



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom    Unser Zeichen  
PI/G-4255-3/65 B,                    57-3735.1-4-1,  
03.01.2019                            M-19-0182

München  
31.01.2019

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Johannes Becher vom  
02.01.2019 betreffend Ausnahmegenehmigungen für Nachtflüge**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*Zu 1. Wie viele Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugregelung am Flughafen München wurden im Jahr 2018 beantragt, genehmigt und genutzt?*

Im Jahr 2018 wurden 1.258 Ausnahmegenehmigungen beantragt und davon 983 erteilt (hiervon 264 mit zeitlichen Einschränkungen). Davon tatsächlich genutzt haben die Fluggesellschaften 392 Genehmigungen.

*Zu 2. Wie wurden diese Anträge begründet (Angaben prozentual aufgeschlüsselt)?*

Diese Anträge wurden wie folgt begründet:

1. Wetter (z.B. Gewitter, Schnee, Sturm am Flughafen München, auf 33 %

der Flugstrecke oder an der Zieldestination)	
2. Probleme bei der Flugsicherung	22 %
3. Technische Probleme des Luftfahrzeugs	22 %
4. Umlaufprobleme des Luftfahrzeugs + sonstige Gründe im Luftverkehr (z.B. Streikmaßnahmen, vor allem ausländischer Flugsicherungsstellen, Vorfälle an Bord: medizinische Notfälle, Sicherheitsgefährdung durch Fluggäste – „unruly passenger“)	10 %
5. Sonstiges besonderes öffentliches Interesse	13 %

*Zu 3. a) Aus welchen Gründen wurden diese Anträge genehmigt?*

*Zu 3. b) Ab wann werden die Gründe für eine Genehmigung systematisch erfasst und aufgezeichnet?*

Die Fragen 3. a) und 3. b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausnahmegenehmigungen werden vom Bereitschaftsdienst des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) fernmündlich erteilt.

Die Gründe für Ausnahmegenehmigungen ergeben sich aus dem Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 23. März 2001 (Nachtflugregelung) unter Ziffer A.I.2.3. Demnach sind Ausnahmen zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr (siehe Nrn. 1 bis 4 der Antwort auf Frage 2) oder aus sonstigen Gründen besonderen öffentlichen Interesses (siehe Nr. 5 der Antwort auf Frage 2) zulässig.

Eine darüber hinausgehende systematische Erfassung ist nicht erforderlich.

*Zu 3. c) Wie kann ohne systematische Aufzeichnung der Gründe überprüft werden, ob die Genehmigung wirklich zwingend erforderlich war?*

Das StMB prüft in jedem Einzelfall das Vorliegen eines begründeten Ausnahmefalls sowie die Erforderlichkeit einer Ausnahme. Eine „zwingende“ Erforderlichkeit lässt sich der Nachtflugregelung unter Ziffer A.I.2.3 nicht entnehmen.

In jedem Einzelfall können die Gründe für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung vom StMB nachvollzogen werden.

*Zu 4. a) Was kostet die Antragstellung bzw. Ausnahmegenehmigung von der Nachtflugregelung?*

*Zu 4. b) Wer bezahlt diese Kosten?*

Die Fragen 4. a) und 4. b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufwand des StMB bei der Bearbeitung der Nachtfluganträge wird nicht in Rechnung gestellt. Die als Gründe für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung in der Nachtflugregelung genannten Voraussetzungen liegen im Wesentlichen im (besonderen) öffentlichen Interesse. Im Übrigen wird der überwiegende Teil des organisatorischen Bearbeitungsaufwandes der Nachtfluganträge vom Flughafenbetreiber getragen, da er in Abstimmung mit den Airlines die Anträge entgegennimmt, an das StMB weitergibt und die Entscheidung des StMB an die Airlines kommuniziert.

Ferner existiert der Rufbereitschaftsdienst des StMB ohnehin bereits aus Gründen der Luftsicherheit und ist hierfür zwingend erforderlich. Die Übernahme der weiteren Aufgabe der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugregelung erzeugt somit keine zusätzlichen Kosten.

*Zu 4. c) Wie erhöhen sich die Landeentgelte durch eine verspätete Landung? (Bitte aufschlüsseln nach Flugzeugtypen)*

Die Luftverkehrsentsgelte müssen entsprechend den gesetzlichen Grundlagen nach § 19b LuftVG kostenorientiert und nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sein. In der Entgeltordnung für den Flughafen München gibt es derzeit keine Entgeltdifferenzierungen zwischen pünktlichen und verspätungsbedingten Starts und Landungen. Dies gilt auch für die Tagesrandzeiten.

Im Rahmen des Luftfahrtgipfels am 5. Oktober 2018 in Hamburg wurde ein Maßnahmenbündel festgelegt, das zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Luftver-

kehrs beitragen soll, um die Zuverlässigkeit des operativen Gesamtsystems zu erhöhen, die Pünktlichkeitswerte der Luftfahrtgesellschaften zu verbessern und kapazitative Engpässe bei den Systempartnern Flughäfen, Luftfahrtgesellschaften und Flugsicherung, bei gleichzeitiger Gewährleistung des hohen Sicherheitsniveaus, abzubauen. Als eine Maßnahme wurde festgehalten, dass die Nutzung der Infrastruktur eines Flughafens an den Tagesrandzeiten künftig über ein Anreizsystem innerhalb der Entgeltordnung gesteuert werden soll.

Der Flughafen München prüft im Rahmen der rechtlich zulässigen Möglichkeiten, ob künftig nicht eine stärkere Differenzierung der Lärmentgelte zum einen als Anreiz zum Einsatz lärmärmerer Luftfahrzeuge und zum anderen auch zur Verbesserung der Pünktlichkeit gerade zu den Tagesrandzeiten möglich ist und in die nächste Änderung der Entgeltordnung aufgenommen werden kann.

*Zu 5. a) Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung um die massive Ausweitung der Nachtflüge wieder auf das zwingend notwendige Maß zu reduzieren?*

Das Jahr 2018 war geprägt von einer Vielzahl von Störungen, Einschränkungen und Verspätungen im Luftverkehr. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Rahmen des Luftfahrtgipfels am 5. Oktober 2018 in Hamburg gemeinsam mit den Landesluftfahrtbehörden, Flughäfen, Luftverkehrsgesellschaften und der Deutschen Flugsicherung Sofortmaßnahmen festgelegt, um die Pünktlichkeit im Luftverkehr zu erhöhen und Verspätungen zu reduzieren. Dieser 25 Punkte umfassende Plan beinhaltet sowohl Verbesserungen im Bereich der Flugsicherung wie Maßnahmen zur Beseitigung von infrastrukturellen Kapazitätsengpässen an den Flughäfen, aber auch verstärkte Anstrengungen seitens der Luftverkehrsgesellschaften (z.B. zahlreichere Bereitstellung von Reserveflugzeugen und -besatzungen).

Darüber hinaus prüft das StMB fortlaufend Häufungen und sonstige Auffälligkeiten im Rahmen der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von der Nachflugregelung und fordert vom Flughafen München bzw. von den betreffenden Luftverkehrsgesellschaften Vorkehrungen und Maßnahmen zur Vermeidung von Ausnahmeanträgen (z.B. Flugplanänderungen, Verzicht auf Flugzeugreinigung und Catering, Vorhaltung von Reserveflugzeugen).

*Zu 5. b) Wann ist mit der Umsetzung der Maßnahmen zu rechnen?*

Die Umsetzung der Maßnahmen hat bereits begonnen. Einige Luftverkehrsgesellschaften haben die Stationierung von Reserveflugzeugen und -besatzungen am Flughafen München schon verstärkt bzw. dies angekündigt. Die Pünktlichkeit im Luftverkehr hat sich im 4. Quartal 2018 verbessert und die Anzahl der Verspätungen konnte reduziert werden. Infolgedessen ergaben sich auch positive Effekte auf die Zahl der Anträge auf Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugregelung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans Reichhart  
Staatsminister