

Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Tanja Schweiger, Dr. Hans Jürgen Fahn, Ulrike Müller, Manfred Pointner, Dr. Karl Vetter, Prof. (Univ Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Leopold Herz, Claudia Jung und Fraktion (FW)**

Fluglärm durch leisere Flugzeuge reduzieren, Nachtflugkontingente reduzieren, auf die 3. Startbahn am Flughafen München verzichten, Lebensqualität steigern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Verkehrsflughäfen in Bayern anzuhalten, das Gebührensystem für Flugzeuge im Hinblick auf Lärmminimierung zu optimieren. Der hierdurch gewonnene Spielraum ist zur Reduzierung der Lärmkontingente für Nachtflugbewegungen, der Lärmvolumina „Neq“ und der Dauerschallpegel „Leq3“ zu nutzen. Auf die 3. Startbahn am Flughafen München ist daher zu verzichten.

Des Weiteren ist über eine Bundesratsinitiative Einfluss auf die Überarbeitung der „Bonusliste“ des Bundes zu nehmen. Diese ist vom Startgewicht der Flugzeuge zu entkoppeln und auf die absolute Lautstärke der Flugzeugtypen abzustellen.

Begründung:

Nachtflugbewegungen unterliegen in ihrer Gesamtheit einem Lärmkontingent. Während das Lärmvolumen „Neq“ den Lärm zur Nachtzeit beschränkt, wird mit dem Dauerschallpegel Leq3 an der Schutzgebietsgrenze eine Überlastung von einzelnen Flugrouten vermieden.

Eine Reduzierung von Lärmvolumen und Dauerschallpegel durch leisere Flugzeuge ist sehr wünschenswert. Sie könnte jedoch insgesamt eine Erhöhung der Nachtflugbewegungen ermöglichen, was zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen in Flughafenregionen führen könnte. Deshalb muss aufgrund technischen Fortschritts die Verbesserung der Lebensqualität der Bürger in den Flughafenregionen wieder Vorrang haben. Eine Erhöhung der Nachtflugbewegungen muss definitiv ausgeschlossen werden.

Die Bonusliste honoriert sogenannte „Flüsterjets“. Diese Bezeichnung ist jedoch in höchstem Maß irreführend. Die Bonusliste führt Flugzeuge, die wegen ihrer unterschiedlichen Größe auch unterschiedlich laut sein dürfen. So darf eine kleine Boeing 737-230 mit einem Lärmpegel von 86 EPNdB als Kapitel 2 Flugzeug in der Regel nachts nicht starten, aber eine Boeing 747-400 mit einem Lärmpegel von über 99 EPNdB uneingeschränkt auch nachts starten und landen, obwohl dieses Flugzeug fast 400 Tonnen maximales Abfluggewicht und vier Triebwerke hat! Die Begründung für dieses Paradoxon: Große Flugzeuge müssen zwangsweise lauter sein als kleine. Eine Überarbeitung der Bonusliste muss sich daher vernünftigerweise auf den absoluten Lärmpegel beziehen.

Die Statistik der Auslastung des Nachtflugkontingents für den Flughafen München (Quelle Flughafen München GmbH) zeigt, dass diese seit der Neuregelung 2001 (ohne „München-Liste“ und „Homebase-Flüge“) nicht überschritten wurde und seit 2008 auf gleichem Niveau (weniger als 60%) stagniert. Dies ist ein Beleg für die Überflüssigkeit einer 3. Startbahn.