



---

**TOP 2b**  
**Beschluss der Fluglärmkommission Frankfurt**  
**zu**  
**Verspätungsflügen in der Mediationsnacht**

---

1. Das im Jahr 2000 abgeschlossene größte deutsche Mediationsverfahren kam zu dem Ergebnis, dass es einen Ausbau des Frankfurter Flughafens nur geben darf, wenn der damit verbundenen gewaltigen zusätzlichen Taglärmbelastung kompensatorisch die Gewährleistung gesunden Nachtschlafes zumindest in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr entgegen gesetzt wird. Nach den eindrücklichen Erfahrungen mit dem einseitig beschlossenen und durchgesetzten Bau der Startbahn West sollte dieses mit der Region vereinbarte Nachtflugverbot für einen gesellschaftlich akzeptierten Ausgleich der Interessen sorgen. Dieses von der Mediation beabsichtigte Gleichgewicht wurde durch das im Jahr 2011 eingeführte Nachtflugverbot auch bewirkt. Durch regelmäßige Verspätungsflüge nach 23 Uhr droht dieser gemeinsam errungene und von der Region akzeptierte Grundkonsens jedoch verloren zu gehen.
2. Nach Auffassung der Kommission kann eine dauerhafte Beeinträchtigung des Nachtflugverbotes durch Verspätungsflüge nicht weiter hingenommen werden. Ausnahmen vom Nachtflugverbot müssen auf echte Ausnahmesituationen beschränkt bleiben und dürfen nicht zur Regel werden.
3. Die Ursachen für die bundesweit zu beobachtende Zunahme an Verspätungsflügen reichen von fehlerhaften Flugplangestaltungen der Fluggesellschaften über unzureichende Kapazitäten an Flughäfen für Abfertigung und Sicherheitskontrollen, zunehmende Wetterphänomene und einen überfüllten europäischen und deutschen Luftraum bis hin zu Mängeln der aktuellen rechtlichen Regelungen. Weiteres Luftverkehrswachstum in Frankfurt, Deutschland und Europa muss davon abhängig gemacht werden, dass die Beseitigung der Verspätungsproblematik sowohl

seitens der politischen und institutionellen Akteure auf Bundes- und Landesebene als auch der Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber offensiv angegangen wird. Die Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen ist sicherzustellen.

#### 4. Die Fluglärmkommission stellt folgende konkrete Forderungen auf:

- **Betriebsgenehmigung/Planfeststellungsbeschluss:** Die Genehmigungsbehörde wird aufgefordert zu prüfen, ob die Betriebsgenehmigung des Flughafens Frankfurt (ggf. auf Antrag der Flughafenbetreiberin) geändert werden kann. Die Regelung sollte nach den erkennbaren Problemen mit dem Nachweis mangelhafter Flugplangestaltung bei Verspätungslandungen entsprechend der Vorgaben bei verspäteten Abflügen so ausgestaltet sein, dass Verspätungslandungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereichs der Fluggesellschaft liegen. Alternativ sollte geprüft werden, ob der Planfeststellungsbeschluss mit der Begründung angepasst werden kann, dass die damaligen Annahmen zu möglichen Verspätungsgründen durch die aktuelle Handhabung nicht gedeckt sind und hierdurch eine neue Ausgangslage gegeben ist. Die Fraport AG wird aufgefordert, einen Antrag auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses beim HMWEVL mit dem Ziel einzureichen, die Anforderungen an die Einhaltung der Nachtruhe zu konkretisieren.

**Kapazitätseckwert:** Die Fraport AG wird aufgefordert, eine Anpassung des Kapazitätseckwertes zu veranlassen. Erkennbar ist, dass der aktuelle Kapazitätseckwert nur mit systematischen Verspätungsflügen erreicht werden kann. Nach Auffassung der Kommission ist sicherzustellen, dass es auch unterhalb von 7,5 durchschnittlichen Verspätungslandungen pro Nacht nicht mehr zu systematischen Verspätungsflügen kommt. Die DFS wird insoweit aufgefordert, auch im Rahmen ihres Einwirkungsbereiches auf die Einhaltung des Nachtflugverbotes deutlicher als bisher hinzuwirken. Von der Flughafenbetreiberin beantragte Kapazitätserweiterungen durch Anpassung der Eckwerte müssen von der Flugsicherung auch tatsächlich und unter Beachtung des Nachtflugverbotes abgearbeitet werden können. Sollte dies beispielsweise aufgrund von personeller Unterbesetzung oder anderer erkenn-

barer Umstände nicht der Fall sein, sind beantragte Eckwerterhöhungen durch die DFS abzulehnen.

- **Flugplangestaltung:** Die Fluggesellschaften (u. a. Ryanair, Condor, Lufthansa und TUIfly) werden aufgefordert, sowohl die Flugplangestaltung für die kommende Flugplanperiode als auch für einen kurzfristigeren Einwirkungszeitraum entsprechend der erkennbaren Rahmenbedingungen so anzupassen, dass das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt regelmäßig eingehalten wird. Dabei sind sowohl Ankündigungen der (europäischen und deutschen) Flugsicherungsorganisationen im Hinblick auf Kapazitätsengpässe als auch eigene Erfahrungswerte mit der Abwicklung koordinierter Flüge hinreichend in die Beurteilung einzubeziehen. Ankünfte und Abflüge am Abend sollten langfristig und tagesaktuell so geplant und durchgeführt werden, dass auch bei Gewitter oder Schneefall ein ausreichender Zeitpuffer zur Vermeidung von Starts und Landungen in der Kernnacht gegeben ist.
- **Flughafenentgelte:** Die Fraport AG wird aufgefordert, die Flughafenentgelte im Nachtzeitraum, und hierbei insbesondere für Verspätungsflüge nach 23 Uhr, anzuheben. Entsprechend der deutlich weitergehenden Regelung u. a. am Flughafen Hamburg sollten auch am größten deutschen Flughafen mit der stärksten Fluglärmbelastung bundesweit Verspätungsflüge im Nachtzeitraum mit einer spürbaren Anhebung der Entgelte belegt werden. Für den Fall der rechtlichen Zulässigkeit regen wir an, dass die Fraport AG die Mehrerläse aus verspäteten Flügen in der Kernnacht an den Regionalfonds abführt.
- **Luftverkehrsgesetz:** Die rechtlichen Grundlagen des Luftverkehrsgesetzes sind so anzupassen, dass Fluglärm nach der Sicherheit und neben Kapazitätsaspekten einen höheren Stellenwert erhält und mindestens angemessen berücksichtigt wird. Darüber hinaus ist der gesetzliche Schutz der Betroffenen in der Nacht in Bezug auf die Zulässigkeit von Ausnahmeflügen zu verbessern.

- **Bußgelder:** Das Regierungspräsidium Darmstadt wird aufgefordert, eine schnellstmögliche Überprüfung der einzelnen Verspätungsflüge im Hinblick darauf vorzunehmen, ob sich diese bereits aus der Flugplangestaltung ergeben. Stichprobenartig ist zu überprüfen, ob Verspätungsgründe in Anträgen zur Genehmigung verspäteter Starts vollständig und korrekt angegeben wurden. Die rechtlichen Grundlagen sind insoweit anzupassen, dass neben den einzelnen Luftfahrzeugführern in der Regel auch die Fluggesellschaften in Haftung genommen werden können.

Die Fluglärmkommission fordert die Verantwortlichen dazu auf, die aufgeführten Handlungsoptionen zu ergreifen und regelmäßige Verspätungsflüge in der Nacht zu unterbinden. Die Kommission behält sich vor, weitere Vorschläge zur Vermeidung von verspäteten Starts und Landungen zu unterbreiten.