

Stand: 13.07.2026 09:14:49

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/12824

"Frühzeitige Festlegung der Landemöglichkeit bei Anflügen auf Flughäfen mit Nachtflugverbot"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/12824 vom 10.07.2026



Antrag

der Abgeordneten **Markus Striedl, Katrin Ebner-Steiner, Benjamin Nolte, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

Frühzeitige Festlegung der Landemöglichkeit bei Anflügen auf Flughäfen mit Nachtflugverbot

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, insbesondere im Bundesrat, dafür einzusetzen, dass bei Anflügen auf Flughäfen mit Nachtflugverbot verbindlich festgelegt wird, ob eine Landung vor Eintritt des Nachtflugverbots noch möglich ist, sobald sich der anfliegende Luftverkehr bis spätestens 15 Minuten vor dem tatsächlichen Eintritt des Nachtflugverbots innerhalb eines Radius von 50 Nautischen Meilen (NM; ca. 90 km) um den jeweiligen Flughafen befindet.

Die entsprechenden operativen Verfahren sowie flugsicherungsseitigen Vorgaben sollen so angepasst werden, dass in diesen Fällen eine Landung garantiert zugelassen wird, um unnötige Durchstartmanöver (Go-Arounds) nach Eintritt des Nachtflugverbots zu vermeiden.

Begründung:

Anflüge auf Flughäfen mit Nachtflugverbot stellen sowohl für die Flugsicherheit als auch für den Lärmschutz eine besondere Herausforderung dar. Derzeit kann es vorkommen, dass Luftfahrzeuge sich bereits im Landeanflug befinden, jedoch erst kurz vor oder nach Eintritt des Nachtflugverbots feststellen müssen, dass eine Landung nicht mehr zulässig ist. In solchen Fällen ist ein Go-Around erforderlich.

Ein solches Durchstartmanöver erfordert das sofortige Setzen der Triebwerksleistung auf nahezu Volllast. Dies führt zu einer erheblichen Lärmbelastung für die betroffene Bevölkerung in den sensiblen Nachtstunden.

Demgegenüber ist bei regulären Landungen in Bayern der Einsatz der Schubumkehr mit maximaler Leistung aus Lärmschutzgründen stark eingeschränkt. Das bedeutet, dass in der Praxis eine Situation entsteht, in der ein vermeidbares Go-Around zu einer deutlich höheren Lärmbelastung führt als eine reguläre, abgeschlossene Landung.

Durch eine frühzeitige Festlegung auf der Grundlage einer Entfernungsgrenze von 50 NM zum Flughafen, die bis spätestens 15 Minuten vor Eintritt des Nachtflugverbots (beispielsweise in München um 23:45 Uhr) maßgeblich ist, kann sichergestellt werden, dass eine Landung vor dem Verbot noch möglich ist. Bei einer durchschnittlichen Anfluggeschwindigkeit von ca. 200 Knoten (kn) ist eine Landung innerhalb dieses Zeitfensters von 15 Minuten realistisch durchführbar. In einer Entfernung von 50 NM befindet sich das Luftfahrzeug typischerweise in einer Höhe von etwa 15 000 Fuß (ft). Die mit einer gegebenenfalls erforderlichen Diversion verbundene Lärmbelastung und der Treibstoffverbrauch sind in dieser Flughöhe noch vertretbar und stellen lediglich einen Bruchteil dessen dar, was bei einem Go-Around in geringer Höhe unmittelbar vor der Landung entsteht.

Dies würde sowohl zur Reduzierung der nächtlichen Lärmbelastung und schonenden Umgang mit der Ressource Treibstoff als auch zur Erhöhung der Planbarkeit und Effizienz im Luftverkehr beitragen. Flugzeuge könnten in Fällen, in denen eine Landung vor Eintritt des Nachtflugverbots nicht gewährleistet ist, rechtzeitig alternative Maßnahmen ergreifen, etwa das Ausweichen auf einen anderen Flughafen.