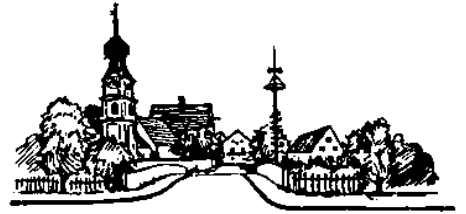


**Sozialdemokratische  
Fraktion  
im Bezirksausschuss 21  
Pasing-Obermenzing**



**Antrag an den Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing für die Sitzung im Oktober 2006**

## **NEIN zum Ausbau des Flughafens Oberpfaffenhofen!**

Der BA 21 möge folgenden Antrag beschließen; er ist an das RGU der Stadt München weiterzugeben sowie an den Staatssekretär im Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Dr. Bernhard.

### **Antrag:**

Der BA 21 lehnt die geplanten Erweiterungsmaßnahmen zum Ausbau des Flughafens Oberpfaffenhofen sowie die Verlängerung des Flughafenbetriebs von 19:00 Uhr auf 21:00 Uhr (mit Ausnahmen bis 22 Uhr) entschieden ab. Die Notwendigkeit dieser geplanten Ausbaumaßnahmen ist für den BA 21 nicht erkennbar, sie verstärken letztendlich nur die Umweltbelastungen der Bürger im Münchner Westen und setzen die Wohn- und Aufenthaltsqualität stark herab.

### **Begründung:**

Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen wird bei Genehmigung der Erweiterung in Zukunft eine technische Kapazität vergleichbar mit dem früheren Flughafen München-Riem haben (zuletzt 190.000 Flugbewegungen pro Jahr). Für Oberpfaffenhofen sind momentan laut Antrag 33521 Flugbewegungen geplant. Somit drohen dem Münchner Westen schon jetzt über 100 Überflüge pro Tag. Im LEP ist für den Sonderflughafen keine Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen vorgesehen, daher muss sogar befürchtet werden, dass die Kapazität von ca. 500 Überflügen pro Tag in Zukunft auch voll ausgeschöpft werden könnte.

Die Anflugschneise verläuft über westliche Teile von Pasing und fast das vollständige Gebiet von Obermenzing in einer Höhe von ca. 550 Metern. Zugelassen werden sollen momentan (laut Antragssteller EDMO-Flugbetrieb, Sonderflughafen Oberpfaffenhofen) Benutzer aus dem Bereich des qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehrs mit Flugzeugen zwischen zwei und fünfzig Tonnen, sowie im Streckenluftverkehr Hubschrauber bis fünf Tonnen, desweiteren Taxiluftverkehr, Werkluftverkehr oder im sonstiger nichtgewerblicher Luftverkehr.

Grundsätzlich waren bis jetzt nur 80 Flugbewegungen monatlich nach 19 00 Uhr Ortszeit zugelassen. Diese Beschränkung soll bei der geplanten Erweiterung aufgehoben werden. Außerdem bedeuten 100 bis ca. 500 Überflüge/Tag - d.h. alle 6 Minuten bis hin zum Minutentakt- eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastung für das Gebiet des Münchner Westens.

Im Antrag auf Verlängerung des Flugbetriebs wird zur Begründung herangezogen, dass nur noch Flugzeugtypen mit der Lärmzulassung nach ICAO Annex 16 Kapitel III Start- und Landeerlaubnis erhalten sollen. Tatsächlich ist dies ohnehin seit dem 01.04.2002 für zivile Flugzeugtypen deutschlandweit Pflicht. Es handelt sich hierbei also nicht um eine freiwillige Beschränkung auf besonders leise Flugzeugtypen, sondern nur um die Einhaltung der Vorschriften. Damit die Verlängerung des Flugbetriebs zu begründen, ist nicht nachvollziehbar.

Es soll auch erwähnt werden, dass selbst die modernen Kapitel-III-Flugzeuge, die mit den derzeit leisesten Triebwerken ausgestattet sind, zum Schutz der Anwohner in einer Kernzeit von 00.00 Uhr bis 06.00 Uhr in Deutschland nicht starten und landen sollen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die geplante Betriebszeit von 7:00 – 21:00 Uhr mehr ein Muss als ein Entgegenkommen.

Ab 2006 ist für zivile Luftfahrzeuge die Einführung der Fluglärmminderung gemäß ICAO Annex 16 Kapitel IV vorgesehen. Darin ist festgelegt, dass die Zulassungsgrenzwerte des Kapitel III summarisch um 10 Dezibel unterschritten werden müssen. Hiervon ist in dem Antrag nichts zu bemerken! An vielen Flughäfen sind die Start- und Landeentgelte abhängig von dem tatsächlich gemessenen Lärm, den der jeweilige Flugzeugtyp verursacht. Je lauter ein Flugzeug ist, desto höher sind die Start-

und Landegebühen pro Flugbewegung. Nicht einmal diese von vielen Flughäfen praktizierte Regel zum Schutz der Umgebung scheint in Oberpfaffenhofen vorgesehen zu sein.  
Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Siedlungsbeschränkungsgebiete gemäß § 16 FluglärmG im Münchner Westen weder vorgesehen noch vorhanden sind, so dass schon aus diesem Grund eine Genehmigung eigentlich nicht ausgesprochen werden darf.

Literatur: Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder (in der vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) am 14. Mai 1997 beschlossenen Fassung)  
Antrag: Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, luftrechtliche Genehmigung vom 26.01.1971 i. d. F. der Änderung vom 02.12.2002, Antrag auf Ergänzung und Änderung vom 10.08.2006

Richard Roth  
Fraktionssprecher der SPD im BA 21

### Anflugschneise Sonderflugplatz Oberpfaffenhofen

