

Nachtflüge durch unrealistische Planung

Laut „Bürger gegen Fluglärm“ planen die Fluggesellschaften Starts und Landungen viel zu knapp, dadurch komme es zu Nachtflügen.

VON THORSTEN BREITKOPF

Die in der Initiative „Bürger gegen Fluglärm“ zusammengeschlossenen Anwohner des Düsseldorfer Flughafens werfen den Airlines vor, unrealistische Planungen zu machen. Damit würden Verspätungen und in der Folge Nachtflüge provoziert, sagt der Vorsitzende der Initiative, Christoph Lange. Für den Juli haben die Vereinsmitglieder Flugdaten des Internetsystems Flightradar24.com analysiert.

Laut der tabellarischen Auswertung, die unserer Redaktion vorliegt, sei besonders in der Sommerferiensaison 2016 unkorrekt geplant worden. So wird dort etwa ein Flug am 9. Juli aus dem türkischen Antalya ausgewiesen, der anstatt planmäßig um 22.35 Uhr in Düsseldorf zu landen, erst um 23.38 Uhr in der NRW-Landeshauptstadt die Räder auf die Piste setzte. „Und in diesem Fall und vielen weiteren Fällen war nicht ein Unwetter oder ein technisches Problem die Ursache, wie oft von Airlines und Flughafen behauptet, sondern schlechte Fehlplanung“, sagt Lange. Er spricht von „objektiv unmöglichen Umlaufplanungen der Airlines“. Seine Begründung: Die Verspätung des Germanwings-Fluges 4U 5335 sei hausgemacht. Lange belegt, dass die Maschine zu ihrem Flug nach Antalya um 14.10 Uhr abfliegen sollte, die Landung in Düsseldorf aber erst für 14.35 Uhr geplant war, also hätte der Start laut den Erhebungen der Fluglärmgegner unrealistischerweise

INFO

Nur eingeschränktes Nachtflugverbot in DUS

Ab 22 Uhr Am Flughafen Düsseldorf sind zwischen 22 und 23 Uhr nur Landungen zulässig.

Ab 23 Uhr In den Nachtstunden von 23 bis 6 Uhr dürfen grundsätzlich nur Propellerflugzeuge, die weniger als neun Tonnen wiegen, starten oder landen, sowie von 23 bis 0 Uhr und von 5 bis 6 Uhr verspätete Flugzeuge mit örtlichem Wartungsschwerpunkt (das sind u.a. Eurowings, Lufthansa, Air Berlin) landen.

25 Minuten vor ihrer Ankunft stattfinden müssen. Geht man davon aus, dass im Zeitraum zwischen Landung und Start, dem so genannten Umlauf, bei dem Passagiere aussteigen und neue wieder einsteigen müssen, mindestens 35 Minuten vergehen, wäre also eine Verspätung von rund einer Stunde fix eingeplant. Und genau eine Stunde und drei Minuten landete der Germanwings-Flieger ja dann auch spät in der Nacht wieder in Düsseldorf.

33 solcher „geplanten Verspätungen“, die zu Landungen in Düsseldorf nach 22 Uhr führten, haben Lange und seine Statistiker allein im Juli ausgemacht. Drei davon landeten nach Mitternacht.

Beim Flughafen sieht man sich nicht in der Schuld. Die Planungen oblägen den Airlines und dem Flug-

koordinator (eine zentrale Behörde für die Vergabe von Start- und Landerechten in Frankfurt), sagt eine Sprecherin des Airports.

Bei der Lufthansa als Muttergesellschaft von Eurowings und Germanwings sieht man die Ursachen für solche Verspätungen in einem anderen Zusammenhang. „Grundsätzlich plant die Lufthansa ihre Flüge im Rahmen der bestehenden Nachtflugregelungen. Den Vorwurf können wir nicht nachvollziehen – keine Airline hat ein Interesse an Verspätungen, da sie Zeit, Geld und Kundenzufriedenheit kosten. Eine Abflugzeit noch vor Ankunft der Maschine ist aus operativen Gründen gar nicht darstellbar“, sagt Lufthansa-Sprecher Florian Gränzldörfer. Rund die Hälfte aller Verspätungen in Düsseldorf seien nicht falscher Planung, sondern einer unterbesetzten Flugsicherung geschuldet. „So kann es passieren, dass infolge des überlasteten Sektors NRW eine Verspätung produziert wird, die sich durch den ganzen Tag zieht, obwohl die Operations an sich pünktlich ist“, sagt der Sprecher.

Der Verein „Kaarster gegen Fluglärm“ beklagt generell eine Zunahme der Nachtflüge bereits im Juni. „Im Juni sind 456 Flugzeuge in Düsseldorf erst nach 23 Uhr gelandet, ein trauriger Rekord, im Vorjahresmonat waren es nur 157“, sagte Werner Kindsmüller, Vorsitzender des Vereins. Nicht in einer einzigen Nacht im Juni sei die Nachtruhe nach 23 Uhr eingehalten worden, kritisiert Kindsmüller.