nicht zuletzt um Maßnahmen zum Schutz der Umwelt durchführen zu können.
	38.9	3.3 Bislang wurde ich vom Flughafen München bezüglich Lärmschutz nicht informiert (wohne wohl zu weit weg).	Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Ohne konkrete Standortangabe oder Adresse kann hierzu keine Aussage getroffen werden. Die FMG informiert umfassend und transparent zu den Themen Lärm und Lärmschutz. Für nähere Informationen wird auf die Stellungnahme der FMG zur Frage 3.3 der Anlage 5 verwiesen.
	38.10	3.4 Wenn ich höre, wie direkt Betroffene unter dem Lärm leiden, kann ich nur sagen, dass das Engagement der Flughafen München GmbH beim Lärmschutz sehr schlecht ist.	siehe Frage 3.4 der Anlage 5
	38.11	3.5 Ich wusste bis dato nicht einmal, dass es einen Fluglärmschutzbeauftragten gibt und habe auch noch nie von einer Tätigkeit diesbezüglich gehört.	siehe Frage 3.5 der Anlage 5
	38.12	3.6 Die Fluglärmkommission am Flughafen München (FLK) und ihre Aufgaben sind mir völlig unbekannt.	siehe Frage 3.6 der Anlage 5

	39	Die Grenzwerte zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung und -schädigung beziehen sich auf die gesamte Lärmbelastung, z. B. in einer Wohnung in einem Wohngebiet. Mathematisch ist es möglich, mehrere Einzelgeräusche zu einem Gesamtgeräusch zusammenzufassen. Aber eine nachträgliche Aufteilung eines Gesamtgeräusches in verschiedene Einzelgeräusche ist weder messtechnisch noch mathematisch möglich.	Die Forderung nach einer Gesamtlärbetrachtung ist nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und (falls erforderlich) für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Zudem fehlen noch verbindliche wissenschaftliche Grundlagen für eine Gesamtlärbetrachtung verschiedener Lärmquellen. 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 Hafenlärm) auf der Grundlage der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} zu erfolgen. Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben. Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärmminimierung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Pegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG eine Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht. Zum Thema Gesamtlärm weist die Flughafen München GmbH auf ihre Anmerkung unter Nr. 7 hin.
	40	Ich habe 2003 meine Wohnung gekauft, um in dieser Stadt [Unterschleißheim] mit einem herrlichen Naherho-	Das Bundesaufsichtamt für Flugsicherung (BAF) nimmt hierzu wie folgt Stellung:

		lungsgebiet zu wohnen und meine Freizeit verbringen zu können. Der Unterschleißheimer See ist nicht nur für uns Menschen ein Zentrum der Erholung, sondern mit seinem großen Biotop und den vielen Natur-, Heide- und Moorflächen (von Garching, Fröttmaning, Eching bis Dachau) auch ein Paradies für viele Tierarten. Die Lärmbelastung für die Tierwelt wird überhaupt nicht berücksichtigt, im Gegenteil werden Flugrouten zum Teil über Natur- und Waldgebiete gelegt, um Wohngebiete nicht zu belasten. Auch deshalb ist ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und dessen Einhaltung dringend nötig.	Das BAF ist im Rahmen seiner Flugverfahrensfestlegung zunächst grundsätzlich an die Vorgaben der Planfeststellung gebunden. Die zeitlich nachfolgende Flugverfahrensfestlegung dient primär dem gesetzlich vorgegebenen Ziel der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs gem. § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Bei der Abwägung der möglichen Flugverfahrensvarianten werden aber alle relevanten Belange einschließlich etwaiger Umwelt- und Lärmschutzaspekte im Sinne einer abgewogenen Verteilung der durch den Betrieb des Flugplatzes bedingten Auswirkungen berücksichtigt. Hierfür werden die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und das BAF von den jeweiligen Fluglärmkommissionen beraten. Bei Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, holt das BAF zudem eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes (UBA) ein („Herstellung des Benehmens“). Wir verweisen insoweit ergänzend auf die Informationen auf unserer Website unter Festlegung von Flugverfahren (bund.de). Allerdings ist Unterschleißheim weder von An- noch von Abflugverfahren betroffen. Für die Abflugverfahren wird dies bereits aus der Karte in Kapitel 2.3 des Lärmaktionsplans ersichtlich. Auch liegen dem BAF keine Hinweise auf vermehrte Einzelfreigaben im Bereich von Unterschleißheim vor. Wir verweisen insoweit ergänzend auf unsere grundsätzlichen Ausführungen zu den Einzelfreigaben unter Ziffer 10.4. Im Übrigen ist nach Stand der hier bekannten einschlägigen Studien davon auszugehen, dass Tiere jedenfalls von Überflügen unbeeinträchtigt bleiben, soweit diese in Höhen oberhalb von 600 m über Grund stattfinden. Aufgrund der Lage von Unterschleißheim im Verhältnis zu den Start- und Landebahnen des
--	--	---	---

			Flughafens München werden Überflüge dort regelmäßig in Höhen stattfinden, in denen eine Beeinträchtigung der Tierwelt selbst im Falle vermehrter Überflüge nicht zu befürchten wäre. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Frage nach möglichen Beeinträchtigungen der Pflanzen- und Tierwelt (Flora und Fauna) durch die Auswirkungen des Flugbetriebs wurde in den verschiedenen Planfeststellungsverfahren für den Flughafen eingehend berücksichtigt und in die Abwägung einbezogen. Zur Frage der Festsetzung von Flugverfahren/Flugrouten kann die FMG keine Stellungnahme abgeben. Es wird auf die Zuständigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) verwiesen. Hinsichtlich der Regelung des Nachtflugs am Flughafen München und deren Einhaltung wird auf die Stellungnahme der FMG in Nr. 9.1 verwiesen.
--	--	--	--