

Themenpapier Nr. 73

Nachtflugbedarf der Verkehrssegmente des Luftverkehrs

Revision D

Erstellt am: 11. November 2011

Erstellt durch: fdc Airport Consulting
Tulpenhofstr. 1
63067 Offenbach am Main
Tel.: 069-8002623
Fax: 069-8001877



Email: dieter.faulenbach@fdc-airport.de
www.fdc-airport.de

Verfasser: Dieter Faulenbach da Costa
Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)

Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH) Dieter Faulenbach da Costa



Dieter Faulenbach da Costa - Stadt- und Regionalplaner - hat im Bereich der Flughafenplanung mehr als 24 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung. Erfahrungen in den Bereichen der **Flughafenentwicklungsplanung**, der **Dimensionierung** der flugbetrieblichen Anlagen, der **Kapazitätsanalysen**, der **Simulationen** mit SIMMOD Plus, der **Funktionsplanung** von Flugbetriebsflächen, von Passagier- und Frachtabfertigungsanlagen. Aber auch als **Projektleiter, Gutachter und Berater** in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren.

Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 – 2000). Er war dort als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfahrungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde genannte werden. Darüber hinaus Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 44 Flughäfen und 45 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig. In der Zeit von 1985 bis 1992 war es als Senior Architekt in der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG) tätig.

Countries of work experience:

- Albania
- Angola
- Austria
- Barbados
- Bulgaria
- Cambodia
- Cameroon
- Cape Verde
- Chile
- China
- Croatia
- Gaza
- Germany
- Ghana
- Great Britain
- Greece
- Guinea Equatorial
- Hungary
- Island
- Japan
- Kuwait
- Malaysia
- Maldives
- Nigeria
- Malta
- Norway
- Pakistan
- Philippines
- Poland
- Portugal
- Rumanian
- Russia
- Senegal
- Singapore
- South Africa
- St. Vincent and the Grenadines
- Ukraine
- United Arabian Emirates
- USA
- Zambia
- and others.

Inhalt

Verzeichnis der Abkürzungen	4
Vorbemerkung	5
Aktueller Nachtrag	6
Anlass	6
1. Nachtflugbedarf im Interkont-Verkehr	7
1.1 Zeitzonen, Flugstrecken, Drehkreuze und Knoten.....	7
1.2 Interkont-Flüge.....	8
1.2.1 Linien- und Ferienflugverkehr	8
1.2.2 Frachtflugverkehr (Linie und Charter).....	9
2 Regional-Flüge	10
2.1 Linienverkehr	10
2.2 Linien-Ferienflugverkehr.....	11
2.3 Low Cost Verkehr	12
2.4 Strategien zur Vermeidung langer Rotationen	13
2.5 Tramp- und Anforderungsverkehr.....	15
3 Regierungsverkehr (siehe Anlage 1)	15
4 Sonstige Verkehre (siehe Anlage 2)	15
5 Hilfs-, Rettungsflüge und Notfälle (siehe Anlage 3)	15
6 Verspätungen (siehe Anlage 4)	16
7 Verfrühungen (siehe Anlage 4)	17
8 Ergebnis	17
Anlage 1 Regierungsflüge	20
Anlage 2 Wartung / Bereitstellung / Fracht / Post.....	21
Anlage 3 Notfälle	23
Anlage 4 Verspätungen / Verfrühungen	25
Anlage 5 fdc Themenpapiere, mit kurzer inhaltlicher Beschreibung.....	26

Verzeichnis der Abkürzungen

AKH	Architektenkammer Hessen
BER	Flughafen Berlin
CGN	Flughafen Köln/Bonn
Dipl.-Ing.	Diplomingenieur
DRS	Flughafen Dresden
DUS	Flughafen Düsseldorf
etc.	et cetéra
EU	Europäische Union
fdc	Faulenbach da Costa Airport Consulting
FRA	Flughafen Frankfurt
HAJ	Flughafen Hannover
HAM	Flughafen Hamburg
JFK	Flughafen New York John-F-Kennedy
km	Kilometer
LC	Low Cost
LEJ	Flughafen Leipzig/Halle
LGA	Flughafen New York La Guardia
m	Meter
MUC	Flughafen München
NM	Nautische Meilen
OPS	Operations (Betrieb)
Pkt.	Punkt
STR	Flughafen Stuttgart
TP	Themenpapier
US	United States (Vereinigte Staaten)
zzgl.	Zuzüglich

Vorbemerkung

Zur Entscheidung des VGH-Kassel zu den Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Frankfurt führt „Der Spiegel“ am 17.08.2011 (S. 82f) ein Interview mit Lufthansa Chef Christoph Franz. Der Lufthanseat führt aus, dass die Nachtflüge zuerst geplant, dann vom Flughafenkoordinator genehmigt, und anschließend vermarktet werden. Danach lamentiert der Lufthansa Chef, nun müsse man, wegen der verfügbaren Nachtflugbeschränkungen, die Vermarktung einstellen. Schließlich wisse man nicht mehr, ob die Überflugrechte über Russland noch gelten und andere Slots z.B. in Peking verfügbar seien? Mit diesen Ausführungen stellt der Lufthansa Chef klar, dass nicht die Nachfrage die Abflugzeit bestimmt, sondern die Umlaufplanung der Fluggesellschaft. Erst die fertige Umlaufplanung und die schließlich genehmigten Slots werden vermarktet. Damit wird deutlich, dass es keinen standortspezifischen Nachtflugbedarf für einen Flughafen gibt. Der „Bedarf“ wird ausschließlich durch die Umlaufplanung der Fluggesellschaften herbeigeführt. Diese Problematik sowie mögliche Lösungsansätze, werden in den nachfolgenden Ausführungen diskutiert.

Auf einer Fachtagung „Die Fracht braucht die Nacht“ führt

(<http://www.die-fracht-braucht-die-nacht.de/deutsch/archiv/meldungen/schnelligkeit-ist-unser-trumpf.html>)

die Geschäftsführerin der Fluggesellschaft „Nightexpress“ Yvonne Boag aus, dass der Großteil ihrer Ad-hoc und Dauerkunden im gesamten Bundesgebiet ihre Fracht abholen lasse, deshalb sei die Gesellschaft auf Nachtflüge angewiesen. Insbesondere die Zentralität des Standorts Frankfurt in Deutschland sei konkurrenzlos. Die Gesellschaft fliegt Linie ausschließlich zwischen Frankfurt und Birmingham. Transportiert werden Maschinenteile, Komponenten für landwirtschaftliche Geräte, elek-

tronische Güter und pharmazeutische Produkte, so Yvonne Bogag. Ihre Flugzeuge und ihren Betrieb betreibe die Gesellschaft überwiegend mit freiberuflichen Piloten und Teilzeitkräften. Deshalb sei die Gesellschaft darauf angewiesen, nachts zu fliegen.

Aktueller Nachtrag

Nachdem der Hessische Verwaltungsgerichtshof die von der Fraport AG beantragten Nachtflugbeschränkungen in Zeit von 23 bis 5 Uhr (Mediationsnacht) bestätigte, war das Lamento der Luftverkehrswirtschaft groß. Die verwendeten Begriffe konnten nicht monströs genug und die verwendeten Beispiele nicht absurd genug sein. Die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit ganz Deutschlands und die Drehkreuztauglichkeit Frankfurts stand danach auf dem Spiel. Im Ergebnis muss festgehalten werden, dass es gegenüber dem Winterflugplan 2011/2012 im tagesaktuellen Flugplan von Fraport zwar zeitliche Verlagerungen aber keine Streichungen von Flügen gegeben hat. Damit wurde der Beweis der Flexibilität der Flugzeugumlaufplanung erbracht. Auch der Nachweis, dass Nachtflugbeschränkungen nicht zu weniger Verkehr führen, hat die Praxis nun gezeigt.

Anlass

Wiederholte Diskussionen und Ausführungen der Luftverkehrswirtschaft zum Nachtflugbedarf haben den Verfasser veranlasst, dieses Themenpapier zu erstellen. Es wird nicht bestritten, dass in der Nacht geflogen werden muss. Dies ergibt sich beim Interkont-Verkehr allein aus den Zeitzonen. Eine andere Frage aber ist, ob nachts auch an jedem Flughafenstandort gestartet und gelandet werden muss? Diese Frage kann bei Betrachtung des weltweiten Luftverkehrs eindeutig beantwortet

werden. Weiter zu Fragen ist, ob, mit welchen Strategien erreichbar, aber auch mit welchen Kosten die Vermeidung von nächtlichen Starts und Landungen an einem bestimmten Flughafenstandort verbunden sein könnte? Die Beantwortung der vorstehend formulierten Fragen soll in diesem Themenpapier erfolgen. Nicht behandelt wird, aber darauf hinzuweisen ist, dass gegebenenfalls als erforderlich erkannter nächtlicher Start- und Landebetrieb in einer raumordnerischen Konfliktbewältigung und nicht durch eine fachplanerische Abwägung zu bewerten ist¹.

1. Nachtflugbedarf im Interkont-Verkehr

1.1 Zeitzonen, Flugstrecken, Drehkreuze und Knoten

Abgesehen vom inner US-amerikanischen Drehkreuzverkehr, verteilen sich die Drehkreuze im achtstunden Flugrhythmus in West-Ostrichtung oder Ost-Westrichtung über den Globus. Flüge von der Westküste zur Ostküste der US dauern ca. 8 Stunden. Flüge von der Ostküste der US nach Zentraleuropa ebenfalls knapp acht Stunden. Von Zentraleuropa nach Nahost (Dubai) etwas über sechs Stunden, von Dubai nach Singapur rund 7 Stunden und von Singapur nach Japan sieben Stunden und nach Australien ebenfalls rund sieben Stunden. Wird die Zeitverschiebung beachtet, können Flüge, die von der Westküste der US am Morgen abfliegen, nachmittags an der Ostküste sein. Von der Ostküste starten die Flugzeuge am Abend und kommen am frühen Morgen oder Vormittag in Europa an. Am Nachmittag gehen die Flüge zu den Drehkreuzen in Nahost, kommen dort gegen Mitternacht an und haben Anschlussflüge in der Nacht nach Fernost

¹ Eine dauerhafte Konfliktbewältigung ist nur durch eine raumordnerische Bewertung möglich. Während in einer fachplanerischen Bewertung die Belange des Luftverkehrs prioritär betrachtet werden und Konfliktlösungen darauf hinauslaufen, passiven Lärmschutz als ausreichend anzusehen, muss in der Raumordnung von der Gleichberechtigung der Belange und einer Konfliktbewältigung im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung ausgegangen werden.

und kommen dort am frühen Vormittag an. Anschlussflüge von Singapur nach Japan gehen am Vormittag ab und kommen am späten Nachmittag/frühen Abend in Japan oder Australien an.

Die vorstehende Beschreibung verdeutlicht, dass im interkontinentalen Drehkreuzverkehr nächtliche Starts und Landungen nur in Nahost anfallen. Dort werden gerade neue Drehkreuze außerhalb von Agglomerationen in der Wüste oder im Wasser gebaut, raumordnerische Konflikte können dort ausgeschlossen werden.

1.2 Interkont-Flüge

1.2.1 Linien- und Ferienflugverkehr

Die Besonderheit bei Interkont-Flügen ist, dass allein von der Flugstrecke (> 6000 km oder Flugzeit mehr als sieben Stunden²) kein Umlauf pro Tag erfolgen werden kann, nur die einfache Strecke ist möglich. Interkont-Flüge stehen mindesten zwei in der Regel sogar vier Stunden oder länger am Boden³. Sodass die Flugzeit plus Umdrehzeit keinen weiteren Umlauf am gleichen Tag erlaubt. Bei längeren Flügen ist sogar die Rückkehr am gleichen Tag ausgeschlossen. Diese Besonderheit bei Interkont-Flügen zeigt, dass Abflug- und Ankunftszeiten in Deutschland immer am Tag stattfinden können. Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote können in der Umlaufplanung durch die entsprechende Bodenzeit ohne wirtschaftliche Nachteile berücksichtigt werden. Damit wird deutlich, dass lokale nächtliche Restriktionen für den Interkont-Verkehr keine nachteiligen Folgen haben. Häufig sind Interkont-Flüge auch Mehrsektoren-Flüge.

² Flugzeit min. 14 Stunden, Umdrehzeit min. 2 Stunden, zzgl. Vor- und Nachbereitung 2 Stunden = 18 Stunden.

³ Flüge von Deutschland nach Südafrika sind in beiden Richtungen jeweils Nachtflüge. Dies hat zur Folge, dass die Flugzeuge jeweils bis zu 12 am Boden stehen, bevor der Rückflug (die Rotation) abgeschlossen wird.

Auch dabei können Flugstrecken und Bodenzeiten so gelegt werden, dass nächtliche Landungen an Flughäfen mit Restriktionen ohne Beeinträchtigung der Flugplanung der Fluggesellschaften, ohne Nachteile für die Fluggäste und die Flughäfen umflogen werden können.

1.2.2 Frachtflugverkehr (Linie und Charter)

Für Frachtflugverkehr gelten die Anmerkungen zum Linien- und Ferienflugverkehr. Auch hier sind Flugstrecken, Flugzeiten und Beladungszeiten maßgeblich dafür, dass nicht mehr als eine Flugstrecke pro Tag erfolgen werden kann⁴. Da es die Fracht, im Gegensatz zu den Passagieren, bei der Abfertigung nicht eilig hat, kann der Flug wie im Passagierverkehr in Zentraleuropa bedarfsgerecht am Tage erfolgen. Der nächtliche Knoten liegt in diesem Segment wiederum auf der arabischen Halbinsel.

Zu verdeutlichen ist, dass die Luftverkehrswirtschaft von nachfragegerechten Abflug- oder Ankunftszeiten spricht. Der Nachweis kann über die Beladungsliste des Frachtflugs, die Logistikkette (vom Versender zum Empfänger) der geladenen Fracht erbracht werden. Nachweise dieser Art wurden bisher immer nur behauptet, aber nie erbracht.

Auch bei der sogenannten „just-in-time“ Lieferung ist der Nachweis nächtlicher Starts- und Landungen bisher nicht erbracht worden. „Just-in-Time“ ist vordringlich eine Mittel des Endproduzenten durch aufgegebene Lagerhaltung die Produktionskosten zu senken. Die Lagerhaltung wird „auf die Straße, oder ins Flugzeug“ verlegt. Statt für diese „Lagerhaltung“ nächtlich Starts oder Landung geltend zu machen und die Folgen der eingesparten Lagerhaltung

⁴ Fracht wird fast ausschließlich nur Interkontinental, als Beifracht oder Nurfracht, geflogen. Soweit innereuropäisch Fracht geflogen wird, stellt dies die Ausnahme dar.

auf die Flughafennachbarn abzuwälzen, stellt sich eher die Frage der zeitlichen Verschiebung der Produktion. Damit entstünde weder ein Bedarf an nächtlichen Starts und Landungen, noch würden Produktionskosten zulasten der Gesundheit der Flughafennachbarn verlagert.

2 Regional-Flüge

Unter Regional-Flügen werden hier alle Kurz- und Mittelstreckenflüge (von 500 km bis 3500 km) verstanden. Luftverkehrsgesellschaften werden in der Regel ihre Flottenstärke an einem mittleren jährlichen Passagieraufkommen ausrichten, sodass im Winter nur eine geringe Anzahl an Flugzeugen „stillgelegt“ werden muss und im Sommer, den Nachfrage starken Monaten, das Verkehrsaufkommen durch mehr Umläufe aufgefangen werden kann. Ob, und wie diese Strategie zusätzlicher Umläufe in der Nacht umgangen werden kann, wird unter 2.4 erläutert.

2.1 Linienverkehr

Der regionale Linienverkehr ist auf den Drehkreuzen immer auf die Langstrecke (Interkont) ausgerichtet. Für die Langstrecke besteht kein Bedarf an nächtlichen Starts und Landungen (siehe Pkt. 1). Da die Feeder immer zwischen Ankunft und Abflug der Langstrecke liegen sollten (bringt die meisten Umsteigebeziehungen), können Feeder von und zum Standort eines Drehkreuzes keinen Nachtflugbedarf erzeugen. Weiterhin ist der Regionalverkehr – in Deutschland Europaverkehr und benachbarte Regionen bis 3.500 km Flugstrecke – an den Drehkreuzen als kontinuierliches Drehkreuz ausgebildet. Dabei wird darauf zu achten sein, dass mit der Minimum Connecting Time (MCT) von beispielsweise 45 Minuten ein Maximum an Umsteigerverbindungen möglich sein sollte.

Dies führt schließlich dazu, dass mittlere Umsteigezeit auf einem Drehkreuzflughafen mehr als 120 Minuten und der Median immer noch 90 Minuten beträgt. Umsteigezeiten zwischen 45 Minuten und 60 Minuten werden in der Regel nur von vier Prozent der Umsteigepassagiere wahrgenommen. Eine Verkürzung dieser Umsteigezeiten kann nicht durch eine überproportional hohe investive Aufwendung durch zusätzliche Start- und Landekapazitäten bereitgestellt werden⁵. Zusätzliche Pisten führen zu längeren Rollzeiten. Damit aber wird die Flugzeit verlängert. Diese Verlängerung der Flugzeit kann in der Regel nicht durch entsprechend kürzere Umsteigezeiten ausgeglichen werden.

2.2 Linien-Ferienflugverkehr

Linien-Ferienflugverkehr hat keine Beziehung zu einer Drehkreuzfunktion. Die Forderung der Luftverkehrswirtschaft nach langen Umlaufzeiten ist nachvollziehbar. Jedes Produktionsmittel soll im Interesse der Wirtschaftlichkeit möglichst umfassend genutzt werden. Dieses Interesse ist aber ausschließlich privatwirtschaftlicher Natur und hat nichts mit öffentlicher Daseinsvorsorge zu tun. Deshalb ist die Frage von Starts und Landungen in der Nacht für den jeweiligen Standort zu stellen. Zu klären ist auch, ob Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote am jeweiligen Standort zu Verkehrsverlusten

⁵ Jedes Pistensystem hat eine begrenzte Stundenleistungsfähigkeit. Die Stundenleistungsfähigkeit eines Pistensystems ist auf die typische Spitzenstunde ausgerichtet. Dabei wird bewusst in Kauf genommen, dass bei Verkehrsaufkommen die oberhalb dieser typischen Spitze vorkommenden Verzögerungen eintreten können. Ein Drehkreuzknoten besteht aus zwei Richtungsspitzen. Im Idealfall startet das erste Flugzeug der Abflugspitze 45 Minuten nach dem letzten Flugzeug der Ankunftsspitze. Bei 45 Landungen und einer durchschnittlichen Staffelung von 70 Sekunden dauert die Landrichtungsspitze rund 52 Minuten, zuzüglich der 45 Minuten MCT und weiteren 52 Minuten für die Abflugspitze entwickelt sich der Drehkreuzknoten über insgesamt 2,5 Stunden. Verkürzt werden kann diese Drehkreuzzeit nur über eine Kapazitätssteigerung durch zusätzliche Pistenkapazitäten. Hier ist dann die Frage der Wirtschaftlichkeit von größerer Bedeutung als die Frage durch überschießende Kapazitäten die durchschnittliche Umsteigezeit nur marginal zu senken.

führen. Für deutsche Flughäfen im Kernland⁶ können Verkehrsverluste durch Verdrängung aus der Nacht sicher ausgeschlossen werden. Solange sicher ausgeschlossen werden, wie es ohne Nachtflugbetrieb nicht zu kapazitiven Engpässen kommt. Die in Deutschland vorgehaltenen Flughafenkapazitäten übersteigen bei Weitem die nachgefragte Kapazität. Flughäfen außerhalb von Verdichtungsräumen kommen in der Regel ohne Nachtflugbeschränkungen aus; weisen aber kaum Nachtflugverkehr auf. Damit bleiben in den Umläufen genügend Flughäfen verfügbar, um möglichst lange Umlaufzeiten für jedes Flugzeug zu ermöglichen. Die Rückkehr eines Flugzeugs am Abend zum Stationierungsort ist die Ausnahme und nicht die Regel. Flugzeugbesatzungen sollten (nicht müssen) zum Einsatzort zurückkehren. Da Besatzungen nach EU-OPS nur maximal 13 Stunden Dienstzeit haben, kann daraus kein Nachtflugbedarf entstehen. Hinzuweisen ist noch darauf, dass Ferienflugverkehr kein knotenfähiger Verkehr ist. Wenn Umsteigeverkehr ausnahmsweise stattfindet, findet er ausschließlich als Intra-Airlineverkehr statt. Diese „Umsteigebeziehungen“ können, und finden, an jedem Flughafen statt und bedürfen nicht der speziellen Einrichtungen eines Drehkreuzflughafens.

2.3 Low Cost Verkehr

Low Cost Verkehr (LC-Verkehr) ist wie Ferienflugverkehr zu betrachten. Auch gilt für den LC-Verkehr der Grundsatz, dass Restriktionen im Umlauf unschädlich sind, die Flugzeuge müssen nicht zum Stationierungsort zurückkehren. „Umsteigebeziehungen“ sind im LC-Verkehr nicht vorhanden. Will ein Passagier umsteigen erfolgt dies unter „verschärften Bedingungen“. Der Passagier muss

⁶ Dies sind die Flughäfen: MUC, STR, FRA, CGN, DUS, HAJ, HAM, LEJ, DRS, BER.

den Umsteigevorgang, inklusive Gepäck, selbst organisieren. Dies heißt aber in der Flughafenplanung, dass der Passagier am „Umsteigeflughafen“ als Originärpassagier bei Ankunft und Abflug auftritt, auch so erfasst, behandelt und gezählt wird. LC-Verkehre sind nicht drehkreuztauglich⁷.

2.4 Strategien zur Vermeidung langer Rotationen

Luftverkehrsgesellschaften dimensionieren ihre Flotten nach der durchschnittlich erwarteten jährlichen Passagierzahl, den auf dieser Basis zu tätigen Umläufen zu den Zielflughäfen. So gibt es in Zeiten niedriger Nachfrage ein zu hohes Sitzplatzangebot⁸ und in Zeiten hoher Nachfrage ein zu niedriges Sitzplatzangebot. Auf beide Situationen reagieren die Luftverkehrslinien. In Zeiten geringer Nachfrage werden die Flugzeuge zur Wartung oder zur Umrüstung bereitgestellt und im Zweifel auch vorübergehend stillgelegt. In Zeiten hoher Nachfrage erfolgt die Erhöhung des Sitzplatzangebots nicht durch die Bereitstellung zusätzlicher Flugzeuge, sondern durch zusätzliche Flugzeugumläufe. Diese zusätzlichen Flugzeugumläufe der Bestandsflotte führen dann zum nächtlichen Betriebsbedarf innerhalb der Flugzeugumläufe.

Soweit diese Fakten unumstößlich sind, stellt sich die Frage, ob diese Situation der zusätzlichen Umläufe der Bestandsflotte, die Nachtflugbetrieb auslösen, vermeid-

⁷ Flughäfen, wie z.B. der Flughafen Hahn, werden zwar als Drehkreuz der Ryanair bezeichnet, ohne jedoch Drehkreuzverkehr abzuwickeln. Diese Flughäfen werden deshalb als Drehkreuze bezeichnet, weil von dort sternförmig Verkehre zu unterschiedlichen Destinationen angeboten werden. Soweit Umsteigevorgänge am Flughafen Hahn stattfinden, müssen diese von den Passagieren selbst organisiert werden. Damit durchlaufen diese Passagiere alle Stationen eines Originärpassagiers und sind damit Originärpassagiere und nicht Umsteigepassagiere.

⁸ Diese typischen Spitzenzeiten des Passagier- und Bewegungsaufkommens sind dazu geeignet die Dimensionierung der betrieblichen Anlagen vorzunehmen. Typische Spitzen sind nicht geeignet Umlaufplanungen und Nachtflugbedarf zu ermitteln; dies geschieht aber in den Gutachten der Intraplan.

bar ist? Wie ihr begegnet werden kann und welche Kosten daraus entstehen? Sicherlich keine wirtschaftlich tragfähige Lösung ist, dass die Luftverkehrsgesellschaften ihre Flotten und ihr Sitzplatzangebot auf die Spitzennachfrage ausrichten.

Als mögliche Gegenstrategie für zusätzliche Umläufe der Bestandsflotte in den verkehrsstarken Monaten die einen Nachtflugbetrieb auslösen können, bietet sich „Wet leasing“ an. Unter „Wet leasing“ wird die Miete eines Flugzeugs inklusive Besatzung verstanden. Dabei hat das geleaste Flugzeug die Farben und Ausstattung des Leasingnehmers. Auch die mitgeleaste Besatzung erhält die Uniformen des Leasingnehmers. „Wet leasing“ erfolgt für die Dauer mindestens eines Monats, längsten für ein Jahr. Der Leasingnehmer bezahlt Flugzeug und Besatzung nach Flugzeit – nicht nach Leasingzeit. Der Leasingnehmer muss Flughafenentgelte und Flugbenzin bezahlen. Durch dieses im Luftverkehr häufig praktizierte Verfahren können Verkehrsspitzen aufgefangen werden, ohne dass dadurch die Flotte der Luftverkehrsgesellschaften in Spitzenzeiten mehr Umläufe für ihre Flotten benötigen, oder die Cockpit- oder Kabinen-Crews Überstunden oder Mehrarbeit leisten müssen. Zusätzliche Kosten entstehen nur aus dem Delta der Kosten für die längeren Flugzeiten der eigenen Flugzeuge, der Mehrarbeit der eigenen Mitarbeiter gegenüber den „Wet leasing“-Kosten. Somit wird die Frage des Nachtflugbedarfs reduziert auf die Frage der zusätzlich entstehenden Kosten durch die „Wet leasing“-Verträge. Mit dieser Strategie ist es möglich, die saisonale Nachfrage nach Nachtflugverkehr durch „Wet-leasing“ zu vermeiden. Mit "Wet-lease" Strategie lassen sich die Flüge in den Tageszeiten durchführen und Nachtflugbetrieb vermieden werden.

2.5 Tramp- und Anforderungsverkehr

Tramp- und Anforderungsverkehr hat die Besonderheit, dass er am Tag vor dem Flug „Koordiniert“ (angemeldet) wird. Dies weist aber auch darauf hin, dass der Anmelder die örtlichen Restriktionen (Pistenlängen, Wetterverhältnisse, Nachtflugbeschränkungen, fehlende Slot-Verfügbarkeit etc.) in seiner Flugplanung berücksichtigen kann und muss. Soweit für Schulungszwecke Nachtflüge erforderlich sind, können diese auf Flughäfen in dünn besiedelten Gebieten stattfinden.

3 **Regierungsverkehr**

(siehe Anlage 1)

Wenn die Politik unbedingt der Auffassung ist, nachts nur von einem bestimmten Standort, ohne Rücksicht auf Nachtschutzbelange, fliegen zu müssen, wird man es ihr nicht verwehren können!

4 **Sonstige Verkehre**

(siehe Anlage 2)

Für sonstige Verkehre Überführungs-, Bereitstellungsflüge und Allgemeine Luftfahrt, weisen keine Besonderheiten auf, die einen Nachtflugbedarf begründen können. Ebenso wenig können Schulungsflüge an einem bestimmten Standort einen Nachtflugbedarf begründen. Diese Flüge können ohne wirtschaftliche Nachteile für alle Beteiligten in der Zeit von 6 Uhr bis 22 Uhr abgewickelt werden.

5 **Hilfs-, Rettungsflüge und Notfälle**

(siehe Anlage 3)

Diese immer wieder für Ausnahmen vom Nachtflugverbot geltend gemachten Verkehrsarten, begründen keinen

Nachtflugbetrieb an einem bestimmten Standort. Wie Tramp- und Anforderungsverkehr müssen auch Hilfs- und Rettungsflüge mindestens am Tag vorher koordiniert werden. Bei der Planung dieser Flüge können, ja müssen, lokale Restriktionen berücksichtigt werden und in die Flugplanung einfließen. Gegebenenfalls können für den jeweiligen Flug Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Einer generellen Ausnahme bedarf es deshalb nicht.

Notfälle führen nicht zu einer zwingenden Landung auf einem bestimmten Flughafen. Für jeden Flug muss während des Überlandflugs ein Ausweichflughafen (je nach Flugstrecke auch mehrere) in der Flugplanung enthalten sein. Dieser Ausweichflughafen muss im Notfall innerhalb zwei Stunden erreichbar sein. Auch für den Zielflughafen muss in der Flugplanung ein Ausweichflughafen vorhanden sein. Die Flugbenzinreserven für jeden Flug müssen ausreichend sein, um die Warteschleifen am Zielort zu fliegen, um nach diesen Warteschleifen einen 300 NM entfernten Alternate Flughafen anzufliegen, außerdem hat jeder Flug einen Trip-Fuel-Zuschlag von 5% mitzuführen.

Bei einer Reiseflughöhe von 10.000 m beträgt allein der „Segelflug“ eines Flugzeugs 200 bis 250 km. Sollte eine „Landung“ schneller erfolgen, handelt es sich um einen Absturz, für den eine Landebahn nicht zwingend erforderlich ist.

6 Verspätungen (siehe Anlage 4)

Verspätungen haben die Besonderheit, dass sie nicht nur abends auftreten, sondern ganztägig. Auf voll koordinierten Flughäfen führt eine Verspätung regelmäßig dazu,

dass sich der verspätete Flug „hinten anstellen“ muss und ggf. auch damit rechnen muss, auf einen anderen Flughafen auszuweichen. Deshalb gibt es keinen Anlass, verspätete Flüge in Nachtzeiten zuzulassen⁹.

7 Verfrühungen (siehe Anlage 4)

Verfrühungen haben, wie die Verspätungen, die Besonderheit, dass sie nicht nur am Morgen, sondern ganztägig auftreten. Auf voll koordinierten Flughäfen führt dies dazu, dass verfrühte Flüge in der Regel ihre Verfrühungen im Holding abfliegen müssen und erst „runter“ dürfen, wenn ihre Slotzeit verfügbar ist. Auf den Regionalstrecken sind Verfrühungen ungewöhnlich und betragen in der Regel nur wenige Minuten. Auf Interkont-Strecken (welche Menge in Berlin?) können Verfrühungen bis zu 30 Minuten auftreten (Gründe: zu schnelles fliegen, Rückenwind, anderes Flugzeug als im Flugplan vorgesehen etc.). Weshalb nun, anders als am Tag, verfrühte Flüge in der Nacht zuzulassen sind, erschließt sich nicht. Solange der zulässige Geschwindigkeitsrahmen – dies gilt übrigens auch für Verspätungen – nicht genutzt wird, um Verfrühungen oder auch Verspätungen abzubauen, gibt es keinen Anlass Verfrühungen in der Nacht zuzulassen.

8 Ergebnis

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass ein Bedarf an nächtlichen Starts und nächtlichen Landungen in Mitteleuropa nicht besteht. Insbesondere im Interkont-Verkehr (Passagier und Fracht) kann es keinen umlaufbedingten Bedarf an nächtlichen Starts und Landungen auf einem Flughafen geben. Dieses Ergebnis führt auch

⁹ Bei einem Flug nach Berlin hat der Verfasser erlebt, dass durch eine Reisegeschwindigkeit von 950 km/h (statt der üblichen 830 km/h) zehn Minuten Verspätung wieder ausgeglichen werden konnten.

nicht dazu, dass weniger Verkehr an den jeweiligen Standorten abgewickelt wird. Da die Arbeitsplätze auf den Flughäfen immer in Relation zum Verkehrsaufkommen berechnet werden, kann es auch nicht zu weniger Beschäftigung an den Flughafenstandorten kommen.

Der Feeder-Verkehr orientiert sich auf den großen Drehkreuzen am Interkont-Verkehr. Der Interkont-Verkehr kann in Deutschland (alle Starts und Landungen) zwischen 6 Uhr und 22 Uhr restriktionsfrei abgewickelt werden. Folglich kann es für den Feeder-Verkehr keinen Nachtflugbedarf an einem Drehkreuz geben; dies gilt auch für die Zubringerflughäfen. Der von der Luftverkehrswirtschaft geltend gemachte Bedarf für Starts und Landungen aus der Umlaufplanung kann nicht für einen bestimmten Flughafenstandort geltend gemacht werden. Die Mobilität der Flugzeuge erlaubt die Berücksichtigung von Nachtflugrestriktionen in den Umlaufplanungen der einzelnen Flugzeuge.

Weiterhin wurde nachgewiesen, dass auch für Tramp- und Anforderungsverkehr, die Allgemeine Luftfahrt, Hilfs- und Rettungsflüge, Überführungsflüge, Bereitstellungsflüge, Verspätungen und Verfrühungen Ausnahmen von einem standortbezogenen Nachtflugverbot oder nächtlichen Beschränkungen nicht erforderlich sind. Nachtflugbeschränkungen an Flughafenstandorten innerhalb von Agglomerationen führen nicht zu Beeinträchtigungen der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. Letztlich steht die Fragestellung im Raum, ob die zusätzlichen Kosten zur Vermeidung von Nachtflugbetrieb schwerer wiegen als die Nachtruhe der Flughafenanwohner. Nachtflüge sind vermeidbar. Nachtflugverbote führen nicht zu wirtschaftlichen Nachteilen bei den Flughäfen, führen nicht zu Arbeitsplatzverlusten in der deutschen Luftverkehrswirt-

schaft und führen nicht zu Verkehrsverlagerungen ins benachbarte europäische Ausland.

Durch entsprechende Strategien der Luftverkehrsgesellschaften und der Flughafenbetreiber ist es in Deutschland möglich, ohne Nachteile für Nutzer und Anbieter den Flugbetrieb zwischen 6 Uhr und 22 Uhr abzuwickeln. Generell kann festgehalten werden, dass es in Deutschland keinen Nachtflugbedarf gibt. Sollte die Luftverkehrswirtschaft Nachtflüge für erforderlich erachten, ist zu fordern, dass für jeden Nachtflug ein Bedarfsnachweis erbracht wird.

Nach der Entscheidung des VGH Kassel vom 11.10.2011 zu den Nachtflugbeschränkungen mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt demonstriert die Lufthansa, dass nicht die Nachfrage den Flugplan bestimmt, sondern die Umlaufplanung. Demonstriert die Lufthansa, dass Flugzeuge mobil sind und Nachtflugverbote umflogen werden können. Das angebliche „just in time“ Lieferzeiten auch mit Nachtflugbeschränkungen an einem Flughafenstandort eingehalten werden können¹⁰. Demonstriert Lufthansa, dass es nicht zu Verlusten von Arbeitsplätzen kommt, sondern Arbeitsplätze auf einen anderen deutschen Flughafenstandort verlagert werden.



(Dieter Faulenbach da Costa)

¹⁰ Siehe hierzu fdc Themenpapiere: TP38 vom 23.03.2009, TP44 vom 12.10.2009, TP45 vom 4.11.2009, TP46 vom 10.11.2009, TP47 vom 30.12.2009, TP48 vom 17.12.2009, TP54 vom 21.12.2009, TP55 vom 28.01.2010, TP61 vom 07.12.2010, TP65 vom 23.03.2011. Alle Themenpapiere können auf Anfrage übersandt werden.

Bestellung unter E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

C:\Daten\Flugverkehr_D\Nachtflugbedarf\TP73-Nachtflugbedarf-Segmente-Rev-D.doc/Zuletzt gedruckt 11.11.2011 11:09

Anlage 1 Regierungsflüge

(aus TP 65)

Soweit Politiker nächtliche Flüge zur Ausübung und Privilegierung ihrer Arbeit für unabdingbar halten und gerne in der Nacht abfliegen oder ankommen – also nicht in der Luft sein wollen – wird ein politischer Beschluss zur Notwendigkeit dieser Starts- und Landungen – nicht der Flüge – in der Nacht nicht zu verhindern sein.

Anlage 2 Wartung / Bereitstellung / Fracht / Post

(aus TP 65)

Wartungsflüge

Der bedeutendste deutsche Wartungsstandort (Flug Revue 03/2011) ist der Flughafen Hamburg. Am Flughafen Hamburg besteht ein Nachtflugverbot von 22 bis 5 Uhr, im Passagierlinienverkehr sind Verspätungen – nach vorheriger Anmeldung- bis 23 Uhr zulässig.

Ebenfalls in der Flug Revue 03/2011 wird der Wartungsstandort Schönefeld vorgestellt. Danach werden derzeit pro Jahr 58 Flugzeuge der Typen A320/321 oder B737 dem C-Chek unterzogen (macht 80% der Auslastung). Außerdem werden weitere Arbeiten (Lackierung, Ausbau, Avionik, etc.) angeboten. Die Basis in Schönefeld gehört zu einem Verbund von Wartungsstätten (Sofia, Malta, Budapest, Shannon). In der Regel – so der Artikel – kommen die Überführungsflüge am Sonntagabend. Insgesamt 20 Tage beträgt die Liegezeit für einen C-Chek. Anders formuliert: Wartungs- und Überführungsflüge müssen nicht nachts stattfinden.

Bereitstellungsflüge

Bereitstellungsflüge werden immer dann erforderlich, wenn ein Flugzeug aufgrund technischer Mängel ausfällt, oder aus anderen Gründen kein Flugzeug am Abflugort vorhanden ist, um den Umlauf von diesem Standort aus vorzunehmen. Bei der technischen Sicherheit der Flugzeuge und einer qualifizierten Umlaufplanung ein äußerst seltenes Ereignis. Bei diesen seltenen Ereignissen nehmen die Luftverkehrsgesellschaften schon heute Abflugverzögerungen in Kauf, zumal auch eine Ersatzcrew mobilisiert

werden muss. Auch hierfür gibt es keine Dringlichkeit für einen Nachtflugbedarf. Sollte eine solche Ausnahme doch vorliegen, ist ausreichend Zeit vorhanden, über die zuständige Luftverkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Anders formuliert: Bereitstellungsflüge müssen nachts nicht mit einer generellen Betriebsgenehmigung stattfinden.

Fracht- und Postflüge

Für Fracht- und Postflüge gibt es am Standort Berlin keinen Bedarf. Die vier Frachtflughäfen (FRA, CGN, LEJ und HHN) fertigen 97% des gesamten deutschen Frachtaufkommens ab. Dies weist auch darauf, dass innerdeutsch der Transport zu und von den vier Flughäfen per Lkw erfolgt. Ein Nachtflugbedarf für Fracht- und Postflüge am Standort Berlin ist nicht erkennbar.

Anlage 3 Notfälle

(aus TP 65)

Für jeden Flug sind nach den internationalen Regeln (FAA und EU-JAR) für Notfälle Ausweichflughäfen auf der Strecke und zum Zielflughafen einzuplanen. Im Notfall müssen die Flugzeuge nicht unmittelbar auf dem nächsten Flughafen landen. Sollte dies doch der Fall sein, handelt es sich nicht mehr um einen Notfall, sondern einen Unfall. Beispielhaft mag das Verfahren der havarierten A380 in Singapur beschrieben werden: Wenige Minuten nach dem Start in einer Höhe von 2286 m meldet sich der Pilot bei der Flugkontrolle und sprach von einem Problem. Er bat darum, den Kurs ändern und die Flughöhe beibehalten zu dürfen. Bereits fünf Minuten nach dem Start wurde das betreffende Triebwerk stillgelegt. Trotz der 58 Störmeldungen flog die Crew noch eine Stunde und 45 Minuten Warteschleifen, um die Störmeldungen abzuarbeiten und um Flugbenzin zu verfliegen. Trotz immer noch zu hohem Landegewicht erfolgte dann die Landung. Laut Meldung kam das Flugzeug, trotz der komfortablen Länge der Landebahn von 4.000 m, erst kurz vor dem Ende der Piste zum Stehen. Ohne die Zeit im Warteraum wäre das Flugzeug vermutlich mit nicht absehbaren Folgen über das Ende der Landebahn hinausgeschossen (Flug Revue 01/2011). Diese Ausführungen in der Flug Revue machen deutlich, **den Notfall**, der eine sofortige Landung erforderlich macht, gibt es nicht.

Hilfs- und Rettungsflüge

Auch Hilfs- und Rettungsflüge erfolgen nicht spontan. Neben der Vorbereitung, der Flugzeit müssen Hilfs- und Rettungsflüge geplant und angemeldet werden. Steht ein Flughafen nicht zur Verfügung, wird ein anderer Flughafen

ausgewählt, auf dem Nachtflüge zulässig sind. Außerdem: Da Hilfs- und Rettungsflüge am Tage vorher koordiniert werden, ist die Möglichkeit der Ausnahme, soweit die Nutzung des Flughafens unabweisbar ist, durch die zuständige Luftverkehrsbehörde gegeben; einer generellen Ausnahme für solche Flüge bedarf es deshalb nicht.

Anlage 4 Verspätungen / Verfrühungen

(aus TP 65)

Dass Verspätungen / Verfrühungen nicht unabweisbar sind, belegen die Regelungen zum Nachtflugbetrieb der Luftverkehrsbehörde im Planergänzungsbeschluss. Dort werden Verspätungen und Verfrühungen in der Kernzeit der Nacht nicht zugelassen. Folgerichtig können diese Flüge auch in anderen Nachtzeiten ausgeschlossen werden. Rund 75% der Verspätungen haben die Airlines, z. B. durch knappe Umlaufplanung, selbst zu verantworten. Die mögliche Verspätungszeit ist dem Piloten beim Abflug bekannt, folglich kann er reagieren. Verspätungen sind tägliche Routine im Luftverkehr, ebenso der Flug zu einem Ausweichflughafen.

Verfrühungen treten nur bei Langstreckenflügen auf. Verfrühungen entstehen durch schnelles Fliegen, Rückenwind, oder durch Einsatz eines anderen Flugzeugtyps (Boeing fliegt schneller als Airbus). In der Regel liegen mögliche Verfrühungen nicht über 30 Minuten. Eine Verfrühungszeit kann durch langsameres Fliegen im Rahmen des verfügbaren Geschwindigkeitsspektrums vermieden werden.

Anlage 5 fdc Themenpapiere, mit kurzer inhaltlicher Beschreibung

TP38 vom 23.03.2009

Nachtflugbedarf am ausgebauten Flughafen Frankfurt Main

Hintergrund:

Mit diesem Themenpapier soll ein komplexes Thema (Nachtflugbedarf) kurz, prägnant, und nachvollziehbar abgehandelt werden. Nachdem der Lufthansa Cargo AG-Chef Carsten Spohr in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) vom 14.02.2009 die Diskussion um den Nachtflugbedarf am Flughafen Frankfurt Main von der Ebene der „Laiendiskussion“ auf die Ebene der Fachleute gehoben hat und gleichzeitig auch ein konkretes Beispiel nennt, kann anhand dieses Beispiels der nachgewiesene Nachtflugbedarf überprüft werden.

TP44 vom 12.10.2009

Gibt es begründete Ausnahmen von einem Nachtflugverbot am Flughafen BBI?

Hintergrund:

Anlass dieses Themenpapiers ist das zum Ergänzungsverfahren vorliegende Intraplan-Gutachten (ITP) zum Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International vom Juni 2009. In diesem ITP-Gutachten soll der Nachweis eines Nachtflugbedarfs für den Flughafen BBI begründet werden. Dabei sieht der Gutachter, neben

dem regulären Passagierlinien- / -bedarfsverkehr und dem Frachtverkehr auch unabweisable Ausnahmen, bzw. bezieht bei seinen Ausführungen den „unabweisbaren“ Bedarf für den Nachtflug in Berlin nach Maßgaben des Bundesverwaltungsgerichts (BVerWG), ohne weitere Überprüfung mit ein.

TP45 vom 04.11.2009

Gibt es begründete Ausnahmen vom Nachtflugverbot für den Passagierverkehr?

Hintergrund:

Anlass dieses Themenpapiers ist das vorliegende Intraplan-Gutachten (ITP) zum Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International vom Juni 2009 und der Planergänzungsbeschluss des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg vom 20.10.2009 (PFB). In dem ITP-Gutachten soll der Nachweis eines Nachtflugbedarfs für den Flughafen BBI begründet werden. Dabei sieht der Gutachter einen „unabweisbaren“ Bedarf für den Passagierverkehr in der Nacht am Flughafen BBI nach Maßgaben des Bundesverwaltungsgerichts (ITP, S. 4). Außerdem wird diskutiert, ob der Gutachter Intraplan (ITP) die beschriebene Analyse zum Nachweis der Unabweisbarkeit durchgeführt hat und der so ermittelte „Bedarf“ als unabweisbar für das Planungszieljahr 2020 angenommen werden kann.

TP46 vom 10.11.2009

Gibt es begründete Ausnahmen für den Passagier-Feeder-Verkehr vom Nachtflugverbot am Flughafen Berlin Brandenburg International?

Hintergrund:

Anlass dieses Themenpapiers ist der Planergänzungsbeschluss (PFB) des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) vom 20.10.2009. Der Planergänzungsbeschluss nimmt auf das Intraplan-Gutachten (ITP) zum Nachtflugbedarf am Flughafen BBI im Jahr 2020. Im PFB soll der Bedarf eines Nachtflugbedarfs für **Feederverkehre** am Flughafen BBI begründet und nachgewiesen werden. Dabei sieht die Planfeststellungsbehörde einen „unabweisbaren“ Bedarf für den Passagierverkehr in der Nacht am Flughafen BBI, der sich aus dem **Feederverkehr** von und zu den Drehkreuzen ergebe. Diskutiert wird ob der erkannte „Nachtflugbedarf“ am Standort Berlin Schönefeld „unabweisbar“ ist?

TP47 vom 30.12.2009

Stellungnahme zum ADV-Positions-papier „Planungssicherheit für deutsche Flughäfen Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!“

Hintergrund:

Anlass ist das Positionspapier der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) vom 16.1.2009 zur „Planungssicherheit für deutsche

Flughäfen Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!“. Dieses Positionspapier richtet sich an die Bundesregierung und fordert diese auf, Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und Raumordnungsgesetz (ROG) so zu ändern, dass zukünftig der Nachtflugbetrieb an deutschen Flughäfen Standorten unabhängig vom Nachweis zugelassen werden kann. In diesem Positionspapier wird der Eindruck vermittelt, als ob sich die deutschen Flughäfen im internationalen Luftverkehr nur dann behaupten können, wenn auf diesen Flughäfen nachts unbeschränkt geflogen werden kann. Wenn diese Erkenntnis der ADV nicht durch eine entsprechende Gesetzesänderung sichergestellt werde, so das Positionspapier, werde die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland insgesamt in Frage gestellt.

TP48 vom 17.12.2009

Planfeststellung Flughafen Berlin Brandenburg International Ergänzendes Verfahren Ausnahmen für den Passagierverkehr vom Nachtflugverbot, der sich aus der Rotation ergibt

Hintergrund:

Anlass dieses Themenpapiers ist der Planergänzungsbeschluss (PEB) des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) vom 20.10.2009. In diesem PEB begründet die Planfeststellungsbehörde auf den Seiten 106 bis 111, dass sich Ausnahmen von einem Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr auch mit

der Flugzeugumlaufplanung als Angebotsgestaltung der Fluggesellschaften begründen lasse.

TP54 vom 21.12.2009

Die Geschichte vom Nachtflugverbot, Mediation, Landesregierung und Rechtssicherheit am Flughafen Frankfurt Main

Hintergrund:

In Pressemeldungen vom 21.12.2009 weist der Hessische Ministerpräsident Roland Koch den Vorwurf des Wortbruchs entschieden zurück. Erst mit den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts in den Verfahren zu den Flughäfen Berlin und Leipzig/Halle sei deutlich geworden, dass ein Nachtflugverbot nicht mehr ohne weiteres möglich sei. Deshalb halte er es nun für erforderlich, dass höchstrichterlich entschieden werde, dass wenige Ausnahmen in der Kernzeit der Nacht mit dem Flughafenbetrieb und der Bedeutung des Flughafens Frankfurt vereinbar seien. Nur so könne der Schutz der Nachtruhe, mit wenigen Ausnahmen, rechtssicher durchgesetzt werden.

TP55 vom 28.01.2010

Gibt es begründete Ausnahmen vom Nachtflugverbot für den Frachtverkehr am Flughafen Berlin Brandenburg International?

Hintergrund:

Anlass ist die Planergänzung „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20.10.2009 zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“. In diesem Planergänzungsbeschluss (PEB) stellt die Planfeststellungsbehörde in Kap. 4.2 Luftfrachtver-

kehr, Seite 115ff, fest, dass derzeit zwei Drittel des Luftfrachtverkehrs nachts stattfinden, davon seien allein aber mehr als die Hälfte dieser Bewegungen Luftpostverkehr (Luftpoststern). Der reine Luftfrachtverkehr werde dagegen fast ausschließlich am Tage bzw. in der Zeit von 5 bis 23 Uhr abgefertigt.

TP61 vom 07.12.2010

Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International Analyse und Bewertung der „Herleitung der Nachtflugbewegungszahlen und Erläuterungen zu den Wachstumsraten 2008 bis 2020“ durch ITP

Hintergrund:

Im Rahmen des Planergänzungsbeschlusses (PEB) vom 20.10.2009 hat die Planfeststellungsbehörde mit Schriftsatz vom 16.08.2010 eine fachplanerische Stellungnahme zum Nachtflugbedarf abgegeben. In dieser Stellungnahme erfolgt eine „Herleitung“ der Nachtflugbewegungszahlen mit Erläuterungen zu den Wachstumsraten 2008 bis 2020. Im TP61 werden die Ausführungen auf ihre Begründetheit überprüft.

TP65 vom 23.03.2011

Anhörung des Landtags des Landes Brandenburg am 07. April 2011. Beantwortung der Frageliste

Hintergrund:

In dieser 25 Fragen umfassenden Frageliste waren auch Fragen zum Nachtflugbedarf am Flughafen

fen BBI und Fragen zum Zusammenhang von
Nachtflugbetrieb und Arbeitsplätzen.