



I. An den Vorsitzenden des BA 11
Herrn Fredy Hummel-Haslauer
über BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Straße 28a
80993 München

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-47774
Telefax: 089 233-47759
Zimmer: 3048
Sachbearbeitung:

E-Mail:
immissionsschutz-sued.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

09.10.2018

Reduzierung des Fluglärms im Münchner Norden

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05086 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 11 – Milbertshofen-Am Hart vom 11.07.2018

Sehr geehrter Herr Hummel-Haslauer,

der im Betreff genannte Antrag bezieht sich auf eine laufende Angelegenheit der Verwaltung i. S. v. § 12 Abs. 3 der Bezirksausschusssatzung i. V. m. Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung.

Zu Ihrem Antrag „Der Bezirksausschuss 11 fordert die Landeshauptstadt München auf, die massive Zunahme von Flugbewegungen im Luftraum und die damit verbundene Zunahme der Lärmbelästigung über dem Münchner Norden durch das RGU bzw. die DFS untersuchen zu lassen“ ist vorab mitzuteilen, dass die Regelungs- bzw. Überwachungs- oder Anordnungsbefugnisse beim Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sowie beim Luftamt Südbayern bei der Regierung von Oberbayern liegen. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wird vom BAF beaufsichtigt und hat die Aufgabe, die An- und Abflüge von Luftfahrzeugen zu koordinieren und so eine sichere Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten. Die Landeshauptstadt München hat insoweit keine eigenen Befugnisse.

Um Ihren Antrag beantworten zu können und relevante und aktuelle Zahlen über Flugbewegungen zu erhalten, haben wir neben der DFS, die vor allem nach Instrumentenflugregeln an- und abfliegende Linien- und Charterflugzeuge am Verkehrsflughafen München koordiniert, auch das Luftamt Südbayern bei der Regierung von Oberbayern, welches vornehmlich für Luftfahrzeuge, die nach Sichtflugregeln fliegen, zuständig ist (z.B. Zeppelin, „Tante Ju“, Sportflieger, Hubschrauber etc.), um Stellungnahme gebeten.

Das Luftamt Südbayern bei der Regierung von Oberbayern teilt in seinem Antwortschreiben mit, dass sich die rechtliche Situation folgendermaßen darstellt:

„Im Luftverkehrsrecht gilt der Grundsatz, dass die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge frei ist (§ 1 des Luftverkehrsgesetzes), wenn die Anforderungen erfüllt werden, die luftverkehrsrechtliche Vorschriften an den Betrieb von Flugzeugen stellen. Flüge - auch über bewohntem Gebiet - sind folglich zulässig, wenn insbesondere die erforderlichen Mindestflughöhen beachtet werden.

Die Mindestflughöhen für Flüge nach Sichtflugregeln werden seit dem 5. Dezember 2014 deutschlandweit durch eine Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Europäischen Kommission neu geregelt. Danach beträgt die Mindesthöhe über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien 300 m über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug. In allen anderen Fällen beträgt die Mindestflughöhe 150 m über dem Boden oder Wasser oder 150 m über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m um das Luftfahrzeug.

Weiterhin gilt die allgemeine Regel, dass über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe geflogen werden muss, die im Falle einer Notlage eine Landung ohne ungebührliche Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt.

Aufgrund der europäischen Gesetzgebung kann das Luftamt keine darüber hinausgehenden Anforderungen an den Betrieb von Luftfahrzeugen stellen.“

Der überwiegende Anteil der Flüge nach Sichtflugregeln über dem Stadtgebiet wird von Hubschraubern durchgeführt. Dabei ist bekannt, dass Bewegungen durch Hubschrauber über der Landeshauptstadt im Wesentlichen durch Einsatzflüge der Polizeihubschrauberstaffel, der Bundespolizei, der Bundeswehr und durch medizinische Hilfeleistungsflüge des in Großhadern stationierten Intensivhubschraubers sowie sonstige Rettungshubschrauber, insbesondere des ADAC verursacht werden. Die Bewegungen der genannten Luftverkehrsteilnehmer werden je nach Einsatzzweck auf Flughöhen deutlich unterhalb der Überlandflughöhe durchgeführt. Gemäß § 6 Luftverkehrsordnung sind derartige Flüge von den Höhenbeschränkungen (Mindestflughöhe) ausgenommen. Soweit daneben Zivilhubschrauber im Tageszeitraum über der Landeshauptstadt fliegen, haben diese grundsätzlich die Mindestflughöhe über der Landeshauptstadt einzuhalten. Aussagen über die Anzahl der Flüge über dem Münchner Norden wurden vom Luftamt nicht getroffen.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezieht sich in ihrer Stellungnahme im Wesentlichen auf Luftfahrzeuge, die am Verkehrsflughafen München nach Instrumentenflugregeln an- oder abfliegen.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH führt aus, dass sowohl der Verlauf der veröffentlichten Strecken (An- und Abflugrouten) für Luftfahrzeuge, die den Verkehrsflughafen München nach Instrumentenflugregeln anfliegen als auch die Art der Verkehrsabwicklung über

dem Münchner Stadtgebiet unverändert seien.

Die sichere Abwicklung des Verkehrs durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH geschieht für den Flughafen München in der Weise, dass anfliegende Verkehrsflugzeuge in je nach Verkehrsaufkommen auszuweitenden S-förmigen Schleifen zur Landebahn geführt werden (sog. Up-/Downwind-Verfahren). Die so gestaltete Kontrolle des Flugverkehrs ist aufgrund der begrenzten Kapazität des Landebahnsystems erforderlich.

Von Westen her zur Landung anfliegende Verkehrsflugzeuge können den Norden der Stadt beim Anflug tangieren. Es handelt sich dabei um den Gegenanflug der Südpiste. Verkehrsflugzeuge, die von Westen her zur Landung anfliegen, befinden sich aufgrund der kürzeren Restflugstrecke zur Landepiste im Regelfall in niedrigeren Flughöhen über dem Norden der Stadt als von Osten her zur Landung anfliegende Flugzeuge. Von welcher Seite die Verkehrsflugzeuge die Piste anfliegen, ist von der Windrichtung abhängig. Die Landung wie auch der Start erfolgen immer gegen den Wind.

Aufgrund von gesetzlichen Bestimmungen (Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrsordnung) können sich jedoch auch Flugzeuge abseits veröffentlichter Flugrouten befinden. Die Anflugverfahren für die Südpiste führen dazu, dass die Landeshauptstadt entweder durch Flugzeuge überflogen wird, die auf direktem Wege in den Gegenanflug geführt werden (Flugweg über westliche und nördliche Stadtteile) oder je nach Verkehrslage und aktueller Verkehrsdichte verkürzt in den Gegenanflug gedreht werden (Flugweg über allen Stadtteilen möglich).

Die Höhe der Verkehrsflugzeuge beträgt hier zwischen 1000 und 3000 m über Grund. In diesen Höhen können Luftfahrzeuge keine rechtlich relevanten Lärmauswirkungen am Boden hervorrufen. Welche Flughöhen den Piloten von den Fluglotsen zugewiesen werden, hängt von Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmenge, der daraus resultierenden Komplexität, den Wechselwirkungen zwischen Anflügen auf die Nord- und Südpiste oder der verbleibenden Flugstrecke ab.

Die einzuhaltenden Flughöhen sind verfahrensmäßig vorgegeben und werden zusätzlich durch Staffelungskriterien beeinflusst. Diese „Verfahrenshöhen“ liegen weit oberhalb der Sicherheitsmindesthöhen. Luftfahrzeugführer nehmen also nicht eine beliebige Flughöhe ein, sondern halten sich schon aus Staffelungsgründen strikt an die Flughöhen, die von der An- und Abflugkontrolle aufgrund der jeweiligen Verkehrssituation zugewiesen werden.

Verändert hat sich die gesamte Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München. Im ersten vollen Betriebsjahr des neuen Flughafens (Jahr 1993) wurden 192.200 Flugbewegungen abgewickelt, im Jahr 1998 278.400, im Jahr 2003 355.600, im Jahr 2008 432.300 und im Jahr 2013 382.900 Flugbewegungen. In den letzten vier Jahren war folgende Anzahl von Flugbewegungen zu verzeichnen:

2014	376.700
2015	380.000
2016	394.400
2017	404.400

In der Summe liegen der DFS momentan keine Hinweise dafür vor, dass im Münchner Norden von den Verkehrsflugzeugen unzumutbarer Fluglärm generiert wird. Sollten Sie Rückfragen

haben, stehen Ihnen Herr oder Frau von der DFS unter der Tel.-Nr. (089) 9780-0 gerne zur Verfügung.

Da Verkehrsflughäfen wie der Flughafen München bedarfsorientiert in den Bereich von Ballungsräumen gelegt werden, ist es unvermeidbar, dass Verkehrsflugzeuge regelmäßig auch das Stadtgebiet München überfliegen.

Mit einer Änderung der Flugrouten kann das vorgegebene Lärmpotential jedoch nicht verändert, sondern nur anders verteilt werden.

Verkehrsflugzeuge über dem Münchner Norden sind zwar akustisch wahrnehmbar, jedoch liegen die Lärmpegel so niedrig (weit unter 40 dB(A)), dass sie für eine Lärmbelastung als irrelevant angesehen werden müssen. Sogar die Spitzenpegel liegen deutlich unterhalb der Pegel, die durch sonstige Lärmquellen, insbesondere PKW- und LKW-Verkehr, Schienenverkehr und gewerbliche Emissionen verursacht werden.

Zwar ist es verständlich, dass eine Unterbrechung des normalen Geräuschhintergrundes durch das Geräusch von überfliegenden Flugzeugen subjektiv als störend empfunden wird, eine objektive Belastung liegt jedoch im Hinblick auf lärmschutztechnische Aspekte nicht vor.

Weitere Untersuchungen sind deshalb aus den dargelegten Gründen nicht angezeigt. Sollten Sie noch Fragen haben, stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung.

Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05086 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 11 – Milbertshofen-Am Hart vom 11.07.2018 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

II.
gez.

Stadtdirektor