



HESSISCHER LANDTAG

23. 02. 2012

Kleine Anfrage

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 09.01.2012**

**betreffend zu erwartende Verletzungen des Nachtflugverbots und
Praxis der Ausnahmegenehmigungen**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Nach dem von Fraport herausgegebenen Flugplan für die Teilperiode 01.01.2012 bis 24.03.2012 sind etliche Starts sehr zeitnah vor Beginn des Nachtflugverbots (23.00 Uhr bis 5.00 Uhr) vorgesehen.

Nach den bisherigen Erfahrungen werden häufiger Starts nach 23.00 Uhr noch deshalb genehmigt, weil sie entgegen des Flugplans nicht rechtzeitig abgewickelt werden konnten.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Für die verbindliche Zuteilung von Start- und Landezeiten an den koordinierten Flughäfen in Deutschland ist der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland zuständig. Der Flughafenkoordinator hat bestätigt, dass keine einzige Flugbewegung entgegen des derzeit geltenden Nachtflugverbots in Frankfurt zwischen 23.00 und 5.00 Uhr Lokalzeit zugeteilt oder veröffentlicht wurde. Bei der Koordination von Flugplänen gilt weltweit das Prinzip, dass Slots als sogenannte "Blockzeiten" vergeben werden. STA (scheduled time of arrival) oder STD (scheduled time of departure) sind also keine Start- und Landezeiten auf der Start/Landebahn, sondern Zeiten, zu denen das Flugzeug von den "Blöcken" geht bzw. dort ankommt, man könnte sie auch "Gatezeiten" nennen. Bei einem Abflug liegen in Frankfurt zwischen "offblock" und "takeoff" 15 Minuten, die für den Push-back-Vorgang, das Anlassen der Triebwerke und die Rollzeit zur Start/Landebahn benötigt werden. Bei einer Landung werden zehn Minuten benötigt, um nach dem "Touch-down" das Gate zu erreichen. Koordinierte Landungen am Gate um 23.05 Uhr sind also planmäßig um 22.55 Uhr gelandet und koordinierte Abflüge um 4.45 Uhr erreichen um 5.00 Uhr die Startbahn und dürfen um 5.00.01 Uhr starten.

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

Frage 1. In welcher Weise hat die Hessische Landesregierung auf die dargestellte Flugplanung, die die Einhaltung des Nachtflugverbotes erfahrungsgemäß häufig gefährdet, Einfluss genommen ?

Es besteht weder eine Notwendigkeit noch eine Rechtsgrundlage, nach der die Hessische Landesregierung auf die Flugplanung Einfluss nehmen könnte. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Frage 2. Zu welchem Zeitpunkt muss nach Kenntnis der Landesregierung ein Luftfahrzeug unter optimalen Betriebsbedingungen erfahrungsgemäß das Gate verlassen, um noch innerhalb des zulässigen Zeitraums den Start zu vollziehen?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Frage 3. Welcher zusätzliche Zeitbedarf entsteht bei jahreszeitgemäß durchschnittlichen Betriebsbedingungen? (z.B. winterlicher Wetterlage mit Enteisungsbedingungen.)

Eine Enteisierung aller aerodynamisch relevanten Flächen eines Luftfahrzeuges bei entsprechend winterlichen Wetterbedingungen ist aus Sicherheitsgründen unerlässlich. Eine Flugzeugenteisierung kann erst beginnen, wenn die Abfertigung abgeschlossen ist und das Luftfahrzeug fertig zum Verlassen der Parkposition ist.

Dies bedeutet, dass der notwendige Enteisierungsvorgang einen zusätzlichen Zeitbedarf unvermeidbar macht. Die Länge eines Enteisierungsvorganges hängt entscheidend vom Kontaminationsgrad des Luftfahrzeuges, den äußeren Witterungsbedingungen wie Niederschlagsstärke, Niederschlagsart, Außentemperatur, Taupunkt, Außenhauttemperatur des Luftfahrzeuges, Temperatur des Treibstoffs in den Tragflächen etc. sowie der Flugzeuggröße ab und kann von 5 Minuten bis 45 Minuten variieren. Darüber hinaus kann sich der Luftfahrzeugführer zur Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit für ein ein- oder zweistufiges Enteisungsverfahren entscheiden, was ebenfalls zusätzlichen Zeitbedarf generieren kann.

Frage 4. Sind für die Landesregierung Temperaturen unter Null Grad im Winter bereits außergewöhnliche meteorologische Bedingungen, die eine Erteilung von Ausnahmegenehmigungen rechtfertigen?

Grundsätzlich ist nicht die Temperatur unter 0°C entscheidend für eine extreme Wetterbedingung, sondern vielmehr die Luftfeuchte und der Niederschlag, der mit der Temperatur einher geht. Relevant dabei ist nicht unbedingt die Lufttemperatur, sondern vielmehr der Taupunkt. Als Taupunkt oder Taupunkttemperatur bezeichnet man die Temperatur, bei der sich auf einem Gegenstand (bei vorhandener Feuchte) ein Gleichgewichtszustand an kondensierendem und verdunstendem Wasser einstellt, mit anderen Worten die Kondensatbildung gerade einsetzt.

Unterkühlte Tröpfchen und Temperaturen um 0°C können ggf. zu Vereisungsbedingungen führen, die außerhalb des Einflussbereichs der Airline liegen. Sicherheitsaspekte erfordern in einem solchen Fall Enteisierungsvorgänge.

Sobald eine Temperatur von unter null Grad Reifablagerungen auf aerodynamisch relevanten Flächen eines Luftfahrzeuges generiert, ist eine Flugzeugenteisierung unumgänglich und es greifen die unter der Antwort zu Frage 3 beschriebenen Verfahren mit entsprechendem zusätzlichem Zeitaufwand.

Frage 5. Fällt Schneefall im Winter und die daraus folgenden Benutzungseinschränkung der Bahnen unter solche außergewöhnlichen Belastungen?

Generelle Aussagen im Sinne der Fragenstellung sind nicht möglich, da jedem Antrag eine Entscheidung im Einzelfall zu Grunde liegt. Bei Schneefall sind u.a. folgende Faktoren von Bedeutung:

- Intensität des Schneefalls,
- Dauer des Schneefalls,
- Wassergehalts des Niederschlags und der Lufttemperatur,
- Beschaffenheit und Temperatur des Untergrundes.

Es wird in jedem Einzelfall geprüft, ob es sich um extreme Wettersituationen handelt und ggf. Ausnahmen zugelassen werden können.

Frage 6. Inwieweit können die Sichtverhältnisse Begründung für Ausnahmegenehmigungen liefern, da das ILS in Frankfurt Präzisionsanflüge bis zur Kategorie IIIb generell erlaubt?

Es ist nicht entscheidend, ob grundsätzlich nach ILS Cat III b gelandet werden kann, sondern vielmehr die Staffelung der Anflüge durch die Deutsche Flugsicherung (DFS). Bei extrem schlechter Sicht kann zwar noch gelandet werden, es müssen aber größere Sicherheitsabstände im Anflug und beim Rollen eingebaut werden, die zu Verzögerungen in der Luft und am Boden führen können. Zudem sind die sogenannten Schutzzonen rund um die Anlagen des Instrumentenlandesystems bei diesen Sichtverhältnissen ausgeweitet und müssen erst vollständig von Luftfahrzeugen geräumt sein, bevor das nächste Luftfahrzeug landen darf. Auch bodenseitig ist die Kapazität herabgesetzt, da aus Sicherheitsgründen startender und landender Verkehr möglichst getrennt geführt wird und von einem Kreuzen von Start- und Landebahnen abgesehen wird.

Die daraus entstehenden Verzögerungen liegen außerhalb des Einflussbereiches der Airlines und können im Einzelfall zur Erlaubnis von Ausnahmen führen.

Frage 7. Welche Bedingungen müssen demgemäß für Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot aus meteorologischen Gründen konkret erfüllt sein?

Extreme Wettererscheinungen wie zuvor beschrieben liegen außerhalb des Einflussbereichs der Luftverkehrsgesellschaft und können im Einzelfall Ausnahmegenehmigungen begründen.

Frage 8. Welche anderen Gründe waren bislang für die erteilte Ausnahmegenehmigungen ausschlaggebend?

Extreme Wetterlagen wie starke Seitenwinde oder der Ausfall technischer Systeme waren andere Gründe, die ausschlaggebend waren für die Erlaubnis einer Ausnahme im Einzelfall.

Frage 9. Wie sind die Faktoren konkret definiert, die laut Bericht des HMWVL vom 13. Dezember 2011 "für einen positiven Bescheid zulässig" und in der AIP (Aeronautical Information Publication) beschrieben sind?

Die Faktoren, die für einen positiven Bescheid zulässig sind, ergeben sich aus den Ziffern 2.2.5 + 2.2.6 der AIP AD2 EDDF 1-17. Jeder Ausnahme liegt immer eine Einzelfallentscheidung zu Grunde. Diese beinhaltet die Gesamtsituation und alle Faktoren, die außerhalb des Einflussbereichs der Airline liegen. Diese können u.a. extremes Wetter, Luftnotlagen, Ausfall relevanter Flugleitsysteme und medizinische Hilfsflüge sein.

Wiesbaden, 9. Februar 2012

In Vertretung:
Steffen Saebisch