

## **2. Antrag:**

**Die Stadt München setzt sich für den Schutz der Anwohner durch Fluglärmbelästigung aktiv ein. Das heißt konkret, sie holt im ersten Schritt eine detaillierte Datenanalyse aufgrund unserer beiliegenden Fragen über die Flugverbindungen der letzten 10 Jahre bei der Deutschen Flugsicherung München ein, übernimmt die dafür entstehenden Kosten und veröffentlicht diese Informationen für die Münchner Bürger.**

### **Begründung:**

Durch die neue Flugroutenfestlegung im Jahr 2010 überfliegen nachweislich Flugzeuge Wohngebiete im Münchner Westen mit einer Überflughöhe, die eine Lärmbelastung erzeugen, die gesundheitsgefährdend ist, und die festgelegte Auslöseschwelle der Stadt München und des Freistaat Bayerns überschreitet.

### **Unsere Fragen:**

Wie hoch war das Flugverkehrsaufkommen über dem Münchner Westen (Hadern, Laim, Sendling-Westpark) vor 10 Jahren und im Jahr 2012? (jährliche Darstellung)

Wie hat sich der Frachtflugverkehr in diesen Jahren mit Auswirkung auf den Münchner Westen in den letzten 10 Jahren entwickelt? (jährliche Darstellung)

Wurden von den Airlines in den letzten 10 Jahren neue Flugverbindungen geschaffen bzw. bestehende Flugverbindungen ausgebaut, die Auswirkungen auf den Münchner Westen haben?

Ist es richtig, dass die Flugrouten im Jahr 2010 geändert wurden (vom Starnberger Gebiet nach Martinsried/Gräfelfing?), wenn ja, aus welchen Gründen? Wie waren die Flugrouten über dem Münchner Westen in den letzten 10 Jahren festgelegt? (jährliche Darstellung)

Können die Unterlagen zur Flugroutenänderung eingesehen werden?

Wie sind die Flugkorridore in München genau festgelegt?

Können Flugrouten nur geändert werden, wenn wichtige sicherheitsrelevante oder technische Gründe vorliegen? Reicht Lärmbelastung als Grund für eine Änderung aus?

Findet bei der Festlegung von neuen Flugrouten die Berücksichtigung von bereits lärmbelasteten Gegenden statt (Lärmkumulation von verschiedenen Lärmquellen), wenn nicht, warum?

Muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor Änderung von Flugrouten erstellt werden?

Wurde vor Änderung der Flugrouten 2010 eine Umweltverträglichkeitsprüfung mit Auswirkungen für die Münchner Stadtbevölkerung erstellt?

Ist es richtig, dass bei Änderung von Flugrouten per Gesetz keine Bürgerbeteiligung vorgeschrieben ist und deswegen auch keine stattfinden muss?

Wer sind die Mitglieder (namentlich) der Lärmkommission München und wer waren die Mitglieder bei Entscheidung der Änderung der Flugrouten 2010? Kann das Beratungsprotokoll der Lärmkommission München zur Änderung der Flugrouten 2010 eingesehen werden?

Stimmt der folgende Ablauf: Wenn neue Flugrouten von der Deutschen Flugsicherung vorgeschlagen werden, kommen sie zur Beratung in die Lärmkommission München, wo sie dann durch das Bundesaufsichtsamt genehmigt werden?

Muss dazu das Umweltbundesamt eingebunden werden und wenn ja, wurde dies bei der Änderung 2010 gemacht? Wo kann dies eingesehen werden?

Ist es richtig, dass die Flugzeuge von den festgelegten Routen abweichen dürfen, wenn die Lotsen dies vorgeben?

Ist es die Regel, dass die Flüge über und um München von den Routen abweichen, wenn ja wie oft und über welches Gebiet?

Wovon ist die Flughöhe abhängig? Wo und wann wird die Flughöhe vorgeschrieben?  
Welche Typen von Flugzeugen überflogen vor 10 Jahren die Stadt München, welche heute?  
(Aufzeigen der Flugzeugtypen mit den Belastungswerten)  
Wurden die Flugrouten nach Absturz des Flugzeugs an der Paulskirche geändert bzw. wurde die Stadt hier tatsächlich mit weniger Flugzeugen überflogen, wenn ja, wer hat dies veranlasst und wann wurde es wieder aufgehoben?  
Welche Flugrouten sind für den Flughafen Oberpfaffenhofen festgelegt worden?  
Wie hoch ist der Dezibel-Wert bei 1200 Meter Flughöhe? Welche Pegelausbreitung herrscht bei Fluglärm?

Marion Kutscher, Kreuzeckstr. 12, 80686 München, [Marion.Kutscher@bibab96-muenchen.de](mailto:Marion.Kutscher@bibab96-muenchen.de)