



HESSISCHER LANDTAG

28. 09. 2012

Kleine Anfrage

der Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 27.07.2012

**betreffend Begründungen für Ausnahmegenehmigungen vom
Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt im Monat 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 Monat Juli 2012 unterschiedliche Gründe für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot verzeichnet, die auf eine Verantwortlichkeit der Luftverkehrsseite hindeuten und deshalb als Ausnahmegrund nicht plausibel erscheinen.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie haben sich die in den Ausnahmegenehmigungen genannten Kapazitätsengpässe jeweils in Umfang und Dauer konkret dargestellt und warum konnten sie nicht rechtzeitig vor Beginn des Nachtflugverbots kompensiert werden?

Kapazitätsengpässe aufgrund von ATC-Steuerungsmaßnahmen beziehen sich grundsätzlich auf den Frankfurt anfliegenden Verkehr. Sie regulieren den aus den 44 Mitgliedsstaaten der ECAC (European Civil Aviation Conference) nach Frankfurt fliegenden Verkehr. Die Folge einer Steuerungsmaßnahme für den Flughafen Frankfurt ist, dass der anfliegende Verkehr aus den ECAC-Staaten an den Ausgangsflughäfen zeitlich verzögert wird, dementsprechend verschieben sich zeitlich auch die zu den betroffenen Anflügen korrespondierenden Abflüge (sog. Verkettungen) in Frankfurt. Die Steuerungen werden in der Regel von der DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) aufgrund von witterungsbedingten Ereignissen wie Gewitter, Starkregen, Nebel und Starkwinden initiiert.

Sind Pisten in Frankfurt abflugseitig nicht oder nur eingeschränkt nutzbar etwa wegen einer zu hohen Rückenwindkomponente, hinterlegt die DFS dies in Form einer reduzierten Pistenabflugkapazität, die zu verspäteten Starts führt. Restriktionen im Luftraum oder an den Zielflughäfen führen zur Zuweisung von verspäteten Slots (ein Slot ist ein Zeitfenster von 15 min, innerhalb dessen ein Flug in Frankfurt zu seiner Zieldestination starten darf). Grundsätzlich kapazitätsmindernd bei Betriebsrichtung 25/18 wirkt sich die im Luftfahrt-handbuch Deutschland AD 2 EDDF 5-7-5 beschriebene Regelung aus, wonach 3 und 4 strahlige Luftfahrzeuge (Lfr) - ausgenommen die Typen BAe146, FA50 und F90 - mit K/M-Abflugstrecken zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 07.00 Uhr Ortszeit die November-Abflugstrecken ("Nachtflugstrecke") nutzen müssen. Aufgrund der Lage der Nachtflugstrecke (näher an Piste 18 und fast paralleler Abflugkurs) sind Abflüge von Piste 25C abhängig zu Abflügen von Piste 18, d.h. ein Abflug auf Piste 18 startet erst dann, wenn der vorherige Abflug von Piste 25C das Pistenende 25C überflogen, die Kurve auf die Nachtflugstrecke eingeleitet und sich querab Pistenmitte RWY18 befindet oder mind. 1000ft durchstiegen hat.

Frage 2. Auf welche Weise sind die genannten Kapazitätsengpässe "aufgrund von ATC-Steuerungsmaßnahmen" jeweils entstanden?

Der diensthabende Supervisor (Wachleiter) der DFS kann verschiedene Gründe (Sicherheit, Wetter (Gewitter, Nebel), Technik oder z.B. Personalbesetzungsprobleme durch Erkrankung) für die Ergreifung von ATC-Steuerungsmaßnahmen (Air Traffic Control) (Verkehrsflussregelungsmaßnahmen (VFRM)) haben. Auswirkungen derartiger Steuerungsmaßnahmen sind kapazitive Einschränkungen, die den Verkehrsdurchsatz beeinflussen.

Frage 3. Welche unterschiedlichen ATC-Steuerungsmaßnahmen haben jeweils vorgelegen und wie haben sie sich ausgewirkt?

Im Monat Juli 2012 wurden Verkehrsflussregelungsmaßnahmen auf Grund von Wetter (Gewitter) und einmal wegen zu hoher Anfluglast in der Verkehrsprognose ergriffen. Dies hatte zur Folge, dass die Pünktlichkeit im In- und Outbound sank und es zu einer stark erhöhten Nachfrage für Abflüge zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit kam, die bis 23.00 Uhr Ortszeit nicht mehr kompensiert werden konnten.

Frage 4. Wer ist für die ATC-Steuerungsmaßnahmen jeweils verantwortlich?

Der diensthabende Supervisor der DFS der Radarkontrollzentrale Niederlassung Mitte.

Frage 5. Wie erklärt sich ein Kapazitätsengpass für Starts am Flughafen Frankfurt aufgrund des Ausfalls des DFS Radars im Bereich FIR München?

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 Datenstromes führte zu kurzzeitigen Verkehrsflussregelungsmaßnahmen, die sich kapazitiv auf den Verkehrsdurchsatz auswirkten.

Frage 6. In welchem Umfang sind technische Probleme am Zielflughafen aus Sicht der Landesregierung ein hinreichender Grund für eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt?

Generelle Aussagen, ob beispielsweise technische Probleme am Zielflughafen ein hinreichender Grund für Ausnahmen seien, sind nicht möglich. Bei der Erteilung von Ausnahmen für Starts nach 23.00 Uhr Ortszeit wird immer der jeweilige Einzelfall geprüft.

Frage 7. Welcher Art war bzw. ist der Ausnahmegrund: "Kapazitätsengpass aufgrund langer Rollzeiten"?

Frage 8. Wodurch sind die langen Rollzeiten entstanden und wie viel länger waren sie im Vergleich zu den üblichen Werten?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Rollzeit wird die Zeitspanne vom Abrollen aus dem Positionsbereich bis zum Aufrollen auf die Startbahn bezeichnet. Die langen Rollzeiten sind aufgrund von erhöhten Wartezeiten in der Warteschlange vor der Piste 18 entstanden, nicht durch den eigentlichen Rollvorgang. Dies kann dadurch entstehen, dass sich witterungsbedingte Einschränkungen und/oder Restriktionen im Luftraum und/oder technische Ausfälle von Flugsicherungsequipment und/oder Notfälle wie Startabbrüche aufgrund technischer Probleme am Lfz mit der bereits beschriebenen kapazitätsmindernden Regelung bei Betriebsrichtung 25/18 in der Zeit von 22.00 Uhr Ortszeit bis 07.00 Uhr Ortszeit überlagern. Ein Start auf der Piste 25C zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit führt im ungünstigsten Fall derzeit dazu, dass bis zu 3 Starts auf der Piste 18 nicht durchgeführt werden können. Die Deutsche Flugsicherung weist daher Abflügen nach 22.00 Uhr Ortszeit derzeit überwiegend die Piste 18 zu, abhängig vom Lfz-Typ und den Ausflugsunkten.

Frage 9. In welcher Weise hat die Luftaufsicht jeweils geprüft, dass fehlerhafte - nämlich ohne die notwendige Zeitreserve versehene - logistische Planungen der Airlines als Ursache für die Verspätungen ausgeschlossen werden können?

Die Luftaufsicht überprüft neben vielen anderen Aspekten bei jedem Antrag auch die jeweiligen off-block-Zeiten der Lfz.

Wird festgestellt, dass ein Lfz rechtzeitig zur Startbahn rollt, dann allerdings aufgrund von Verzögerungen, auf die es keinen Einfluss hat, nicht mehr vor 23.00 Uhr Ortszeit abfliegen kann, kann dies zur Erteilung einer Ausnahme führen.

Frage 10. Wann kann damit gerechnet werden, dass die Landesregierung Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot nur noch dann erteilt, wenn die Belange der Flughafen-anrainer auf nächtliche Ruhe tatsächlich gewahrt werden?

Ausnahmen werden immer nur dann erteilt, wenn der Grund der Verspätung außerhalb des Einflussbereichs der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft liegt.

Wiesbaden, 10. September 2012

Florian Rentsch