

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Joachim Unterländer, Dr. Otmar Bernhard, Georg Eisenreich, Dr. Thomas Zimmermann** CSU vom 07.08.2012

### **Änderung der An- und Abflugrouten des Franz-Josef-Strauß-Flughafens, insbesondere im Münchner Norden, Westen und Südwesten**

In den vergangenen Monaten haben die Flugbewegungen von Verkehrsmaschinen über dem Stadtgebiet München (insbesondere im Münchner Norden, Westen und Südwesten) deutlich zugenommen und/oder die Flughöhe deutlich abgenommen.

Wir fragen daher die Bayerische Staatsregierung:

1. Ist der Bayerischen Staatsregierung bekannt, ob die Flugrouten bzw. die Flughöhen durch die Deutsche Flugsicherung geändert worden sind? Wenn ja, wann und wie?
2. Welche Gründe für diese Änderung liegen vor?
3. Welche Kriterien, z. B. welche Flughöhe, müssen für die Flugroutengestaltung über Ballungsgebieten wie München eingehalten werden?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**

vom 01.10.2012

Die Schriftliche Anfrage beantworte ich unter Berücksichtigung der Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wie folgt:

Zu 1.:

Die für den Luftraum über der Stadt München veröffentlichten IFR-„An- und Abflugrouten“ (IFR-Flüge = Flüge nach Instrumentenflugregeln) für den Verkehrsflughafen München wurden in den vergangenen Monaten nicht verändert. Dasselbe gilt für die Flughöhen, die der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Abwicklung des Luftverkehrs zur Verfügung stehen.

Zu 2.:

Entfällt. Siehe Antwort zu Frage 1.

Zu 3.:

Flugverfahren werden durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Gemäß § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) ist das BAF dazu ermächtigt, Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen. Das Verfahren hierzu läuft in den Fällen, in denen die Fluglärmkommission nach § 32 b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) zu beteiligen ist, grundsätzlich wie folgt ab:

Zunächst werden von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH als Planungsträger mögliche Varianten von Flugrouten erstellt. Diese Planung erfolgt fachlich-betrieblich zur **sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs** sowie unter **Lärmgesichtspunkten**, vgl. §§ 27 c Abs. 1, 29 b Abs. 2 LuftVG. Von der DFS erstellte mögliche Varianten von Flugrouten werden in der jeweiligen Fluglärmkommission vorgestellt. Die Fluglärmkommission, die gemäß § 32 b LuftVG unter anderem das BAF und die Flugsicherungsorganisation berät, erhält Gelegenheit zur Stellungnahme.

Anschließend führt das BAF ein „abwägendes Nachvollziehen“ durch. In Fällen, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, stellt das BAF das Benehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA) her. Die rechtsförmliche und rechtssystematische Prüfung erfolgt durch das Bundesministerium der Justiz. Schließlich wird die Rechtsverordnung im Bundesanzeiger sowie in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) bekannt gemacht.

Ein Kriterium der Luftverkehrssicherheit ist die in § 36 LuftVO beschriebene Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumentenflugregeln: Die Sicherheitsmindesthöhe beträgt – außer bei Start und Landung – für Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, abweichend von § 6 Abs. 1 LuftVO mindestens 300 m (1000 Fuß) über dem höchsten Hindernis, von dem sie weniger als 8 km entfernt sind.

Die DFS stellt die tatsächlichen Flughöhen im Internet auf der Seite [www.dfs.de](http://www.dfs.de) unter der Rubrik Fliegen und Umwelt – Flugverläufe dar. Demnach liegen die Flughöhen über München regelmäßig wesentlich höher.

Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 26 Abs. 2 Satz 2 LuftVO erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb

von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von den Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen (§ 27 a Abs. 1 LuftVO).

Die DFS Center Niederlassung Süd kontrolliert als zuständige Flugverkehrskontrollstelle u. a. Luftfahrzeuge, die den Verkehrsflughafen München nach Instrumentenflugregeln anfliegen, und kann mittels Flugverkehrskontrollfreigaben insbesondere den Flugweg und die Flughöhe im Einzelnen festlegen.

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. Die MRVA gewährleistet eine Hindernisfreiheit von 1000 ft über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 8 km sowie einen Luftraumpuffer von 500 ft oberhalb der Untergrenze des kontrollierten Luftraums.