Max Mustermann
Musterstraße 1
85375 Neufahrn

Regierung von Oberbayern

80534 München

per E-Mail: *poststelle@reg-ob.bayern.de*

Neufahrn, den ##.03.2023

**Stellungnahme zur
„Lärmaktionsplan Flughafen München – Überprüfung Entwurf Februar 2023“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der von der Regierung von Oberbayern vorgelegte Entwurf für eine Überprüfung des von ihr 2021 veröffentlichten sogenannten „Lärmaktionsplans“ zum Flughafen München (LAP-MUC) geht wie von mir nicht anders erwartet an den Erwartungen der von den Lärmemissionen des Flughafens betroffenen und belästigten Bürger\*innen vorbei.

Kommentare zum Entwurf der Überprüfung des LAP-MUC von 2021

Anlass für die Überprüfung des LAP-MUC ist die kürzlich erfolgte aktualisierte Lärmkartierung; das kommt etwas überraschend, weil der „Fahrplan“ für die Überprüfungen eigentlich einen 5-Jahres-Rhythmus vorsieht. Andererseits ist die Überraschung aber doch nicht zu groß, ergibt sich doch so wegen der aktuellen Flugverkehrszahlen ein positiv wirkendes optisches Szenario, weil die dargestellten Fluglärmzonen wegen der Akkumulierung der Lärmereignisse zu einem schmalen Streifen in der Landschaft schrumpfen.
Dazu ist festzustellen, dass die alleinige Erstellung der Fluglärmzonen über die kumulierende Methode, die die lärmintensiven Einzelereignisse außer Acht lässt, das subjektive Lärmempfinden der Betroffenen schlicht und einfach negieren. Übertrieben gesprochen: Da kann neben Ihnen einmalig eine Saturn V-Rakete starten, die Ihnen das Trommelfell zerreißt, und zum Kreislaufkollaps führt; in der zugehörigen Fluglärmzone wird dieses Ereignis keine merkbare Auswirkung hinterlassen. Ich halte deshalb das Verfahren der kumulierten Lärmereignisse nicht für ausreichend, um die Schädigungen bei den betroffenen Bürger\*innen zu würdigen. Es stände der Regierung von Oberbayern zum Vorteil an, wenn sie sich in diesem Sinne mehr für die Interessen der Bürger\*innen einsetzte.

Ich erkenne aber auch noch einen zweiten nachteiligen Aspekt der „verfrühten“ Überprüfung der LAP-MUC. Jetzt lässt sich ganz einfach wieder auf den 5-Jahres-Rhythmus für Überprüfungen umschalten, mit anderen Worten.: Die nächste Überprüfung wird erst im Jahr 2028 fällig werden. Dies wird von der Regierung von Oberbayern sogar selbst so angekündigt. Und bis dahin ruhen im Prinzip alle Überlegungen für notwendige Verbesserungen und erst recht die sinnvollen, von uns Bürger\*innen erwarteten, Maßnahmen.

Bereits der LAP-MUC wurde von der Regierung von Oberbayern nur unfreiwillig und erst auf Druck der EU-Kommission in Angriff genommen. Deswegen bin ich nicht erstaunt, dass die verantwortliche Behörde für die Überprüfung des LAP bereits in der Einleitung (Seite 5) feststellt,

Zitat: *„Sofern die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis kommt, dass eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021 nicht erforderlich ist, ist der Prozess abgeschlossen.“*

Umso weniger überrascht dann die Schlussfolgerung

Zitat: “*Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmkartierung (siehe Kapitel 3) und der Tatsache, dass der Lärmaktionsplan für den Flughafen München erst vor Kurzem (Dezember 2021) in Kraft getreten ist, ist aus Sicht der Regierung von Oberbayern eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom Dezember 2021, der weiterhin seine Gültigkeit behält, derzeit nicht erforderlich.“*

Ich habe bereits einleitend darauf hingewiesen, dass der Rückgriff auf nicht aussagefähige Lärmzonen kein Argument sein darf, sich keine weiterführenden Gedanken mehr über Verbesserungen des LAP-MUC zu machen. Zudem sind bereits 16 Monate vergangen, in denen auf die eingereichten Einwendungen der Bevölkerung kaum eingegangen wurde.

Bevor ich zu einigen grundsätzlichen Anmerkungen zum LAP-MUC und dessen Überprüfung komme, möchte ich zwei Details hervorheben:

* Grundsätzlich ist der Fluglärmbeauftragte (FLSB) bei allen Fragen des Lärmschutzes am Flughafen zu beteiligen. Die Überprüfung des LAP-MUC ist aber offenbar ohne den FLSB erfolgt. Auf Seite 7 des Entwurfs (letzter Absatz) sind die beteiligten Behörden, Institutionen und Ämter genannt; der FLSB fehlt hier!
* Ich begrüße, dass wenigstens eine Detail-Maßnahme des LAP-MUC inzwischen umgesetzt wurde: Es gibt eine „Weiterentwicklung des Entgeltsystems“ (Maßnahme G1) und offenbar ein neues Lärmentgeltmodell. Die Information darüber ist aber leider unzureichend; der Öffentlichkeit wurde nicht erläutert, wie dieses neue System gestaltet wurde und somit hat sie auch keine Möglichkeit zu beurteilen, ob sie davon den erwarteten Nutzen hat. Zudem entsteht durch die nur sehr moderate Erhöhung von im Schnitt 3%, wie in der Vorlage behauptet wird, ein Missverhältnis zu den ansonsten für die Bevölkerung gängigen Teuerungen von ca. 8% dar.

Angesichts der vorweggenommenen Entscheidung, den LAP MUC jetzt nicht anzupassen, betrachte ich die Beteiligung der Öffentlichkeit an dieser sogenannten „Überprüfung“ lediglich als eine pro-forma Maßnahme ohne wirkliche Auswirkung auf die Lärmbelastung der Bevölkerung. Deswegen kann ich nur auf die Einwendungen zum LAP MUC von 2021 verweisen:

Unter Lärmaktionsplan – man beachte die semantische Bedeutung – sollte enthalten sein, welche Maßnahmen in der Zukunft ergriffen werden sollen. Das bedeutet ausdrücklich nicht, dass die Aktion darin bestehen darf nichts zu tun, oder nur den Status quo fortzuschreiben. Der vorgelegte Entwurf hinterlässt aber genau den Eindruck, dass die Regierung bereits alles in ihrer Macht Stehende getan hätte, um die Lärmbelastung für die Bürgerinnen und Bürger zu mindern. Das ist definitiv nicht der Fall! Vielmehr hinterlässt der Entwurf den Eindruck eines „Weiter so“!

Bei einem echten Lärmaktionsplan müssen präzise Maßnahmen benannten werden, wie für die Zukunft Lärm signifikant reduziert und so die lokale Bevölkerung geschützt werden kann.

Deswegen müssen vor allem auch die fehlenden Maßnahmen in den LAP aufgenommen werden, die zukünftigen Lärm verhindern. Im Besonderen gehören dazu:

* Endgültige Rücknahme der Planfeststellung für die 3. Startbahn
* Berücksichtigung des rollenden Verkehrs auf dem Flughafengelände
* Integration der kumulierenden weiteren Lärmquellen (z.B. Verkehr)

Bewertung

Ich stelle fest, dass sich die Staatsregierung für die Belange und Interessen der lärmgeplagten Bevölkerung sehr wenig interessiert. Dass die Planfeststellung Jahrzehnte zurückliegt und längst neue Fakten bekannt sind, wird großzügig ignoriert:

Aktuelle wissenschaftliche Studien belegen die gesundheitsschädliche Wirkung von Lärm, auch von niederschwelligem! Schon bei einem Lärmpegel ab 50db(A) tagsüber können massive Lernstörungen bei Kindern festgestellt werden, eine von vier Personen fühlt sich ab 55db(A) signifikant belästigt. Die meisten Gemeinden im Umkreis des Flughafens sind jedoch mit 55-60 db(A) belastet, einige Orte sogar mit bis zu 70 db(A). Auffallend ist, dass es sich hier um Durchschnittsmesswerte handelt. Es ist also vereinzelt noch von erheblich größerer Belastung auszugehen.

Ein weiterer Beleg für die verfehlte Ausrichtung des „Lärmaktionsplans“ ist die Diskussion zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens. Diese steht in keinem Zusammenhang zu einer dringend benötigten Lärmminderung. **Die Prosperität der FMG darf nicht über die Gesundheit der Bevölkerung gestellt werden.** Es kommt noch hinzu, dass die Daten zum Thema „Wertschöpfung“ kritiklos von der FMG übernommen wurden. Es braucht eine von der FMG unabhängige Bewertung. Auch die hier vorgelegte „Überprüfung“ des LAP MUC verweist wieder an mehreren Stellen darauf, dass Maßnahmen zur Lärmminderung nur im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten der FMG umgesetzt werden können(!).

Zusammenfassung meiner Position:

Ich lehne den Lärmaktionsplan in seiner jetzigen Form und Inhalt ab und fordere folgende konkrete Nachbesserungen von Seiten der Regierung von Oberbayern und der bayerischen Staatsregierung:

Ich erwarte, dass es eine neue **Nachtflugregelung** gibt, die ihrem Namen gerecht wird. Dies verlangt, dass die Kernzeit auf die Zeitspanne von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr ausgeweitet wird, wobei zusätzlich in der Stunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr nur besonders leise Flugzeuge zur Landung im Einsatz sein dürfen, aber keine Starts stattfinden dürfen. Ausnahmen in Notfällen oder für Flüge zur Aufrechthaltung von Sicherheit und Ordnung sollen gestattet sein.

Ich erwarte, dass eine neue **effektive und transparente** (d.h. für Bürger\*innen nachvollziehbare) **Kostenregelung** bei den Gebühren für Flugbewegungen und Stationierung von Flugzeugen eingeführt wird. Die Kategorisierung von Flugzeugen in „Chaptern“ muss komplett aufgehoben werden. Das „Verstecken“ von lärmproduzierenden Flugzeugen in den weit gefassten Kategorien muss beendet werden, damit eine direkte Zuordnung der Gebühren zum Lärmdruck möglich wird. Die Gebühren müssen transparent sein (für die Öffentlichkeit einsehbar) und die Einnahmen der FMG aus den Gebühren sind direkt und unmittelbar in effektive Lärmschutzmaßnahmen zu investieren.

Ich erwarte die unmittelbare **Bewertung von Lärmauswirkungen nach absoluten Zahlen**. Das Heranziehen von Mittelwerten ist sachlich nicht im Sinne der lärmgeplagten Anwohner\*innen. Auch hier ist die Aufhebung der Bewertungsklassen entscheidend – besonders laute Flugzeuge fallen in einer zusammengefassten Statistik nicht ins Gewicht, sind aber insbesondere in der Nacht eine enorme Gesundheitsbelastung.

Ich erwarte, dass alle politischen und rechtlichen Schritte ergriffen werden, damit die weitere Ausbauplanung (und nicht nur Baumaßnahmen) für den Flughafen gestoppt wird. Insbesondere ist auf den Bau der **3. Startbahn** zu verzichten; die Baugenehmigung ist zu widerrufen (was natürlich auch für eine 4. Startbahn laut Planfeststellung zutrifft). Zwei Bahnen reichen!

Ich erwarte eine **kontinuierliche Evaluierung** der Lärmentwicklung, die auf die einzelnen Ursachen/Lärmquellen und getroffene Maßnahmen nachvollziehbar eingeht; fortlaufende und transparente Veröffentlichung ist notwendig.

Ich erwarte, dass eine **erneute Datenerhebung** stattfindet, wenn die Flugbewegungen das Niveau vor der Pandemie erreichen oder zumindest in die Nähe der vollen Auslastung kommen. Eine Erhebung während immer noch ein deutlich reduziertes Flugaufkommen besteht ist keine geeignete Basis für eine zukunftsgerichtete und bürgerfreundliche Planung der Lärmreduzierung.

Ich erwarte die konsequente Ausweisung von **ruhigen Gebieten**. Diese werden im derzeitigen Plan zu Unrecht pauschal von der Hand gewiesen (S. 79 des Berichtsentwurfs):

(Zitat) *„Die Ausweisung ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld des Flughafens München erscheint nicht zielführend und wird deshalb in der gegenständlichen Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.“*

Dies bedeutet für mich den aktiv geplanten Verzicht auf Maßnahmen und damit einen Verstoß gegen die EU-Richtlinie.

Ich erwarte einen **Lärmaktionsplan**, der den Bedürfnissen der betroffenen Bevölkerung gerecht wird. Vor allem erwarte ich, dass die Interessen der Bevölkerung vor denen der FMG rangieren. Der Vorbehalt, der in diesem sogenannten Lärmaktionsplan (S. 67) steht

(Zitat): „*Soweit die Maßnahmen finanzielle Belastungen der beteiligten Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, z. B. Flughafen München GmbH und DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, beinhalten, stehen sie wegen der derzeit besonders schwierigen wirtschaftlichen Lage der an der Luftfahrt beteiligten Unternehmen unter einem zeitlichen, personellen und wirtschaftlichen Umsetzungsvorbehalt.“*

bedeutet nichts anderes, als dass die Regierung von Oberbayern und die sie steuernde Staatsregierung in vollem Bewusstsein mit der Gesundheit der Bevölkerung vabanque spielen und nur den wirtschaftlichen Erfolg der FMG im Auge haben. Das ist ein nicht hinzunehmender Zustand.

Ich erwarte außerdem, dass **verbindliche Maßnahmen und Strategien** zur langfristigen Lärmreduzierung getroffen werden. Der vorgelegte Entwurf, der sich zum Großteil auf dem „Status quo“ ausruhen und nichts tun möchte, enthält lediglich einige unverbindliche Ansätze. Das ist für die Bevölkerung nicht hinnehmbar.

Ich vertraue auf eine angemessene Berücksichtigung meiner Eingabe verbleibe ich mit den besten Grüßen

Max Mustermann