



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn**  
**FREIE WÄHLER**  
vom 07.02.2014

### Flugbewegungen am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen

Vonseiten der Bürger im Süden und Westen Münchens mehren sich die Beschwerden über Flugbewegungen, die ihre Ursache im Sonderflughafen Oberpfaffenhofen haben sollen. Dabei werden sowohl die Anzahl als auch der Lärmpegel und die niedrige Flughöhe einzelner Flugzeuge kritisiert.

Daher frage ich die Staatsregierung:

1. Inwieweit werden die Bedingungen für die Nutzung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen durch den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr eingehalten (bitte aufgeschlüsselt nach der zulässigen Definition „qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr“, den Lärmschutzanforderungen, den Flugbewegungskontingenten und den Betriebszeiten)?
2. Haben seit Oktober 2013 gewerbliche Frachtflüge stattgefunden?
3. Wie können Bürger transparent über die Flugbewegungen und die Einhaltung der Nutzungsbedingungen informiert werden (z. B. durch Realtime-Darstellung auf radarerfassten Onlinesystemen wie Flightradar24.com oder Stanly-Track der Deutschen Flugsicherung)?
4. Welche Anflugverfahren mit höheren Anflugkorridoren sind neben dem Instrumentenlandesystem (ILS) möglich, um die Lärmbetroffenheit in der Fläche und die Lärmin Intensität in der Region zu reduzieren (z. B. das Steeper Approach-Verfahren oder das Continuous Descent Approach-Verfahren (CDA))?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 18.03.2014

1. **Inwieweit werden die Bedingungen für die Nutzung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen durch den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr eingehalten (bitte aufgeschlüsselt nach der zulässigen Definition „qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr“, den Lärmschutzanforderungen, den Flugbewegungskontingente und den Betriebszeiten)?**

Die Bedingungen für die Nutzung des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen durch den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr einschließlich der Lärmschutzanforderungen, der Flugbewegungskontingente und der Betriebszeiten werden entsprechend der Änderungsgenehmigung vom 23.07.2008 eingehalten.

Im Jahr 2013 wurden im Rahmen des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs 2.261 Flugbewegungen durchgeführt, erlaubt sind maximal 9.725 Bewegungen pro Jahr. An Sonn- und Feiertagen wurden im Jahr 2013 insgesamt 187 Flugbewegungen gezählt, erlaubt sind pro Jahr maximal 200 Flugbewegungen für alle Nutzer (Sportflug ausgenommen).

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass sich die von der Schriftlichen Anfrage zugrunde gelegten Beschwerden über Flugbewegungen im Süden und Westen Münchens möglicherweise auch auf wahrgenommene Luftfahrzeuge beziehen können, die sich im Instrumentenanflugverfahren auf den Flughafen München bei östlicher Betriebsrichtung befunden haben. Erfahrungen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH haben gezeigt, dass gerade solche Anflüge von Teilen der Öffentlichkeit irrtümlich mit dem Sonderflughafen Oberpfaffenhofen in Verbindung gebracht werden können.

2. **Haben seit Oktober 2013 gewerbliche Frachtflüge stattgefunden?**

Nach Erkenntnissen der Bayerischen Staatsregierung gab es solche Flüge nicht.

3. **Wie können Bürger transparent über die Flugbewegungen und die Einhaltung der Nutzungsbedingungen informiert werden (z. B. durch Realtime-Darstellung auf radarerfassten Onlinesystemen wie Flightradar24.com oder Stanly-Track der Deutschen Flugsicherung)?**

Mit der Veröffentlichung von Flugverläufen als kostenfreiem Internetangebot gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH neutrale Informationen, wo und wie geflogen wird. Zu einer Analyse, ob im konkreten Einzelfall die „Nutzungsbedingungen“, d. h. die im Luftverkehr anzuwendenden Regelwerke eingehalten worden sind, lassen sich solche Onlinesysteme zur Flugspurdarstellung jedoch nur sehr eingeschränkt nutzen.

**4. Welche Anflugverfahren mit höheren Anflugkorridoren sind neben dem Instrumentenlandesystem (ILS) möglich, um die Lärmbetroffenheit in der Fläche und die Lärmintensität in der Region zu reduzieren (z. B. das Steeper Approach-Verfahren oder das Continuous Descent Approach-Verfahren (CDA)?**

Sog. kontinuierliche Sinkflüge (Continuous Descent Approaches – CDA) mit minimaler Triebwerksleistung können grundsätzlich neben dem Einsparen von Kraftstoff auch einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Für die Umsetzung werden für den jeweiligen Flugplatz entweder spezielle Anflugstrecken mit Höhenvorgaben und Steuerkursen herangezogen oder dem Piloten werden vom Fluglotsen die entsprechenden Parameter mitgeteilt. In der Praxis ist die Durchführung von kontinuierlichen Sinkflügen allerdings abhängig von der Verkehrszusammensetzung und -dichte sowie der Wetterlage im betreffenden Luftraum. Für den

Flughafen München sind bereits Verfahren für kontinuierliche Sinkflüge veröffentlicht, deren Nutzung über der Region München zu einer Lärminderung beitragen kann.

Beim sog. steileren Anflug (Steeper Approach) handelt es sich um einen Anflug, bei welchem das Flugzeug länger als gewöhnlich in größerer Höhe verbleibt und sich anschließend in einem etwas steileren Sinkwinkel der Landebahn nähert. Erst ab Erreichen einer bestimmten niedrigeren Höhe wird dem gewöhnlichen Gleitpfad bzw. Sinkwinkel bis zur Landebahn gefolgt. In welchem Umfang mit einem solchen Anflug Lärminderungen erzielt werden können, wird in verschiedenen Projekten untersucht. Die offizielle Einrichtung solcher Verfahren für bestimmte Flugplätze kann von den zuständigen Stellen allerdings erst dann in Erwägung gezogen werden, wenn die entsprechenden internationalen Standards angepasst worden sind.