

Dieter Faulenbach da Costa
Tulpenhofstr. 1
Parteiloser Direktkandidat DIE LINKE
Wahlkreis 43 Offenbach-Stadt

Tel.: 069-800-2623/2685
Fax. 069-800-1877

63067 Offenbach am Main

Mobil: 0172 6907093
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

Einige Argumente zum Nachtflugbetrieb.

Die Luftverkehrswirtschaft behauptet, dass der Interkont-Verkehr Nachtflüge benötige. Begründet wird dieser Bedarf mit der Rotation der Flugzeuge und der Konkurrenz.

Im Luftverkehr müssen folgende Segmente unterschieden werden:

Langstreckenverkehr (Interkont-Verkehr) mit mehr als 6.000 km Flugstrecke,

Kurz- und Mittelstreckenverkehr (Regionalverkehr) mit bis zu 3.500 km Flugstrecke, im Mittelstreckenverkehr gibt es die Segmente Zubringerverkehr (Feeder), Linienverkehr, Ferienflugverkehr, Low-Cost-Verkehr (LCC),

Frachtverkehr (Nur-Fracht), in der Regel nur Interkont, die Flugzeuge des Regionalverkehrs sind nicht „Containertauglich“ und nehmen nur ausnahmsweise Fracht mit. Ferienflug- und LCC nehmen generell keine Fracht mit.

Trucking (per Lkw gefahrene Fracht), mehr als 90 % der europäischen Fracht wird „getruckt“ und nicht geflogen.

Sonstige Verkehrsarten

Allgemeine Luftfahrt (GA), Taxi-, Werk- und Anforderungs-Überführungsverkehr, etc. sind in FRA vernachlässigbar. Außerdem werden noch geltend gemacht: Hilfs-, Rettungsflüge, Notfalllandungen, Verfrühungen und Verspätungen.

Regierungsflüge

Interkont-Verkehr

Flugzeuge auf Interkont-Strecken können an einem Tag nicht rotieren. Dies wird durch die beflogene Strecke (mindestens 6.000 km) und die Zeitzonen verhindert. Mehrmalige Umläufe pro Tag im Interkont-Verkehr sind nicht möglich.

Dieter Faulenbach da Costa
Tulpenhofstr. 1
Parteiloser Direktkandidat DIE LINKE
Wahlkreis 43 Offenbach-Stadt

Tel.: 069-800-2623/2685
Fax. 069-800-1877

63067 Offenbach am Main

Mobil: 0172 6907093
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

Passagiere im Interkont-Verkehr wollen nachts im Flugzeug schlafen und nicht auf einem Flughafen die Nacht wartend damit verbringen, auf den Anschlussflug zu warten.

Flüge von der Westküste der USA starten am Vormittag sind am Nachmittag an der Ostküste. Starten von der Ostküste am frühen Abend und landen am frühen Vormittag in FRA. Der Rückflug geht am späten Vormittag mit Landung am frühen Nachmittag an der Ostküste und Weiterflug am Nachmittag mit Ankunft am Abend an der Westküste. Die Flüge in der Nacht gibt es nicht, soweit sie es gibt, sind sie Folge der Verknappung am Tage.

Der Interkont-Passagierverkehr braucht keinen Nachtverkehr.

Frachtverkehr

Auch der Frachtverkehr benötigt keinen Nachtflugbedarf. Weniger als 10 % des Frachtaufkommens in Frankfurt kommt aus der Region. 1/3 der gesamten Luftfracht des Flughafens Frankfurt wird per Lkw in Europa „getruckt“ und nicht geflogen. 1/3 der Gesamtfracht ist Beifracht auf Passagierflugzeugen. Der Interkont-Passagierverkehr braucht keine Nachtflüge. 1/3 der Luftfracht wird in Frachtflugzeugen geflogen. Mit der Einführung der Mediationsnacht fand eine Flugplananpassung statt. Darin wurden die meisten Frachtflüge auf den Tag und nur wenige in die Nachtrandstunden verlagert. Vergleiche verschiedener Flugpläne zeigen, dass die Abflug- und Ankunftszeiten nicht durch die Fracht, sondern durch den Flugzeugumlauf bestimmt werden. Ziele die 2008 noch in der Nacht angefliegen werden, wurden 2009 am Tag angefliegen. Die meisten Frachtflüge sind Mehrsektorenflüge mit zwei, drei bis sechs Flughäfen innerhalb des Umlaufs. Warum sollte gerade immer der erste Flughafen die „eilige“ Fracht an Bord haben? Auch die immer wieder zitierte „eilbedürftige“ Expressfracht gibt es in dieser Form nicht. Ein extra Flug der dafür angemeldet werden müsste benötigt in der Vorbereitung mehrere Stunden. Es ist auch unwahrschein-

Dieter Faulenbach da Costa
Tulpenhofstr. 1
Parteiloser Direktkandidat DIE LINKE
Wahlkreis 43 Offenbach-Stadt

Tel.: 069-800-2623/2685
Fax. 069-800-1877

63067 Offenbach am Main

Mobil: 0172 6907093
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

lich, dass immer ein Flugzeug am Flughafen bereitsteht. Spediteure haben schon immer die aufgegebene Fracht zu dem Flughafen gefahren, von dem das Ziel möglichst ohne Umladung und Kosten günstig transportiert wurde. Da ist es egal, ob in FRA in der Nacht geflogen wird. Ein Lkw-Transport nach Paris oder Amsterdam braucht etwa 8 bis 10 Stunden, die Verladung bis zum Abflug drei bis vier Stunden.

Der Frachtflug braucht keinen Nachtflug.

Anmerkung: Am Flughafen LHR findet in der Nacht kein Frachtverkehr statt.

Regionalverkehr (bis 3.500 km)

Hier müssen die Segmente unterschieden werden.

Generell gilt für den Regionalverkehr, dass die Frage des Nachtflugbetriebs oder des Nachtflugverbots eine politische Entscheidung ist. Wird den betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen der Luftverkehrswirtschaft Vorrang eingeräumt, lässt man Flüge in der Nacht zu. Wird dem Ruhebedürfnis der Anwohner Vorrang eingeräumt, verfügt man ein Nachtflugverbot.

Feederverkehr

Der Feederverkehr muss innerhalb der Knoten des Interkont-Verkehrs stattfinden. Deshalb gibt es keinen Nachtflugbedarf. Die Interkont-Knoten liegen alle in der Zeit von 6 bis 22 Uhr. Einen Nachtflugbedarf für den Feederverkehr gibt es deshalb nicht.

Passagier-Linienverkehr

Passagier-Linienverkehr generiert nur ausnahmsweise Nachtflugbedarf an der Nachtrandstunde von 22 bis 23 Uhr. Der Verkehr kann aber auch, ohne diese Stunde, restriktionslos betrieben werden.

Ferienflugverkehr

Im Ferienflugverkehr kann es in Spitzenzeiten durch die Umlaufplanung der Fluggesellschaften zum Bedarf an Flügen in der Nachtrandstunde von 22 bis 23 Uhr kommen. Während in verkehrsschwachen Zeiten nur drei Umläufe (Shuttleflüge sind die Ausnahme) gibt, machen die Fluggesellschaften für verkehrstarke Zeiten, bis zu vier Umläufe geltend, die dann auch Nachtstunden beanspruchen würden. Es muss aber festgehalten werden, dass diese Nachtstunde nicht auf jedem Flughafen benötigt wird und die Airlines flexibel auf Restriktionen reagieren können. Es ist möglich in der Umlaufplanung nachts nur Flughäfen ohne Restriktionen anzufliegen. Weiter sollte die Umlaufplanung so gestaltet sein, dass Verzögerungen (Verspätungen) vermieden werden. Ein probates Mittel gegen nächtliche Flüge ist das „Wet-Leasing“. Flugzeuge werden zwischen 1 Monat und 1 Jahr von einer Leasinggesellschaft gemietet. Die Leasinggesellschaft stattet das Flugzeug so aus, dass es den Flugzeugen des Leasingnehmers entspricht. Mitgeleast wird auch die Besatzung in den Uniformen des Leasingnehmers. So können, ohne zusätzliche Beanspruchung der eigenen Flugzeuge und Beschäftigten, kostengünstig Spitzen abgefangen und Nachtflüge vermieden werden.

Anmerkung: In der Nacht findet am Flughafen LHR kein Ferienflugverkehr statt.

Low-Cost-Verkehr (LCC)

Der LCC ist im Prinzip ein Ärgernis. Ärgernis deshalb, weil er nur dank öffentlicher Subventionen – die noch höher sind als sonst im Luftverkehr üblich – stattfinden kann. Für den LCC-Verkehr sollte generell kein Nachtflugverkehr ermöglicht werden.

Anmerkung: Am Flughafen LHR findet kein LCC statt.

Dieter Faulenbach da Costa
Tulpenhofstr. 1
Parteiloser Direktkandidat DIE LINKE
Wahlkreis 43 Offenbach-Stadt

Tel.: 069-800-2623/2685
Fax. 069-800-1877

63067 Offenbach am Main

Mobil: 0172 6907093
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

Trucking

Etwa 700.000 Tonnen Luftfracht werden von/nach Frankfurt in Lkw als Luftfracht „geflogen“. Hauptsächlich innereuropäische Fracht. Innereuropäische Fracht von Helsinki bis Lissabon, von London bis Rom wird nicht geflogen, sondern per Trucking auf der Ebene 0 „geflogen“. Diese Transportart unterliegt in Deutschland dem Wochenendfahrverbot. 700.000 Tonnen Fracht per Lkw und Jahr bedeuten 35.000 Lkw-Fahrten pro Jahr oder 96 Lkw-Fahrten pro Tag.

Sonstige Verkehrsarten

Die sonstigen Verkehrsarten sind Bedarfsverkehr und bedürfen des Nachtflugverkehrs nicht.

Anmerkung: Auch Hilfs- und Rettungsflüge wie auch Notfälle bedürfen keiner generellen Ausnahmegenehmigung. Hilfs- und Rettungsflüge sind keine spontanen Flüge, sie müssen vorher angemeldet werden und können Beschränkungen problemlos berücksichtigen. In besonderen Ausnahmefällen kann der Flughafen, weil die Anforderung auf dem Flughafen zu landen vor dem Start erfolgen muss, auch extra betriebsbereit gemacht werden.

Auch Notfälle brauchen keinen offenen Flughafen. Ein Flugzeug in Notlage in einer Höhe von 10 km muss noch mit Triebwerken mindestens zwei Stunden in der Luft bleiben können (EU OPS). Ohne Triebwerke kann das Flugzeug noch rund 400 km weit zu einem offenen Flughafen fliegen. Offene Flughäfen gibt es aber genug in diesem Umkreis. Ein Flugzeug das sofort „runter“ muss, macht keine Landung mehr, sondern erlebt einen Absturz.

Dieter Faulenbach da Costa
Tulpenhofstr. 1
Parteiloser Direktkandidat DIE LINKE
Wahlkreis 43 Offenbach-Stadt

Tel.: 069-800-2623/2685
Fax. 069-800-1877

63067 Offenbach am Main

Mobil: 0172 6907093
E-Mail: dieter.faulenbach@fdc-airport.de

Regierungsflüge

Wenn Regierungen der Auffassung sind, dass sie ungehindert nachts starten und landen dürfen, wird man dies nicht verhindern können. Ob es richtig ist, steht da auf einem anderen Blatt.

Schlussbemerkung

Eine detaillierte Flugplanauswertung hat ergeben, dass mit Einführung der Mediationsnacht nicht nur Flüge aus der Kernnacht verlagert wurden, sondern damit auch eine Verlagerung von Flügen aus den beiden Nachtrandstunden einherging. Während vor der Mediationsnacht pro Nacht 113 Flüge von 22 bis 6 Uhr stattfanden, fanden nach Einführung der Mediationsnacht durchschnittlich geplante Flüge in der Nacht statt. In den beiden Nachtrandstunden fanden vor Einführung der Mediationsnacht durchschnittlich 96 Flüge und nach Einführung der Mediationsnacht durchschnittlich 81 Flüge statt.

Hinweis: Der Luftfrachtverkehr in Deutschland hat gewichtsmäßig einen Anteil von 0,48% am Import/Export. Der relativ hohe kostenmäßige Anteil von etwa 20% ist der teuren Transportart geschuldet. Der Passagierluftverkehr hat einen Anteil am gesamten Passagiertransport in Deutschland von 1,5%. In Relation zu seinen Transportleistungen verlärmte der Luftverkehr unverhältnismäßig viele Menschen in der Umgebung von Flughäfen.

Offenbach, den 15. Juli 2013

(Dieter Faulenbach da Costa)