

		Im Hinblick auf die nun schon seit Jahren bestehende Übergangsregelung für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche fordert die Gemeinde Oberding als weiteren wichtigen Punkt die zeitnahe Anpassung und Neuregelung der Lärmschutzbereiche. Dies ist hinsichtlich der Lenkung und Sicherung der Bauleitplanung für die Gemeinden und Landkreise zwingend erforderlich.	
Gemeinde Neufahrn b. Freising	5	Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erhalten Sie hiermit die Stellungnahme der Gemeinde Neufahrn zum Entwurf der Lärmaktionsplanung mit der Bitte um Würdigung und Beachtung. Sitzung des Gemeinderats am 19.07.2021 TOP 5 Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München: 2. Mitwirkungsphase Beschluss 1: Der Gemeinderat nimmt den dargestellten Sachverhalt und die im Entwurf des Lärmaktionsplans unter Kapitel 6.1 und 6.2 beschriebenen, bereits durchgeführten bzw. in Umsetzung befindlichen Lärminderungsmaßnahmen am Flughafen München zur Kenntnis, fordert aber gleichzeitig zum Schutz der Bevölkerung ausdrücklich • die unbedingte Vermeidung jeder Lärmzunahme im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens München und	Das Luftamt Südbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die Auswirkungen von Änderungsvorhaben am Flughafen München werden im Hinblick auf Boden- bzw. Fluglärm – soweit veranlasst – in den jeweiligen Genehmigungsverfahren gewürdigt und berücksichtigt. Die Flughafen München GmbH (FMG) nimmt hierzu wie folgt Stellung: Vermeidung Lärmzunahme Der Flugbetrieb am Flughafen München unterliegt in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr bereits strengen Betriebsbe-

			schränkungen nach Vorgabe der Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁶. Die Nachtflugregelung sieht die Einhaltung eines maximalen Lärmvolumens sowie die Begrenzung nächtlichen Fluglärms an den Schutzgebietsgrenzen (sog. „Schnittpunktkriterium“) vor. Für den Tag ergibt sich der zulässige Flugbetrieb aus der luftrechtlichen Genehmigung und Planfeststellung; für den insoweit zugelassenen Flugbetrieb sind zahlreiche Auflagen und Maßgaben zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in der Planfeststellung verfügt. Dass sie den rechtlichen Anforderungen genügen, ist vielfach gerichtlich bestätigt worden. Weitergehende betriebliche Beschränkungen wären mit der Verkehrsaufgabe des Flughafens München – die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherzustellen und langfristig den Flughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang auszubauen – nicht zu vereinbaren (siehe Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)⁷ vom 01.01.2020 Ziffer 4.5.1). Unabhängig davon sind sich die am Verkehrsgeschehen am Flughafen München Beteiligten einig, den Fluglärm durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch Lärmaktionsplan aufgeführt sind, möglichst zu reduzieren. Die langjährigen Lärmmessungen zeigen zudem, dass es in fast 30 Jahren des Betriebs des Flughafens München gelungen ist, die Lärmentwicklung vom Verkehrszuwachs zu entkoppeln.
--	--	--	--

⁶ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

⁷ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Nichtamtliche Lesefassung – Stand 2020 ([Landesentwicklungsprogramm Bayern \(LEP\) - Nichtamtliche Lesefassung - Stand 2020 | Landesentwicklung Bayern \(landesentwicklung-bayern.de\)](#))

		die zeitnahe Umsetzung der zusätzlich geplanten Lärminderungsmaßnahmen für die nächsten 5 Jahre sowie der langfristigen Strategien, wie sie in Kapitel 6.3 des Entwurfs des Lärmaktionsplans formuliert sind.	§ 47d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können, soweit sie durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung erfolgen sollen, nur auf der Basis des einschlägigen Fachrechts durchgesetzt werden. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte. Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt, diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insbesondere Raumordnung sowie Bauleitplanung) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördliche Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.
--	--	---	--

	Das ausgefüllte Formblatt zu lärm mindernden Maßnahmen in der Bauleitplanung, bei Baugenehmigungsverfahren sowie bei gemeindlichen Bauvorhaben wird an die	Von Dritten kann die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung nur verlangt werden, wenn in dem einschlägigen Fachrecht eine Rechtsgrundlage dazu vorhanden ist.(Siehe Kapitel 4.1 des Lärmaktionsplans.) Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Umsetzung Maßnahmen Die Regierung von Oberbayern weist im Lärmaktionsplan zu Recht darauf hin, dass beteiligte Behörden an die Vorgaben des Lärmaktionsplans gebunden und zur Umsetzung verpflichtet seien. Für Dritte gilt diese Verpflichtung nicht unmittelbar; allerdings wird die FMG im Rahmen ihrer Möglichkeiten an der Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Da der Lärmaktionsplan alle 5 Jahre fortzuschreiben ist (§ 47d Abs. 5 BImSchG), ist mit der Fortschreibung auch eine Prüfung des Standes der Umsetzung der in der Erstfassung enthaltenen Maßnahmen zu erwarten. Schon dadurch werden alle Beteiligten in die Pflicht zur Umsetzung genommen. Gleichwohl ist angesichts der Corona-bedingten schwierigen wirtschaftlichen Lage der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, von der auch die FMG massiv betroffen ist, ein wirtschaftlicher Vorbehalt für die Realisierung der mittel- und längerfristig geplanten Maßnahmen unabdingbar, zumindest soweit sie den Aufbau neuer oder zusätzlicher sachlicher oder personeller Ressourcen erfordern. Die bereits vorhandenen, die FMG betreffenden Maßnahmen werden weitergeführt (soweit sie nicht vom Planungsstopp der 3. Bahn betroffen sind). Die von der Gemeinde Neufahrn b. Freising vorgeschlagene Maßnahme „Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben“ wurde im Lärmaktionsplan im Kapitel 6.2 Lärm mindernde Maßnahmen, die vorhanden sind oder
--	---	---

	Regierung von Oberbayern übermittelt. Abstimmung: Ja 26, Nein 0 Beschluss 2: Der Gemeinderat beschließt, die Stellungnahme zum Lärmaktionsplan um die in der Stellungnahme des Aktionsbündnisses „AufgeMUCKt“ aufgeführten 5 Punkte zu ergänzen. Die beigefügte Stellungnahme mit Stand 19.07.2021 ist Bestandteil des Beschlusses. Abstimmung: Ja 26, Nein 0 Anlagen Formblatt lärmmindernde Maßnahmen <table><tr><th>Maßnahme</th><th>Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben</th></tr><tr><td>Beschreibung</td><td> 1. Bauleitplanung Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes 2. Baugenehmigungsverfahren Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten 3. Gemeindliche Bauvorhaben Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben </td></tr><tr><td>Lärminderungswirkung</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr><tr><td>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr><tr><td>Aktueller Verfahrenstand / Zeitplan</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr><tr><td>Zuständigkeit</td><td>Gemeinde Neufahrn b. Freising - Bauamt</td></tr><tr><td>Kosten</td><td>Keine Angaben möglich</td></tr></table>	Maßnahme	Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben	Beschreibung	1. Bauleitplanung Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes 2. Baugenehmigungsverfahren Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten 3. Gemeindliche Bauvorhaben Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben	Lärminderungswirkung	Keine Angaben möglich	Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Keine Angaben möglich	Aktueller Verfahrenstand / Zeitplan	Keine Angaben möglich	Zuständigkeit	Gemeinde Neufahrn b. Freising - Bauamt	Kosten	Keine Angaben möglich	sich in Umsetzung befinden aufgenommen (siehe Kapitel 6.2.9). Siehe Bewertung der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a.
Maßnahme	Lärmschutz in der Bauleitplanung, im Baugenehmigungsverfahren und bei gemeindlichen Bauvorhaben															
Beschreibung	1. Bauleitplanung Die Gemeinde Neufahrn beachtet die derzeit geltenden Ziele der Raumordnung, der Landesplanung sowie die fachplanungsrechtlichen Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes 2. Baugenehmigungsverfahren Die geltenden gesetzlichen Lärmschutzanforderungen werden eingehalten 3. Gemeindliche Bauvorhaben Die oben gemachten Ausführungen gelten auch für gemeindliche Bauvorhaben															
Lärminderungswirkung	Keine Angaben möglich															
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Keine Angaben möglich															
Aktueller Verfahrenstand / Zeitplan	Keine Angaben möglich															
Zuständigkeit	Gemeinde Neufahrn b. Freising - Bauamt															
Kosten	Keine Angaben möglich															

		Stellungnahme Aktionsbündnis AufgeMUCkt, Stand: 19.07.2021:	Die FMG nimmt hierzu wie folgt Stellung: Nachtflug Hinsichtlich der Ausführungen zur Nachtflugregelung und zum Lärmkontingent wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 17 der Anlage 10 verwiesen. Starts und Landungen in der Nachtzeit sind durch die bestehende Nachtflugregelung vom 23.03.2001⁸ erheblich eingeschränkt. In der Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) sind Starts und Landungen weitgehend untersagt. Die von der Rechtsprechung geforderte besondere Rechtfertigung für die genehmigungsrechtliche Zulassung von Flügen in den Nachtrandstunden (22:00 bis 00:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr) und in der Kernnacht wurde dabei eingehend geprüft. Die Nachtflugregelung vom 23.03.2001 berücksichtigt angemessen sowohl die Interessen des Luftverkehrs sowie die der von Fluglärm Betroffenen in der Umgebung des Flughafens München. Die Nachtflugregelung wurde vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVG) sowie durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 20.04.2005 (4 C 18/03) höchstrichterlich bestätigt. Zudem wurde sie im Zusammenhang mit dem 98. Änderungsplanfeststellungsverfahren (98. ÄPFB⁹) von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer Gesamtabwägung einer erneuten Überprüfung unterworfen. Ein Änderungsbedarf wurde ausdrücklich verneint. Der 98. ÄPFB ist seit März 2016 bestandskräftig. Die zum Zeitpunkt der gerichtlichen Überprüfung des 98. ÄPFB bereits im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) 2007 zugrunde liegenden Erkenntnisse zur
--	--	---	--

⁸ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Änderungsbescheid vom 23.03.2001 zur Änderung der Nachtflugregelung am Flughafen München ([2001-03-23_nachtflugregelung.pdf \(bayern.de\)](#))

⁹ Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern: Flughafen München – 3. Start- und Landebahn ([Flughafen München – 3. Start- und Landebahn \(bayern.de\)](#))

	Stellungnahme Stand: 19.7.2021 (Aufgabe MÜCK)  larmaktionsplanung@reg-ob.bayern.de oder Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München „Lärmaktionsplanung Flughafen München“ Stellungnahme und Verbesserungsvorschläge Sehr geehrte Damen und Herren, der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für einen Lärmaktionsplan für den Großflughafen München ist aus meiner (unserer) Sicht eine einzige Enttäuschung. Die angesprochenen Maßnahmen sind völlig ungenügend und werden keinen wirklichen Fortschritt beim Lärmschutz bringen Deshalb fordere ich (wir) die Aufnahme folgender Punkte im Lärmaktionsplan: Echtes Nachtflugverbot Die Nachtflugregelung für den Flughafen wurde mit der Änderungsgenehmigung vom 23.03.2001 deutlich verschlechtert. Die momentan geltende Nachtflugregelung ist eine der anwohnerfeindlichsten Regelungen in Europa. Das festgesetzte Lärmkontingent führt bei der Reduzierung der Lärmwerte bei den einzelnen Luftfahrzeugen zu der paradoxen Situation, dass dann mehr Flüge in der Nachtzeit möglich werden. Außerdem lässt die Heranziehung des Dauerschallpegels alle wissenschaftlichen Studien zur Gesundheitsbelastung der Flughafenanwohner völlig außer Acht, die gezeigt haben, dass z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen zunehmen, wenn jede Nacht ein lautes Flugzeug den Schlaf stört. Deshalb fordere ich (wir) ein echtes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr (Ausgenommen Flüge in Not- und Katastrophenfällen und zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben) einzuführen. Ausbaupläne endlich beerdigen In Punkt 4.4.3. (Planfeststellungsbeschluss zur 3. Start- und Landebahn des Flughafens München vom 05.07.2011) wird ausgeführt: „Sämtliche Klagen gegen den 98. APFB wurden rechtskräftig abgewiesen. Die Flughafen München GmbH besitzt demzufolge Baurecht.“ In Punkt 4.4.1 (Luftrechtliche Genehmigungen) wir auf die vier, luftrechtlich genehmigten Start- und Landebahnen hingewiesen. Der Flughafen München GmbH wurde mit Bescheid des (damaligen) Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 09.05.1974 die Genehmigung zur Anlegung und zum Betrieb eines Verkehrsflughafens Standort Erding-Nord/Freising erteilt. Gegenstand der Genehmigung ist ein Start- und Landebahnsystem mit vier parallelen Start- und Landebahnen, von denen in der ersten Ausbaustufe nur die beiden sich derzeit in Betrieb befindlichen Bahnen verwirklicht werden sollten.“	Lärmwirkungsforschung und den sich daraus ergebenden Werten in § 2 Abs. 2 FluLärmG, konnten dabei berücksichtigt werden. Die Bundesregierung führt in ihrem Ersten Bericht zur Evaluierung des FluLärmG aus dem Jahr 2019¹⁰ aus, dass die in der Lärmwirkungsforschung erzielten Erkenntnisfortschritte und weiter abgesicherten Wirkungszusammenhänge die Angemessenheit und Geeignetheit der in § 2 Abs. 2 FluLärmG enthaltenen Werte nicht in Frage stellen. Zudem bestätigt die auch von der Bundesregierung zitierte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dass durch das FluLärmG einschließlich der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG der staatlichen Schutzpflicht hinsichtlich der Rechtsgüter Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz [GG]) Genüge getan ist. Folglich sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Schutz der Gesundheit der Flughafenanwohner berücksichtigt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 29 der Anlage 7 verwiesen. Eine weitere Einschränkung des zulässigen Verkehrs in den Nachtstunden oder ein Nachtflugverbot wären mit der Verkehrsfunktion des Flughafens München nicht vereinbar. Ein „Nachtflugverzicht“ käme wegen der Betriebspflicht des Flughafenunternehmers nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der FMG in Nrn. 9.1 und Nr. 9.3 der Anlage 7 und Nr. 14 u. a. der Anlage 10 verwiesen. Ausbaupläne Der bestandskräftige 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss (98. ÄPFB) enthält nicht nur die Planfeststellung der 3. Start- und Landebahn, sondern ist auch Rechtsgrundlage für eine
--	---	---

¹⁰ 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))

		Diese besondere Betonung der beiden Genehmigungen im Entwurf zum Lärmaktionsplan zeigt, dass die Regierung von Oberbayern (und vermutlich auch die Bayerische Staatsregierung) die völlig überzogenen, überflüssigen, menschen- und umweltfeindlichen Ausbaupläne zumindest langfristig weiterverfolgt. Deshalb fordere ich (wir) die Durchführung der notwendigen rechtlichen Verfahren zur Änderung des 98. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung. Ziel beider Verfahren muss die endgültige Streichung der 3. und 4. Start- und Landebahn sein. Entgeltordnung grundlegend überarbeiten Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind keine Informationen über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen zu finden. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden über die neue Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte bisher nicht informiert. Die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen und die Gebührenstaffelung der Lärmklassen soll im Lärmaktionsplan dokumentiert werden. Die Fluglärmkommission soll über die Zuteilung der Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen, die Gebührenstaffelung der Lärmklassen und allen weiteren Regelungen der neuen Entgeltordnung für lärmabhängige Entgelte beraten. Die Entgeltordnung soll gemäß den Empfehlungen der Fluglärmkommission ausgestaltet werden. Insgesamt müssen die lärmbezogenen Entgelte deutlicher als bisher zu einer wesentlich teureren Bepreisung von lauten Flugzeugen führen. Ich (wir) fordere dies in der Entgeltordnung schnellstens umzusetzen. Darüber hinaus fordere ich/ordern wir die Vorgaben für Lärmgrenzwerte zu verschärfen, um den Anteil lauterer Luftfahrzeuge auf unter 0,1 Prozent zu senken. Subventionen streichen Durch das Förderprogramm der Flughafen München (GmbH) für Flugverbindungen und ähnlichen Programmen (z.B. Long haul support) wurde in der Vergangenheit die Zahl der Flugbewegungen und damit die Zahl der Lärmereignisse künstlich und unnötig in die Höhe getrieben. Ziel war und ist die Förderung des Luftverkehrswachstums am Flughafen München. Derartiges gezieltes Wachstum ist ein Anachronismus und muss aus Gründen des Lärmschutzes schnellstens unterbunden werden. Ich (wir) fordere die sofortige Einstellung dieser lärm erzeugenden Subventionen. Regelmäßige Evaluierung Die Zielvorgaben der festgelegten Lärmschutzmaßnahmen sind regelmäßig zu evaluieren. Bei Nichterreichen der Zielvorgaben entstehen unmittelbar Entschädigungsansprüche für die lärmgeplagten Anwohner und betroffenen Gemeinden	Reihe weiterer Teilprojekte und Maßnahmen. Von Teilen der Planfeststellung wurde bereits Gebrauch gemacht; so ist der Neubauabschnitt des S-Bahn-Tunnels vom bestehenden Bahnhof bis zur Ostgrenze des Flughafens bereits im Rohbau fertiggestellt und wird der DB Netz AG zur eisenbahntechnischen Ausrüstung übergeben. Ebenfalls fertiggestellt ist die Erweiterung der östlichen Straßenerschließung. Fertiggestellt sind außerdem die Teilabschnitte der östlichen Vorfelder; im Bau befinden sich zudem Teile der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für alle Maßnahmen bildet der 98. ÄPFB die Rechtsgrundlage. Der Koalitionsvertrag CSU/FW vom 05.11.2018 bedingt derzeit ein Moratorium der weiteren Planung des 98. ÄPFB. Eine Aufgabe des Projekts ist wegen der Verkehrsaufgabe des Flughafens München nicht möglich. Es besteht langfristig nach wie vor der Bedarf zur Erweiterung des Flughafens; die Luftverkehrswirtschaft geht auch nach der Corona-Krise und der zu erwartenden Erholung der Nachfrage bis Mitte der 2020er Jahre von einem weiteren Wachstum des Luftverkehrs aus. Eine Rücknahme der Planfeststellung ist von Gesetzes wegen ohnehin nur bei rechtswidrigen Verwaltungsakten vorgesehen und scheidet wegen der rechtskräftigen Bestätigung durch die Gerichte aus; für einen Widerruf des 98. ÄPFB nach § 49 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) liegen die Voraussetzungen – nachträgliche Änderung der der Planung zu Grunde liegenden Tatsachenfeststellungen, die die Grundlagen für die Entscheidung entfallen lassen, und Gefährdung des öffentlichen Interesses, wenn der Widerruf nicht erfolgen würde – aus den oben genannten Gründen nicht vor. Zur ebenfalls erhobenen Forderung nach Aufhe-
--	--	---	--

			bung/Änderung der luftrechtlichen Genehmigung aus dem Jahr 1974¹¹, soweit sie die genehmigungsrechtliche Zulassung einer 3. und 4. Bahn betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass die luftrechtliche Genehmigung bei Anlagen, die wie die 3. Bahn eine wesentliche Änderung der planfestgestellten Anlagen darstellen, keine Außenwirkung entfaltet und es vielmehr einer Planfeststellung der Erweiterung bedarf. Insofern bedarf es auch keiner aktuellen Änderung der luftrechtlichen Genehmigung. Im Übrigen ist in der luftrechtlichen Genehmigung eine 3. Bahn in anderer Lage und mit anderer Länge enthalten. Entgelte Die seit dem 01.06.2021 geltende Flughafenentgeltordnung für den Flughafen München ist auf den Internetseiten des Flughafens München unter dem Link <u>Flughafenentgelte - Flughafen München (munich-airport.de)</u> veröffentlicht. Eine zusätzliche Dokumentation im Lärmaktionsplan ist damit nicht erforderlich. Diese enthält im Teil 1 unter Ziffer 2.2 eine Tabelle mit der Zuteilung einzelner Flugzeugtypen zu den 13 Lärmklassen sowie das jeweilige Grundentgelt je Lärmklasse. Die Lärmklassen differenzieren stärker als bislang zwischen „modernen, besonders lärmarmen Flugzeugtypen“, „modernen lärmarmen Flugzeugtypen“ und „lärmintensiven Flugzeugtypen“. Darüber hinaus ist für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmmentgelt zu entrichten, der zeitlich gestaffelt je nach Tagesrand- oder Nachtzeit zwischen 20 % (22:00 Uhr-22:29 Uhr / 05:30 Uhr-05:59 Uhr) bis zu 120 % (00:00 Uhr-04:59 Uhr) beträgt. Die Mitglieder der Fluglärmkommission wurden in der
--	--	--	--

¹¹ Regierung von Oberbayern: Genehmigungsurkunde des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr für den Flughafen München vom 09.05.1974 ([1974-05-09_genehmigung.pdf \(bayern.de\)](#))

			65. Sitzung der Fluglärmkommission am 23.07.2020 von der FMG über den Sachstand der lärmabhängigen Landentgelte, d. h. die kontinuierliche Weiterentwicklung und die wesentlichen Unterschiede zwischen dem bisherigen und den sich zum damaligen Zeitpunkt in Überarbeitung befindenden und inzwischen ab 01.06.2021 geltenden Lärmentgeltmodell informiert. Der in der Sitzung geäußerten Bitte des damaligen Vorsitzenden der Fluglärmkommission um Einbindung der Fluglärmkommission in den Prozess wurde insofern nachgekommen, dass die FMG den Vorsitzenden mit Schreiben vom 12.01.2021 „Information der Fluglärmkommission; Entgeltordnung des Flughafens München“ über das neue Lärmentgeltmodell ab 2021 informierte und die Fluglärmkommission so in die anstehende Überarbeitung der Entgeltrahmenvereinbarung einbezog, da bedingt durch Corona seit dem 23.07.2020 keine Sitzung der Fluglärmkommission stattfand. Zudem wurde dem Vorsitzenden der Fluglärmkommission mit Schreiben des StMB vom 05.02.2021 Gelegenheit zur Stellungnahme zum Antrag zur Änderung der Entgeltordnung der FMG gegeben. Dieser äußerte sich mit Schreiben vom 25.02.2021 im Namen der Fluglärmkommission, dass keine Einwände erhoben werden; mit der Erhöhung der lärm- und schadstoffabhängigen Entgelte um ca. 40 Prozent werde eine wiederkehrende Forderung der Fluglärmkommission aufgegriffen und angemessen umgesetzt. Demnach erhielt die Fluglärmkommission seitens der FMG und des StMB die Gelegenheit, über die Entgeltordnung zu beraten. Auch wurde die Forderung der Fluglärmkommission zur Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte in der seit 01.06.2021 geltenden Entgeltordnung für den Flughafen München bereits umgesetzt. Zur Forderung nach deutlich höheren Lärmentgelten ist anzuführen, dass die ab 01.06.2021 geltende Entgeltord-
--	--	--	--

			nung für den Flughafen München eine deutliche Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte im Vergleich zur früher geltenden Entgeltordnung beinhaltet. So wurden bspw. die Lärm entgelte bei einzelnen lärmintensiven Flugzeugtypen um mehr als 360 Prozent erhöht und damit ein deutlicher finanzieller Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge geschaffen. Zudem wurde durch die stärkere Differenzierung der Entgelte in den Tagesrandstunden und zur Nachtzeit mit zeitlich gestaffelten Aufschlägen auf die jeweiligen Lärm entgelte von bis zu 120 Prozent, ein Anreiz zur Vermeidung von Flugbewegungen in diesen Zeiten gesetzt. Ergänzend wird auf die Stellungnahme der FMG zu Nr. 47 der Anlage 10 verwiesen Reduzierung lauter Luftfahrzeuge Die Zulassung von Luftfahrzeugen richtet sich nach den internationalen Vorgaben der ICAO (Chicagoer Abkommen, Anhang 16). Demnach erfolgt eine Einteilung der Luftfahrzeuge in die Kapitel 2, 3, 4 und 14. Der Luftfahrzeugtypenmix nach Anhang 16 des Chicagoer Abkommens setzte sich im Jahr 2019 am Flughafen München folgendermaßen zusammen: • Kapitel 2: rund 0 % • Kapitel 3: rund 0,5 % • Kapitel 4: rund 65,2 % • Kapitel 14: rund 33,3 % • Rest: rund 1 % (leichtere Propellerflugzeuge und Hubschrauber) Damit entsprachen in 2019 bereits rund 98,5 % der am Flughafen München verkehrenden Flugzeuge den gestiegenen Anforderungen der Kapitel 4 bzw. 14. Eine weitere Verlagerung des Flugzeugtypenmix hin zu Kapitel 14 zeichnet sich aktuell als Folge der Corona-Pandemie und den vereinbarten Zielen der Luftfahrtindustrie zum Klimaschutz und dem damit verbundenen Flottenumbau der Airlines ab.
--	--	--	---

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

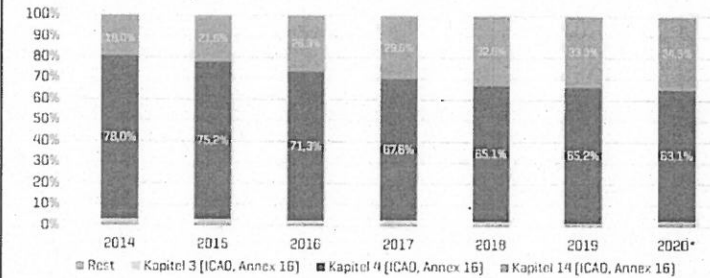


Abbildung: Entwicklung Typenmix ab 2014 bis 2020 (Quelle: Flughafen München GmbH)

Die FMG fördert diese Entwicklung durch Anreize in ihrer neuen Entgeltordnung, die deutlich verstärkte Vorteile für leise Flugzeuge und entsprechend höhere Belastungen für „laute“ Flugzeuge vorsieht. Die am Flughafen München anzutreffende Flugzeugflotte ist technisch modern. Nach der Luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974 dient der Flughafen München dem allgemeinen Luftverkehr und darf von Flugzeugen, soweit sie den internationalen Vorgaben zur Zulassung von Luftfahrzeugen entsprechen, benutzt werden. Die Flughafen München GmbH unterliegt einer Betriebspflicht (siehe § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung [LuftVZO] i. V. m. Ziffer A.I.6. und 7. der luftrechtlichen Genehmigung vom 09.05.1974). In den Nachtstunden sind zudem (nach Ziff. A I 1. der Nachtflugregelung vom 23.03.2001) Starts und Landungen von Flugzeugen unzulässig, die nicht den Anforderungen des Kapitels 3, Bonusliste entsprechen (Ausnahme Verspätungen).

Ergänzend wird auf die Stellungnahmen des StMB zu Nr. 11.3 der Anlage 7 und der FMG zu Nr. 10.3 der Anlage 8 verwiesen.

			Förderprogramm Das bisherige Förderprogramm der FMG steht im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gesellschafter der FMG, den Flughafen München zu einem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz auszubauen und die Entwicklung von Luftverkehrsverbindungen von und zum Flughafen München zu fördern. Damit soll dem Wirtschaftsstandort Bayern und seinen Passagieren ein möglichst optimales Verkehrsangebot zur Verfügung gestellt werden. Alle Fördermaßnahmen, die in der Regel nur neue Verbindungen betreffen, müssen auch zur Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses der FMG beitragen und im Einklang mit EU-Recht stehen. Daher wird jede Fördermaßnahme einer Wirtschaftlichkeitsprüfung und einer Rechtmäßigkeitsprüfung nach den Anforderungen der EU unterzogen. Der Fokus liegt auf kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen, nur untergeordnet auf Zubringerflügen. Ein Verbot wurde – weil mit den Zielsetzungen für die Entwicklung des Flughafens München nicht vereinbar – von den Gesellschaftern abgelehnt (siehe auch Sitzung des Landtagsausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 06.10.2020). Ergänzend wird auf Stellungnahme der FMG zu Nr. 4 der Anlage 7 verwiesen. Evaluierung Auf die Stellungnahme der Regierung von Oberbayern zum Punkt Evaluierung der Vorlage des Aktionsbündnisses AufgeMUCKt in Anlage 10, Nr. 14 u. a. wird verwiesen.
Gemeinde Langenbach	6	Stellungnahme der Gemeinde Langenbach Die Gemeinde Langenbach nimmt zur Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München im Rahmen der 2. Mitwirkungsphase wie folgt Stellung:	