



---

### TOP 3b Beschluss zu Verspätungslandungen

---

1. Die Anzahl der Verspätungsflüge am Frankfurter Flughafen spitzt sich trotz der seitens des zuständigen Hessischen Verkehrsministeriums und der Akteure der Luftverkehrswirtschaft ergriffenen Maßnahmen weiter zu. Zwar hat die Anzahl der verspäteten Landungen im August zwischen 23-0 Uhr gegenüber den beiden Vormonaten etwas abgenommen, allerdings ausgehend von einem sehr hohen Niveau von tagesdurchschnittlich 6,8 Verspätungslandungen im Juni. Obwohl die sonst stets als maßgebliche Verspätungsursache angeführten Wettergründe, also Gewitterlagen, zumindest im Juli und August keine Rolle spielten, blieb die Anzahl der Verspätungsflüge gleichwohl sehr hoch:

Monat	Landungen 23-0 Uhr	Tage im Monat	Tagesdurchschnitt Landungen im Monat
August	124	31	4,0
Juli	161	31	5,2
Juni	203	30	6,8
Mai	185	31	6,0
<b>Tagesdurchschnitt Landungen 23-0 Uhr in Sommermonaten Mai-August: 5,5</b>			

2. Nach den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses sind Verspätungslandungen zwischen 23-0 Uhr grundsätzlich zulässig, solange sich die Verspätung nicht bereits aus der Flugplangestaltung ergibt. Sollte hierbei im Jahresdurchschnitt der Wert von 7,5 Verspätungslandungen pro Nacht überschritten werden, ist eine Anpassung der Verspätungsregelungen zu prüfen.

Die Jahresdurchschnittsbildung hat zur Folge, dass sehr hohe Werte in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres (in der Regel sind das die Sommermonate Mai-Oktober) durch Minimalwerte in den Wintermonaten weggemittelt werden.

So war die Zahl der verspäteten Landungen in den Sommermonaten in den letzten 3 Jahren 2,7- bis 4-mal so hoch wie in den Wintermonaten. Für einen Jahresdurchschnitt von 7,5 täglichen Verspätungslandungen, könnten selbst unter Annahme der aktuell auch im Winter gestiegenen Verspätungslandungen von 1,5 immer noch etwa 13,5 (!! ) Verspätungslandungen tagesdurchschnittlich in den Sommermonaten durchgeführt werden.

Bereits die Durchschnittsbildung über einen Monat verharmlost und beschönigt die tatsächliche Belastung. So gab es im Juni 6,8 tagesdurchschnittliche Verspätungslandungen von 23-0 Uhr, wobei in 6 Nächten zwischen 9-20 (!! ) Verspätungslandungen stattfanden. Die Bildung eines Jahresdurchschnittswertes verwässert die Darstellung der realen Fluglärmsituation jedoch in noch stärkerem Maße. So wird der beschriebene immer noch zulässige Durchschnittswert von 13,5 in den Sommermonaten bzw. 7,5 im

Gesamtjahr auch dann nicht erreicht, wenn in zahlreichen Nächten im Sommer mehr als 50 Verspätungslandungen durchgeführt werden. Hinzu kommen selbstverständlich noch die verspäteten Abflüge.

Der Jahresdurchschnittswert für das Jahr 2018 liegt momentan bei 3,5 täglichen Verspätungsflügen (1,5 Januar-April und 5,5 Mai-August). Nach den aktuellen Regelungen sind noch mehr als doppelt so viele Landungen pro Nacht zulässig als bisher.

3. Der in der Mediation zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zur Konfliktvermeidung gefundene gesellschaftliche Kompromiss eines sechsständigen Nachtflugverbots von 23-5 Uhr wird mit der Anwendung und Ausreizung der Ausnahmeregelung ad absurdum geführt. Versprochen und in allen Verlautbarungen zum Ausbau kommuniziert war ein sechsständiges Nachtflugverbot, und zwar als Kehrseite der gleichen Medaille untrennbar verbunden mit der Ausbauentcheidung. Ab 23 Uhr sollte den Anwohnerinnen ihre Nachtruhe garantiert sein, von ganz wenigen dringend erforderlichen echten Ausnahmen bis 0 Uhr abgesehen. Die Menschen im Umfeld des Frankfurter Flughafens müssen nun erleben, dass das sechsständige Nachtflugverbot seit Monaten faktisch auf ein fünfständiges reduziert wird. Die Zerstörung dieser wichtigen Stunde der Kernnacht findet zudem in den sensibelsten Zeiten des Jahres statt, in denen die Menschen mit geöffneten Fenstern schlafen (müssen).
4. Im Planfeststellungsbeschluss wurde die Zahl von jahresdurchschnittlich 7,5 Verspätungslandungen im Zeitraum von 23-0 Uhr angesetzt. Diese ergaben sich aus durchschnittlichen Verspätungsflügen des Jahres 2005 und wurden auf die Flugbewegungen der für 2020 prognostizierten Verkehrsmenge hochskalliert. Die Anzahl der Verspätungsflüge wurde damit nicht fachlich auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrs an einem Flughafen mit Nachtflugverbot abgeleitet, es handelt sich vielmehr um eine Setzung auf Basis der Verspätungsflüge an einem Flughafen mit Nachtflugbetrieb. Gleichwohl bestand mit Blick auf das Mediationsergebnis immer Einigkeit in dem Verständnis, dass es sich um einen echten Ausnahmetatbestand handelt und nicht um eine Verkürzung der Mediationsnacht um eine Stunde. Wenn nun wie am Flughafen Frankfurt im laufenden Betrieb erkennbar wird, dass die Annahmen zu möglichen Verspätungsgründen durch die aktuelle Handhabung nicht gedeckt sind und die Ausnahmeregelung den mit ihr verfolgten Zielen nicht gerecht wird, ist die Genehmigungsgrundlage entsprechend auf die neue Ausgangslage anzupassen.
5. Seit Veröffentlichung des Planfeststellungsbeschlusses im Dezember 2007 hat sich zudem durch zahlreiche Studien und Gutachten die Erkenntnisgrundlage zur Störung des Nachtschlafes verändert. Vor diesem Hintergrund hat sich der Schutzwert der Nachtruhe für die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung noch einmal deutlich erhöht.

**Vor diesem Hintergrund fordert die Fluglärnkommision die Landesregierung auf, beispielsweise den gerade für solche Situationen geschaffenen Auflagenvorbehalt Nr. 3 des Planfeststellungsbeschlusses (5.1.4) dahingehend zu nutzen, die bisherige Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot für Verspätungslandungen in der Zeit von 23-0 Uhr anzupassen. Die Kommission fordert dabei über die am 20.6.2018 auf der 246. Sitzung beschlossenen Vorgaben hinaus, die Zahl der zugelassenen verspäteten Flugbewegungen in der Mediationsnacht ergänzend auf einen Maximalwert von 5 pro Nacht zu beschränken.**