

## TOP 3a - Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten

# Verkehrsflughafen Frankfurt Main: Entwicklung der Nachtflugsituation – Fragen FLK Vorstand – Schritte HMWEVL

**Regine Barth**

Leiterin Stabsstelle Fluglärmschutz & nachhaltige Luftverkehrswirtschaft  
Fluglärmschutzbeauftragte

247. Sitzung der FLK Frankfurt Main  
Raunheim, 26.09.2018

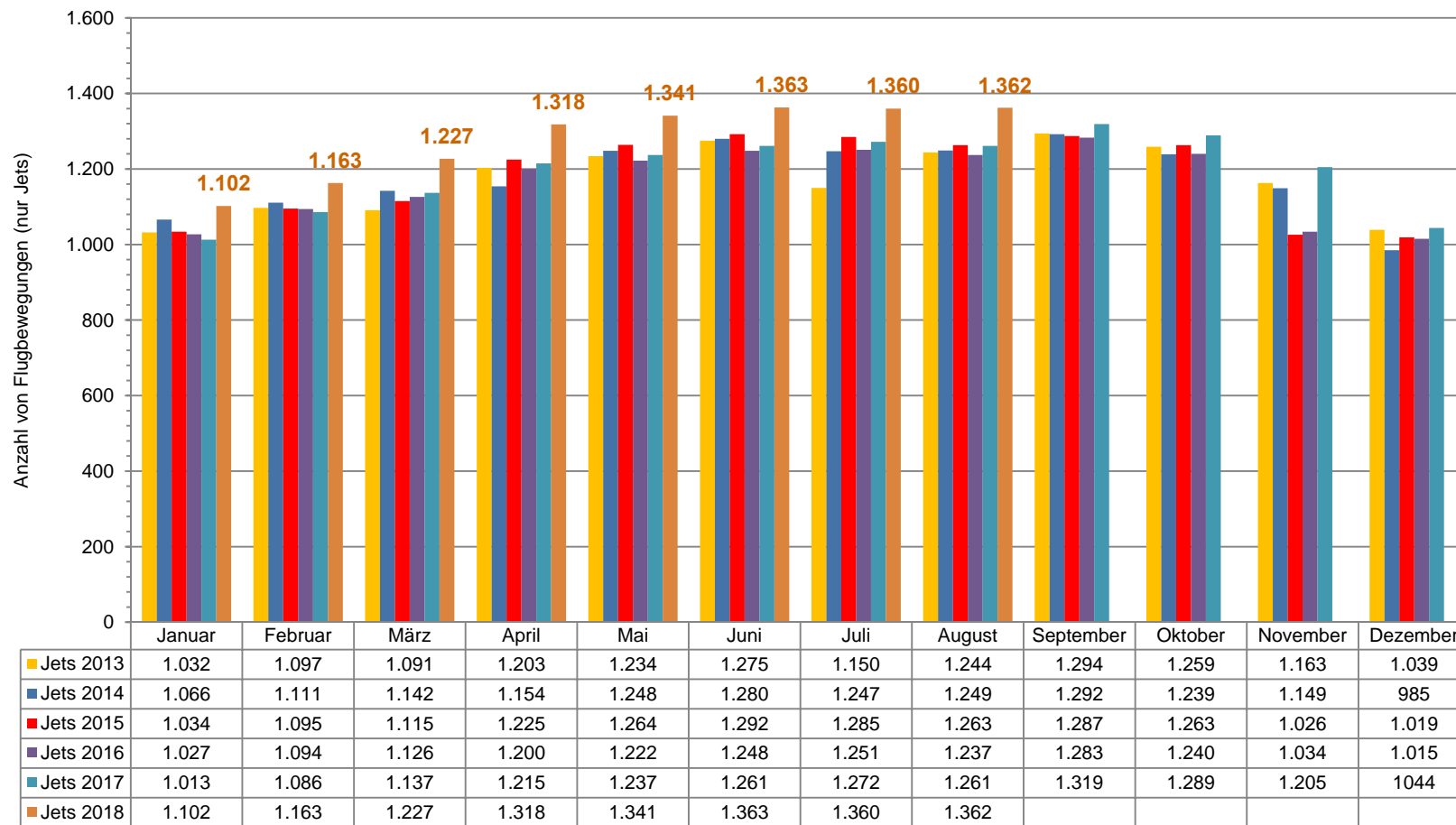
## Aufbau

- Überblick über Verkehrszahlen mit Erläuterungen
- Updates zu verschiedenen Themen seit Juni
- Aktivitäten des HMWEVL
- Was Verspätungsursachen angeht, siehe ausführliche Analyse in Folien zur Sitzung im Juni



# Bewegungszahlen

# Anzahl von Flugbewegungen am Tag (06-22 Uhr) in den Jahren 2013 bis 2018 (August) im Tagesdurchschnitt



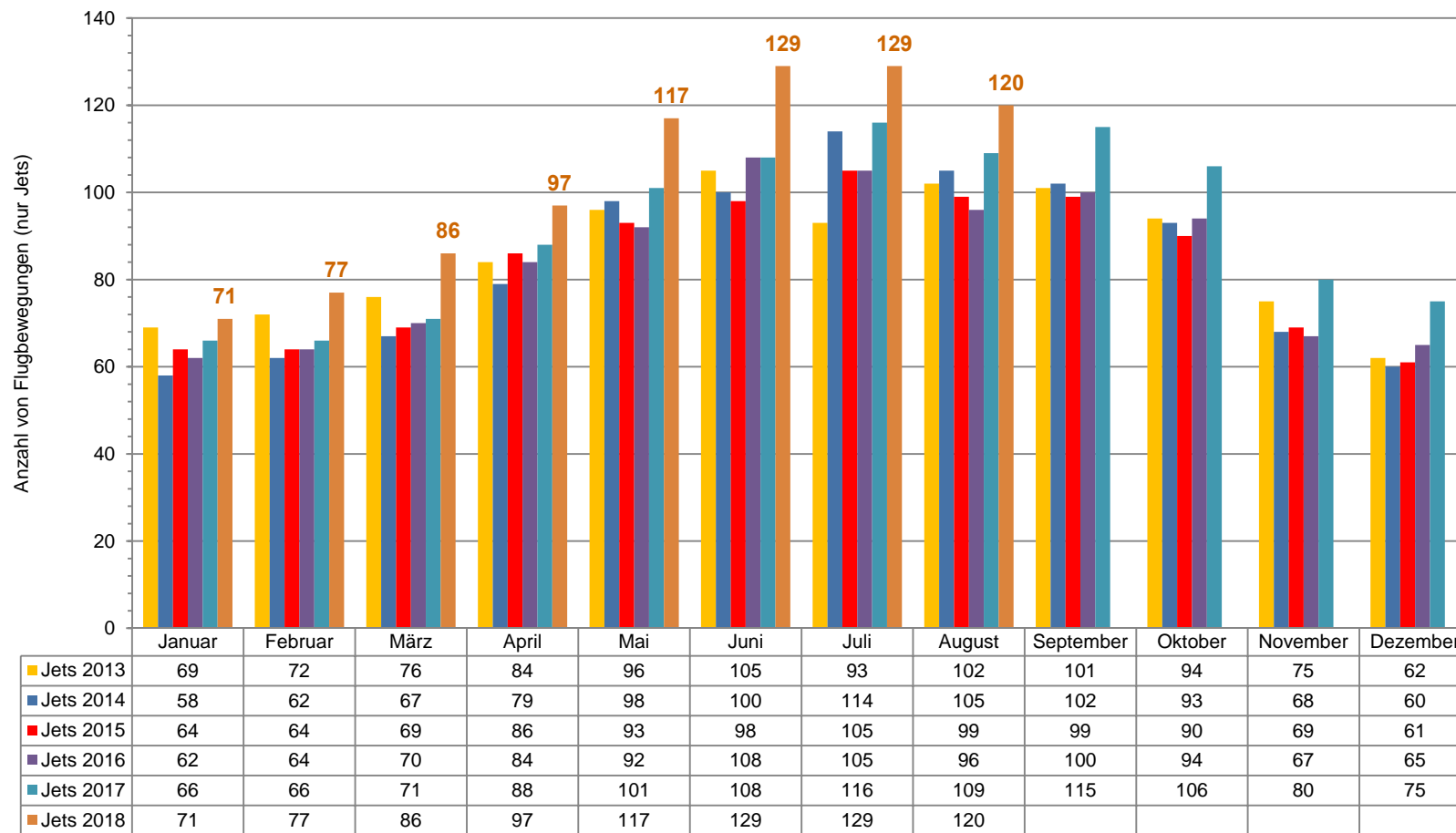
Quelle: Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten; Aus: 247. FLK-Sitzung (v. 26.09.2018).

## Anmerkungen zur vorigen Folie

### Entwicklung Bewegungszahl am Tag:

- Die Bewegungszahlen am Tag sind in den ersten 8 Monaten gegenüber dem Vorjahr um etwa 8 % gestiegen, also ein außergewöhnlich deutliches Wachstum
- Zusatzinformation: Der ganz überwiegende Teil dieses Zuwachses an Bewegungen entfällt auf Verkehre innerhalb der EU
- Flüge zu Zielen in Deutschland sowie Interkontinentalflüge haben geringere Zuwachsraten

# Anzahl von Flugbewegungen in der Nacht (22-06 Uhr) in den Jahren 2013 bis 2018 (August) im Tagesdurchschnitt

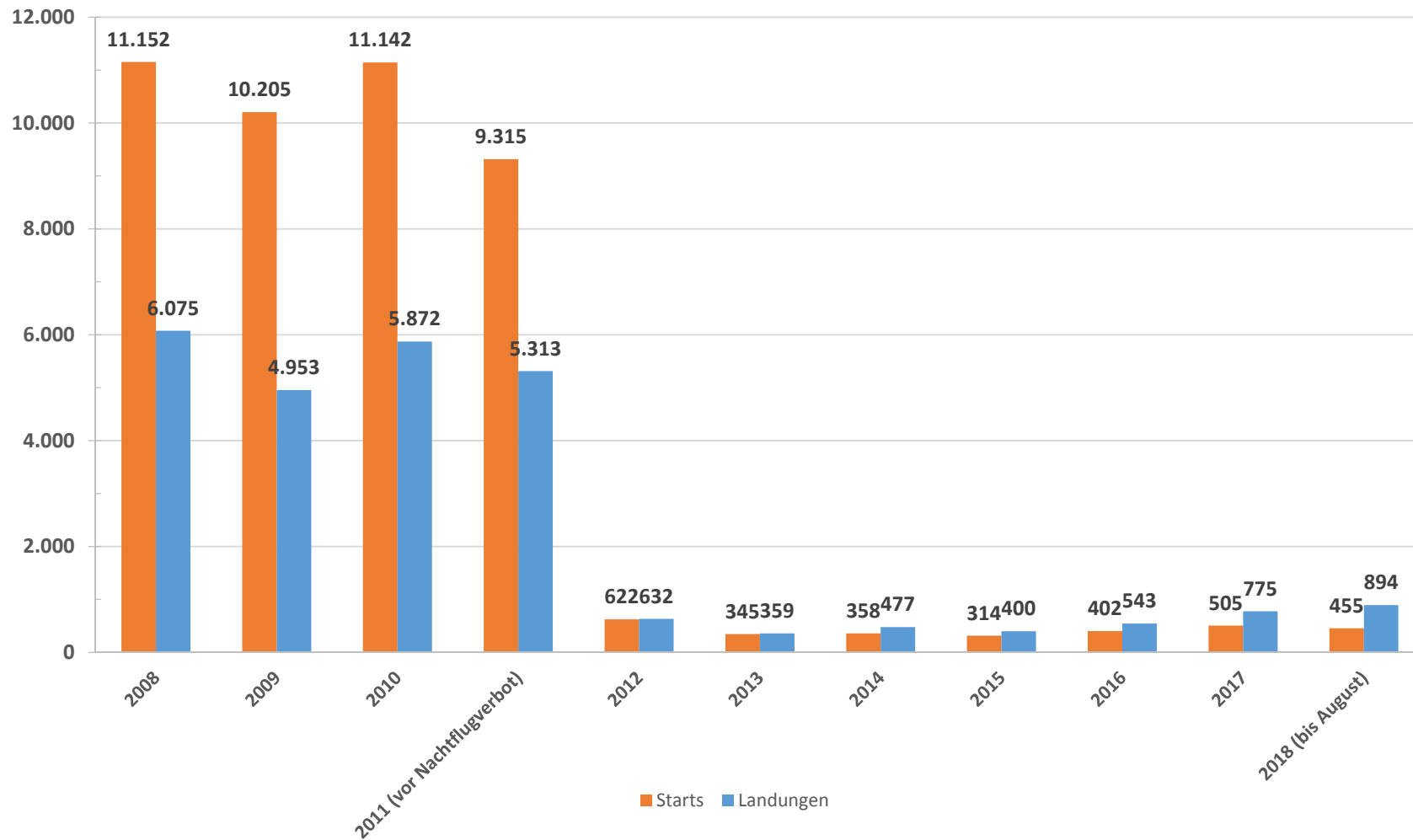


Quelle: Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten; Aus: 247. FLK-Sitzung (v. 26.09.2018).

## Anmerkungen zur vorigen Folie Entwicklung Bewegungszahl in der gesetzlichen Nacht (22-6 Uhr):

- Die Bewegungszahlen in der Nacht sind in den ersten 8 Monaten gegenüber dem Vorjahr um etwa 14 % gestiegen.
- Die Zahl der Nachtflugbewegungen ist also noch deutlicher angestiegen als die Bewegungen am Tag
- Die Unterschiede zwischen Winter- (= weniger Verkehr) und Sommermonaten (= mehr Verkehr) sind in der Nacht viel ausgeprägter als am Tag
- Die Zahlen (geplante und ungeplante Flüge) liegen trotz des Anstiegs noch deutlich unterhalb der Schwelle im PFB von 133 geplanten Flugbewegungen im Jahresdurchschnitt pro Nacht

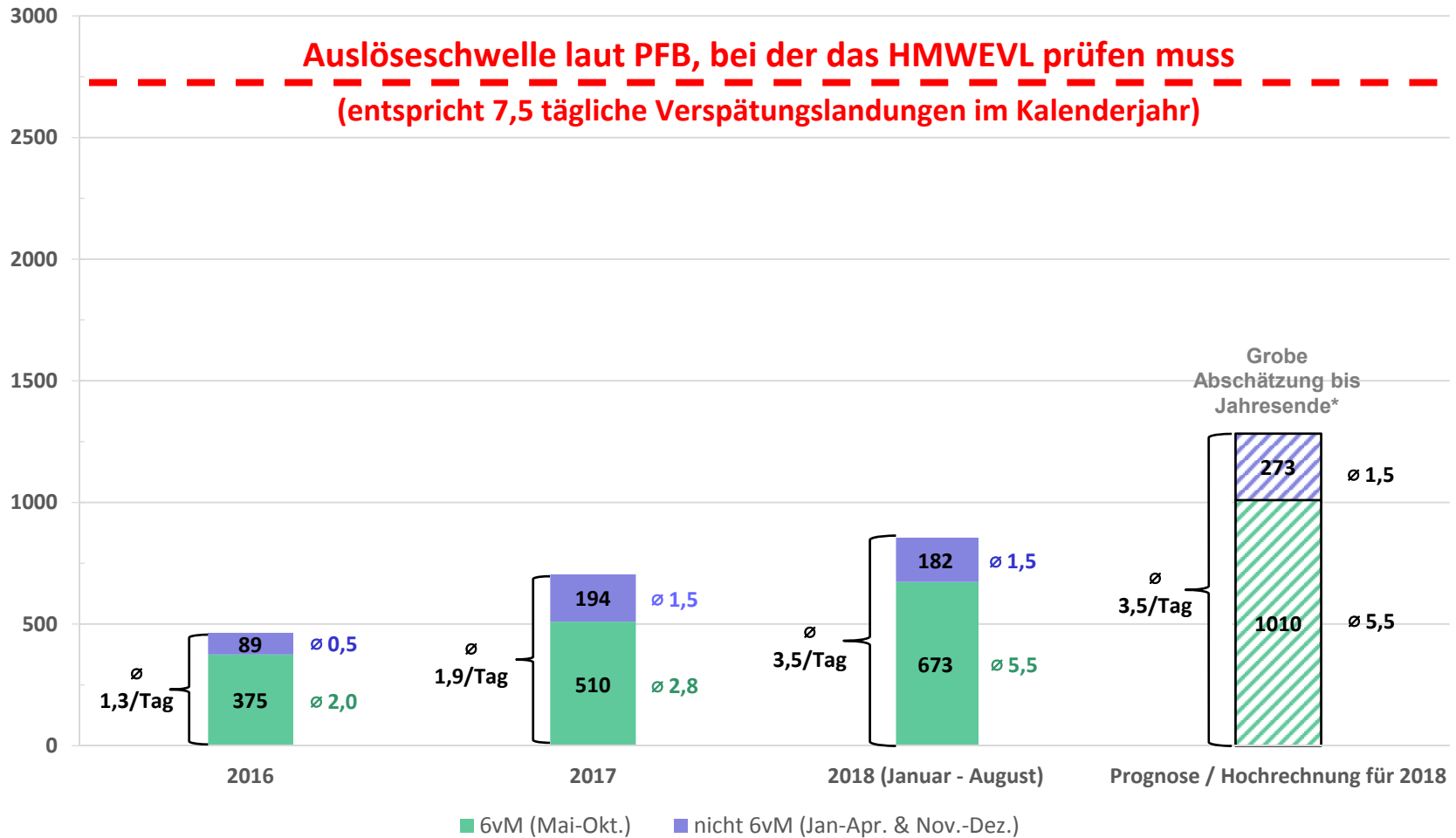
## Mediationsnacht (23-5 Uhr): Starts und Landungen in 2008 bis 2018 (August)



Quelle Rohdaten: BIAF-Nachtflugliste der Fraport AG



## Verspätete Landungen von 23:00 bis 23:59 Uhr nach Ziffer 4.1.3 PFB: Januar 2016 bis 2018 (August) – 6 v.M. vs. nicht 6 v.M.

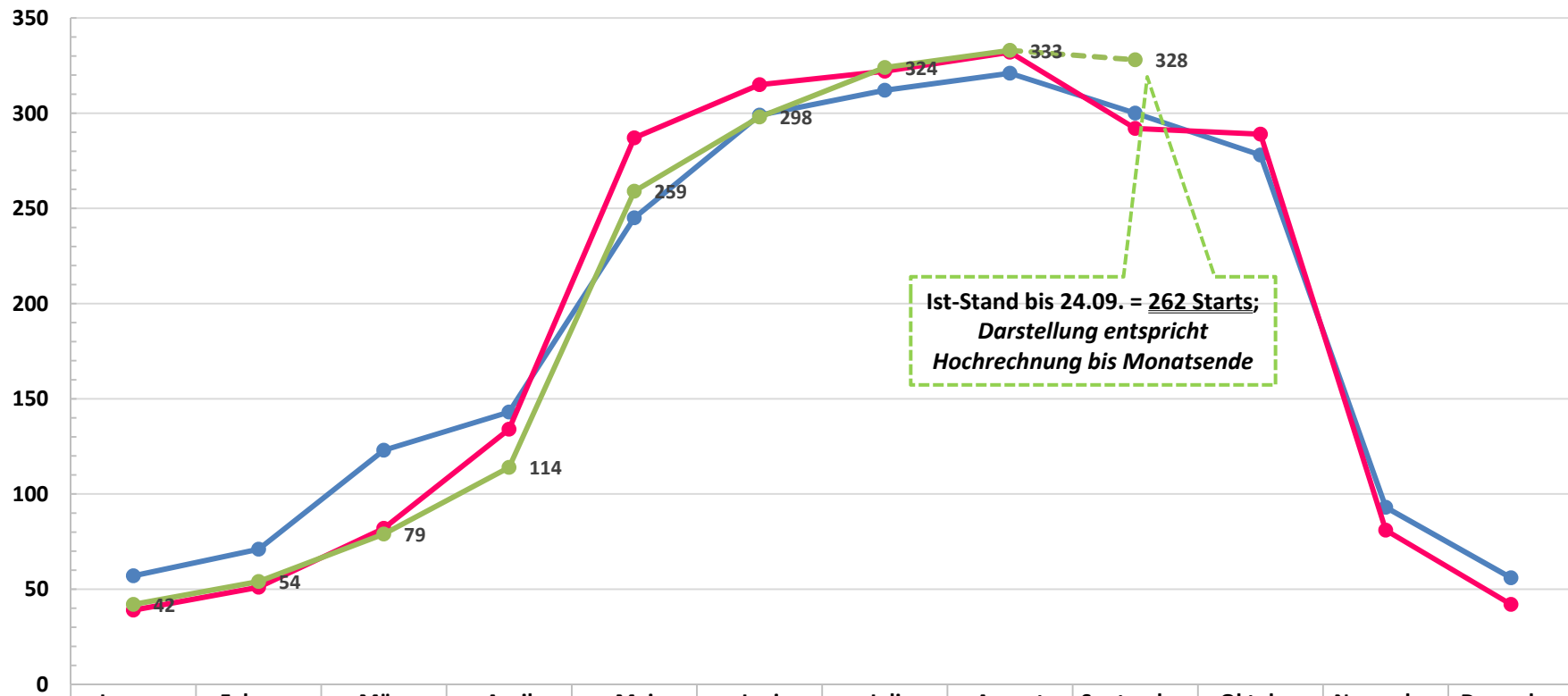


\* Grobe Abschätzung bis Jahresende basiert auf den bisherigen 4 v. M. (Mai-Aug.) und nicht 4 v. M. (Jan-Apr.) im Jahr 2018

## Anmerkungen zur beiden vorigen Folien Entwicklung Bewegungszahl in der Mediationsnacht (23-5 Uhr):

- Ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist vor allem bei Landungen erkennbar
- Die im PFB vorgeschriebene Auslöseschwelle für eine Überprüfung der Regelung bleibt aller Voraussicht nach auch in 2018 deutlich unterschritten
- Wir wissen (nicht nur) aus der Lärmwirkungsforschung wie wichtig die Nachtruhe ist
- Die sehr stark angestiegene Zahl von Zuschriften an die Landesregierung, Beschwerden, Anträgen von Bürgerinnen und Bürgern und Schreiben von Kommunen machen deutlich, dass bereits die aktuellen Zahlen von Verspätungen als große Belastung wahrgenommen werden
- Daher bleibt auch unterhalb der Schwelle von 7,5 das Ziel und die Verantwortung, Verspätungen auf ein Mindestmaß zu beschränken

# Starts von 05:00 bis 05:59 Uhr seit Januar 2016 bis September 2018



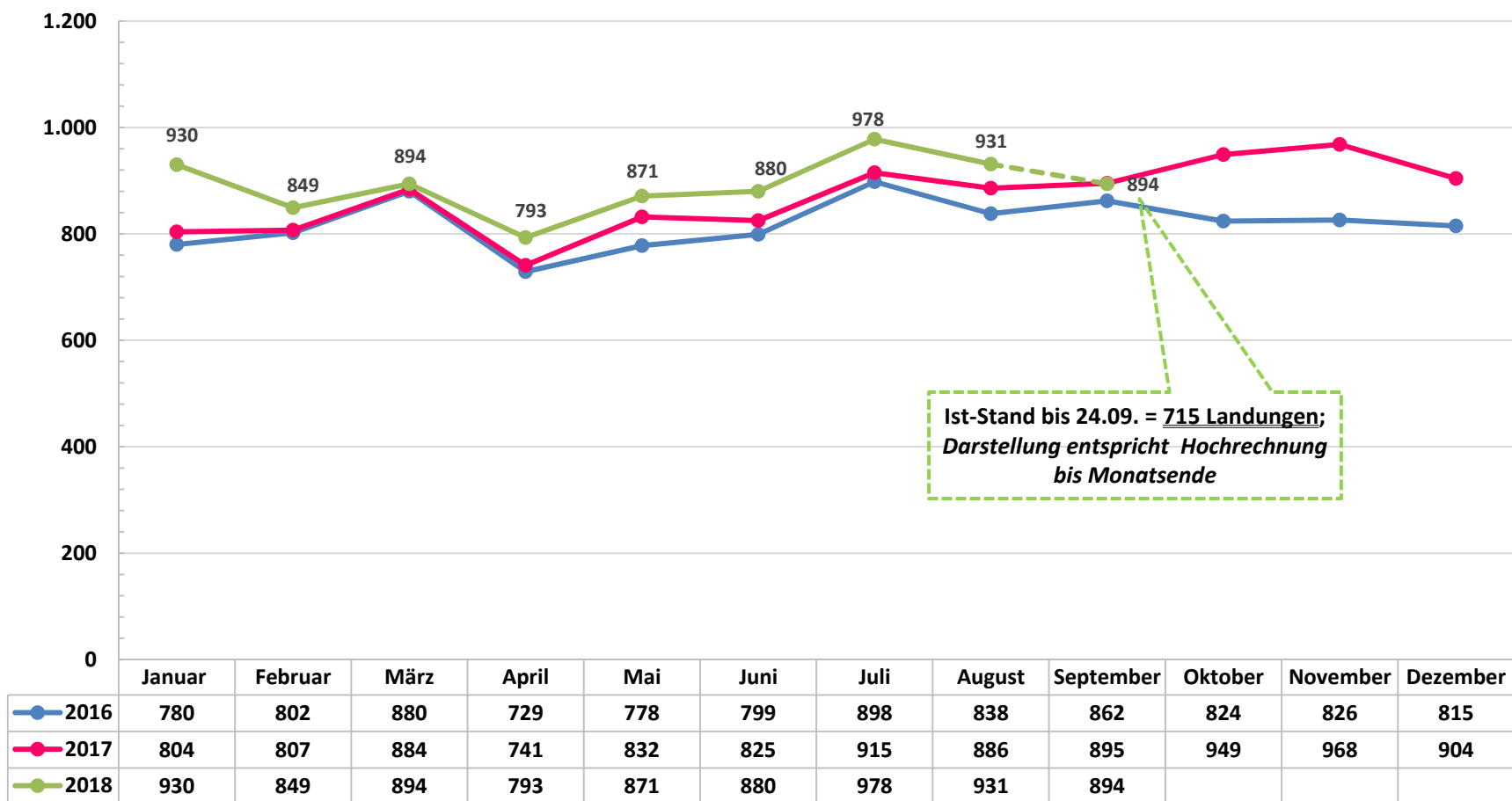
Ist-Stand bis 24.09. = 262 Starts;  
 Darstellung entspricht  
 Hochrechnung bis Monatsende

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
● 2016	57	71	123	143	245	299	312	321	300	278	93	56
● 2017	39	51	82	134	287	315	322	332	292	289	81	42
● 2018	42	54	79	114	259	298	324	333	328			

## Anmerkungen zu Entwicklung Starts am Morgen:

- Kaum Veränderungen zu den Vorjahren, leichter Rückgang im Vergleich zu den Vorjahren
- Nahezu identischer Jahresgang bisher
- Anmerkungen: Es gibt nur wenig Airlines, die bereits die erste Betriebsstunde für Abflüge nutzen
- Fast ausschließlich Ferienflüge
- Lufthansa beginnt deutlich später mit einem ersten Abflugpeak (ca. ab 7 Uhr)

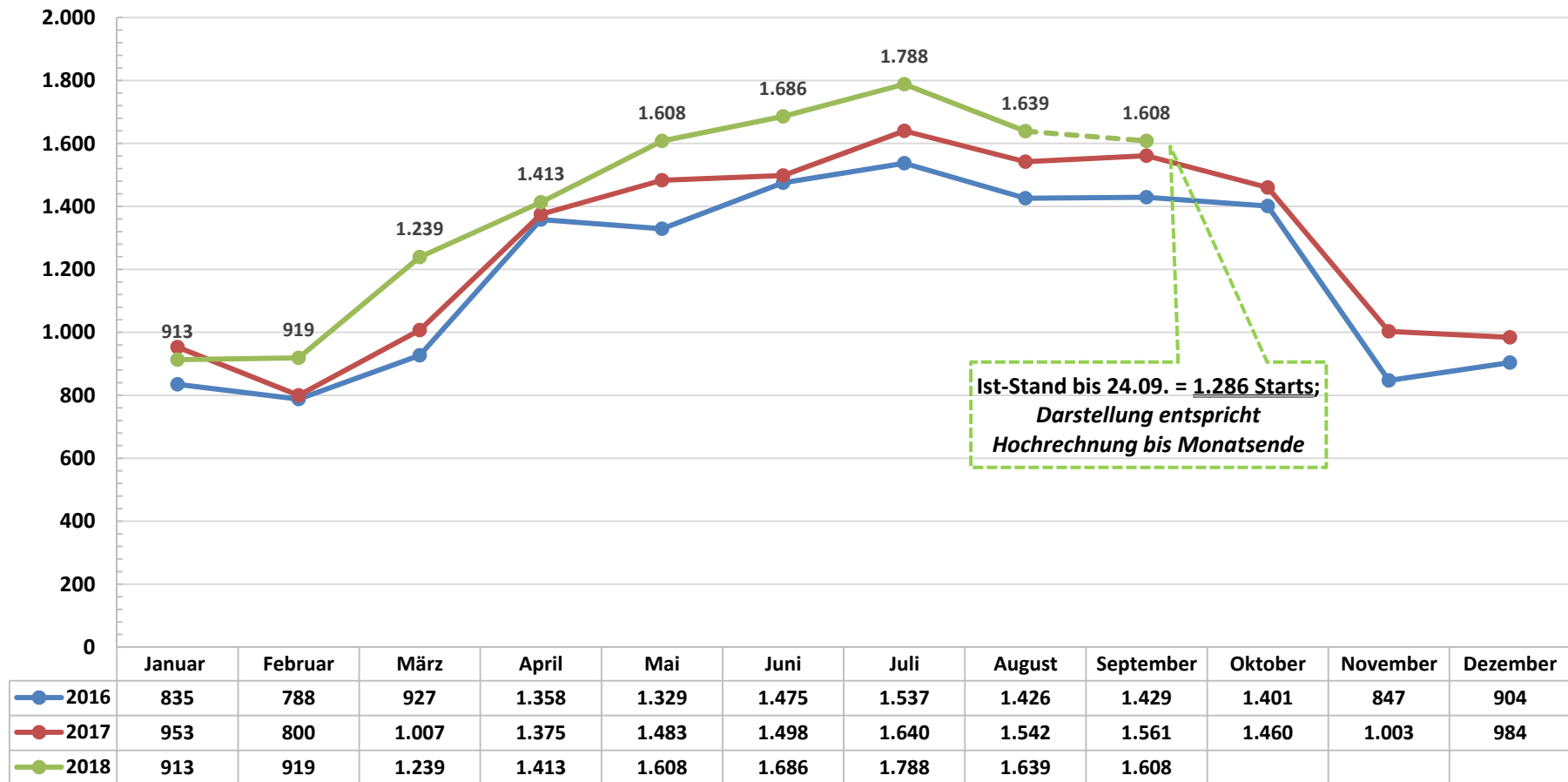
# Landungen von 05:00 bis 05:59 Uhr seit Januar 2016 bis September 2018



## Anmerkungen zu Entwicklung Landungen am Morgen:

- Erkennbarer Anstieg der Anzahl der Landungen, aber Anstieg ist prozentual etwas geringer als am Tag
- Ähnlicher Jahresgang wie in Vorjahren

# Starts von 22:00 bis 22:59 Uhr seit Januar 2016 bis September 2018

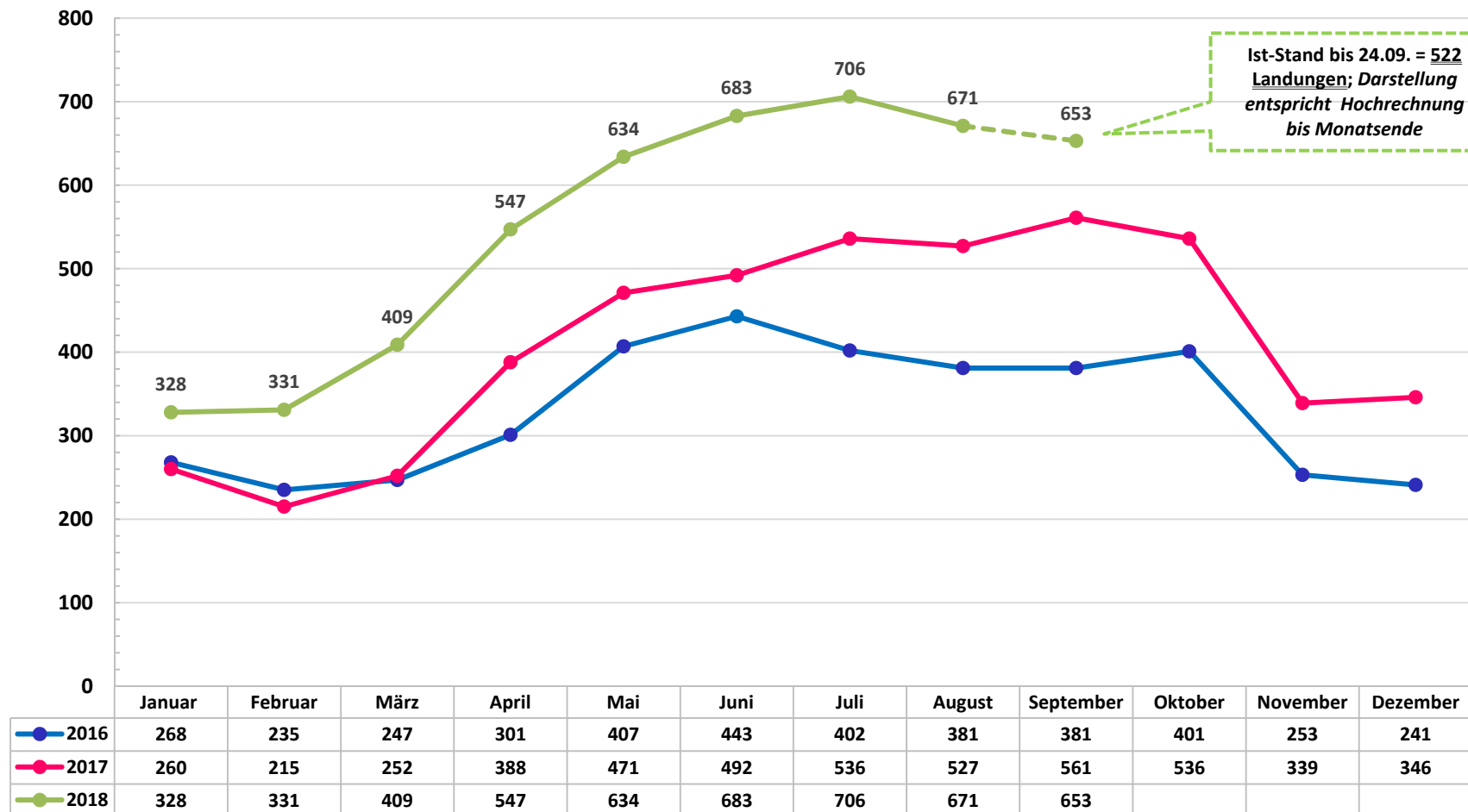


## Anmerkungen zu Entwicklung Starts am Abend (22-23 Uhr):

- Anstieg der Anzahl der Starts um ca. 9 %, also ähnliche Wachstumsrate wie Bewegungszahl am Tag
- Ähnlicher Jahresgang wie in Vorjahren
- Nach wie vor gilt: Es gibt trotz des Anstiegs bei Landungen immer noch mehr als doppelt so viel Starts als Landungen in dieser Stunde. Die Morgenrandstunde ist am Flughafen Frankfurt von Landungen geprägt, die Abendrandstunde von Starts.
- Ein wichtiger Grund: Das Konzept der Lufthansa (ca. 60 % Gesamtanteil am Verkehr in Frankfurt) bei Langstrecken mit den aufeinander abgestimmten Wellen hat Abends kaum Landungen, aber einen Abflugpeak, insbesondere für Interkontinentalflüge, morgens kommen dafür Flieger aus Übersee an.



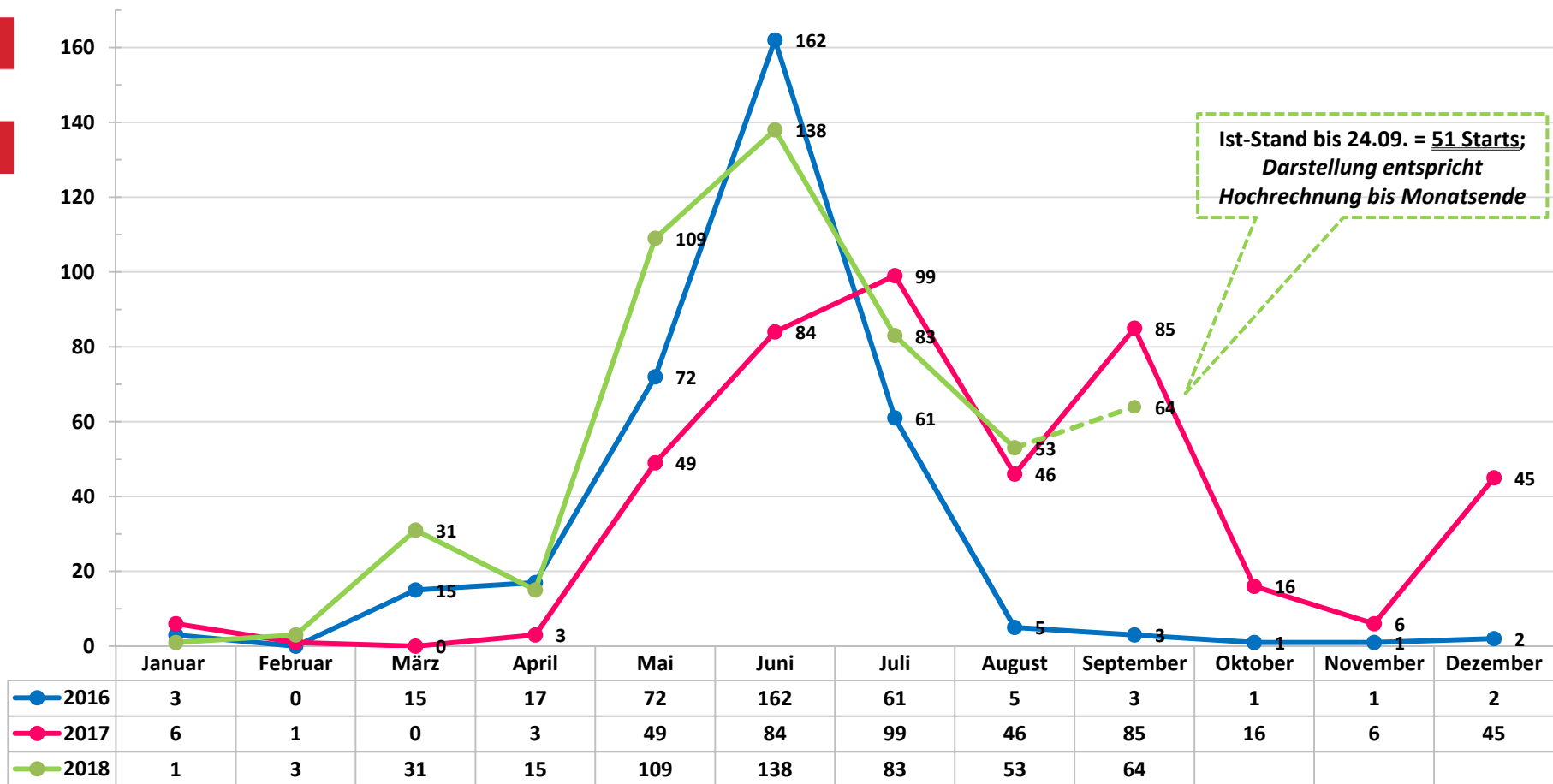
# Landungen von 22:00 bis 22:59 Uhr seit Januar 2016 bis September 2018



## Anmerkungen zu Entwicklung Landungen am Abend (22-23 Uhr):

- Stark überproportionaler Anstieg der Anzahl von Landungen von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr im Vergleich zu den Vorjahren (plus 37 %)
  
- Gründe:
  - Zusätzliche in Frankfurt stationierte Flugzeuge im europäischen Kontinentalverkehr als im Vorjahr, die Abends mit einem letzten Passagierflug noch kurz vor Ende der Betriebszeit an ihre „Basis“ zurückkehren und dann am Morgen wieder losfliegen.
  - Nicht nur Ryanair hat Flugzeuge stationiert, sondern auch andere Airlines, die zusätzlich Maschinen in Frankfurt einsetzen oder neu in Frankfurt operieren
  - Verspätungen von Flügen, die sich über den Tag aufgebaut haben, betreffen vor allem Kontinentalverkehre (siehe Folien aus Juni Sitzung)

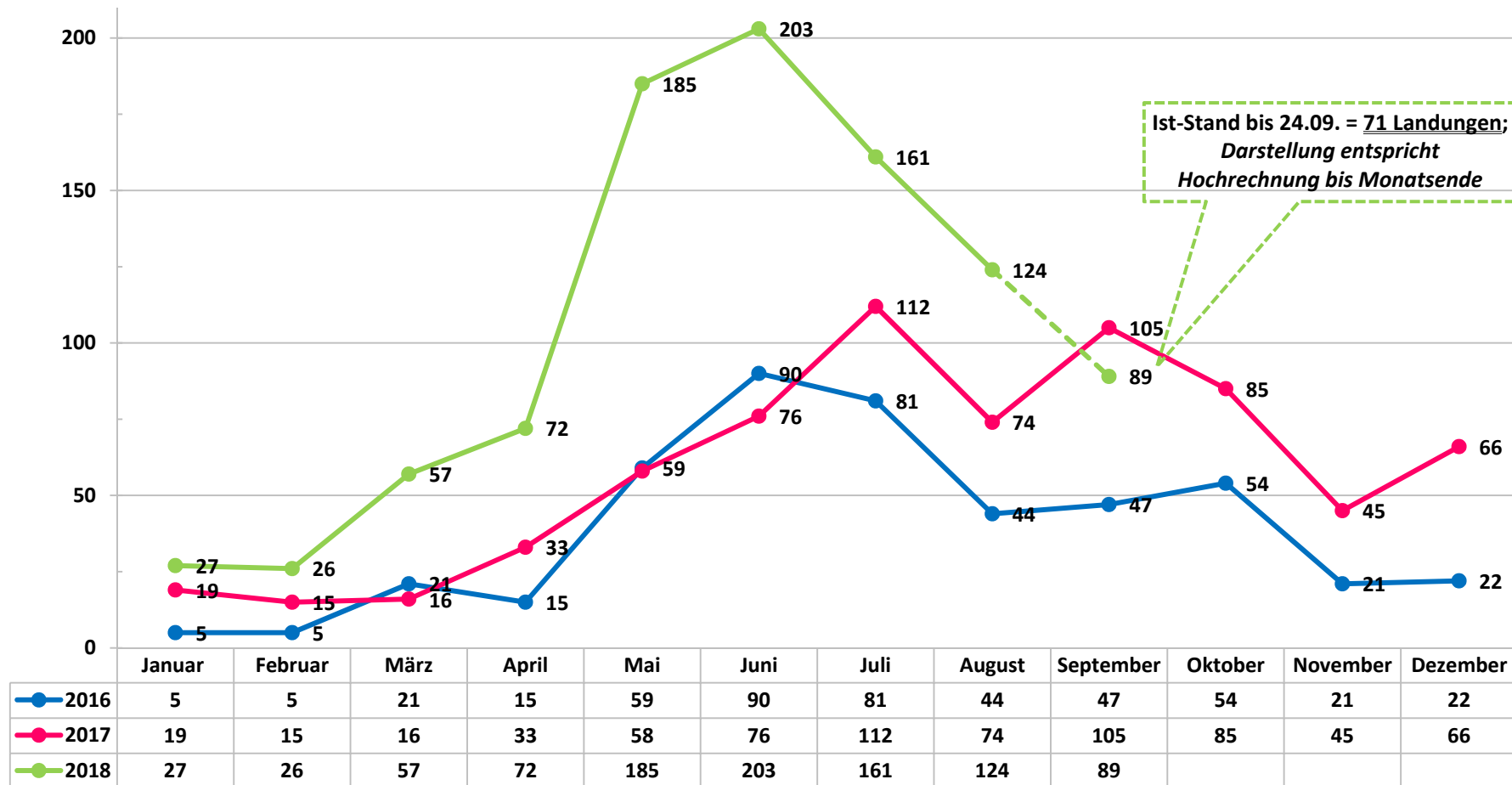
## Starts von 23:00 bis 23:59 Uhr nach Ziffer 5. PFB („Einzelgenehmigungen“) seit Januar 2016 bis September 2018



## Anmerkungen zu Entwicklung verspätete Starts (23:00-23:59 Uhr):

- Insgesamt etwas höher als in Vorjahren, aber erkennbar von großen „Peaks“ und starken monatsweisen Unterschieden geprägt
- Anstieg ungefähr im Bereich, wie auch Verkehrszahlen angestiegen sind
- Starke Abhängigkeit von Unwetterphasen, als wichtigste Ursache für Ausnahmegenehmigungen
- Starke Wetterabhängigkeit erklärt Peaks und Unterschiede in Jahresgängen

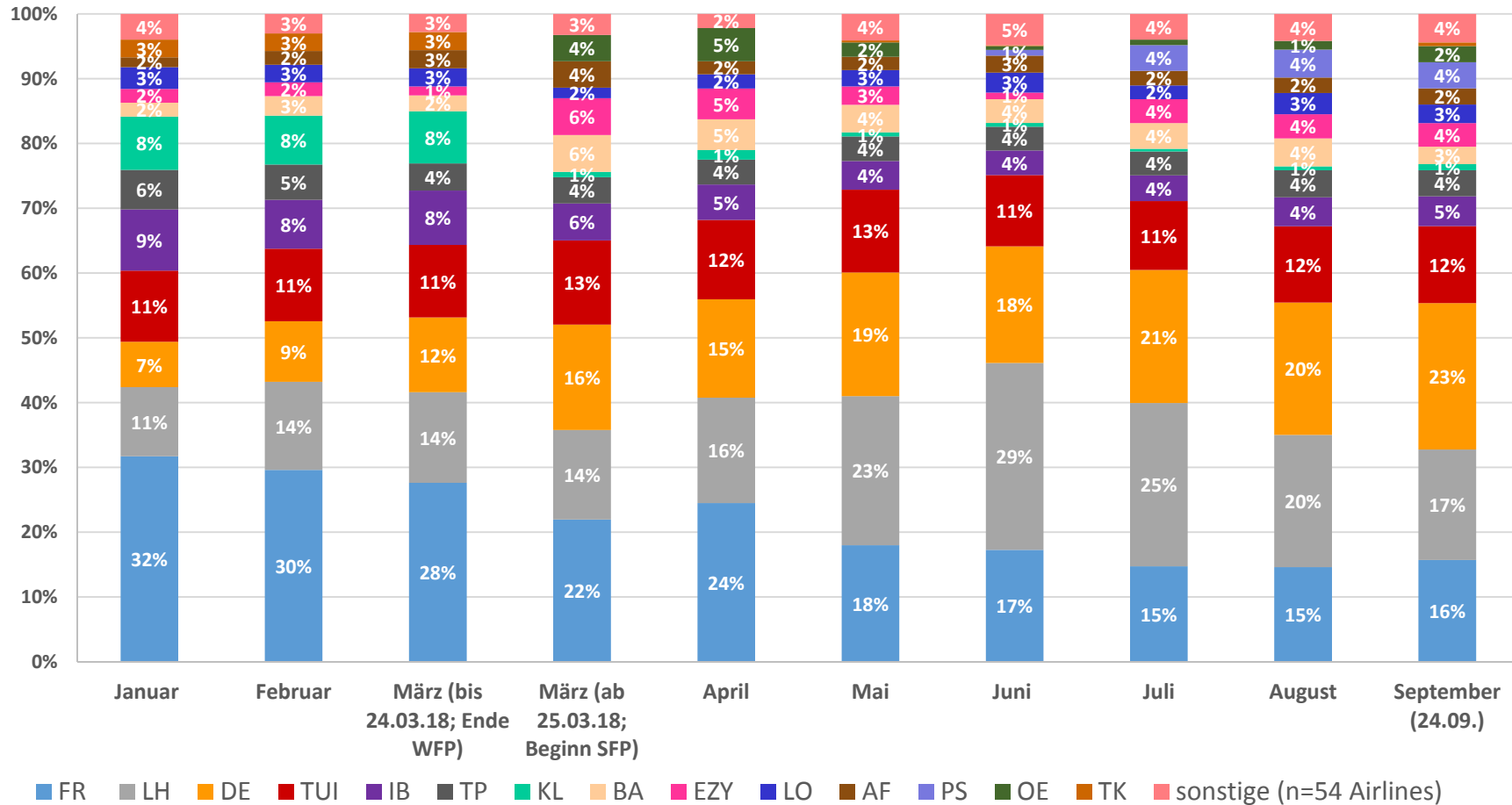
## Verspätete Landungen von 23:00 bis 23:59 Uhr nach Ziffer 4.1.3 PFB seit Januar 2016 bis September 2018



## Anmerkungen zu Entwicklung verspätete Landungen (23:00-23:59 Uhr):

- Sehr starker, überproportionaler Anstieg im Vergleich zu Vorjahren (mehr als Verdopplung)
- Höchstwerte im Mai und Juni. Juli und August deutliche Absenkung, aber noch über Vorjahresniveau
- Im September bisher weiterer Rückgang, bislang unter Vorjahresniveau
- Gründe:
  - Stark angestiegene Zahl von Landungen in der Stunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr „schwappt“ auf diese Stunde über
  - Starker Anstieg von Verspätungsquoten,
  - Systematischer Indikator für die starke Gesamtzunahme von Verspätungen vor allem im Kontinentalverkehr (Gründe siehe Folien Juni Sitzung)

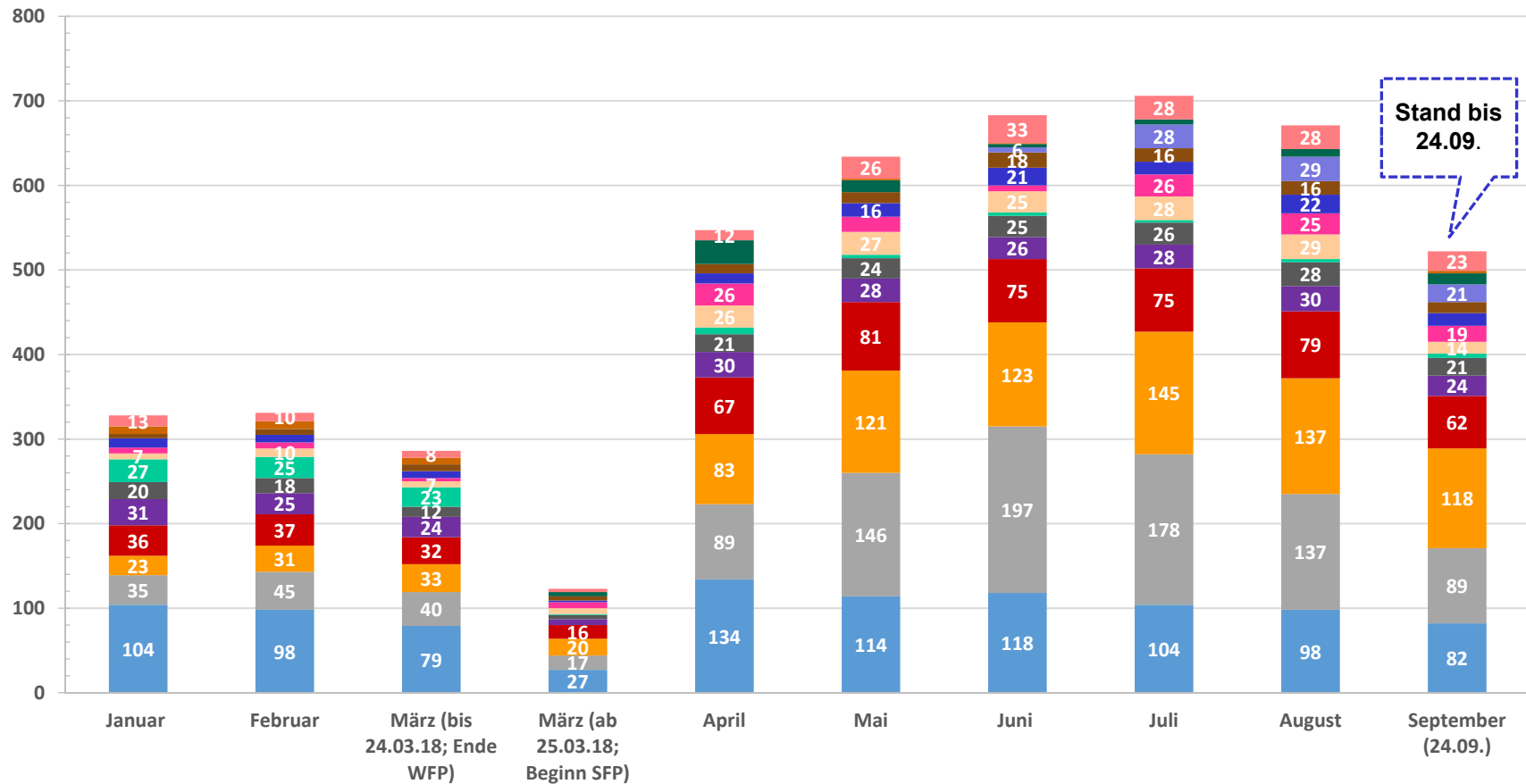
# 2018: Januar bis September (24.09.) Landungen 22:00 - 22:59 Uhr – Entwicklung Prozentanteil nach Airlines



FR=Ryanair, DE=Condor, LH=Lufthansa, TUI=TUIfly, OE=Laudamotion; Rest siehe Legende letzte Folie

Quelle Rohdaten: BIAF-Nachtflugliste der Fraport AG

# 2018: Januar bis September (24.09.) - Absolute Zahl von Landungen 22:00 bis 22:59 Uhr nach Airlines



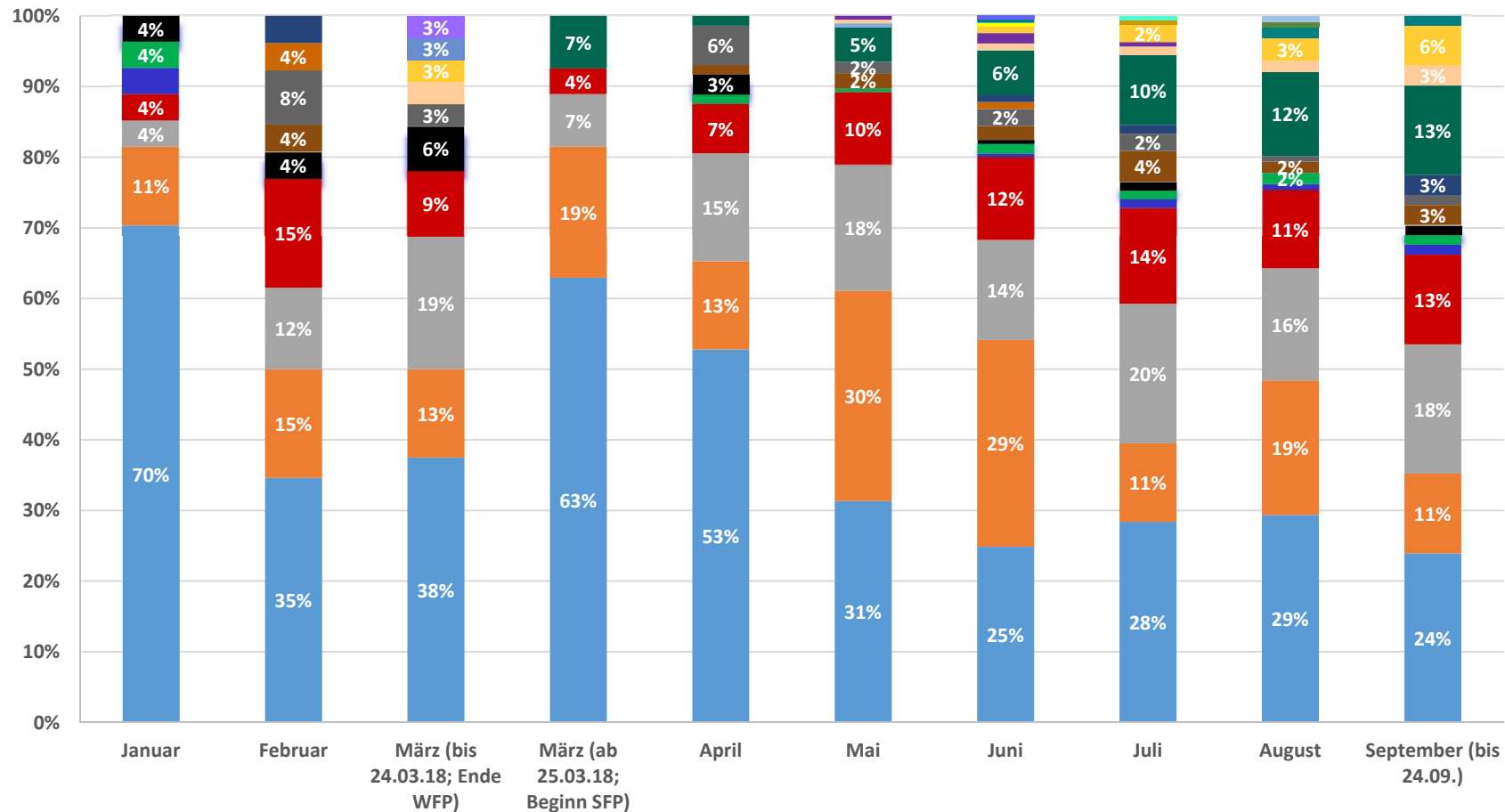
■ FR ■ LH ■ DE ■ TUI ■ IB ■ TP ■ KL ■ BA ■ EZY ■ LO ■ AF ■ PS ■ OE ■ TK ■ sonstige (n=54 Airlines)



## Anmerkungen zu Aufteilung Airlines am Abend (22-23 Uhr):

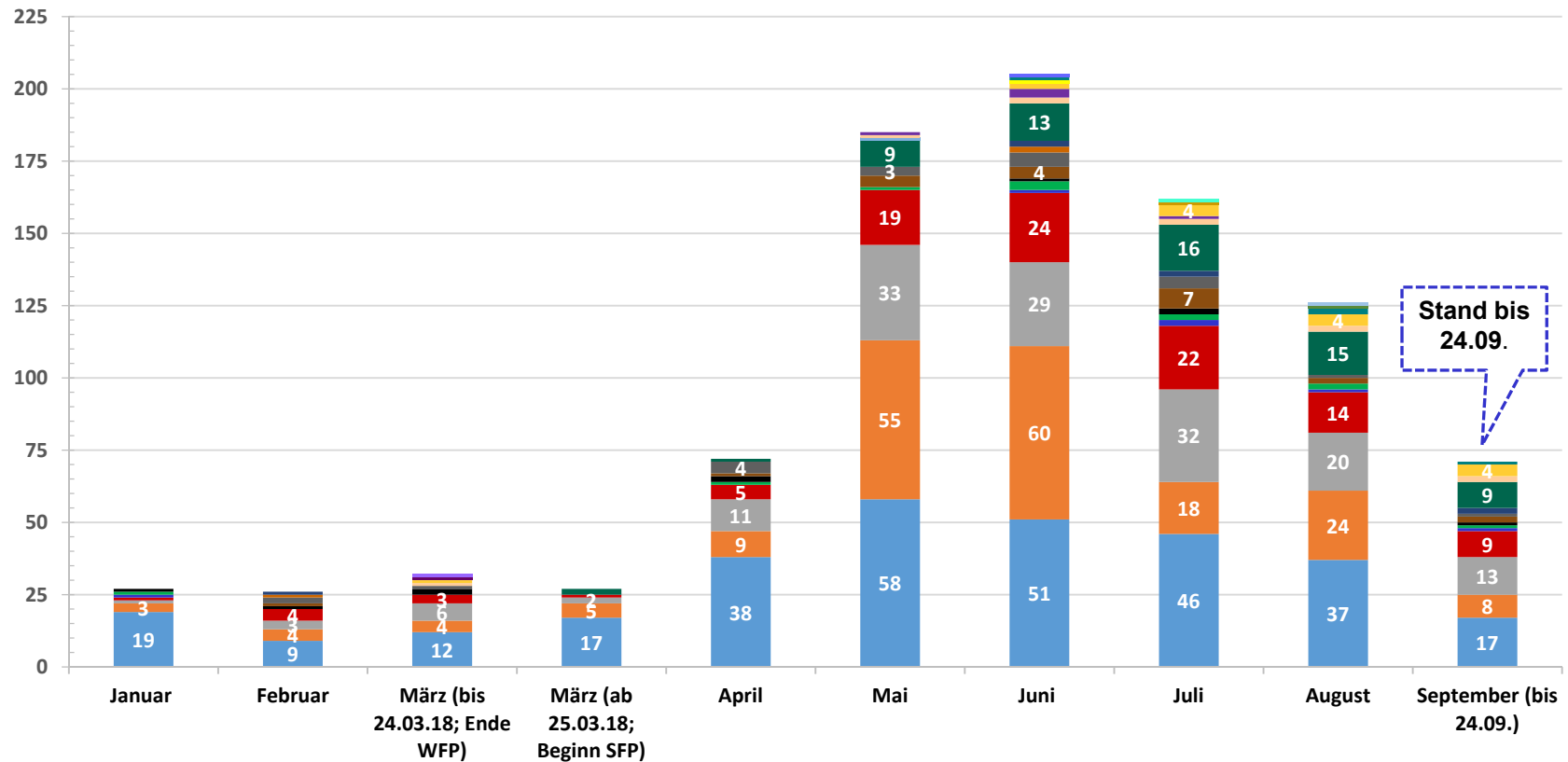
- Ryanair-Anteil im Vergleich zu Winter gesunken
- Lufthansa hat vergleichsweise wenig Landungen
- Vor allem Condor und Ryanair mit überproportionalen Zahlen im Vergleich zum Gesamtanteil am Verkehr in Frankfurt, weil antizyklisch zu Lufthansa, bzw. weil Flugzeuge Kontinentalverkehr hier stationier
- Zunahme v.a. von Ferienflieger Condor in Sommermonaten
- Ryanair hat teilweise wegen Verspätungen nach 23:00 Uhr Flugplanungen so geändert, dass Landungen auf Zeitpunkte vor 22:00 Uhr vorverlegt wurden, Flüge teilweise aus anderen Gründen nicht erfolgt

# 2018: Januar bis September (24.09.) - Landungen 23:00 - 23:59 Uhr: Entwicklung Prozentanteil nach Airlines



FR DE LH TUI LO XG CLU AF TP TK OS OE AC BA IB EZY IFA UL ENT PS YY LLX VJT SAZ QAJ 26

# 2018: Januar bis September (24.09.) - Absolute Zahl von Landungen 23:00 bis 23:59 Uhr nach Airlines



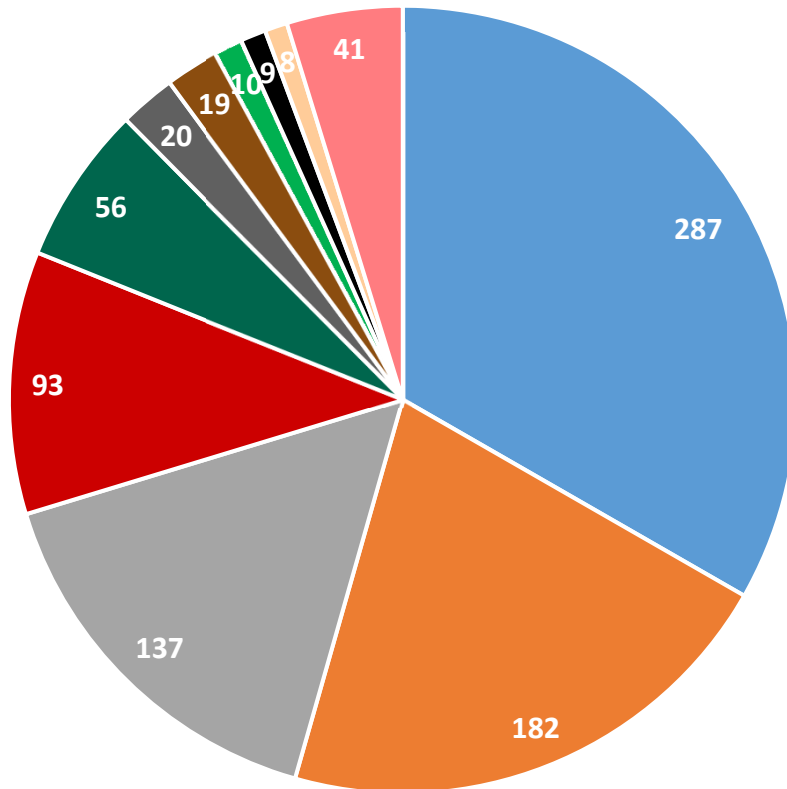
FR DE LH TUI LO XG CLU AF TP TK OS OE AC BA IB EZY IFA UL ENT PS YY LLX VJT SAZ QAJ

Insg. 933 Landungen inkl.:

4x **medizinische Hilfsflüge/Rettungsflüge** (02.03., 08.06., 15.08., 25.08.); 1x **Notfalllandung** (01.03.); 1x **Sicherheitslandung/Rückkehrer** (Rückkehrer am 21.06.); 1x **außerplanmäßige Landung** (29.07.; Einleitung Owi)

Quelle Rohdaten: BIAF-Nachtflugliste der Fraport AG

# 2018: Januar bis August - Landungen 23:00 bis 23:59 Uhr nach Airlines



Airline	IATA-/ (ICAO)- Code	Anteil an Landungen nach 23 Uhr (Jan-August)	Veränderung ggü. Vormonaten (Jan-Juli)
Ryanair	FR	33,3%	-0,7%
Condor	DE	21,1%	-0,4%
Lufthansa	LH	15,9%	±0,0%
TUIfly	X3/TUI	10,8%	+0,1%
Laudamotion	OE	6,5%	+0,9%
TAP	TP	2,3%	-0,3%
Air France	AF	2,2%	-0,1%
Cargo Logic Air	P3/CLU	1,0%	-0,2%
Sun Express	XG	1,2%	+0,1%
British Airways	BA	0,9%	+0,1%
sonstige (n=13 Airlines)	-	4,8 %	+0,5%

Insg. 862 Landungen inkl.:  
 4x medizinische Hilfsflüge/Rettungsflüge (02.03., 08.06., 15.08., 25.08.)  
 1x Notfalllandung (01.03.)  
 1x Sicherheitslandung/Rückkehrer (Rückkehrer am 21.06.)  
 1x außerplanmäßige Landung (29.07.; Einleitung Owi)

■ FR ■ DE ■ LH ■ TUI ■ OE ■ TP ■ AF ■ XG ■ CLU ■ BA ■ sonstige (n= 15 Airlines, z.B. IB, LO, OS)

## Anmerkungen zu Aufteilung Airlines verspätete Landungen in der Nacht (23-23:59 Uhr):

- Starke Unterschiede im Monatsgang bei Condor und Ryanair
- Ryanair Anteil im Vergleich zu Winter und Beginn Sommerflugplan gesunken, aber überproportional im Vergleich zu der Stunde davor und größter Gesamtanteil seit Jahresbeginn
- Deutlicher Rückgang der Gesamtzahlen in den letzten Wochen, bei allen Airlines außer Laudamotion
- Besonders starker Rückgang bei Condor
- Verschiedene Airlines (Condor, Ryanair, TUIfly) haben nach Intervention des HMWEVL während der Sommerflugplanperiode ihre Flugpläne für einige Flugverbindungen geändert.



# Aktualisierte Übersicht EUROCONTROL- Verspätungsursachen Luftraum

# Verspätungsursachen im europäischen Luftraum nach EUROCONTROL-Statistik

KW 20 - 37 (14.05. - 16.09.2018)

Grund	KW																	
	20	21	22 <sup>*)</sup>	23	24 <sup>*)</sup>	25	26	27	28	29 <sup>*)</sup>	30	31	32	33 <sup>*)</sup>	34	35	36	37
	14.- 20.05.	21.- 27.05	28.05.- 03.06.	04.06.- 10.06.	11.06.- 17.06	18.06.- 24.06.	25.06.- 01.07.	02.07.- 08.07.	09.07.- 15.07	16.07.- 22.07.	23.07.- 29.07.	30.07.- 05.08.	06.08.- 12.08.	13.08.- 19.08.	20.08.- 26.08.	27.08.- 02.09.	03.09.- 09.09.	10.09.- 16.09.
Accident / Incident																		
Aerodrome Capacity	6%					8%	7%	5%	5%		8%	6%			7%	7%	8%	12%
Aerodrome Services																		
Airspace Management																	9%	
ATC Capacity	38%	19%		17%		39%	44%	35%	38%		33%	37%	32%		35%	40%	37%	40%
ATC Equipment							7%											6%
ATC Ind Action		19%		10%		13%												
ATC Routeings																		
ATC Staffing	14%	6%		6%		18%	27%	23%	27%		22%	22%	18%		19%	23%	13%	17%
De-Icing																		
Environmental Issues																		
Ind Action non-ATC																		
Others						8%												
Special Event																		
Weather	33%	42%		58%		8%	8%	32%	22%		33%	31%	44%		35%	24%	26%	24%

Felder o. Angabe = Anteil < 5 %  
 \*) keine Daten vh.

Quelle: <https://www.public.nm.eurocontrol.int/PUBPORTAL/gateway/spec/index.html>, eigene Berechnungen.


# Stand Abgaben an RP



## Übersicht: Vom HMWEVL (Luftaufsicht) aktuell an RP Darmstadt abgegebene Flugverbindungen wegen rechtlicher Überprüfung / Owi-Verfahren (Stand: 12.09.18)

LVG	Flug-Nr.	Abflugort
Ryanair	FR1547	Stansted
	FR1681	Barcelona
	FR2425	Valencia
Condor	DE1505	Palma de Mallorca
	DE143	Antalya
Laudamotion	OE319	Palma de Mallorca
Small Planet Airlines	LLX5673	Marsa Alam (Anflug ohne Slot)

- Kontinuierliches Monitoring, weitere Abgaben erfolgen je nach Entwicklung.
- Die genannten Verbindungen wurden teilweise umgeplant; einige seitdem stark verbessert, andere weiter häufig verspätet

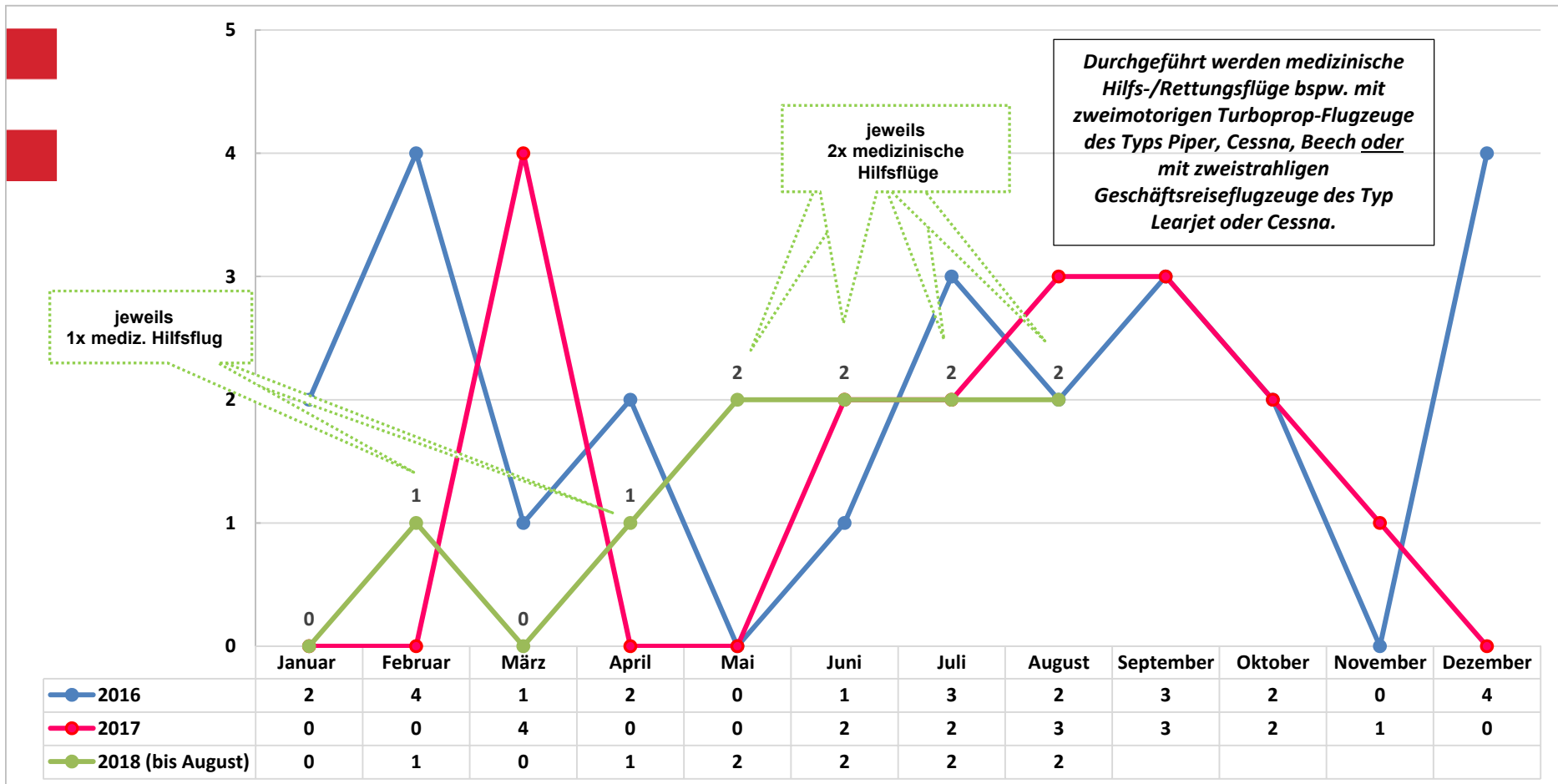


# Übersicht über Flüge von 0.00 Uhr bis 4:59 Uhr und Gründe für jeden einzelnen Flug in 2018

## Zulässige Flüge von 0:00 bis 4:59 Uhr laut PFB

- **„Starts und Landungen zur Durchführung von Funk- und Radarmessungen oder für Überprüfungsmaßnahmen von Flughafenanlagen sind zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr auf dem Flughafen Frankfurt Main lediglich dann zulässig, wenn die Luftfahrzeuge den Lärmzertifizierungswerten nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 4 des ICAO-Abkommens genügen und die Durchführung der Maßnahmen während dieser Zeit zwingend erforderlich ist.“**(vgl. PFB, Ziffer 4.3.)
- **Ausgenommen von den Flugbeschränkungen und flughafenbetrieblichen Regelungen (nach den Ziffern 1-5) sind:** „Landungen von Luftfahrzeugen, die aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen den Flughafen Frankfurt Main als Ausweichflughafen anfliegen, Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die sich in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen befinden, sowie Evakuierungsflüge.“ Ebenso wie „Flüge in besonderem öffentlichen Interesse.“ (vgl. PFB, Ziffer 6.)

## Starts von 00:00 bis 04:59 Uhr seit Januar 2016 bis August 2018 – nach Ziffer 4.3. PFB („Funk- und Radarmessung“) und Ziffer 6. PFB („Ausnahmen“)



## Landungen von 00:00 bis 04:59 Uhr seit Januar 2016 bis August 2018 - nach Ziffer 4.3. PFB („Funk- und Radarmessung“) und Ziffer 6. PFB („Ausnahmen“)



# Öffentliche, tagesaktuelle Übersicht auf HMWEVL-Webseite

## Übersicht über die durchgeführten Flugbewegungen im Mai 2018

Datum	Verspätete Landungen	Vermessungsflüge der DFS	Verspätete Starts	Verspätete Starts und Landungen	Anwendung Lärmpausenkonzept - Morgens	Anwendung Lärmpausenkonzept - Abends
	<i>nach Ziffer 4.1.3 PFB (23:00 h – 00:00 h)</i>	<i>nach Ziffer 4.3 PFB (23:00 h – 05:00 h)</i>	<i>nach Ziffer 5 PFB (Einzel-genehmigung) (23:00 h – 00:00 h)</i>	<i>nach Ziffer 6 PFB</i>		
01.05.18	0	0	0	0	ja	ja
02.05.18	0	0	0	0	Ostbetrieb	ja
03.05.18	2	2	0	1 (Landung eines medizinischen Hilfsfluges)	ja	Ostbetrieb
04.05.18	3	2 (ein Start und eine Landung)	1 (Nichtnutzung der Startbahn 18 wegen zu starkem Rückenwind)	1 (Start eines Fluges in besonderem öffentlichem Interesse)	Ostbetrieb	Ostbetrieb
05.05.18	3	2 (ein Start und eine Landung)	0	0	Ostbetrieb	Ostbetrieb
06.05.18	8	0	0	0	Ostbetrieb	Ostbetrieb
07.05.18	2	0	0	0	Ostbetrieb	Ostbetrieb
08.05.18	5	0	0	0	Ostbetrieb	Ostbetrieb
09.05.18	3	0	0	1 (eine Landung eines med. Hilfsfluges)	Ostbetrieb	Ostbetrieb
10.05.18	3	0	0	0	ja	ja
11.05.18	4	0	0	0	ja	Ostbetrieb
12.05.18	7	0	0	0	Ostbetrieb	Ostbetrieb
13.05.18	9	0	27 (Kapazitätsengpass wg. wetterbedingter ATC-Steuerungsmaßnahmen)	0	ja	Ostbetrieb

Quelle: <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/luftverkehr/laermschutz/verspaetete-starts-und-landungen>

## Erläuterung Flüge von 0:00 Uhr bis 4:59 Uhr

- Die Anzahl ist kontinuierlich und auch im Jahr 2018 auf einem niedrigen Niveau
- Das HMWEVL handhabt die Regelungen streng
- Verspätete Anflüge müssen ab 0:00 Uhr an einem Ausweichflughafen landen
- Das HMWEVL erteilt keine Ausnahmegenehmigungen für verspätete Landungen ab 0:00 Uhr
- Darstellungen auf Internetseiten von Dritten, die etwas anderes behaupteten waren unzutreffend und die unautorisiert erworbenen, nicht qualitätsgesicherten Daten falsch

**Aktivitäten des HMWEVL  
zur Verbesserung der  
Situation v.a. bei  
verspäteten Landungen  
nach 23:00 Uhr**



## **Kontinuierliche Überwachung - Ursachen adressieren - Einhaltung der Regeln sicherstellen**

### **„Politische Ebene“**

- **Minister Al-Wazir hat in mehreren Schreiben und Gesprächen Fraport, die DFS, Airlines und den Bund zu Abhilfemaßnahmen aufgefordert und Lösungsstrategien erörtert**
- **Es ist gelungen, das Thema auch im Bund hochrangig auf die Agenda zu setzen**
- **Bundesweiter Luftverkehrsgipfel „Zuverlässigkeit des Luftverkehrs stärken“ am 5. Oktober in Hamburg auf Einladung von BM Scheuer (Bund, Länder, Luftverkehrswirtschaft)**

## 7 Punkteplan des HMWEVL

- **Koordinationsseckwert kann nur erhöht werden, wenn sichergestellt ist, dass Kapazität am Boden und in der Luft hohe Pünktlichkeit ermöglicht und Anflüge nach 23:00 Uhr echte Ausnahme sind (Fraport hat angekündigt, den Eckwert zunächst nicht weiter zu erhöhen)**
- **Hinwirken bei Fraport auf Antrag, dass in Entgeltordnung die Lärmentgelte für Nachtflüge, insbesondere nach 23:00 Uhr erheblich angehoben werden (entspricht u.A. Forderung der FLK)**

## 7 Punkteplan des HMWEVL

- **Bundsratsinitiative zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (eingebracht am 21.9.2018)**

Änderung § 58 Absatz 1 Nummer 8a LuftVG: ordnungswidrig handelt, wer „8a. als Führer oder Halter eines Luftfahrzeugs oder aufgrund einer Wet-Lease-Vereinbarung nach Artikel 2 Nummer 25 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 entgegen § 25 Absatz 1 Satz 3 Nummer 2 oder 3 einen Start oder eine Landung durchführt oder durchführen lässt“ (angestrebte Ergänzungen des bisherigen Gesetzestexts sind unterstrichen)

- Ziel: Bei Verstößen gegen Betriebsbeschränkungen, deren Ursache im Verantwortungsbereich der Airline liegt, soll diese ohne „Umweg“ über den Pilot direkt in OWi Verfahren adressiert werden können
- Voraussetzung jeder OWi: Rechtswidrigkeit des Handelns muss durch Behörde nachgewiesen werden, hieran ändert die Initiative selbstverständlich nichts

## 7 Punkteplan des HMWEVL

- **Erhöhung maximaler Rahmen Bußgelder**
- **Flugsicherheitskontrollen sollen durch Fraport selbst erfolgen können (=mehr Flexibilität, schnellere Beschaffung von moderner Technik) unter Aufsicht des Landes.**
- **Erhöhung Personalkapazitäten bei der DFS und Überprüfung der bisherigen Handhabung von Kostenbeschränkungsvorgaben durch Eurocontrol (DFS selbst hat ebenfalls verschiedene Maßnahmen zur Ursachenvermeidung entwickelt)**

## 7 Punkteplan des HMWEVL

- **Verbesserung der Möglichkeiten und Datengrundlagen, kritische Flugplangestaltungen (frühzeitig) zu überprüfen in enger Kooperation mit dem Flughafenkoordinator. Konkreter Vorschlag wurde an das BMVI übermittelt.**

## **Kontinuierliche Überwachung - Ursachen adressieren - Einhaltung der Regeln sicherstellen**

### **„Verwaltungsebene“**

- **Fortsetzung des engmaschigen Monitorings durch das HMWEVL**
- **Weitere rechtliche Überprüfung bestimmter auffälliger Verbindungen durch das RP Darmstadt (Ordnungswidrigkeitsverfahren werden Schritt für Schritt durchgeführt, siehe Folien aus Juni, mehrmonatige Dauer)**
- **Weiterhin enge Kooperation des HMWEVL mit dem Flughafenkoordinator, u.a. zur Verbesserung der strukturellen Voraussetzungen für eine frühzeitige Prüfung und bessere Datenverfügbarkeit**
- **Weiterhin Einholen von Declarations der Piloten noch in der Nacht**
- **Kontinuierliches, wenn notwendig auch wiederholtes Adressieren der Airlines mit erhöhten Verspätungszahlen und Hinweisen auf Auffälligkeiten (Schreiben und Einbestellungen)**

## Zwischenfazit

- Die Zahlen sind deutlich gesunken, nach meiner persönlichen Einschätzung auch aufgrund der von uns ergriffenen Maßnahmen und aufgrund des Drucks, Verspätungen zu verringern.
- Reduktion aber auch, weil Airlines und z.B. DFS Maßnahmen aus eigener Verantwortung und Motivation ergriffen haben
- Die Entwicklung vor allem im September ist bisher positiv, z.B. Wetterereignisse könnten ggf. auch wieder zu Anstiegen führen.
- Jeder Monat wird neu analysiert und geprüft, welche weiteren Maßnahmen erforderlich und möglich sind.
- Nur wenn an vielen Verspätungsursachen gleichzeitig gearbeitet wird, lässt sich die Zahl dauerhaft auf ein akzeptables Maß reduzieren

## Ausblick Winterflugplan

- **Der Winterflugplan enthält Änderungen, die das Potenzial haben, sich mindernd auf Verspätungszahlen auszuwirken**
- **Ryanair hat ihre Flugplanung nochmals weiter nach vorne gezogen, um ausreichend Puffer zu haben.**
- **Ryanair hat in der Presse angekündigt, 3 Flugzeuge in Frankfurt abzuziehen und aktuell am Standort nicht weiter zu wachsen**
- **Laudamotion wird wohl zumindest im Winterflugplan nicht in Frankfurt operieren**
- **Condor adressiert Verspätungsursachen in einer direkt bei Herrn Teckentrup angesiedelten Task Force**



# „7-Punkte Plan des HMWEVL“ – Extra-FLK Unterlage

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Landesentwicklung

## 7 PUNKTE FÜR MEHR NACHTRUHE AM FRANKFURTER FLUGHAFEN

Wiesbaden, 17. September 2018

Der Frankfurter Flughafen liegt mitten in einem dicht besiedelten Ballungsraum. Die Region profitiert wirtschaftlich von dem internationalen Großflughafen, er führt aber auch zu teils erheblichen Belastungen für hunderttausende Anwohnerinnen und Anwohner. Die gesundheitlichen Belastungen, die von Fluglärm ausgehen können, sind wissenschaftlich belegt. Dabei kommt dem Schutz der Nachtruhe eine herausragende Rolle zu.

Daher gilt am Frankfurter Flughafen ein grundsätzliches Verbot geplanter Flugbewegungen zwischen 23 Uhr und 05 Uhr. Verspätete Starts zwischen 23 Uhr und 23:59 Uhr sind in Ausnahmefällen erlaubt, bedürfen aber einer Einzelfallgenehmigung durch die hessische Luftaufsicht. Voraussetzung ist, dass die Fluggesellschaft die Verspätung nicht selbst verursacht hat.

Die wartungsbedingte Ausnahmeregelung besteht für verspätete Landungen mit planmäßiger Ankunftszeit vor 23 Uhr. Sie sind bis 23:59 Uhr durch den Planfeststellungsbeschluss erlaubt, sofern der Grund der Verspätung sich nicht aus der Flugplangestaltung ergibt.

Die Verspätungslandungen nach 23 Uhr haben in den letzten Monaten deutlich zugenommen. Die vom Planfeststellungsbeschluss beabsichtigte sechsstündige Nachtruhe wird – trotz Verbesserungen in den letzten Wochen – erheblich beeinträchtigt. Das Niveau ist noch immer deutlich zu hoch. Auch im August landeten noch 114 Flugzeuge nach 23 Uhr. Hinzu kamen 53 verspätete Starts.

Um das Ausmaß des nächtlichen Flugbetriebs im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses und im Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens auf das unbedingt notwendige Maß zurückzuführen, sind die folgenden Maßnahmen erforderlich:

### 1. FLUGBEWEGUNGEN ZU STOßZEITEN BEGRENZEN

Zu Stoßzeiten kann das steigende Passagieraufkommen am Frankfurter Flughafen mit den bestehenden, nicht allein von Fraport zu verantwortenden Prozessen (Sicherheitskontrollen, Flugsicherung, Passagiertransport, Gepäckabfertigung, lange Rollzeiten zwischen Gate und Start- bzw. Landebahn etc.) derzeit kaum mehr planmäßig abgewickelt werden. Die begrenzten Kapazitäten im Luftraum verschärfen diese Engpässe. Gleichzeitig planen viele Airlines ihre Flugbewegungen immer enger und sehen kaum Puffer in ihrer Flugplangestaltung vor. Deshalb würden zusätzliche Slots für Starts und Landungen in den besonders hoch frequentierten Betriebsstunden die Verspätungssituation weiter verschärfen. Voraussetzung für eine Erhöhung des derzeit geltenden Koordinierungseckwerts ist aus unserer Sicht daher, dass sich die Verspätungen über den Tag auf ein Mindestmaß und solche nach 23:00 Uhr auf echte Ausnahmesituationen

beschränken. Wir begrüßen daher die Ankündigung der Fraport, dass sie in den nächsten Flugplanperioden keinen Antrag auf Erhöhung der Eckwerte beabsichtigt.

### 2. FLUGGESELLSCHAFTEN FÜR VERSPÄTUNGEN ZUR VERANTWORTUNG ZIEHEN

Wenn einzelne Flugverbindungen regelmäßig verspätet sind und die 23-Uhr-Grenze reißen, leitet das Land Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen den Piloten ein. Für die langfristige Sommer- und Winterflugplanung verantwortlich ist jedoch in aller Regel nicht der Pilot, sondern die Fluggesellschaft. Um auch die Airlines selbst schneller zur Verantwortung ziehen zu können, muss das Luftverkehrsgesetz durch den Bundestag angepasst werden. Eine entsprechende Bundesratsinitiative hat Hessen jetzt gestartet.

### 3. DEUTLICHE ERHÖHUNG DER BUSSGELDER

Fluggesellschaften, die das Nachtflugverbot in Frankfurt systematisch verletzen, müssen aus unserer Sicht mit deutlich schärferen Bußgeldern belegt werden können als bislang. Die Fluggesellschaft Ryanair hat beispielsweise für das Geschäftsjahr 2017/18 einen Gewinn von 1,45 Milliarden Euro ausgewiesen. Die bisherige Bußgeldobergrenze von 50.000 Euro ist aus unserer Sicht nicht ausreichend. Sollten wiederholte Verstöße gegen das Nachtflugverbot nachgewiesen werden, halten wir Bußgelder von 200.000 Euro oder mehr für angemessen.

### 4. ERHÖHUNG LÄRMENTGELTE

Wir halten es für notwendig, dass die Fraport die Lärmrentgelte für Landungen nach 23 Uhr, insbesondere aber für Verspätungslandungen ab 23 Uhr deutlich erhöht. Konkret heißt das: Die Lärmrentgelte für Landungen nach 23 Uhr, die bislang schon um 200 % höher ist als am Tag, sollten noch einmal deutlich erhöht werden. Systematische Verspätungen dürfen sich für eine Fluggesellschaft nicht rechnen.

### 5. LUFTSICHERHEITSKONTROLLEN AM FLUGHAFEN FRANKFURT NEU ORDNERN

Am Frankfurter Flughafen kam es in den letzten Monaten verstärkt zu extrem langen Wartezeiten an den Sicherheitskontrollen. Dies verstärkt zusätzliche die Problematik z.B. zu knapper Flugplangestaltungen. Derzeit zuständig für die Passagierkontrollen ist der Bund. Um die Abläufe besser zu koordinieren und die Beschäftigungsmöglichkeiten von moderner Sicherheitstechnik zu beschleunigen, sollte die Organisation und Durchführung der Kontrollen möglichst kurzfristig vom Bund auf den Flughafenbetreiber Fraport übertragen werden. Die Fachaufsicht über die Kontrollen sollte durch das Land Hessen übernommen werden.

### 6. MEHR PERSONAL FÜR DIE DEUTSCHE FLUGSICHERUNG

Das Ausmaß flugsicherungsbedingter Verspätungen ist europaweit stark gestiegen. Die Gründe reichen von einem deutlichen Anstieg des Flugverkehrs über fehlendes Personal bei den Flugsicherungen bis hin zu Lotsenstreiks. Auch der angestrebte „Single European Sky“ ist weit entfernt. Vor diesem Hintergrund muss die Deutsche Flugsicherung schnellstmöglich ihre eigenen Personalkapazitäten aufstocken und ihr vorhandenes Personal flexibler einsetzen. Die von der EU vorgeschriebenen Kostensenkungen bei den Flugsicherungen mit dem Ziel, die von Airlines zu entrichtenden Flugsicherungsgebühren zu senken, sind zu überprüfen.

### 7. KRITISCHE FLUGPLANGESTALTUNG FRÜHZEITIG ERKENNEN

Für alle geplanten Anflüge nach 21:30 Uhr sollen die Airlines verpflichtet werden, Unterlagen über diese Verbindungen auf unsere Anforderung hin zur Verfügung zu stellen. Hierzu gehören Umlaufpläne sowie Nachweise, dass die dort unterstellten Zeiten auch im Fall von regelmäßig auftretenden Verzögerungsgründen so gewählt sind, dass gehäufte Verspätungen nicht zu erwarten sind. Damit würden die Handlungsmöglichkeiten des Ministeriums auf die Vermeidung von Verspätungen hinzuwirken im Vorfeld und auch bei neu aufgetretenen Häufungen verbessert.



# FAQ, die wir für Lärmbetroffene erstellt haben (ebenfalls Extra-Unterlage für FLK)



**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**

**Regine Barth**

Leiterin Stabsstelle Fluglärmenschutz & nachhaltige Luftverkehrswirtschaft  
Fluglärmenschutzbeauftragte



# Glossar

IATA-/(ICAO)- Airline-Code	Airline	Sonstige/Anm. – ARR 23-00 Uhr
AC	Air Canada	
AF	Air France	
BA	British Airways	
DE	Condor	
E4/(ENT)	Enter Air	
FR	Ryanair	
IB	Iberia	
IFA	FAI Aviation Group	Rettungsflug (02.03.)
KL	KLM	
LH	Lufthansa	Sicherheitslandung (21.06.)
LO	LOT	
OE	Laudamotion	
OS	Austrian Airlines	
P3/(CLU)	Cargo Logic Air	
PS/UIA	Ukraine International Airlines	
TK	Turkish Airlines	
TP	TAP	
U2/(EZY)	easyJet	
UL	SriLankan Airlines	Mediz. Notfall an Bord (01.03)
XG	SunExpress Deutschland	
X3/(TUI)	TUIfly	
5P/(LLX)	Small Planet Airlines	Außerplanmäßige Landung (29.07.; Einleitung Owi)
/QAJ	Quick Air	Rettungsflug (15.08.)
/SAZ	Swiss Ambulance	Rettungsflug (25.08.)
/VJT	VistaJet	
„YY“	-/-	Rettungsflug (08.06.)