

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Kelly und der Fraktion DIE GRÜNEN
– Drucksache 11/4008 –**

Großflughafen München 2 – Flugrouten und weitere Planungen

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 7. März 1989 – LR 11/62.11.30-21/22 Va 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Trifft es zu, daß schon im Jahr 1973 das Bundesverkehrsministerium eine Spezialstudie in Auftrag gab, die genau die Flugrouten von heute für den Großflughafen München 2 vorsah? Heißt das, daß die Bundesregierung bereits im Jahr 1973 wußte, daß ganz anders geflogen werden mußte, als man selbst in die luftrechtliche Genehmigung im Jahr 1974 geschrieben hatte?

Die fragliche Studie wurde von der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) als Hilfe für ihre gutachtliche Stellungnahme im Rahmen des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens für den Flughafen München 2 eingeholt. Für die Einbeziehung der Stellungnahme in die Flughafengenehmigung ist in Bundesauftragsverwaltung das Land Bayern zuständig.

Sowohl die Studie als auch die BFS-Stellungnahme sind den Betroffenen durch den lufrechtlichen Genehmigungsbescheid von 1974 bekanntgeworden.

Die An- und Abflugrouten sind von der hierfür zuständigen BFS noch nicht festgelegt worden. In Fragen der Lärmminimierung in der Flughafenumgebung sind das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr sowie die örtliche Fluglärmkommission, in der die betroffenen Gemeinden vertreten sind, beteiligt.

2. Warum waren ganz andere Flugrouten bei der flugrechtlichen Genehmigung des Großflughafens München 2 im Jahr 1974 vorgesehen?

Viele Gemeinden wurden damals in dem Glauben gelassen, sie würden vom Fluglärm verschont bleiben.

Warum hat die Bundesregierung diese Gemeinden so lange im falschen Glauben gelassen?

Die zuständigen bayerischen Behörden haben sowohl im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren als auch im Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, daß es sich bei den An- und Abflugrouten im Fluglärmgutachten um Annahmen handelt. Die in der Frage unterstellte Behauptung, die Gemeinden seien diesbezüglich seit 1974 in falschem Glauben gelassen worden, ist daher unzutreffend.

3. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung nun ein Bedarf, den luftrechtlichen Genehmigungsbescheid als auch den Planfeststellungsbeschuß zu ändern?

Nein. Die An- und Abflugrouten unterliegen im Gegensatz zu Lage und Richtung der Start- und Landebahnen nicht der luftrechtlichen Genehmigung und nicht der Planfeststellung. Die Start- und Landebahnen sind vom hierfür zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr nach Gesichtspunkten des Lärmschutzes für die Flughafenwohner genehmigt worden.

4. Welche Dörfer und Städte werden nach Ansicht der Bundesregierung ganz besonders vom Fluglärm des Großflughafens München 2 betroffen sein (bitte alle Ortschaften auflisten)?

Die Frage fällt in die Zuständigkeit des Landes Bayern.

5. Welche Verkehrsanbindungen des neuen Flughafens hält die Bundesregierung für notwendig, um die schon verstopfte Autobahn München–Nürnberg zu entlasten? Sind die neuen Verkehrsanbindungsplanungen nach Meinung der Bundesregierung ausreichend? Wenn nein, warum nicht?

Bei Inbetriebnahme des Flughafens München 2 wird die leistungsfähige S-Bahnlinie S3 über Ismaning zum Flughafen führen, so daß in dieser Hinsicht die Bundesautobahn München–Nürnberg entlastet wird. Gegenwärtig wird im Auftrag des Landes Bayern ein umfassendes Verkehrsgutachten über weitere Flughafenverbindungen sowohl für die Straße als auch für die Schiene erstellt. Vorläufige Ergebnisse des Gutachtens werden derzeit geprüft.

6. Wie sollen nach Meinung der Bundesregierung aufsteigende Vogelschwärme und Vogelschläge im Luftverkehr des Großflughafens München 2 verhindert werden? Wie sollen die Pisten auf dem Großflughafen München 2 vogelfrei gehalten werden?

Nach den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr ist 1974 unter Beteiligung der Naturschutzbehörden ein Gutachten zur Verhütung von Vogelschlägen am Flughafen München 2 erstellt und 1988 fortgeschrieben worden. Hierin werden Maßnahmen zur Förderung des artenreichen Vogelbestandes und zur Minderung von Vogelschwärmen durch unnatürliche Vermehrung einzelner Vogelarten vorgeschlagen:

auf dem Flughafen,

- nahrungsmindernde Grünlandbewirtschaftung (z. B. Graseschnitt vor Samenreife),
- standorttypische Anpflanzungen (keinebeertragenden Ziersträucher u. ä.);

in der Flughafenumgebung,

- Verbot offener Mülldeponien,
- Verringerung großflächiger Gewässer (Wiederverfüllen von Kiesgruben u. ä.),
- Förderung des natürlichen Pflanzenbestandes und natürlicher Fließgewässer.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die Flugsicherheitsprobleme durch Vogelschwärme im Raum Erding ein?

Über Einzelfragen der Wanderung von Vogelschwärmen zwischen den Gewässern in der Umgebung des Flughafens München 2 (Ismaninger Speichersee, Kiesabbaugebiete im Erdinger und Freisinger Moos, Isar-Stauseen) laufen derzeit noch Beobachtungen. Aufgrund der bisher vorliegenden Erkenntnisse schätzt die Bundesregierung das Vogelschlagrisiko als beherrschbar ein.

8. An durchschnittlich wie vielen Tagen im Jahr gibt es Nebel im Erdinger Moos (1986, 1987, 1988)? Beeinträchtigt nach Ansicht der Bundesregierung der Nebel im Erdinger Moos den zukünftigen Flugverkehr?

Die Einführung des Allwetterflugbetriebs wird den Flughafen München 2 von Sichtbehinderungen durch Nebel weitgehend unabhängig machen. Auf diese Weise ist noch ein sicherer und zuverlässiger Flugbetrieb bei einer Mindestsicht von 125 m möglich. Der Allwetterflugbetrieb wird ständig verbessert und ist bereits auf sieben deutschen Verkehrsflughäfen eingeführt.

Über die Zahl der Nebeltage am Standort des Flughafens München 2 liegen für die genannten Jahre keine Angaben vor. Aufgrund früherer, auf den Allwetterflugbetrieb bezogener Wetterbeobachtungen wird erwartet, daß Nebel den künftigen Luftverkehr nicht über das für europäische Wetterverhältnisse übliche Maß hinaus beeinträchtigen wird.

