



HESSISCHER LANDTAG

11. 09. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 26.07.2012

betreffend nächtliche Starts am Flughafen Frankfurt am
20. Juli 2012

und **Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Internet-Darstellung des Verkehrsministeriums http://www.hessen.de/irj/HMWVL_Internet?cid=a6a6da117fe2601f0a1d11e8d3d8543c sind für den 20. Juli 2012 elf verspätete Starts nach 23.00 Uhr eingetragen. Als Begründung für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung wird in diesem (und auch in weiteren Fällen im Monat Juli) genannt: "*Ausnahmegrund: Kapazitätsengpässe aufgrund von Gewitteraktivitäten im Anflugsektor*".

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welcher kausale Zusammenhang besteht generell zwischen Gewitteraktivitäten im Anflugsektor und der Verspätung von Starts - also Abflügen?

Finden Gewitter im Flughafennahbereich statt, sind grundsätzlich An- und Abflug davon betroffen. Eine wetterbedingte Situation, die sich ausschließlich entweder auf Anflüge oder Abflüge bezieht, ist nahezu unmöglich. Da es sich im Nahverkehrsbereich um einen komplexen Luftraum handelt, bei dem sich An- und Abflug kreuzen, sind bei starken Wetterphänomenen beide Bereiche tangiert.

Grundsätzlich kann die Aussage getroffen werden, dass bei einem Gewitter unmittelbar über dem Flughafen der Flughafenbetreiber die Abfertigungsprozesse drosselt, bzw. einstellt, so dass für diesen Zeitraum der Verkehr komplett eingestellt oder nur in sehr geringem Umfang abgewickelt werden kann. Sind Sektoren im Flughafennahbereich von Gewittern betroffen, müssen die zeitlichen Abstände zwischen den Abflügen deutlich vergrößert werden, wodurch es zu einem geringeren Kapazitätswert kommt. Dies kann zu Verzögerungen und so genannten "Umlaufverspätungen" führen. Das bedeutet, dass Flugzeuge, die gewitterbedingt verspätet landen, in vielen Fällen nicht zur geplanten Zeit wieder zu ihrer nächsten Destination starten können. Solche Steuerungsmaßnahmen liegen außerhalb des Einflussbereichs der Luftverkehrsgesellschaften.

Frage 2. In welchen Bereichen und für welchen Zeitraum wurden die angegebenen Gewitteraktivitäten festgestellt?

Nach Auskunft des Deutschen Wetterdienstes (DWD) kam es am 20.07.2012 zu folgenden Wettererscheinungen:

Ab 21:20 Uhr Gewitterwolkenbildung mit Schauern im Nachbereich des Flughafens.

Ab 21:50 Uhr örtliche Gewitterbildung mit Blitzeinschlägen und Regenschauern.

Frage3. Welche Auswirkungen hatten die angegebenen Gewitteraktivitäten auf den Ablauf des Landebetriebs?

Es kam zu einem Abfall der Pünktlichkeit für landende Luftfahrzeuge auf unter 20 v.H.

Frage 4. Zu welchen Zeitpunkten wurden die Ausnahmegenehmigungen für die Verletzung des Nachtflugverbots jeweils erteilt?

Durch die Erlaubnis von Verspätungsstarts nach 23 h gemäß Ziffer II.5 des Planfeststellungsbeschlusses wird das "Nachtflugverbot" nicht verletzt.

Bei den elf Ausnahmen handelte es sich um folgende Luftfahrzeuge:

Flug	Typ	ATD¹	Antragstellung
LH 732	A343	23:02	22:30
LH 575	A388	23:04	22:30
LH 784	A343	23:05	21:30
LH 690	B744	23:07	22:30
LH 216	B733	23:09	22:30
LH 922	A320	23:10	22:30
LH 1362	CRJ7	23:11	22:30
LH 782	B744	23:13	22:30
QF 6	B744	23:14	22:45
TK 1612	A320	23:17	22:41
LH 1068	B733	23:18	22:30

Nach erfolgter Einzelfallprüfung erfolgte im Anschluss die Genehmigung.

Frage 5. Inwieweit und in welcher Weise wurde die Startabwicklung jeweils von den Gewitteraktivitäten im Anflugbereich tatsächlich behindert?

Siehe Antwort zur Frage 1.

Frage 6. Aus welchen konkreten Gründen konnten die Starts am genannten Abend jeweils nicht vor 23.00 Uhr abgewickelt werden, obwohl die Kapazität der beiden Startbahnen zumindest bis 22.45 Uhr erkennbar nicht ausgenutzt wurde?

Die Abflugkapazität bei Betriebsrichtung 25 ist in der Betriebsstunde von 22 h bis 23 h eingeschränkt, weil von der Piste 25C aus startende 3- und 4-strahlige Luftfahrzeuge bestimmte Abflugrouten aus Lärmschutzgründen nicht mehr nutzen dürfen. Sie müssen entlang der sog. Nachtabflugstrecke fliegen, die - da näher an der Piste 18 liegend - nicht unabhängig zu den Starts auf der Piste 18 nutzbar ist.

Die Abflugkapazität der Pisten 25C und 18 tagsüber ist daher nicht vergleichbar mit der Abflugkapazität zwischen 22 h und 23 h.

Wiesbaden, 27. August 2012

Florian Rentsch

¹ actual time of departure