



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Benno Zierer FREIE WÄHLER**  
vom 20.05.2014

### Kleinflugzeuge am Flughafen München

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viele Kleinflugzeuge mit einer maximalen Passagierkapazität von 40 Personen sind im Jahr 2013 am Flughafen München gestartet und gelandet?
2. Welchen Anteil hatten im Jahr 2013 die Flugbewegungen dieser Kleinflugzeuge an den gesamten Flugbewegungen?
3. Wie haben sich diese Zahlen im ersten Quartal des Jahres 2014 entwickelt?
4. Wie hoch lag der Anteil der Flugbewegungen von Kleinflugzeugen an den fünf verkehrsreichsten Tagen des Jahres 2013?
5. In wie vielen Stunden wurde am verkehrsreichsten Tag des Jahres 2013, dem 27. September, der Eckwert von maximal 90 Flugbewegungen in der Stunde überschritten?
  - a) Wie viele Kleinflugzeuge starteten oder landeten in diesen Stunden?
6. In wie vielen Stunden wurde am verkehrsreichsten Tag 2013 der Eckwert von maximal 58 Starts oder Landungen pro Stunde überschritten?
  - a) Wie viele Kleinflugzeuge starteten oder landeten in diesen Stunden?
7. Wird versucht, den Kleinflugzeugen nach Möglichkeit Slots zuzuteilen außerhalb der Tageszeiten, in denen die Nachfrage nach Start- und Landezeiten am höchsten ist?

## Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**  
vom 07.07.2014

Die Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Benno Zierer betreffend Kleinflugzeuge am Flughafen München wird auf Basis einer Stellungnahme der Flughafen München GmbH (FMG) wie folgt beantwortet:

### Vorbemerkung

Der Begriff „Kleinflugzeug“ ist keine offizielle Bezeichnung für die Größenklasse eines Flugzeuges. Im Regelfall orientiert sich diese am maximalen Abfluggewicht (MTOM).

Die Zahl der Sitzplätze ist ein eher ungeeignetes Bewertungskriterium für die Größe eines Flugzeuges. So wären z. B. weitverbreitete, mittelgroße Standardstrumpfflugzeuge wie Airbus A319 (z. B. Qatar Airways, MTOM 75 t, 40 Sitze, eingesetzt auf Doha – London), Airbus A318 (z. B. British Airways, MTOM 68 t, 32 Sitze, eingesetzt auf London – New York) oder auch Frachtflugzeuge wie etwa Boeing 747-8F (z. B. Lufthansa Cargo, MTOM 448 t, keine Sitzplätze) nach der Definition der Schriftlichen Anfrage sämtlich als Kleinflugzeuge zu zählen.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Linien-/Charterverkehr am Flughafen München lediglich zwei Verbindungen durch Flugzeugmuster mit einer Sitzplatzkapazität bis 40 Sitzen durchgeführt werden, namentlich SkyWork Airlines auf der Rotation Bern – München (11 wöchentliche Umläufe) und Sun-Air auf der Rotation Billund – München (9 wöchentliche Umläufe), jeweils mit 32-sitzigen Dornier 328. Am Flughafen München spielen im Linien- und Charterverkehr Flugzeugmuster mit weniger als 40 Sitzen daher nur eine höchst untergeordnete Rolle.

Die Statistik der Flughafen München GmbH beinhaltet lediglich die jeweils vom Betreiber des Flugzeugs gemeldete, angebotene Sitzplatzkapazität im Linien-/Charterverkehr. Die Statistik erfasst bei der Allgemeinen Luftfahrt mangels rechtlicher Grundlagen und Notwendigkeit üblicherweise keine Sitzplatzangaben, sie gehen daher auch nicht in die Berechnung des durchschnittlichen Sitzplatzangebotes wie auch der Sitzplatzauslastung am Flughafen München ein. Die Allgemeine Luftfahrt umfasst dabei u. a. nicht-startbahnrelevante Hubschrauberflüge (Polizei, Rettung), aber auch Regierungs-, Vermessungs-, Schulungs-, Ambulanz- und Rettungsflüge, Flüge des Taxi- und Werkverkehrs wie auch den privaten Reiseverkehr mit Flugzeugmustern aller Größenordnungen.

Überdies beinhaltet die Allgemeine Luftfahrt auch die nicht im Sitzplatzverkauf befindlichen Überführungsflüge der gewerblichen Fluggesellschaften, die dementsprechend auch keine angebotene Sitzplatzkapazität aufführen. Daten zu Militärflügen werden grundsätzlich nicht veröffentlicht.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Flughafen München der Betriebspflicht unterliegt (vgl. § 45 LuftVZO), jedoch für alle Luftfahrzeuge unter 2 t und alle nach Sicht-

flugregeln an- und abfliegenden Flugzeuge von der Betriebspflicht befreit ist.

In den folgenden Auswertungen der FMG sind aufgrund der oben aufgeführten Gründe ausschließlich Passagierflüge des Linien- und Charterverkehrs berücksichtigt.

1. **Wie viele Kleinflugzeuge mit einer maximalen Passagierkapazität von 40 Personen sind im Jahr 2013 am Flughafen München gestartet und gelandet?**
2. **Welchen Anteil hatten im Jahr 2013 die Flugbewegungen dieser Kleinflugzeuge an den gesamten Flugbewegungen?**

Im Jahr 2013 fanden am Flughafen München 1.548 Flugbewegungen mit einer angegebenen Kapazität bis 40 Sitze statt. Dies entspricht einem Anteil von 0,4 % am Bewegungsaufkommen bei den Passagierflügen im Linien- und Charterverkehr am Flughafen München.

3. **Wie haben sich diese Zahlen im ersten Quartal des Jahres 2014 entwickelt?**

Die Werte der Flugbewegungen pro Quartal schwanken dabei zwischen rund 400 und 600 Flugbewegungen. Aufgrund des langen und harten Winters 2013 mit deutlich weniger durchgeführten Flügen lagen die Werte des ersten Quartals 2013 signifikant niedriger als üblich. Demzufolge lässt sich für das erste Quartal 2014 ein statistisch bedingter Anstieg von 130 % verzeichnen, obgleich das erste Quartal 2014 in absoluten Zahlen zu den verkehrsschwächeren in der Kategorie bis 40 Sitze zu zählen ist.

4. **Wie hoch lag der Anteil der Flugbewegungen von Kleinflugzeugen an den fünf verkehrsreichsten Tagen des Jahres 2013?**

Der Anteil an Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr mit einer angebotenen Kapazität bis 40 Sitze an den fünf – nach Flugbewegungen – verkehrsreichsten Tagen des Jahres 2013 betrug 0,6 % (34 Flugbewegungen).

5. **In wie vielen Stunden wurde am verkehrsreichsten Tag des Jahres 2013, dem 27. September, der Eckwert von maximal 90 Flugbewegungen in der Stunde überschritten?**

- a) **Wie viele Kleinflugzeuge starteten oder landeten in diesen Stunden?**

Generell muss zwischen dem planbaren Koordinierungseckwert und dem Verkehr in der Realität, besonders am verkehrsreichsten Tag, unterschieden werden. Aufgrund von nicht planbaren, störenden Verkehrsflüssen (Wetter, Sperren, Verfrühungen oder Verspätungen etc.) kann es im Realbetrieb zu Abweichungen von den Planwerten kommen.

Die Fragestellung ist nicht hinreichend definiert, daher wurde eine Auswertung anhand der Tagesstunden vorgenommen.

Diese hat ergeben, dass in keiner Tagesstunde des 27. September 2013 mit insgesamt 1.234 Flugbewegungen mehr als 90 Flugbewegungen pro Stunde durchgeführt wurden.

6. **In wie vielen Stunden wurde am verkehrsreichsten Tag 2013 der Eckwert von maximal 58 Starts oder Landungen pro Stunde überschritten?**

Der Realbetrieb des 27. September 2013 ergibt bei Betrachtung der Starts und Landungen, dass in zwei Tagesstunden unwesentlich mehr als 58 Landungen durchgeführt wurden. Bei den Starts fand keine Überschreitung statt.

- a) **Wie viele Kleinflugzeuge starteten oder landeten in diesen Stunden?**

Nach obiger Definition fanden hierbei keine Flugbewegungen mit Flugzeugen bis zu 40 Sitzen statt.

7. **Wird versucht, den Kleinflugzeugen nach Möglichkeit Slots zuzuteilen außerhalb der Tageszeiten, in denen die Nachfrage nach Start- und Landezeiten am höchsten ist?**

Wie an allen überlasteten und damit koordinierungspflichtigen Flughäfen in Deutschland obliegt die Verwaltung der Lande- und Startslots am Flughafen München gemäß nationaler und europäischer Vorgaben dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (FHKD). Die FMG wird bei der Zuteilung von Slots durch den FHKD lediglich angehört.

Es besteht die rechtliche Verpflichtung, auch an „Kleinflugzeuge“ Slots zu vergeben. Lediglich Flugzeuge mit einer MTOM unter 2 Tonnen sind davon ausgenommen. In der EU Slot-Verordnung [VO (EWG) 95/93] wird dazu ausgeführt: „Die Zuweisung von Zeitslots auf überlasteten Flughäfen soll nach neutralen, transparenten und nichtdiskriminierenden Regeln erfolgen.“ Jedoch wird gemäß Art. 8 Abs. 3 der VO (EWG) 95/93 „...dem gewerblichen Luftverkehr, insbesondere dem Linien- sowie dem programmierten Gelegenheitsflugverkehr, Vorrang eingeräumt“.

Die angefragten Flüge mit „Kleinflugzeugen“ mit bis zu 40 Sitzen beziehen sich vermutlich generell auf Flugzeuge mit „geringer“ MTOM. Diese werden in München im Regelfall durch die Allgemeine Luftfahrt bestritten. Die Allgemeine Luftfahrt koordiniert jedoch, anders als z. B. Linienfluggesellschaften, ihre Flüge zumeist ad hoc und nicht mit einer Vorlaufzeit von mehreren Monaten im Rahmen einer saisonalen Flugplanung. Für den Winterflugplan 2014/2015 war beispielsweise am 3. Juni 2014 (ca. eine Woche vor der Flugplankonferenz) noch kein einziger Flug der Allgemeinen Luftfahrt beim FHKD gelistet, obwohl die Planung für die obige Wintersaison bereits in vollem Gange war. Häufig meldet die Allgemeine Luftfahrt ihre Flüge erst am aktuellen Tag (Werktag) beim FHKD bzw. bei der Flugsicherung (außerhalb der Regelarbeitszeiten beim FHKD) an und wird von diesen dann, wenn möglich, flexibel in den bestehenden Verkehrsfluss integriert. Somit stellen die kleinen Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt in der Planung keine kapazitive Konkurrenz zur „Großluftfahrt“ dar. Zudem koordiniert die Allgemeine Luftfahrt üblicherweise nur einzelne Umläufe und keine Slot-Serien, da sie im Regelfall nicht darauf angewiesen ist, regelmäßig und zu den jeweils gleichen Zeiten zu operieren.