

Verlagerbarkeit der Nachtlandungen 22-23 Uhr in den Tag hinein

Analyse des Sommerflugplans 2019
Aktualisierung von 2017

Auswertung der Bürger gegen Fluglärm

April 2019

In der aktuellen Nachtflugdiskussion und durch das Urteil des BVerG zum Nachtflugbetrieb stellt sich verschärft die Frage, ob der Nachtflugbetrieb am Flughafen Düsseldorf notwendig ist. Ein zwingender Nachweis des Flughafens, der über allgemeine wirtschaftliche Interessen hinausgeht, wurde bisher nicht erbracht. Im Folgenden wird dargelegt, dass für die meisten Landungen nach 23 Uhr kein zwingender Grund vorliegt.

Bei der Notwendigkeit für Nachtflüge sind verschiedene Situationen zu unterscheiden, die Einfluss auf die Flugplangestaltung haben:

- Innereuropäische **Kurz- und Mittelstreckenflüge** mit einer Flugzeit von **bis zu 4 Stunden** (je nach Ziel eher für Geschäftsreisende oder Touristen interessant).
- Unter diesen Zielen sind Zu- und Abbringer-Flüge zu zentralen Flughäfen, sog. **Hubs**, besonders zu bewerten, weil Anschlussflüge berücksichtigt werden müssen. Dies betrifft z.B. die Flughäfen Frankfurt, München, Amsterdam, Paris und London-Heathrow.
- **Mittelstreckenflüge über 4 Stunden** Flugzeit. Dies betrifft vor allem die Touristenziele z.B. von den Kanarischen Inseln.
- **Langstreckenflüge** aus Übersee

Darüber hinaus müssen die Interessen bzw. die Flexibilität der Passagiere berücksichtigt werden, die den Bedarf oder die Nachfrage steuern. Dies sind im Wesentlichen die verschiedenen Reisezwecke Geschäftsreiseverkehr und Touristik. Sowohl Geschäftsreisende als auch Touristen haben ein Interesse daran, erst abends nach Hause zu fliegen. Düsseldorf ist bekanntlich dadurch geprägt, dass der Flughafen überwiegend durch Anwohner des Umlandes genutzt wird und nur zu einem geringeren Teil durch auswärtige Gäste.

Dennoch ist es allen Reisenden zuzumuten, ggf. auf 30 min oder eine Stunde Zeit am Reiseort zu verzichten und damit vor 22 Uhr in Düsseldorf zu landen. Bei Geschäftsreisen kommt ein Rückflug ohnehin nur in Frage, wenn der Geschäftstermin am Nachmittag beendet ist oder beendet werden kann, so dass Rückreisen innerhalb Europas ohne Einschränkung auch vor 22 Uhr möglich sind. Bei Pauschaltouristen

ist es ja sogar vertraglich so geregelt, dass der Reiseveranstalter auch kurzfristig Flugzeiten ändern kann. Im konkreten Fall muss sich der Passagier also in jedem Fall nach dem gegebenen Flugplan richten und hat wenig Einfluss auf die genaue Abflug- bzw. Ankunftszeit. Vom Interesse der Passagiere her gibt es also keinen zwingenden Grund für Landungen nach 22 Uhr.

Wie sieht es aus der Sicht der Fluggesellschaften aus? Hier sind die o.g. Ziele und Flugzeiten zu unterscheiden:

Kurz- und Mittelstreckenflüge bis 4 Stunden Flugzeit

Neben dem Interesse, dem Passagier einen möglichst langen Aufenthalt am Reiseort zu ermöglichen, liegt das Interesse der Fluggesellschaften im Wesentlichen darin, Ihren Maschinen möglichst viele Umläufe zu ermöglichen.

Bei 17 Stunden Betriebszeit (6-23 Uhr) ist es für die Fluggesellschaften möglich, bei einer Flugzeit von bis zu 2 Stunden 3 Umläufe zu organisieren:

1. Umlauf	Start 6:00 Uhr	Landung 8:00 Uhr	Rückflug 9:00	Landung 11:00 Uhr
2. Umlauf	Start 12:00 Uhr	Landung 14:00 Uhr	Rückflug 15:00	Landung 17:00 Uhr
3. Umlauf	Start 18:00 Uhr	Landung 20:00 Uhr	Rückflug 21:00	Landung 23:00 Uhr

Zum einen sind aber nur wenige Ziele in exakt 2 Stunden zu erreichen, mitteleuropäische Ziele (z.B. London, Wien, Mailand) sind in weniger Zeit zu erreichen, so dass sie auch bis 22 Uhr zurückgekehrt sein können, die meisten Mittelmeerziele haben eine Flugzeit von über 2 Stunden, so dass diese Umläufe ohnehin nicht funktionieren.

In der Praxis werden daher die Umläufe eines Flugzeugs häufig mit verschiedenen Zielen kombiniert. Es ist daher den Fluggesellschaften zuzumuten, die Umläufe so zu organisieren, dass sie eine Stunde kürzer sind. Eine Wettbewerbsverzerrung bei den Fluggesellschaften entsteht dadurch nicht, weil alle Fluggesellschaften in gleichem Maße betroffen sind. Auch gegenüber anderen Flughäfen wird lediglich ein Wettbewerbsvorteil des Düsseldorfer Flughafens gegenüber dem einen oder anderen Flughafen ausgeglichen, schließlich beträgt der Marktanteil in NRW über 50%.

Hubs

Besondere Bedingungen ergeben sich bei den Flügen, die von sog. Hubs auf Zubringerflüge warten müssen. Hier könnte sich die Notwendigkeit von späten Flügen mit Landungen nach 22 Uhr in Düsseldorf ergeben. Dabei müssen die betroffenen Flughäfen einzeln analysiert werden:

Frankfurt: Flugverbindungen von und nach Frankfurt sind ohnehin mehr als fragwürdig. Die Zugverbindungen sind so gut, dass es in der Regel nicht nur ökologisch sondern auch zeitlich günstiger ist, ein Rail&Fly-Ticket anzubieten, anstatt die 170 km Luftlinie zu fliegen. Der letzte Flug von Frankfurt nach Düsseldorf startet lt. Flugplan um 21:20 Uhr und ist um 22:10 Uhr in Düsseldorf. Ein ICE fährt z.B. um 21:25 Uhr in Frankfurt ab und ist um 22:36 in Düsseldorf Hbf. Berücksichtigt man die Zeit

zum Auschecken am Flughafen und die besseren Verbindungen zur Weiterfahrt, ist das kein Zeitverlust.

München: Lufthansa startet zum letzten Mal um 21:00 Uhr und ist um 22:10 Uhr in Düsseldorf. Eine Vorverlegung um 10 min muss möglich sein. Zudem:

- Es gibt in München nach 20:00 Uhr nur eine einzige Landung aus Übersee: Um 20:50 Uhr aus Dubai. Da Düsseldorf auch direkt angefliegen wird (Landung 19:15 Uhr), ist kein Umsteigen erforderlich.
- Viele der europäischen Destinationen mit späten Landungen werden auch direkt nach Düsseldorf angefliegen oder können z.B. über Frankfurt erreicht werden.
- Bei innerdeutschen und mitteleuropäischen Flügen spielen Umsteigeverbindungen keine Rolle.

Außer Lufthansa fliegt nur Eurowings die Strecke München – Düsseldorf, die letzte Landung ist aber bereits um 20:35 Uhr geplant, so dass hier keine Einschränkung vorhanden ist.

Amsterdam: Es gelten vom Grundsatz die gleichen Aussagen wie München und Frankfurt. Es gibt auch dort um die fragliche Zeit keine Landung aus Übersee, die nicht anderweitig erreicht werden können, und die meisten Verbindungen können auch direkt angefliegen werden. Hinzu kommt, dass Amsterdam nicht einmal 200 km von DUS entfernt ist.

London: Die geringe Bedeutung der Umsteiger am späten Abend lässt sich dadurch ersehen, dass der letzte Flug aus Heathrow um 22:00 Uhr in Düsseldorf landet, und dieser ist von Eurowings, deren Fluggäste nicht typischerweise in London umsteigen. Auch die letzten Landungen von anderen Londoner Flughäfen (City, Gatwick), die typischerweise nicht als Umsteigerflughäfen genutzt werden, sondern für Passagiere direkt aus London oder Umgebung gedacht ist, sind zum letzten Mal sogar schon um 21:20 Uhr geplant.

Paris: Auch der letzte Flug aus Paris landet in Düsseldorf bereits um 21:40 Uhr, es gilt daher die gleiche Aussage wie für London.

Aus den Ausführungen wird deutlich, dass die Umsteiger für die Nachtflüge nicht von relevanter Bedeutung sind, Flüge nach 22 Uhr sind für Hubs also nicht zwingend notwendig.

Längere Mittelstrecken über 4 Stunden Flugzeit

Ein gewisses Problem stellen die Mittelstreckenflüge über 4 Stunden dar, also im Wesentlichen Flüge zu den Kanarischen Inseln sowie zum östlichen Mittelmeer (östl. Türkei, Zypern, Israel). Diese benötigen allein für diesen Umlauf inklusive Zeiten zum Umladen über 10 Stunden. Es ist innerhalb eines 16-Stunden-Tages also nur noch ein Kurzstreckenflug möglich, was z.B. für Eurowings mit einem Typ A320 einfach möglich wäre.

Soweit es sich um deutsche Fluggesellschaften und/oder Flugzeugtypen handelt, die auf Touristen und Mittelstreckenflüge (Tuifly, Condor, Typ B757) ausgerichtet sind, werden diese Maschinen nur bedingt im Kurzstreckenverkehr eingesetzt, so dass ein zweiter Umlauf kaum unter 6 Stunden zu realisieren ist. Hier werden in einigen Fällen tatsächlich 17 Stunden benötigt, um einen zweiten vollständigen Umlauf zu ermöglichen. Eine Beschränkung auf 16 Stunden Betriebszeit wäre hier also tatsächlich eine Einschränkung der Wirtschaftlichkeit, jedenfalls soweit man davon ausgeht, dass das Flugzeug in Düsseldorf übernachten soll.

Eine genauere Analyse des Sommerflugplans zeigt, dass von durchschnittlich 210 wöchentlichen Flügen, die nach 22 Uhr landen, lediglich 27 (14%) zu dem Segment der Flüge zwischen 4 h und 5 h Flugzeit gehören. Dies sind folgende Ziele (mit Flugzeit):

- Agadir 4:00
- Diyarbakir 4:20
- Erbil 4:50
- Fuerteventura 4:25
- Gran Canaria 4:30
- Lanzarote 4:15
- Larnaca (Zypern) 4:10
- Santa Cruz de la Palma 4:35
- Sulaymaniyah 5:05
- Tel Aviv 4:20
- Teneriffa-Süd 4:40

Insgesamt fliegen zu diesen Zielen etwa doppelt so viele Flüge, die z.B. morgens zuerst diesen Umlauf machen und abends ein kürzeres Ziel, zum Teil landen sie aber trotzdem vor 22:00 Uhr oder fliegen über Nacht (Start abends vor 22:00 Uhr und Landung morgens nach 6:00 Uhr).

Hier wären also grundsätzliche Umplanungen der Umläufe notwendig, dass die Maschinen z.B. verstärkt über Nacht fliegen, im 2. Umlauf nicht nach Düsseldorf zurückkehren oder die Fluggesellschaften sich auf einen Umlauf beschränken. Das wird zum Teil schon praktiziert und muss verstärkt diskutiert werden. Bei dem geringen Anteil dieser Flüge bedeutet das keine grundsätzliche Einschränkung der Wirtschaftlichkeit.

Anmerkung: Andere Flüge in die Türkei (z.B. Antalya) haben eine Flugzeit knapp unter 4 Stunden und lassen auch bei 16 Stunden Betriebszeit einen weiteren Umlauf z.B. nach Mallorca zu.

Langstreckenflüge

Nach 22 Uhr landen in Düsseldorf keine Langstreckenflüge aus Übersee. In diesem Segment wird ohnehin in der Regel nur ein Umlauf pro Tag geflogen, so dass bei den Start- bzw. Landezeiten lediglich die Zeitverschiebungen berücksichtigt werden müssen.

Fazit

Es gibt nur wenige Fälle, in denen eine Verlagerung der Nachtflüge auf eine andere Zeit vor 22 Uhr mit erheblichen Umplanungen verbunden ist. Das sind im Wesentlichen Flüge mit mehr als 4 Std. Flugzeit, z.B. zu den Kanarischen Inseln oder nach Ägypten, die einen zweiten Umlauf zu einem näheren Mittelmeerziel nur ermöglichen, wenn der Flughafen 17 Betriebsstunden pro Tag hat. Sowohl für kürzere Strecken inklusive der Destinationen zu sog. Hubs als auch für Langstreckenflüge ist die Betriebszeit 22 bis 23 Uhr nicht zwingend erforderlich. Vor diesem Hintergrund muss die Betriebsgenehmigung neu diskutiert werden.