



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 09.04.2019

### **Verkehrssicherheit Flugplatz (Sonderlandeplatz) Jesenwang – Fragen zu Unfällen und Gefährdung von Verkehrsteilnehmern**

Der Flugplatz Jesenwang im Landkreis Fürstentfeldbruck ist ein Sonderlandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt und wird durch die Flugplatz Jesenwang GmbH betrieben. Flugzeuge bis zu einem maximalen Abfluggewicht von 3 Tonnen, Helikopter bis zu einem maximalen Abfluggewicht von 5,7 Tonnen, Ultraleichtflugzeuge, selbststartende Segelflugzeuge sowie Ballone dürfen mit Genehmigung des Flugplatzbetreibers dort starten und landen.

Trotz seiner beengten Lage und seiner kurzen Piste liegt der Flugplatz Jesenwang hinsichtlich der Zahl der Flugbewegungen an der Spitze der deutschen Sonderlandeplätze und im vorderen Bereich deutscher Flugplätze allgemein. Insbesondere an Wochenenden finden dort zahlreiche Flugbewegungen statt. Im Jahr 2015 kam es zu 36.627 Bewegungen.

Der Platz verfügt über eine 408 Meter lange und 12 Meter breite Start- und Landebahn. Eine Besonderheit stellt hierbei die Kreuzung der Bahn am Ende Piste 25/Anfang Piste 07 mit der Ortsverbindungsstraße Jesenwang – Adelshofen dar. Für Start und Landung von Flugzeugen soll der Autoverkehr durch Ampelschaltung angehalten werden, um Annäherungen zwischen Flugzeugen, Autos, Fußgängern und Fahrradfahrern zu vermeiden.

Berichten zufolge kommt es immer wieder zu kritischen Situationen die Verkehrssicherheit betreffend. Die Ortsverbindungsstraße wurde mit einem Geh- und Radweg ausgebaut, womit das Gefahrenpotenzial gestiegen ist.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum wurde die Lichtzeichenregelung, welche nach Aussage der Regierung von Oberbayern und dem Luftamt Südbayern mit der bestehenden Trasse nicht vereinbar ist, trotz förderfähiger Alternativen beibehalten?
2. a) Wurde eine Änderung bzw. Verlängerung der Ampel-Gelbphase nach dem Neubau des Geh- und Radwegs und den damit einhergehenden längeren Überquerungszeiten vorgenommen?  
b) Wie sieht der aktuelle Signalzeitenplan aus?  
c) Wie viele Meter Geh- und Radweg sind mittels Lichtzeichenanlage zu überqueren?
3. a) Inwiefern werden Daten zu Anzahl der Ampelschaltungen sowie Dauer der Lichtphasen und Auftreten kritischer Situationen erhoben?  
b) Wie viele kritische Situationen hat es im Zusammenhang mit dem Überflug der Ortsverbindungsstraße Jesenwang – Adelshofen seit der verkehrsrechtlichen Anordnung 1999 gegeben (bitte Aufschlüsselung nach Jahren)?
4. Wie beurteilt die Staatsregierung als Aufsichtsbehörde des Luftamtes Südbayern die Überwachung und Steuerung der Lichtzeichenanlage durch den Flugleiter des Flugplatzes Jesenwang?
5. Auf welcher rechtlichen Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung beruht die Betätigung einer Lichtzeichenanlage durch einen Flugplatzleiter?

6. Ist der langfristige Erhalt des Flugplatzes durch den vollzogenen Ausbau und den damit weiterhin bestehenden Konflikt zwischen Straße und Landebahn gefährdet?
7. a) Inwieweit hat die Staatsregierung Kenntnis von einem Beinaheunfall zwischen einer Fahrradfahrerin und einem landenden Flugzeug am 10.04.2018?  
b) Teilt die Staatsregierung die geäußerte Meinung des Luftamtes Südbayern den Vorfall vom 10.04.2018 betreffend, dass eine luftrechtliche Verwarnung das angemessene Maß darstellt, da es sich um einen Einzelfall handelt?  
c) Nach wie vielen Belehrungen wird die Tauglichkeit der sogenannten Ampel-lösung vonseiten der Aufsichtsbehörde hinterfragt und überprüft?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 14.05.2019

1. **Warum wurde die Lichtzeichenregelung, welche nach Aussage der Regierung von Oberbayern und dem Luftamt Südbayern mit der bestehenden Trasse nicht vereinbar ist, trotz förderfähiger Alternativen beibehalten?**

Die Regierung von Oberbayern hat die Aussage, die Lichtzeichenregelung sei mit der bestehenden Trasse der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Jesenwang und Adelshofen nicht vereinbar, nicht getroffen. Die bestehende Lichtzeichenanlage ist geeignet und sicher, um die sich kreuzenden Verkehre zu trennen. Bei den von den Gemeinden geplanten Verbesserungs- und Sanierungsmaßnahmen an diesem Straßenabschnitt hatte die Regierung von Oberbayern als Straßen- und Luftverkehrsbehörde eingebracht, dass bei einer Variante mit Verschwenkung des Straßenverlaufs die Lichtzeichenanlage nicht mehr notwendig sei. Die Gemeinden entschlossen sich aber, die Baumaßnahme, die bereits abgeschlossen ist, auf der Bestandstrasse durchzuführen und die Straße nicht zu verschwenken.

2. a) **Wurde eine Änderung bzw. Verlängerung der Ampel-Gelbphase nach dem Neubau des Geh- und Radwegs und den damit einhergehenden längeren Überquerungszeiten vorgenommen?**

Nein.

- b) **Wie sieht der aktuelle Signalzeitenplan aus?**

Die Ampel wird während der gesamten Betriebszeiten des Flugplatzes vor dem Start eines Luftfahrzeugs beim Einrollen in die Startbahn und vor der Landung eines Luftfahrzeugs unmittelbar nach dem Eindrehen in den Endanflug auf Rot und nach Beendigung der Startphase bzw. nach der Landung wieder auf Grün geschaltet.

- c) **Wie viele Meter Geh- und Radweg sind mittels Lichtzeichenanlage zu überqueren?**

100 Meter.

**3. a) Inwiefern werden Daten zu Anzahl der Ampelschaltungen sowie Dauer der Lichtphasen und Auftreten kritischer Situationen erhoben?**

Die Flugleitung erfasst im Hauptflughbuch Daten über den Start und die Landung von Luftfahrzeugen gemäß § 70 Luftverkehrsgesetz. Die Anzahl der Ampelschaltungen folgt der Anzahl der Flugbewegungen. Daten zu den Ampelschaltungen selbst werden nicht erhoben. Der Flugplatzbetreiber hat nach § 45 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 53 Abs. 1 Satz 1 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung Vorkommnisse, die den Betrieb des Flugplatzes wesentlich beeinträchtigen, der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

**b) Wie viele kritische Situationen hat es im Zusammenhang mit dem Überflug der Ortsverbindungsstraße Jesenwang – Adelshofen seit der verkehrsrechtlichen Anordnung 1999 gegeben (bitte Aufschlüsselung nach Jahren)?**

Seit Einrichtung der Lichtzeichenregelung wurden über 1 Mio. Flugbewegungen abgewickelt, ohne dass es dabei zu einem Unfall kam. Soweit das Luftamt Südbayern zu Vorfällen ermittelte, bei denen bei der Ampelschaltung das Zeitfenster zur Querung des Flugplatzes von Verkehrsteilnehmern als zu kurz angesehen wurde, wurden diese Vorfälle behördlich überprüft und mit der Flugleitung des Sonderlandeplatzes Jesenwang im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten aufgearbeitet. Solche Vorfälle betrafen nur wenige Einzelfälle.

**4. Wie beurteilt die Staatsregierung als Aufsichtsbehörde des Luftamtes Südbayern die Überwachung und Steuerung der Lichtzeichenanlage durch den Flugleiter des Flugplatzes Jesenwang?**

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – überprüft regelmäßig im Rahmen von Aufsichtsmaßnahmen, zuletzt am 30.03.2019, ob die Lichtzeichenanlage korrekt geschaltet wird. Dabei und auch bei den Aufsichtsterminen davor ergaben sich keine Beanstandungen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

**5. Auf welcher rechtlichen Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung beruht die Betätigung einer Lichtzeichenanlage durch einen Flugplatzleiter?**

Die verkehrsrechtliche Anordnung der Verwaltungsgemeinschaft Mammendorf vom 01.02.1983 mit ergänzender verkehrsrechtlicher Anordnung der Regierung von Oberbayern vom 07.05.1999 beruht auf §§ 44 f der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – konkretisierte diese Anordnung gegenüber der Flugplatz Jesenwang GmbH mit Anordnung vom 24.07.1991, welche als Regelung im Rahmen der luftrechtlichen Genehmigung des Sonderlandeplatzes Jesenwang auf § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) beruht. Die verkehrsrechtliche Anordnung der Regierung von Oberbayern vom 07.05.1999 wurde beklagt. Das Verwaltungsgericht München hat die Klage abgewiesen (Urteil vom 20.06.2001 – M 31 K 01.748).

**6. Ist der langfristige Erhalt des Flugplatzes durch den vollzogenen Ausbau und den damit weiterhin bestehenden Konflikt zwischen Straße und Landebahn gefährdet?**

Nein. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

**7. a) Inwieweit hat die Staatsregierung Kenntnis von einem Beinaheunfall zwischen einer Fahrradfahrerin und einem landenden Flugzeug am 10.04.2018?**

Der Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – wurde der Vorfall vom 10.04.2018 angezeigt. Es stellte sich bei der unverzüglich nach dieser Information eingeleiteten Überprüfung des Luftamtes Südbayern heraus, dass die Ampel einerseits spät auf

Rot geschaltet wurde und andererseits der Pilot wegen eines Hinweises per Funk vom Tower in der konkreten Situation hätte durchstarten sollen.

- b) Teilt die Staatsregierung die geäußerte Meinung des Luftamtes Südbayern den Vorfall vom 10.04.2018 betreffend, dass eine luftrechtliche Verwarnung das angemessene Maß darstellt, da es sich um einen Einzelfall handelt?**

Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern – hat den Vorfall mit den betroffenen Beteiligten am Luftverkehr intensiv erörtert und aufgearbeitet und sodann eine angemessene Maßnahme getroffen.

- c) Nach wie vielen Belehrungen wird die Tauglichkeit der sogenannten Ampel-lösung vonseiten der Aufsichtsbehörde hinterfragt und überprüft?**

Auf die Antwort zu Frage 3b wird verwiesen.