

**Einholen einer detaillierten Datenanalyse über die
Flugverbindungen der letzten 10 Jahre**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01549 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 23.10.2012

6 Anlagen

**Beschluss des Umweltschutzausschusses
vom 02.07.2013 (SB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
II. Antrag des Referenten	9
III. Beschluss	9

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlungsempfehlung aus dem Stadtbezirk 07 – Sendling-Westpark vom 23.10.2012 (siehe Anlage 1) betrifft die Einholung einer detaillierten Datenanalyse aufgrund der beiliegenden Fragen.

Aufgrund der Bürgerversammlungsempfehlung wurde das Referat für Gesundheit und Umwelt beauftragt, diese detaillierte Datenanalyse bei den zuständigen Stellen und Behörden anzufordern und die erhaltenen Informationen für die Münchner Bürgerinnen und Bürger zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung erfolgt in der Form der Befassung des Umweltschutzausschusses des Stadtrates der Landeshauptstadt München und nicht des Bezirksausschusses, weil von der Bürgerversammlungsempfehlung mehrere Stadtbezirke betroffen sind (§ 2 Abs. 4 Satz 1 der Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung i.V.m. § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung).

Zu den Fragen wurden die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die Flughafen München GmbH (FMG) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) um Stellungnahme gebeten. Auf Basis dieser Stellungnahmen werden die in der Bürgerversammlungsempfehlung aufgeworfenen Fragen wie folgt beantwortet:

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

Insgesamt wurden im Jahr 2002 344.405 Flugbewegungen (Starts und Landungen) am Flughafen München abgewickelt. Im Jahr 2011 waren es 409.956 Flugbewegungen, in den ersten zehn Monaten des Jahres 2012 338.163 Flugbewegungen. Unter folgendem Link sind die jährlichen Verläufe einsehbar:

http://www.munich-airport.de/de/company/facts/verkehr/berichte/verk_ber/index.jsp?visit=visit_227229

Von ca. 1.000 bis 1.200 Flugbewegungen pro Tag finden ca. 120 bis 150 Anflüge bei Westbetrieb gestreut über das gesamte Stadtgebiet statt.

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

Die Anzahl der Flugbewegungen mit Frachtflugzeugen hat zwischen 2002 und 2012 kaum zugenommen. Wurden im Jahr 2002 noch 3.274 Flugbewegungen abgewickelt, waren es in den ersten zehn Monaten des Jahres 2012 2.741 Flugbewegungen. An den Zahlen lässt sich feststellen, dass der Anteil der reinen Frachtflugzeuge an den Gesamtflugbewegungen einen eher untergeordneten Anteil ausmacht. Die meiste Fracht wird als Beiladefracht in den Passagierflugzeugen befördert.

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

Die Frage lässt sich nur grundsätzlich auf den Gesamtflughafen bezogen beantworten. Neue Airlines, die seit 2002 zu den bereits vorhandenen Anbietern hinzugekommen sind, sind z. B.: Air Baltic, Air China, Air One, All Nippon Airways, Easy Jet, Ethiad, Germanwings etc..

Als zusätzliche Strecken wurden zahlreiche Europadestinationen, aber auch Interkontinentaldestinationen in das Angebot aufgenommen. Einzelheiten können dem Verkehrsbericht der Flughafen München GmbH für die verschiedenen Jahre entnommen werden, der unter folgendem Link einsehbar ist:

http://www.munich-airport.de/de/company/facts/verkehr/berichte/verk_ber/index.jsp?visit=visit_227229

Diese neu geschaffenen Flugverbindungen und die ausgebauten bestehenden Flugverbindungen haben insgesamt zu einer Zunahme des Flugverkehrsaufkommens über dem gesamten Stadtgebiet Münchens geführt. Damit ist natürlich auch eine Auswirkung auf den Münchner Westen gegeben und zwar in Form eines erhöhten Flugverkehrsaufkommens über dem Münchner Westen.

Ist es richtig, dass die Flugrouten im Jahr 2010 geändert wurden (vom Starnberger Gebiet nach Martinsried/Gräfelfing?), wenn ja, aus welchen Gründen?

Ja. Im Jahre 2010 trat die 8. Änderungsverordnung (ÄV) der 237. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (LuftVO) (Festlegung der An- und Abflugverfahren nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München) in Kraft, mittels der einzelne der bei Ostbetriebsrichtung (BR 08) zur Verfügung stehenden Abflugverfahren, sowie die Radarführungsstrecken zur südlichen Piste geändert wurden.

Mit Wirkung vom 18. November 2010 wurde der Anflugbereich des „TRANSITION TO FINAL APPROACH“-Verfahrens der Piste 08R (Südpiste, Anflüge erfolgen von Westen her kommend), der bis zu diesem Zeitpunkt im Großraum München ungefähr im Bereich Gauting bis südlich Haar verlief, nach Norden verschoben. Nun verläuft das entsprechende Segment im Bereich München ungefähr von Gräfelfing bis Bogenhausen. Ziel dieser Modifikation war im wesentlichen eine Optimierung der betrieblichen Abläufe bei der Flugverkehrskontrolle bezüglich IFR- An- und Abflügen (nach Instrumentenflugregeln) zum und vom Verkehrsflughafen München.

Wie waren die Flugrouten über dem Münchner Westen in den letzten 10 Jahren festgelegt? (jährliche Darstellung)

Wie bereits erwähnt, verläuft der Anflugbereich des „TRANSITION TO FINAL APPROACH“-Verfahrens der Piste 08R seit dem 18. November 2010 im Bereich München ungefähr von Gräfelfing bis Bogenhausen. Dies entspricht dem Streckenverlauf vor dem 16. Februar 2006. Eine jährliche Darstellung erscheint daher entbehrlich.

Können die Unterlagen zur Flugroutenänderung eingesehen werden?

Ja. Nach § 3 Absatz 1 Umweltinformationsgesetz (UIG) hat jede Person Anspruch auf Zugang zu Umweltinformationen, die bei einer informationspflichtigen Stelle im Sinne des UIG vorhanden sind. Die Behörde kann Auskunft erteilen, Akteneinsicht gewähren oder Informationen in sonstiger Weise zur Verfügung stellen.

Wie sind die Flugkorridore in München genau festgelegt?

Die Flugkorridore können den Karten der veröffentlichten „TRANSITION TO FINAL APPROACH“-Verfahren für die Südpiste (08R/26L) aus dem „Lufftfrhandbuch Deutschland“ entnommen werden, die als Anlage beigefügt sind (siehe Anlage 2).

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

Flugverfahren müssen in der Weise festgelegt werden, dass der Luftverkehr damit sicher, geordnet und flüssig durch die Flugsicherungsorganisation abgewickelt werden kann. Maßgeblich ist dabei die durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassene Kapazität. Bereits im Rahmen der Flugverfahrensfestlegung ist die Vermeidung und Verminderung von Fluglärmwirkungen auf Bürgerinnen und Bürger von zentraler Bedeutung. Im Festlegungsprozess bilden die Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und die Vermeidung von sonstigen Gefahren für die öffentliche Sicherheit, sowie die Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen die rechtlichen Rahmenbedingungen. Die zur Beratung der DFS und des BAF gem. § 32b Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) berufene örtliche Fluglärmkommission ist jedoch auch berechtigt, dem BAF identifizierten Optimierungsbedarf bei den Flugverfahren vorzuschlagen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass eine Verlagerung auf Grund der in Deutschland bestehenden Besiedlungsstruktur in der Regel andere Betroffenheiten in Bezug auf Fluglärm generiert.

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

Nein. Nach § 29b Absatz 2 LuftVG sind alle Luftfahrtbehörden, also auch das BAF, im Rahmen der Flugverfahrensplanung verpflichtet, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Mit Inkrafttreten des novellierten Fluglärmgesetzes (FlugLärmG) sind dessen Wertungen für die Definition des unzumutbaren Fluglärms im Sinne von § 29b Absatz 2 LuftVG heranzuziehen. Dabei ist die Vermeidung von Doppelbelastungen von Gebieten durch die Betroffenheit von An- und Abflügen innerhalb des Abwägungsprozesses von besonderem Gewicht. Dies bedeutet, dass z.B. berücksichtigt wird, dass in Gegenden, die bereits durch den Fluglärm von Anflügen belastet sind, bei der Festlegung von neuen Flugrouten diese Gegenden nicht noch zusätzlich durch den Fluglärm von Abflügen belastet werden sollen. Im Rahmen der Abwägung werden auch Fluglärmwirkungen, welche die Unzumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten, berücksichtigt.

Muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung vor Änderung von Flugrouten erstellt werden?

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach deutschem Recht im Rahmen der Festlegung von Flugverfahren nicht vorgesehen. Sie erfolgt jedoch im Zusammenhang mit der Planfeststellung von Flughäfen oder deren wesentlichen Änderungen (§ 8 Abs. 1 S. 1

LuftVG). In dieser Umweltverträglichkeitsprüfung sind auch die Auswirkungen des Flugbetriebs im gesamten Einwirkungsbereich des Flughafens, in dem abwägungserhebliche Auswirkungen des Vorhabens möglich sind, zu betrachten und zu bewerten. Die Änderungen von Flugverfahren als solche, die häufig aus technischen oder betrieblichen Gründen erforderlich werden, stellen jedoch keine wesentlichen Änderungen von Flughäfen im Sinne des § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG dar und erfordern daher auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung.

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

Nein.

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

Flugrouten sowie deren Änderungen werden von der Deutschen Flugsicherung geplant. Grundlage der Planung sind die international verbindlichen ICAO-Vorgaben und die Situation vor Ort (z. B. Hindernisbetrachtung). Die Festlegung von Flugrouten erfolgt letztlich durch Rechtsverordnung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. In diesem Zuge werden auch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium der Justiz beteiligt. Beim Erlass von Gesetzen und Rechtsverordnungen ist in Deutschland grundsätzlich keine unmittelbare Bürgerbeteiligung vorgesehen; dies ist Aufgabe der Parlamente bzw. der Verordnungsgeber. Bei der Festlegung von Flugrouten besteht aber insoweit eine Sonderregelung, dass die ausgearbeiteten Entwürfe der DFS samt Alternativen der Fluglärmkommission zur Beratung nach § 32b LuftVG vorgelegt werden. Der Fluglärmkommission gehören unter anderem Vertreter der betroffenen Gemeinden, des Landes und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an. Diese kann Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorschlagen. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung im eigentlichen Sinne ist aber gesetzlich nicht vorgesehen.

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?

Die Mitglieder der Fluglärmkommission werden durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (BayStMWIVT) berufen. Die Grundsätze für die Berufung sind in § 32b LuftVG geregelt. Demnach sollen der Kommission Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der

Luftfahrzeughalter, Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle, Vertreter des Flugplatzunternehmers und Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden angehören. Weitere Mitglieder können berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. Im Falle des Flughafens München sind die Kommunen im Umland des Flughafens, die eine noch relevante Fluglärmbelastung zumindest in Teilen ihres Gemeindegebiets erfahren, in der Fluglärmkommission vertreten, dazu die Landkreise Erding, Freising, Dachau und München. Die Kommunen werden jeweils durch ihre ersten Bürgermeister oder durch andere gewählte Repräsentanten, die Landkreise durch die Landräte bzw. ebenfalls durch entsandte Repräsentanten des Landkreises vertreten. Das Wirtschaftsministerium, die FMG, die Lufthansa sowie die Bundesvereinigung gegen Fluglärm werden jeweils durch die zuständigen Referenten bzw. vertretungsberechtigte Personen vertreten. Eine Namensliste kann ggf. beim BayStMWIVT erfragt werden. Soweit Beratungsprotokolle der Fluglärmkommission eingesehen werden wollen, ist hierfür die Zustimmung des Vorsitzenden der Fluglärmkommission einzuholen.

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?

Flugverfahren werden nach internationalen Vorgaben über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, im Besonderen nach ICAO Doc 8168 (PAN-OPS – Procedures for Air Navigation Services) in Deutschland regelmäßig von der DFS als für die Planung zuständige Flugsicherungsorganisation entworfen. Die Festlegung erfolgt im Ergebnis eines umfassenden Abwägungsvorgangs durch das BAF gemäß § 27a Absatz 2 Satz 1 LuftVO durch Rechtsverordnung. Vor der Festlegung ist sowohl die Fluglärmkommission nach § 32b Absatz 1 LuftVG und ggf. auch das Umweltbundesamt (UBA) zu beteiligen. Im Rahmen der Abwägung werden die Stellungnahmen von Fluglärmkommission und UBA entsprechend gewürdigt.

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

Die zwingende Einbindung des Umweltbundesamtes beim Erlass von Verordnungen ist gemäß § 32 Abs. 4c Satz 2 LuftVG nur bei Verordnungen erforderlich, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind. Ob das Umweltbundesamt bei der Festlegung neuer Flugrouten eingebunden wird, hängt also davon ab, ob im speziellen Einzelfall eine besondere Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gegeben ist. Die 8. Änderungsverordnung der 237. Durchführungsverordnung zur LuftVO, mittels der die Festlegung der An- und Abflugverfahren nach

Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrsflughafen München erfolgte, ist im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen worden. In die entsprechenden Akten, die unserer Behörde vorliegen, kann gemäß UIG Einsicht genommen werden.

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

Um ihren gesetzlichen Auftrag, nämlich die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs (§ 27c Abs. 1 LuftVG), zu erfüllen, ist die Flugsicherungsorganisation bei der Bewegungslenkung der ihrer Kontrolle unterliegenden Flüge gemäß § 26 Abs. 2 LuftVO dazu berechtigt, den Flugverlauf, insbesondere den Flugweg und die Flughöhe, durch entsprechende Freigaben im Einzelnen (Flugverkehrskontrollfreigaben) festzulegen. Diese sind den festgelegten Flugverfahren stets vorrangig.

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

Auch der Luftraum über dem Großraum München ist frei und wird, auch außerhalb der veröffentlichten IFR-Flugverfahren, für die Abwicklung des Luftverkehrs genutzt. Welche Bereiche dabei in welcher Häufigkeit überflogen werden, hängt im konkreten Fall unter anderem von der Betriebsrichtung am Verkehrsflughafen München ab. Die entsprechenden Abläufe stellt das DFS-Programm STANLY_Track sehr gut dar. Dieses ist im Internet unter www.dfs.de → Fliegen und Umwelt → Flugverläufe → München → STANLY_Track STARTEN frei verfügbar. Eine beispielhafte Darstellung ist der Beschlussvorlage beigelegt (siehe Anlage 3). Dieses Programm enthält auch eine Analysefunktion, mit der grundsätzlich die Anzahl von Luftfahrzeugen über beliebig definierbaren Bereichen ermittelt werden kann. Ob eine Freigabe nach § 26 (2) Luftverkehrsordnung ausgesprochen werden kann, hängt von vielen Faktoren, beispielsweise der Verkehrsmenge und der daraus resultierenden Komplexität ab. In der Summe ist der sich dahinter verbergende Gesamtprozess ausgesprochen dynamisch. Auch aus diesem Grund liegt keine Statistik darüber vor, wie häufig solche Freigaben erteilt werden.

Wovon ist die Flughöhe abhängig? Wo und wann wird die Flughöhe vorgeschrieben?

Welche Flughöhen den Piloten von den Fluglotsen zugewiesen werden, hängt beispielsweise von der verbleibenden Flugstrecke ab. Juristisch betrachtet ist auch die Zuweisung von Flughöhen ein Verwaltungsakt. Die entsprechenden Anweisungen sind von den Piloten grundsätzlich umzusetzen. Es gehört zu den originären Aufgaben eines Fluglotsen, diese Umsetzung mittels Radar zu überwachen.

Bei der Radarführung von IFR-Flügen außerhalb der veröffentlichten IFR-Flugverfahren findet die Radarführungsmindesthöhe (Minimum Radar Vectoring Altitude, MRVA) als die dafür niedrigste nutzbare Höhe Anwendung. Diesbezüglich weitergehende Erläuterungen sind Anlage 4 zu entnehmen.

Welche Typen von Flugzeugen überflogen vor 10 Jahren die Stadt München, welche heute? (Aufzeigen der Flugzeugtypen mit den Belastungswerten)

Hier kann nur grundsätzlich zur Verkehrsstruktur am Flughafen München Stellung genommen werden. Demnach haben sich zwischen den Jahren 2002 und 2012 deutliche Veränderungen zu Gunsten lärmärmerer Flugzeuge ergeben. So sind sämtliche Flugzeuge der lautereren Typenklasse 737-300, 737-400 und 737-500 nur noch selten am Flughafen München vertreten, während die Airbusflotte mit den lärmärmeren Flugzeugtypen A319, A320 und A321 deutlich zugenommen hat.

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?

Zum Zeitpunkt des Unglücks an der Paulskirche war der Flughafen München-Riem noch in Betrieb. Mit der Schließung im Jahre 1992 entfielen sämtliche An- und Abflugrouten zu diesem Flughafen.

Welche Flugrouten sind für den Flughafen Oberpfaffenhofen festgelegt worden?

Die momentan im „Luftfahrthandbuch Deutschland“ für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen veröffentlichten IFR-An- und Abflugverfahren sind Inhalt der Anlage 5.

Wie hoch ist der Dezibel-Wert bei 1200 Meter Flughöhe? Welche Pegelausbreitung herrscht bei Fluglärm?

Landende Flugzeuge mit einer Höhe von 1.200 m über dem Grund verursachen mittlere Maximalpegel in der Größenordnung zwischen 60 und 67 dB(A). Bei den Anflughöhen über dem Stadtgebiet, die überwiegend zwischen 1.900 m und 2.800 m über NN liegen, werden allerdings die Spitzenpegel nur in einer Größenordnung von 55 bis 62 dB(A) liegen, die sich demnach in der Regel nicht von anderen Umweltgeräuschen abheben.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium wurde um eine Stellungnahme gebeten. Diese ist als Anlage 6 dieser Beschlussvorlage beigegeben.

Der Korreferent des Referates für Gesundheit und Umwelt, Herr Stadtrat Ingo Mittermaier, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, die BA-Geschäftsstelle Süd, der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 7 Sendling-Westpark sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Die Ausführungen zu den Flugverbindungen der letzten 10 Jahre am Münchner Flughafen werden zur Kenntnis genommen. Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01549 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 23.10.2012 wird damit entsprochen.
2. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01549 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark vom 23.10.2012 ist damit satzungsgemäß erledigt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Joachim Lorenz
Berufsmäßiger Stadtrat

- IV. Abdruck von I. mit III.
an die Vorsitzende des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 7 Sendling-Westpark, Frau Ingrid Notbohm,
sowie die Fraktionssprecher (4-fach)
z. K.

- V. Abdruck von I. mit IV. (Beglaubigungen)
über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB

- VI. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail, Beschluss für BAG).