



# BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

## KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT

Über 70 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet



### Bürgerinitiativen lehnen Karenzzeit strikt ab

Erneut fordert Fraport eine „flexible“ Handhabung des Nachtflugverbots, also Ausnahmen, wenn der Verkehr bis 23 Uhr nicht abgewickelt werden kann. Die DFS regt an, bis 23:10 Uhr starten zu dürfen.

Diesbezüglich verweisen die Bürgerinitiativen darauf, dass in der ersten Nachtstunde alle Startslots vergeben sind, die Kapazität des Flughafens also bereits durch planmäßige Flüge ausgenutzt wird. Hinzu kommen regelmäßig Verspätungen, für die die erste Nachtstunde ein Puffer sein könnte, aber aufgrund der starken Nutzung durch planmäßige Flüge nicht ist. Die letzten Flüge (Abflug\* 22:35 Uhr) sind so knapp geplant, dass selbst bei einem planmäßigen Verlassen des Gates ein rechtzeitiger Start nicht gewährleistet werden kann – den Planfeststellungsunterlagen (Gutachten G18) kann man entnehmen, dass positionsabhängig man mit durchschnittlichen Rollzeiten von bis zu 23 Minuten rechnen muss, mehr als 50% aller Abflüge zwischen 22 und 23 Uhr haben eine Startverzögerung von mehr als 5 Minuten. Zudem erfolgt der Abflug\* oft verspätet, selbst wenn das Flugzeug rechtzeitig in Frankfurt war.

Anders als vom Bundesverwaltungsgericht in der mündlichen Verhandlung gefordert, wird für die Betroffenen im Bereich der Abflugstrecken zwischen 22 und 23 Uhr die Nacht zum Tage. Die durch die starke Nutzung bedingten Kapazitätsengpässe und die extrem spitze Planung verursachten Probleme dürfen nicht durch eine Aufweichung des Nachtflugverbots gelöst werden, sondern durch eine Verlagerung der nächtlichen Abflüge in den Abend sowie eine konsequente Reduzierung allfälliger Verspätungen.

Die Regelung für verspätete Starts wurde von der Fraport so beantragt, wie es auch im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt wurde.

Wie kürzlich dargestellt, erfolgt eine Subventionierung des Nachtflugverkehrs durch den Tagflugverkehr, u.a., da die Aufwendungen für Schallschutz in der Nachtschutzzone auf alle Flüge und Passagiere umgelegt werden. Neben der Umlage der Aufwendungen für Schallschutz der Schlafräume auf den Nachtflugverkehr fordern die Bürgerinitiativen eine weitergehende Spreizung der Flughafenentgelte zwischen Tag und Nacht und prohibitive Gebühren für die Nacht zwischen 23 und 5 Uhr. Dies in der Erwartung, dass unter diesen Bedingungen die Fluggesellschaften aus Kostengründen Flüge in die Tagzeit verlegen würden.

Die Bürgerinitiativen fordern den Schutz des Grundrechts der vom Fluglärm betroffenen Bürger auf körperliche Unversehrtheit. Der vom Gesetzgeber vorgesehene passive Schallschutz ist völlig unzureichend, ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr daher alternativlos.

Rückfragen an Berthold Fuld, Tel. 0178 2928928 od. 06172 928928

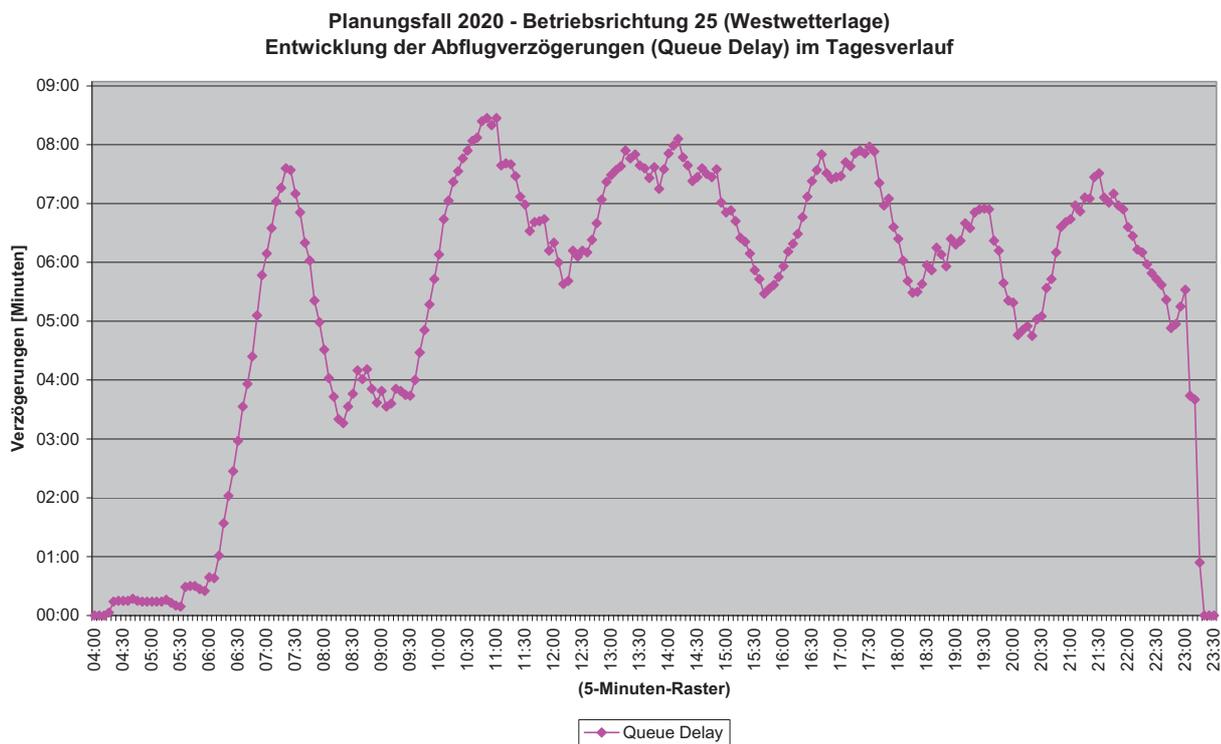
\*Abflug = Verlassen des Gates; Nachtflugbeschränkungen beziehen sich auf den Start

## 7.2.9 Abflugverzögerungen

### 7.2.9.1 Gesamtauswertung (alle Startbahnen)

Gezählt wird  $DEPDelay$  aller Abflüge beider Startbahnen im jeweiligen Zählzeitraum.  
(Referenzzeit: `QueueEntry`, Methode: `anteilig`)

Abb. 7-12: Verzögerungen Abflüge (Departure Delay, Gesamtauswertung) BR 25

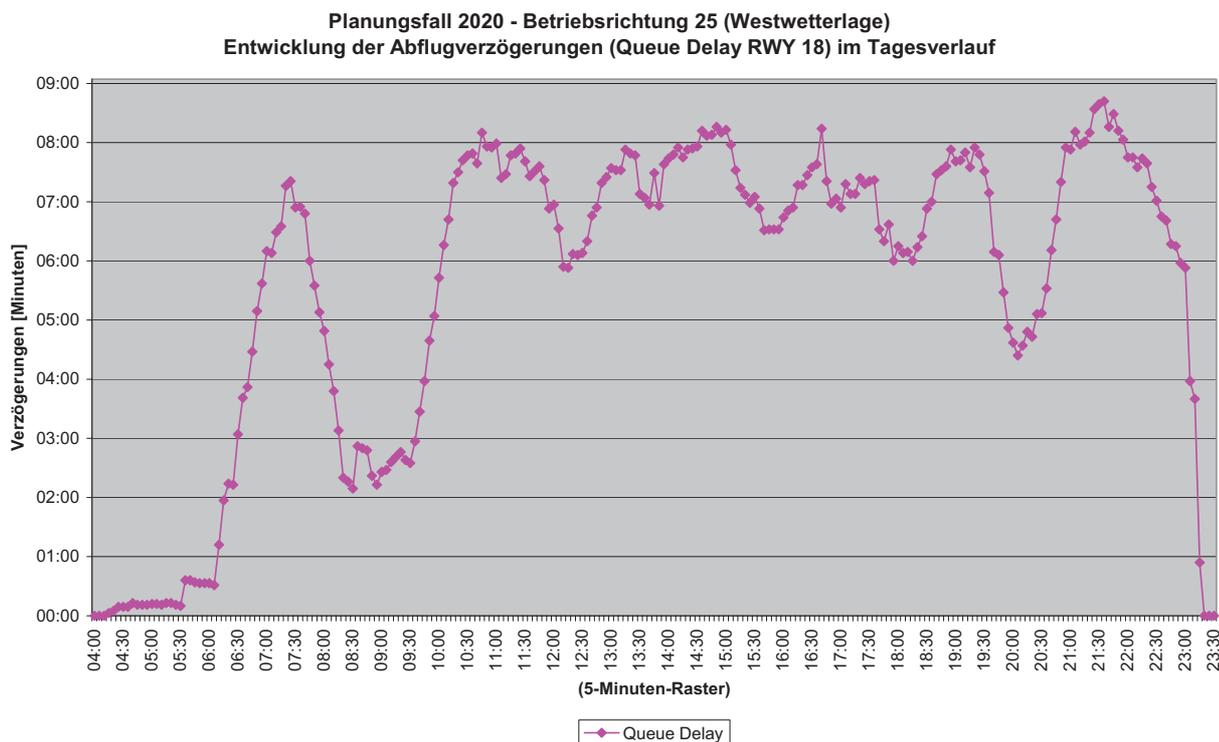


### 7.2.9.3 Abflüge von RWY 18 (alle Intersections)

Gezählt wird  $DEPDelay$  aller Abflüge von der Startbahn 18 (alle Intersections) im jeweiligen Zählzeitraum.

(Referenzzeit: `QueueEntry`, Methode: anteilig)

Abb. 7-14: Verzögerungen Abflüge (Departure Delay) von RWY 18 (alle Intersections)



**7.2.9.6 Pünktlichkeit je Flug – 5 Minuten-Raster**

Gezählt wird  $t_{otDEPDelay}$  (in Intervallen, mit einer Streuung von 5 Minuten) aller Abflüge von beiden Landebahnen im jeweiligen Zählzeitraum.

(Referenzzeit: ETD, Methode: absolut)

Abb. 7-17: Abflugverzögerungen 5 Minuten-Raster – BR 25

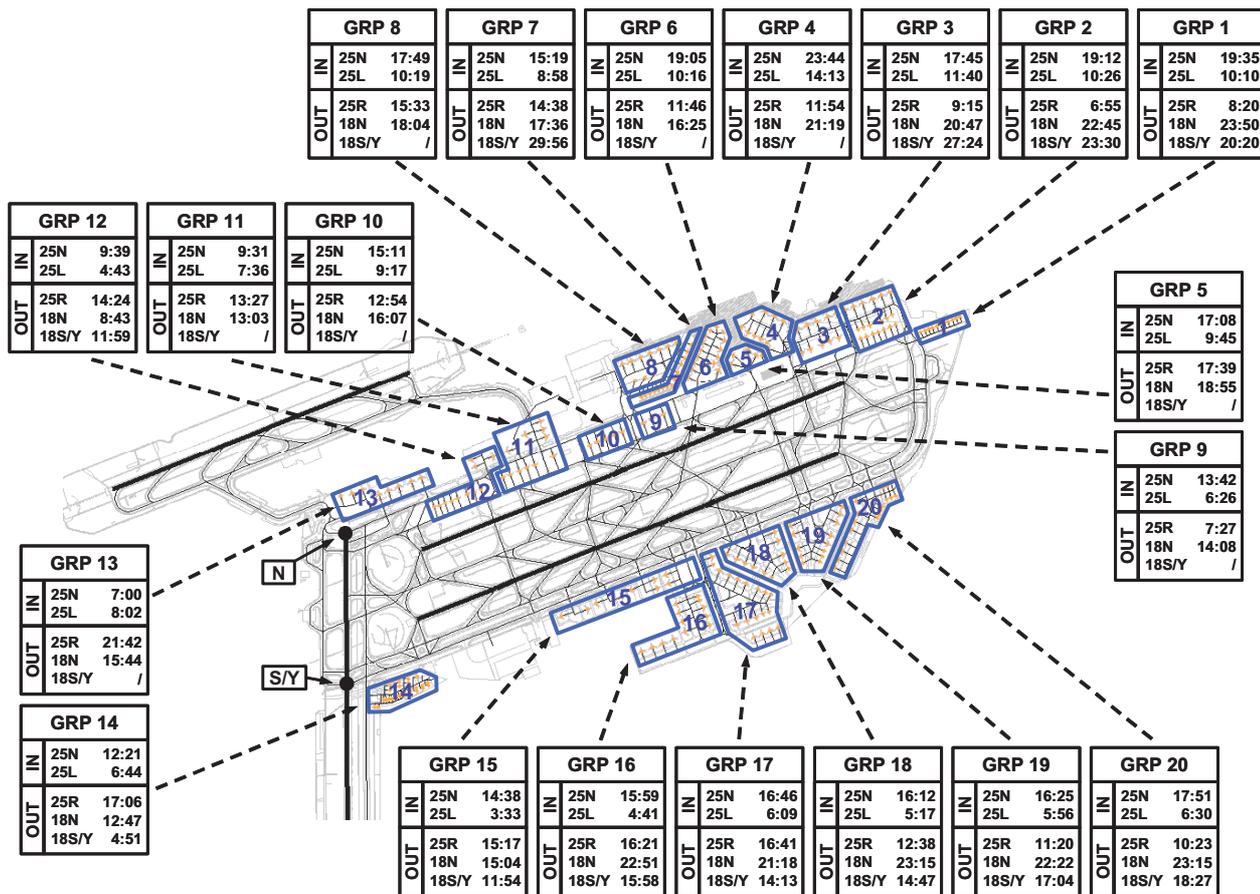
Zählzeitraum	Departure Delay (minutes)				Departures
	< 05	5 bis < 10	10 bis < 15	15 und mehr	
00:00-00:59	0	0	0	0	0
01:00-01:59	0	0	0	0	0
02:00-02:59	0	0	0	0	0
03:00-03:59	0	0	0	0	0
04:00-04:59	0	0	0	0	0
05:00-05:59	11	0	0	0	11
06:00-06:59	17	5	1	2	25
07:00-07:59	7	27	19	8	61
08:00-08:59	23	20	7	0	50
09:00-09:59	22	23	4	1	50
10:00-10:59	12	19	23	20	74
11:00-11:59	0	11	22	23	56
12:00-12:59	7	27	9	12	55
13:00-13:59	7	17	28	20	72
14:00-14:59	4	3	12	46	65
15:00-15:59	7	18	9	26	60
16:00-16:59	7	32	21	8	68
17:00-17:59	1	13	32	21	67
18:00-18:59	10	16	17	8	51
19:00-19:59	17	18	11	27	73
20:00-20:59	20	21	7	5	53
21:00-21:59	6	37	13	23	79
22:00-22:59	7	25	14	7	53
23:00-23:59	1	1	2	0	4
00:00-23:59	186	333	251	257	1027

Aus der Tabelle ergibt sich eine Pünktlichkeitsrate von 75,0% für Abflüge bei BR 25.

### 7.2.10 Rollzeiten nach Positionsgruppen

Zur Berechnung der durchschnittlichen Inbound-(IN) und Outbound-Rollzeiten (OUT) werden jeweils die Rollzeiten einschließlich aufgetretener Verzögerungen (TaxiTime, siehe Abschnitt 7.1.2) für alle Flüge der entsprechenden Positionsgruppe gezählt.

Abb. 7-18: Rollzeiten Inbound/Outbound nach Positionsgruppen BR 25



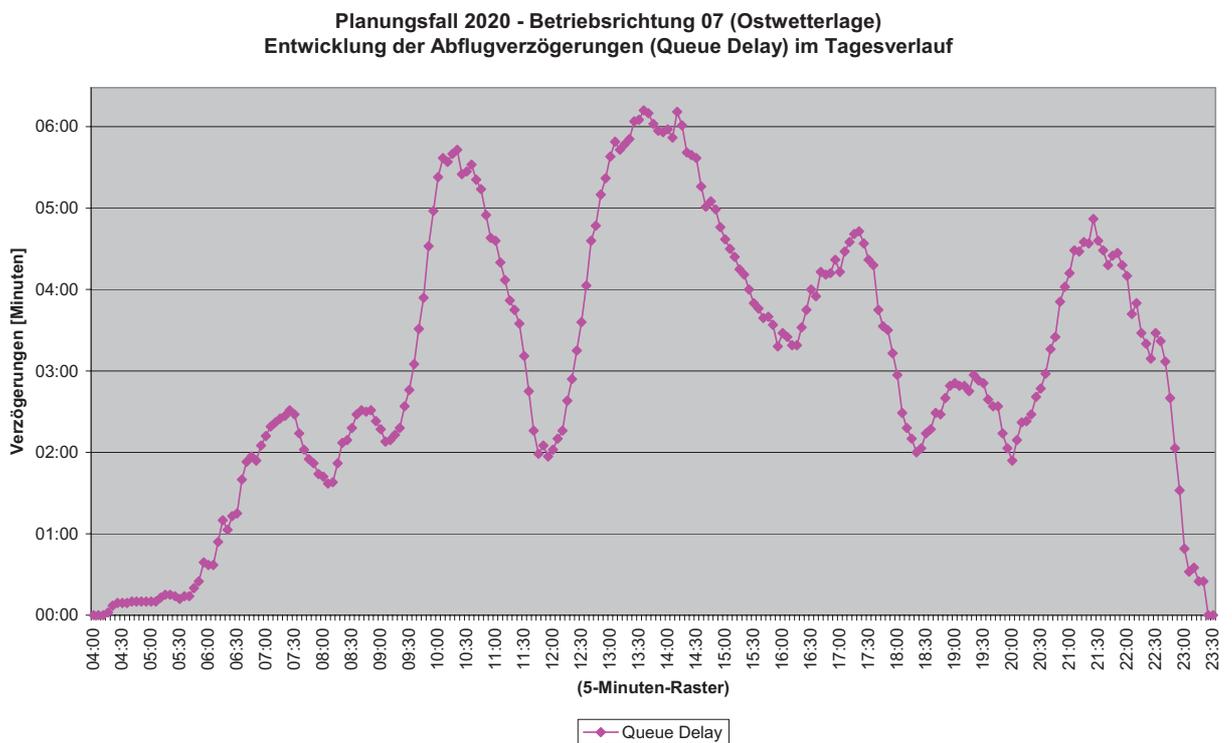
Die unterschiedlichen Durchschnittsrollzeiten für die verschiedenen Positionsgruppen erklären sich aus den ungleichen Längen der Rollstrecken und ihrer Verzögerungsanfälligkeit.

### 7.3.9 Abflugverzögerungen

#### 7.3.9.1 Gesamtauswertung (alle Startbahnen)

Gezählt wird `DEPDelay` aller Abflüge von beiden Startbahnen im jeweiligen Zählzeitraum.  
 (Referenzzeit: `QueueEntry`, Methode: anteilig)

Abb. 7-31: Verzögerungen Abflüge (Departure Delay, Gesamtauswertung) BR 07

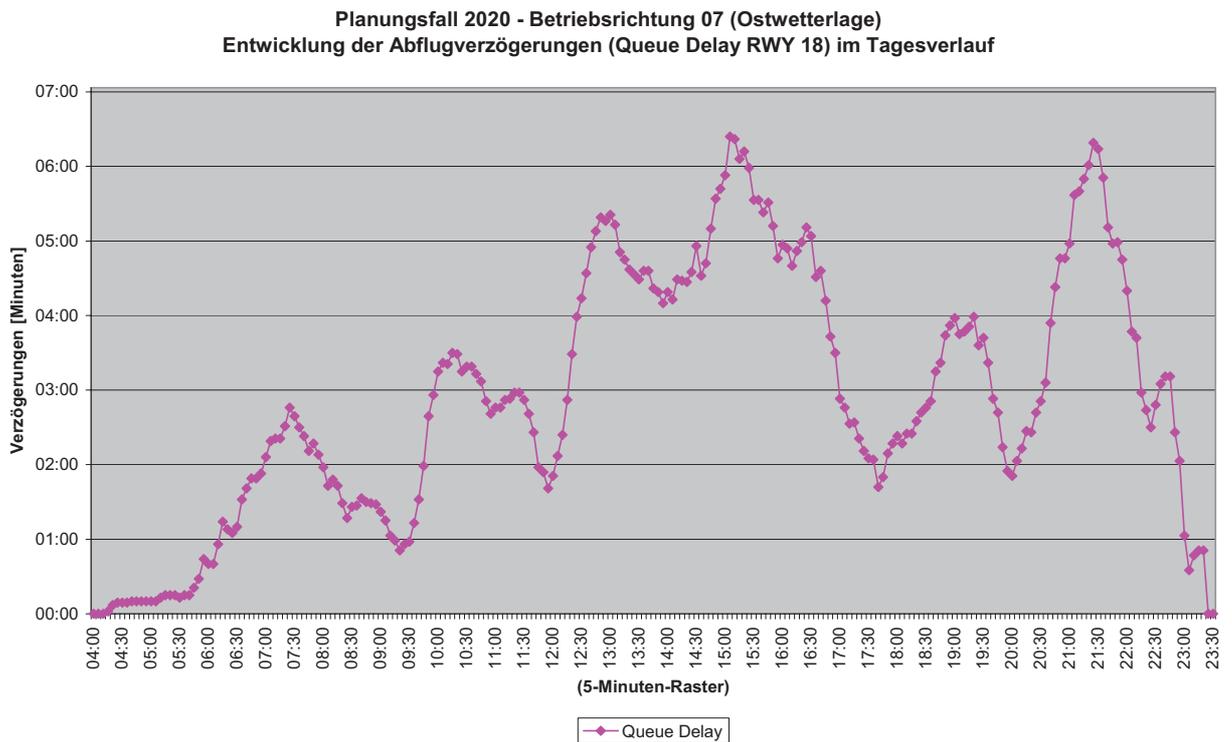


**7.3.9.3 Abflüge von RWY 18 (alle Intersections)**

Gezählt wird `DEPDelay` aller Abflüge von der Startbahn 18 (alle Intersections) im jeweiligen Zählzeitraum.

(Referenzzeit: `QueueEntry`, Methode: `anteilig`)

Abb. 7-33: Verzögerungen Abflüge (Departure Delay) von RWY 18 (alle Intersections)



**7.3.9.7 Pünktlichkeit je Flug – 5 Minuten-Raster**

Gezählt wird  $totDEPDelay$  (in Intervallen, mit einer Streuung von 5 Minuten) aller Abflüge von beiden Landebahnen im jeweiligen Zählzeitraum.

(Referenzzeit: ETD, Methode: absolut)

Abb. 7-37: Abflugverzögerungen 5-Minuten-Raster – BR 07

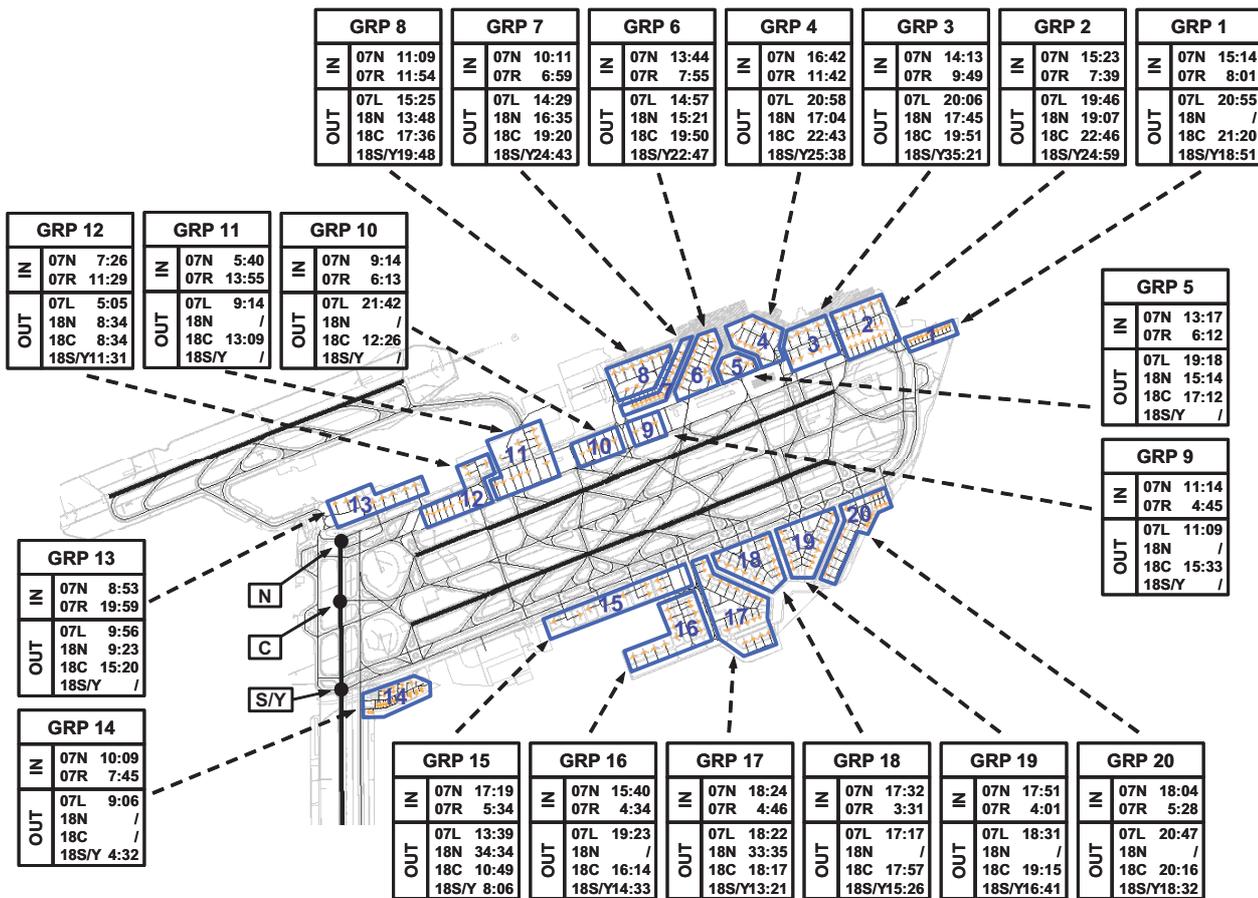
Zählzeitraum	Departure Delay (minutes)				Departures
	< 05	5 bis < 10	10 bis < 15	15 und mehr	
00:00-00:59	0	0	0	0	0
01:00-01:59	0	0	0	0	0
02:00-02:59	0	0	0	0	0
03:00-03:59	0	0	0	0	0
04:00-04:59	0	0	0	0	0
05:00-05:59	11	0	0	0	11
06:00-06:59	15	3	1	1	20
07:00-07:59	19	30	14	1	64
08:00-08:59	33	11	3	1	48
09:00-09:59	28	18	2	1	49
10:00-10:59	16	21	17	23	77
11:00-11:59	17	23	5	11	56
12:00-12:59	32	18	5	0	55
13:00-13:59	7	10	38	14	69
14:00-14:59	11	21	16	23	71
15:00-15:59	17	18	10	10	55
16:00-16:59	27	12	14	18	71
17:00-17:59	20	11	18	17	66
18:00-18:59	34	16	1	0	51
19:00-19:59	40	29	5	0	74
20:00-20:59	34	13	6	1	54
21:00-21:59	17	19	16	19	71
22:00-22:59	23	21	8	3	55
23:00-23:59	8	2	0	0	10
00:00-23:59	409	296	179	143	1027

Aus der Tabelle ergibt sich eine Pünktlichkeitsrate von 86,1% für Abflüge bei BR 07.

### 7.3.10 Rollzeiten nach Positionsgruppen

Zur Berechnung der durchschnittlichen Inbound-(IN) und Outbound-Rollzeiten (OUT) werden jeweils die Rollzeiten einschließlich aufgetretener Verzögerungen (TaxiTime, siehe Abschnitt 7.1.2) für alle Flüge der entsprechenden Positionsgruppe gezählt.

Abb. 7-38: Rollzeiten Inbound/Outbound nach Positionsgruppen BR 07



Die unterschiedlichen Durchschnittsrollzeiten für die verschiedenen Positionsgruppen erklären sich aus den ungleichen Längen der Rollstrecken und ihrer Verzögerungsanfälligkeit.