



# HESSISCHER LANDTAG

05. 02. 2015

## Kleine Anfrage

der Abg. Wissler (DIE LINKE) vom 16.12.2014

betreffend schwere Flugzeuge am Frankfurter Flughafen - Flugbewegungen innerhalb ICAO-Gewichtsklassen

und

## Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

### Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die in der Kleinen Anfrage benannten ICAO Codeletter A bis F nicht identisch mit den angefragten ICAO Gewichtsklassen <7 Tonnen, 7 bis 136 Tonnen und > 136 Tonnen sind und sich ihnen daher auch nicht überschneidungsfrei zuordnen lassen. Die ICAO Codeletter werden anhand der Spannweite (wingspan) und des Abstands des Hauptfahrwerks (maingear) festgelegt, die "Gewichtsklassen" (besser: Wirbelschleppenkategorien gem. ICAO Doc 8643) vor allem anhand des maximalen Startgewichts (maximum take off mass) und der induzierten Wirbelschleppe.

Da sich die Kleine Anfrage gemäß Betreff auf die ICAO-Gewichtsklassen bezieht und daher vermutlich auf die Wirbelschleppenkategorien gemäß ICAO referenziert, sind nachfolgend die Werte nach den auch im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Wirbelschleppenkategorien unterteilt und tabellarisch sowohl in absoluten Zahlen als auch prozentual zum Gesamtaufkommen dargestellt.

Zur Beantwortung der Fragen 1, 3 und 4 wurden Stellungnahmen der Fraport AG herangezogen.

Diese Vorbemerkung vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie hat sich die Anzahl der Flugbewegungen für Flugzeuge unter 7 Tonnen (ICAO Codeletter A) maximales Abfluggewicht (MATOW, engl. maximum allowed take off weight), 7 bis 136 Tonnen MTOW (ICAO Codeletter B, C) und > 136 Tonnen MTOW (ICAO Codeletter D, E und F) am Frankfurter Flughafen in den letzten zehn Jahren entwickelt? Angaben bitte gegliedert nach den genannten ICAO-Gewichtsklassen und jährlichen Flugbewegungen.

Jahr	Light (<7 Tonnen)		Medium (exkl. B757) (7 bis 136 Tonnen)		Heavy + Super (inkl. B757) (>136 Tonnen)	
	(absolut)	(in %)	(absolut)	(in %)	(absolut)	(in %)
2005	2833	0,6%	351802	71,8%	135329	27,6%
2006	2781	0,6%	354316	72,4%	132274	27,0%
2007	2451	0,5%	358710	72,8%	131328	26,7%
2008	2393	0,5%	352218	72,5%	131057	27,0%
2009	2392	0,5%	343170	74,1%	117480	25,4%
2010	2821	0,6%	344184	74,1%	117175	25,2%
2011	2066	0,4%	367701	75,5%	117356	24,1%
2012	2217	0,5%	365103	75,7%	114867	23,8%
2013	2240	0,5%	358624	75,9%	111704	23,6%
2014	2227	0,5%	356519	76,0%	110085	23,5%

Frage 2. Wie hoch wurde die Anzahl der Flugbewegungen für Flugzeuge unter 7 Tonnen (ICAO Code Letter A) maximales Abfluggewicht (MATOW, engl. maximum allowed take off weight), 7 bis 136 Tonnen MTOW (ICAO Code Letter B, C) und > 136 Tonnen MTOW (ICAO Code Letter D, E und F) am Frankfurter Flughafen laut Planfeststellungsbeschluss für den Planfall 2020 prognostiziert?

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt ein Prognoseflugplan aus den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG zugrunde (Planteil B 11, Planungsgrundlagen, Kapitel 5, Flugpläne, Stand: 28.08.2006). Für den Planungsfall 2020, welcher Eingang in die Dimensionierung der Flugbetriebsanlagen und die Betrachtung des Betriebskonzeptes gefunden hat, sieht der Planungsflugplan (bezogen auf prognostizierte 701.000 Flugbewegungen pro Jahr) folgende Anteile von Luftfahrzeugen der unterschiedlichen Gewichtskategorien am Gesamtbewegungsaufkommen vor (vgl. ebd., S. 16):

- Light: 1,0 %                      - Medium: 63,1 %                      - Heavy: 35,9 %.

Diese Werte sind im Planfeststellungsbeschluss an verschiedenen Stellen explizit aufgegriffen worden (vgl. etwa PFB, S. 604 und 721). Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich um eine Prognose handelt, die den Anforderungen an Prognosebasis, Methodik und Plausibilität der Ergebnisse genügen muss und tatsächlich genügt. Für die Validität der Prognose ist es - auch nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung - demgegenüber irrelevant, ob die tatsächliche spätere Entwicklung in jeder Hinsicht mit den Annahmen übereinstimmt.

Frage 3. Gibt es in der Entwicklung der Flugbewegungen in den genannten Gewichtsklassen in den letzten zehn Jahren Trends, die sich nicht mit der Prognose für den Planfall 2020 decken?  
Wenn ja: welche und wie sind diese zu erklären?

Das PFV-Gutachten G8 beinhaltet (für den Planungsfall 2020) ein engpassfreies Luftverkehrswachstum ab dem Kalenderjahr der vollen Kapazitätswirksamkeit der Landebahn Nordwest (im Gutachten unterstellt in 2010, tatsächlich erreicht in 2012). Schon allein durch den statistischen Basiseffekt lassen sich abweichende Entwicklungen erklären.

Zusätzlich sind die Effekte der Finanz- und Wirtschaftskrise in der Tabelle oben zu erkennen. Die Verkehrszahlen in den Bereichen Medium und Heavy(+ Super) sinken 2009 deutlich. Der Bereich Heavy(+ Super) verharrt ab 2009 auf einem absolut stabilen Niveau, während die Zahl der Medium Flugbewegungen 2011 wieder deutlich steigt.

Die Luftverkehrsgesellschaften haben erwartungsgemäß ihre alten Flugzeugmodelle tendenziell durch moderneres Fluggerät ausgetauscht. Im Gegensatz zu den in der Prognose veranschlagten Erwartungen ist bislang kein schwerer Flugzeugtyp (Heavy) neu auf den Markt gekommen, welcher die alten Modelle wie Airbus A300/A310 oder Boeing B757/B767 im Kontinentalbereich ersetzen könnte. Diese Flugzeuge wurden weitgehend durch Flugzeuge im Bereich Medium ersetzt.

Weiterhin sind die Effizienz steigernden Maßnahmen der Airlines zu erwähnen. So konnten einige Airlines die Sitzplatzkapazitäten ihrer Flugzeuge (besonders) im Medium-Bereich ausbauen. Dadurch verringert sich der Druck, bei entsprechendem Passagierwachstum in die nächst höhere Kategorie auszuweichen.

Frage 4. Geht die Fraport AG aktuell von einem Anstieg der Flugbewegungen für den Airbus A380 bis zum Planfall 2020 aus?  
Wenn ja: von welchen Steigerungen geht die Fraport AG bis 2020, 2025 und 2030 aus und wie sind diese begründet?

Im Jahre 2013 fanden 6.734 Flugbewegungen mit dem Flugzeugtyp A380 statt. Im Datenerfassungssystem (DES) für den Planungsfall 2020 erwartet Fraport ca. 29.000 Flugbewegungen mit dem Flugzeugtyp A380. Aktuell erwartet Fraport, dass die Zahl von 6.734 Flugbewegungen weiter ansteigen wird. Es liegen allerdings keine Prognosen vor, wie sich die Anzahl der Bewegungen dieses Flugzeugtyps konkret in den besagten Jahren entwickeln wird.

Wiesbaden, 26. Januar 2015

**Tarek Al-Wazir**