



HESSISCHER LANDTAG

14. 11. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 20.07.2012

betreffend Verletzung des Nachtflugverbots durch verspätete Landungen II

und
Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Am 6. Juli wurden 36 Verstöße gegen das Nachtflugverbot registriert, von denen es sich in 10 Fällen um verspätete Landungen handelte. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob die jeweiligen Verspätungen tatsächlich außerhalb des Einflussbereichs der Airline entstanden.

Der Eindruck besteht vielmehr, dass die jeweiligen Flugpläne von vorneherein so knapp kalkuliert waren, dass eine Verspätung zwingend entstehen musste. Nach Ziffer 4.1.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses sind verspätete Landungen aber nur zulässig, wenn sich die Verspätung nicht bereits aus der Flugplangestaltung ergibt.

Die folgenden Fragen beziehen sich auf drei beispielhaft ausgewählte verspätete Landungen in dieser Nacht:

DLH1U von London, gelandet um 23.08 Uhr;

DLH4U von London, gelandet um 23.43 Uhr und

DLH9KF von Berlin, gelandet um 23.56 Uhr.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Bei den genannten fraglichen 36 Flugbewegungen am 6. Juli 2012 in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr handelt es sich nicht um Verstöße gegen das Nachtflugverbot. Gemäß der im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen und vom Bundesverwaltungsgericht auch höchstrichterlich bestätigten Vorgaben, handelt es sich um zulässige Ausnahmen vom bestehenden Nachtflugverbot.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Zu welcher Zeit sollten die genannten Flüge jeweils planmäßig starten?

Die planmäßigen Abflugzeiten der Flüge waren:

LH 919 / 1U 21.00 Uhr,

LH 915 / 4U 19.05 Uhr,

LH 203 / 9KF 21.25 Uhr.

Frage 2. Mit welcher Flugdauer ist die jeweilige Strecke kalkuliert?

1. London - Frankfurt 1 h 40 min (STA 22.40 Uhr),

2. London - Frankfurt 1 h 40 min (STA 20.45 Uhr),

3. Berlin - Frankfurt 1 h 10 min (STA 22.35 Uhr).

STA: Scheduled Time of Arrival.

Die Flugpläne sämtlicher Linienverbindungen sowie nahezu aller regelmäßigen Charterverkehre werden als sogenannter Dauerflugplan für eine bestimmte Periode aufgegeben. Die Luftfahrtunternehmen nutzen für die Streckenkalkulation computergestützte Rechenprogramme. Weltweit gibt es nur eine über-

schaubare Anzahl an entsprechenden Programmen. Teilweise nutzen Gruppen von 60 bis 70 Luftfahrtgesellschaften das gleiche Programm. Ein derartiges Programm berücksichtigt immer die Geschwindigkeit des jeweiligen Luftfahrzeugs sowie die in Frage kommenden Streckenführungen. Diese Streckenführungen sind nicht beliebig frei wählbar, sondern orientieren sich u.a. an flugsicherungs- und luftrechtlichen Aspekten.

Darüber hinaus unterliegen alle Flugpläne möglichen, täglich sich verändernden Umständen. Hierfür zuständig ist Eurocontrol in Brüssel, die jeden einzelnen Flugplan quasi letztinstanzlich und tagesaktuell feinabstimmt. Dies ist deshalb erforderlich, da es z.B. aufgrund der Sperrung von Lufträumen, extremen Wetterlagen oder sehr starkem Verkehrsaufkommen auf bestimmten Luftstraßen zu Steuerungsmaßnahmen kommen kann. Eine weitere Einflussgröße stellt die tatsächlich geflogene Geschwindigkeit des Luftfahrzeuges dar. Diese kann gewissen Schwankungen, hervorgerufen durch unerwartet hohe Außentemperatur in großer Höhe, unterliegen. Zusätzlich müssen Flugzeuge beim Auftreten von Turbulenzen die Geschwindigkeit reduzieren. Allen Flugplänen ist jedoch gemein, dass sie unter Hinzuziehung aller erdenklichen technischen, wissenschaftlichen und meteorologischen Hilfsmittel, so zuverlässig wie eben darstellbar, erstellt werden.

In den meisten Fällen sind diese Flugpläne ohne Berücksichtigung der Windverhältnisse gerechnet, da man diese kaum für die entferntere Zukunft vorher sagen kann. Danach kommt es vor, dass sich die Flugzeit bei starkem Gegenwind vergrößert, während sie bei Rückenwind entsprechend kleiner wird.

Frage 3. Welche Abweichungen von diesen Sollzeiten wurden festgestellt?

1. Ankunft ATA 23:08 → 28 min Sollzeit STA 22:40,
2. Ankunft ATA 23:42 → 2 h 57 min Sollzeit STA 20:45,
3. Ankunft ATA 23:56 → 1 h 21 min Sollzeit STA 22:35.

ATA: Actual Time of Arrival.

Frage 4. In welcher Weise hat die Luftaufsicht die Zulässigkeit der jeweiligen verspäteten Landungen mit welchem Ergebnis geprüft?

Frage 5. Soweit Abweichungen vom Flugplan bereits vor dem Start entstanden sind, wie wurden diese jeweils begründet?

Frage 6. In welcher Weise wurden diese Begründungen jeweils verifiziert?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Flüge werden als sogenannte RPLs (Repetitive Flight Plan) in den Air Traffic management Systemen (ATM-Systemen) vorgehalten. Sie sind entsprechend vorher geplant und wiederholen sich regelmäßig.

Die exemplarisch genannten 3 Flüge wurden durch Verkehrsfluss-Steuerungen seitens der Central Flow Management Unit (CFMU) in Brüssel verspätet. Die CFMU ist die operative Einheit der EUROCONTROL und hat die Aufgabe, die Sicherheit durch koordiniertes Management des Flugverkehrs in Europa zu verbessern und dafür zu sorgen, dass Staus in der Luft nicht auftreten und die verfügbaren Kapazitäten effektiv genutzt werden. Ursache für die Verkehrsflusssteuerungen war der Ausfall des DFS-Radars in München und in Langen. Der Ausfall des DFS-Radars bezog sich hierbei auf Netzwerkkomponenten in den Area Control Centern München und Langen. Hierbei kam es zur Unterbrechung der FDDI - Verbindung (Glasfaser-Netzwerk) zwischen diesen Kontrollzentralen. Diese Unterbrechung des Datenstroms führte zur kurzzeitigen Verkehrsflussregelungsmaßnahmen, die sich kapazitiv auf den Verkehrsdurchsatz auswirkten.

Frage 7. Wie häufig sind die genannten Flüge im Zeitraum zwischen dem 1. Juni und dem 20. Juli 2012 jeweils nach 23.00 Uhr in FRA gelandet?

Bei der LH 919 und der LH 915 handelt es sich um tägliche Verbindungen von London nach Frankfurt. Die LH 203 fliegt Frankfurt ebenfalls täglich bis auf Samstags an. In dem o.g. Zeitraum ist die LH 919 neunmal, die LH 915 einmal und die LH 203 dreimal verspätet gelandet.

- Frage 8. Mit welchem Ergebnis wurde mit der Lufthansa diese Problematik erörtert?
- Frage 9. In welcher Weise sorgt die Landesregierung insbesondere gegenüber der Lufthansa als größtem und damit Beispiel gebendem Kunden der Fraport dafür, dass auch die Zahl der formal zulässigen verspäteten Landungen möglichst klein gehalten wird?
- Frage 10. Stimmt die Landesregierung der Auffassung zu, dass das Maß der Störung der Nachtruhe unabhängig davon ist, ob die Landung begründet oder unzulässig verspätete stattfindet?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Besondere Häufungen von Verspätungslandungen werden immer zum Anlass genommen, die Ursachen mit der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft zu ermitteln. Die genannten Abflughäfen gehören zu den weltweit größten Drehkreuzen bzw. Feriendestinationen. An- und Abflüge sind an diesen Flughäfen störungsanfälliger, als an anderen, weniger stark frequentierten Plätzen. Darüber hinaus sind an diesen Flughäfen alle Luftfahrtunternehmen gleichermaßen von Verspätungen betroffen. Allen Flughäfen ist gemein, dass Vorgaben hinsichtlich der Betriebszeiten diskriminierungsfrei auf alle Nutzer gleichermaßen anzuwenden sind. Insofern ist der Maßstab für den Flughafen Frankfurt der vom Bundesverwaltungsgericht überwiegend bestätigte Planfeststellungsbeschluss (Ziffer II. 4.1.3).

Wiesbaden, 3. November 2012

Florian Rentsch