

Abs.: BVF, Grupellostr. 3, 40210 Düsseldorf

Regierung von Oberbayern
Luftamt Südbayern
Maximilianstraße 39

80538 München
Mit Fax an 089 2176 - 2914

Betr.: Antrag der Flughafen München GmbH auf Durchführung eines
Planfeststellungsverfahrens für eine 3. Start- und Landebahn; ergänzende Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist uns zur Kenntnis gelangt, dass ICAO Doc 8168 in Part II, Section 1 Chapter 1.6 bei
unabhängig voneinander betriebenen parallelen Landebahnen einen Unterschied von 1000 ft
bei der Zwischenanflughöhe fordert

„... b) *the minimum altitudes of the intermediate approach segments of the two procedures
differ by at least 300 m (1 000 ft); and ..“*

Dies bedeutet jedoch in Bezug auf die Lärmberechnung, dass der Anteil der Flugzeuge, für die
eine Zwischenanflughöhe von 4000 ft über NN /ca. 770 m über Flughafen angenommen wird,
zu gering sein dürfte. Ich rege an, im Datenerfassungssystem einen Anteil von 40- 50%
anzusetzen und mit diesem Ansatz eine neue Lärmberechnung durchzuführen. Dabei ist vorab
zu klären, bei welcher Landebahn die niedrigere Zwischenanflughöhe genutzt werden soll.

Darüber hinaus sehen wir uns durch die Berichterstattung¹ über eine neue Bestuhlung der
Lufthansa-Kontinentalflotte in unserer Einlassung bestätigt, dass die Lufthansa durch
verringerte Sitzabstände mehr Kapazität – im Mittel 6 – 7 % - in ihren Flugzeugen, und zwar
auch im Bestand, schafft. Entsprechend sinken die erforderlichen Flugbewegungszahlen, um
ein bestimmtes Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Darüber hinaus hat die Lufthansa Cityline
ihre 50-Sitzer mittlerweile weitgehend aus dem Verkehr gezogen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Berthold Fuld

¹ Süddeutsche Zeitung, Mehr Sitze – mehr Mahlzeiten, München 16.12.2010,
<http://www.sueddeutsche.de/E5R38R/3787959/Mehr-Sitze-mehr-Mahlzeiten.html> (am 30.12.2010)