

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter,  
Rolf Kutzmutz, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/3029 –**

### **Antrag auf Änderung der Nachtflugregelung für den Flughafen München**

Die Flughafen München GmbH, an der der Bund beteiligt ist, hat mit einem Schreiben vom 28. August 1999 bei der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – die Änderung der Nachtflugregelung nach § 8 Abs. 4 Satz 2 und § 6 Abs. 4 Satz 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) beantragt. Nach Auskunft der Flughafen München GmbH (FMG) würden sämtliche Änderungswünsche die Tagesrandzeiten betreffen. Im Medizinischen Gutachten der FMG vom 28. September 1999 wird angegeben, dass es um eine Verkehrsvermehrung in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr gehe, wobei die nahezu bewegungsfreie Kernzeit zwischen 24.00 Uhr und 5.00 Uhr trotz steigender Nachfrage beibehalten werden soll. Bürgerinitiativen im Umland des Flughafens München sehen in den zusätzlichen Flugbewegungen ohne zahlenmäßige Beschränkung eine Ausweitung der bestehenden Nachtflugregelung bzw. der bereits genehmigten Nachtflugbewegungen, die zu einem faktischen 24-Stunden-Betrieb auf dem Verkehrsflughafen München führen könnte (SZ vom 19. November 1999). Die Regierung von Oberbayern führt zum Antrag der FMG ein luftrechtliches Änderungsgenehmigungsverfahren mit Anhörung der Öffentlichkeit nach Artikel 28 Abs. 1 BayVwVfG durch. Dazu wurde einem Antrag der Gemeinde Kranzberg auf eine Einbeziehung in das Anhörungsverfahren nicht stattgegeben. Als Begründung gab die Regierung von Oberbayern in ihrer Bekanntmachung 315-FM-N an, „daß nur solche Gemeinden des Flughafenumlandes beteiligt werden, in denen Anwohner des Flughafens durch die beantragte Regelung möglicherweise in ihren Belangen mehr als nur geringfügig beeinträchtigt sein könnten. Die Gemeinde Kranzberg liegt nicht innerhalb des Beteiligungsbegriffs“. Dennoch fühlt sich die Gemeinde Kranzberg aufgrund der bestehenden Flugrouten und der gültigen Nachtflugregelung stark vom Fluglärm betroffen.

Der Hauptgeschäftsführer der FMG gab an, dass die Erweiterung des Flughafens München und die Modernisierung der Verkehrsanbindung über den Autobahnzubringer A 92 und eine Express-Verbindung zwischen dem Flughafen und dem Münchener Hauptbahnhof – eventuell mit der Magnetschwebebahn

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 6. April 2000 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Transrapid – erforderlich seien, um den Anforderungen an eine „internationale Drehscheibe“ zu entsprechen (SZ vom 11./12. November 1999, S. 4). Die Ende 1999 vorhandenen 270 000 Flugbewegungen sollen im Jahr 2000 auf 300 000 Flugbewegungen anwachsen (SZ vom 26. Januar 2000).

1. Was sind nach der Kenntnis der Bundesregierung Anlass und Inhalt des Antrages der FMG zur Änderung der Nachtflugregelung nach § 8 Abs. 4 Satz 2 und § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG?

Die Flughafen München GmbH (FMG) hat vor dem Hintergrund des stetig steigenden Verkehrsaufkommens und der Entwicklung des Flughafens zu einem internationalen Luftverkehrsknoten einen Antrag auf Änderung der zwischen 22:00 und 6:00 Uhr geltenden Nachtflugregelung gestellt.

Der Antrag sieht einerseits eine Ausweitung der Flugbewegungen und andererseits eine deutliche Reduzierung der An- und Abflüge lauter Flugzeugtypen gegenüber der bestehenden Nachtflugregelung vor. An der nahezu verkehrsfreien Kernzeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr wird weiterhin festgehalten.

Im Einzelnen wurde beantragt:

- Aufrechterhaltung eines Kontingents von 28 planbaren Bewegungen in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr,
- Schutz der Kernzeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr,
- Verbot von Luftfahrzeugen, welche nicht nach ICAO Annex 16 Kap. 3 zertifiziert sind, in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (Verschärfung der bisherigen Regelung),
- Streichung des Bewegungskontingents von 38 Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr.

Folgende Flugbewegungen sollen ohne Anrechnung auf das Kontingent der 28 planbaren Bewegungen zulässig sein:

- Verspätungen im gewerblichen Linien- und Bedarfsluftverkehr bis 24:00 Uhr, verfrühte Landungen dieser Verkehre zwischen 5:00 und 6:00 Uhr,
- Postflüge zwischen 22:00 und 6:00 Uhr,
- soweit zwingend erforderlich, Ausbildungs- und Übungsflüge zwischen 22:00 und 23:00 Uhr,
- Landungen von Luftfahrzeugen, deren Betreiber ihren Wartungsschwerpunkt ihrer Luftfahrzeuge auf dem Flughafen München haben, bis 23:30 Uhr, Interkontinentalflüge bis 24:00 Uhr, Starts mit Überführungsflügen und Landungen im Interkontinentalverkehr zwischen 5:00 und 6:00 Uhr,
- planmäßige Flugbewegungen mit besonders lärmarmen Luftfahrzeugen in der Zeit zwischen 22:00 und 23:30 Uhr sowie 5:00 bis 6:00 Uhr.

Über den Antrag entscheidet die oberste Luftfahrtbehörde des Freistaates Bayern.

2. Welche Erweiterungspläne der FMG für den Flughafen München als dem zweitgrößten deutschen Flughafen sind der Bundesregierung bekannt und was verspricht sich die Bundesregierung von solchen Plänen?

Durch die stetige Zunahme der Fluggastzahlen stößt die vorhandene Abfertigungskapazität an ihre Grenzen. Um dem zukünftigen Bedarf begegnen zu können, wird ein neues Abfertigungsgebäude (Terminal 2) als Gemeinschaftsprojekt der Flughafen München GmbH und der Deutschen Lufthansa AG errichtet. Das Gebäude wird von der Deutschen Lufthansa AG und ihren Airline-Allianz-Partnern genutzt werden.

Die Bundesregierung hält diese Ausbaumaßnahme für verkehrspolitisch begründet und notwendig.

3. Welche Auswirkungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Erweiterungspläne der FMG für den Flughafen München und das Flughafenumland?

Durch das Abfertigungsgebäude Terminal 2 werden nach dessen Fertigstellung ausreichende Abfertigungskapazitäten für die zu erwartende Anzahl von Fluggästen auf dem bisherigen hohen Abfertigungsniveau bereitgestellt werden. Gegenüber dem Genehmigungszustand sind bedeutsame Auswirkungen auf das Umland wegen unveränderter Start-/Landekapazitäten nicht zu erwarten.

4. Welche Alternativen zur Erweiterung des Flughafens München werden diskutiert?

Keine.

5. Welche Institutionen, Vereinigungen, Bürgerinitiativen bzw. Gemeinden werden an der Anhörung der Öffentlichkeit am luftrechtlichen Änderungsverfahren beteiligt?

Das von der zuständigen Behörde eingeleitete Verwaltungsverfahren zur Änderung der luftrechtlichen Genehmigung auf Antrag der Flughafen München GmbH wird entsprechend dem Verwaltungsverfahrensgesetz durchgeführt. Die Auslegung der Unterlagen, die Entgegennahme von Einwendungen, die Anhörung von Betroffenen und die Abwägung der Güter sind verfahrensmäßig festgelegt und werden eingehalten.

6. Was unternimmt die Bundesregierung gegen Verletzungen der geltenden Nachtflugbeschränkungen am Flughafen München und welche Sanktionsmöglichkeiten gegen die FMG zur Einhaltung des Nachtflugverbotes kann sich die Bundesregierung vorstellen?

Überschreitungen des Kontingents von 38 Flügen werden hauptsächlich durch verspätete Ankünfte zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr verursacht. Für die

Überwachung der Nachtflugbeschränkungen und eventueller Sanktionen ist die Oberste Luftfahrtbehörde des Freistaates Bayern zuständig.

7. Was unternimmt die Bundesregierung u.a. zur Ausräumung des Besorgnisses der Bürgerinnen und Bürger im Flughafenumland, „dass bei unbegrenzter Zulassung der „leisen“ Flugzeuge während der Nacht der Dauerlärmpegel über die festgesetzte Norm steige“ (SZ vom 19. November 1999)?

Die Prüfung, ob eine Betroffenheit von Bürgern und Gemeinden vorliegt, erfolgt durch die zuständige Behörde, die Regierung von Oberbayern, im Rahmen des eingeleiteten Verwaltungsverfahrens.