



Dr. Florian Herrmann, MdL Fischergasse 18a 85354 Freising

Bürgerverein Freising  
Herrn Wolfgang Herrmann  
Max-Lehner-Str. 19

85354 Freising

**Abgeordneter  
Dr. Florian Herrmann**

Leiter der Staatskanzlei  
Staatsminister für Bundes-  
angelegenheiten und Medien

Freising, 21. Juli 2023

## Ihr Schreiben vom 02.07.2023

Sehr geehrter Herr Herrmann,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 02.07.2023. Gerne beantworte ich Ihre  
Fragen wie folgt:

### Frage 1:

Nachtflüge stellen für die Anwohner im Einzugsgebiet eines Flughafens eine gesteigerte Belastung dar und sind daher im Wege einer besonderen Nachtflugregelung auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen. Dabei gilt es, einen gerechten Ausgleich zwischen dem absolut berechtigten Interesse der Anwohner an ungestörter Nachtruhe einerseits und den luftverkehrlichen Interessen des Flughafens und der Airlines andererseits zu schaffen.

Am Flughafen München ist das Lärmkontingent nur eines von mehreren Kriterien der Nachtflugregelung. Damit Flüge in der Nacht hier zulässig sind, müssen Flughafenbetreiber und Airlines eine Vielzahl differenzierter Einzelkriterien – darunter durchaus auch eine festgelegte maximale Anzahl planmäßiger Flüge bis zu einer bestimmten Uhrzeit, ein maximal zulässiges Lärmkontingent, maximale Lärmwerte an vordefinierten Schnittpunkten sowie unterschiedliche Vorgaben für Starts und Landungen – beachten. Die

### **Maximilianeum**

Max-Planck-Str. 1  
81627 München

Tel: 089 / 4126 - 2582  
Fax: 089 / 4126 - 1582

### **Stimmkreis**

Fischergasse 18a  
85354 Freising

Tel: 08161 / 53 86 - 95  
Fax: 08161 / 53 86 - 96

Mobil: 0170 / 8666721  
herrmann@florian-herrmann.de  
www.florian-herrmann.de

pauschale Übertragung der Nachtflugregelung eines anderen Flughafens mit gänzlich anderen Gegebenheiten würde dieses speziell auf München zugeschnittene und im Einzelnen fein austarierte Anforderungsprofil zunichtemachen und dürfte daher kaum im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens München liegen. Ein Vergleich mit dem Flughafen Düsseldorf ist in diesem Fall aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten (*u.a. erfüllt der Flughafen München die Funktion eines internationalen Drehkreuzes*) nicht zielführend.

Wie Sie wissen, werden derzeit nur ca. 22 % des möglichen Lärmkontingentes durch erlaubte Nachflüge in Anspruch genommen. Insofern besteht für eine grundlegende Änderung des Nachtflugregimes am Flughafen München derzeit kein Anlass.

#### Frage 2:

Ultrafeinstaubpartikeln (*UFP*) sind eine Begleiterscheinung u.a. des Luftverkehrs, die - wie bei vielen unverzichtbaren technischen Errungenschaften der Zivilisation - nicht vollständig ausbleibt. Es gilt daher, das Thema der ultrafeinen Partikeln bestmöglich zu erforschen, um mögliche Auswirkungen auf Menschen und Natur nach Kräften zu minimieren. Die Staatsregierung ist hier bereits außerordentlich aktiv und befasst sich seit vielen Jahren im Rahmen eines umfassenden Konzepts für den Bereich Umwelt- und Gesundheitsforschung intensiv und in vielfältiger Weise mit der Erforschung und Messung von UFP in Bayern, besonders auch in der Nähe des Münchener Flughafens.

Eine zentrale Stellschraube für die Feinstaub- und UFP-Belastung durch den Flugverkehr ist der Schwefelgehalt im Treibstoff. Die entsprechende Obergrenze ist international vorgegeben bei 3.000 ppmw Schwefel. Am Flughafen München findet ein Bezug von schwefelarmem Kerosin mit einer Qualität von nur 100 – 600 ppm statt.

Um hier weitere wirksame Verbesserungen zu erreichen – die notwendigerweise vor allem einen internationalen Fokus haben müssen – hat sich der Freistaat Bayern schon mehrfach bei Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing für den EU-weiten und auch internationalen Einsatz möglichst schwefelarmen Kerosins stark gemacht. Dies wurde bislang von der Ampel-Bundesregierung bedauerlicherweise nicht aufgegriffen. Gleichwohl werde ich mich weiterhin auf allen Ebenen dafür einsetzen, die Erforschung von Ultrafeinstaubpartikeln und deren bestmögliche Minimierung voranzutreiben.

Unabhängig davon hat die bayerische Staatsregierung bereits im Jahr 2020 die Arbeitsgruppe CleanTech in der Luftfahrt gegründet. Daraus ist bisher u.a. ein Konsortium aus Industrie und Wissenschaft hervorgegangen, welches das Ziel verfolgt, eine sog. Power-to-Liquid-Anlage für die Produktion von dekarbonisiertem Kerosin zu errichten. Ich halte es für den absolut richtigen Weg, neue Verfahren zu entwickeln, um die Luftfahrt klimaneutral in die Zukunft zu führen. Wir reden nicht nur davon, sondern wir wollen das in Bayern konkret in die Tat umsetzen.

### Frage 3:

Ich setze mich stets für jede Maßnahme ein, die dazu beitragen kann, den Schadstoffausstoß durch Flugverkehr wirksam zu minimieren. Ob der Einsatz sog. Taxibots, d.h. von Schleppfahrzeugen mit Hybridantrieb, vor Ort wirklich einen ökologisch messbaren und ökonomisch vertretbaren Beitrag hierzu leisten kann, hängt jedoch sehr stark von den örtlichen Gegebenheiten und den jeweiligen infrastrukturellen Voraussetzungen am konkreten Standort ab.

Am Flughafen Amsterdam werden aktuell zwei Taxibots getestet; der am Flughafen Frankfurt gestartete Testbetrieb ist nach Auskunft des Flughafens München zwischenzeitlich bereits wieder eingestellt worden. Für den Flughafen München gilt: Da aufgrund der technischen Vorgaben ein Warmlaufen

der Turbinen vor dem Start sichergestellt sein muss, erscheint ein Schleppen von startenden und landenden Flugzeugen von bzw. zu den Positionen aufgrund der nur kurzen Rollzeiten nicht sinnvoll. Die für das Warmlaufen der Turbinen notwendige Zeit kann besser bereits dafür genutzt werden, dass das Flugzeug währenddessen zur gewünschten Position bewegt wird.

#### Frage 4:

Seit Beginn der Planungen zur 3. Start- und Landebahn am Flughafen München habe ich mich persönlich sowie die CSU im Landkreis Freising gegen dieses Projekt positioniert und diese ablehnende Position stets auf allen Ebenen vertreten. Seit ich 2008 in den Bayerischen Landtag als Stimmkreisabgeordneter für Freising gewählt wurde, habe ich diese Haltung auch in allen Abstimmungen im Zusammenhang mit diesem Projekt so zu Ausdruck gebracht.

Umso erfreulicher ist, dass nach meiner Einschätzung und festen Überzeugung, das Thema 3. Startbahn endgültig erledigt ist. Ministerpräsident Dr. Markus Söder, MdL, hat das jedenfalls für seine Staatsregierung, der ich als Leiter der Staatskanzlei und Staatsminister für Bundesangelegenheiten und Medien angehöre, klar zum Ausdruck gebracht. Zum einen durch das Moratorium für die laufende Legislaturperiode. Zum anderen und maßgeblich aber auch durch die klare Entscheidung, dass es in seiner Amtszeit keine 3. Startbahn geben werde. Dies hat er nicht zuletzt am 12. Januar 2023 beim CSU-Neujahrsempfang in Freising in aller Deutlichkeit wiederholt. Auch im Landtagswahlprogramm für die Landtagswahl am 8. Oktober kommt die 3. Startbahn (*im Gegensatz zu früheren Wahlprogrammen*) nicht mehr vor.

Ich bin daher auch persönlich sehr froh, dass dieses Damoklesschwert nicht mehr über unserer Region hängt und sich am Ende die ablehnende Position, die auch ich stets vertreten habe, durchgesetzt hat.

Die Streichung des Ziels einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München aus dem Landesentwicklungsprogramm habe ich ebenfalls befürwortet, dies war aber innerhalb der Regierungsfractionen nicht mehrheitsfähig, vor allem aus rechtlichen Gründen. Diese Argumente halte ich nicht für überzeugend, weshalb ich mich auch weiterhin dafür einsetzen werde, bei künftigen Fortschreibungen dieses Ziel auch aus dem Landesentwicklungsprogramm zu streichen.

Zusammenfassend halte ich fest, dass ich fest davon überzeugt und froh darüber bin, dass die Planungen zu einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen München Geschichte sind.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Florian Herrmann, MdL