



## Bedeutung des Nachtflugverkehrs und Schutz der Nachtruhe

Dr. Michael Engel, Geschäftsführer

Fachtagung Nachtfluglärm  
Umweltbundesamt  
Berlin, den 20. April 2010

## **Der BDF organisiert die Interessen der deutschen Airlines – sie stehen für 70% des Luftverkehrsgeschehens über Deutschland**

Der BDF vertritt die Interessen der deutschen Linien-, Charter- und Low Cost-Carrier gegenüber Wirtschaft und Politik. Die Verbandsmitglieder gehören zu den weltweit sichersten, umwelt- und verbraucherfreundlichsten Fluggesellschaften.

- **3.000 Flüge pro Tag**
- **120 Millionen Passagiere p.a.**
- **750 moderne Flugzeuge**
- **27 Milliarden Euro Umsatz p.a.**
- **120.000 direkt beschäftigte Mitarbeiter**

**Jedes Flugzeug einer BDF-Airline ist damit in seiner Wirtschaftsleistung einem mittelständischen Unternehmen vergleichbar:** Neben jährlich 160.000 beförderten Passagieren beschäftigt es direkt 160 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von 36 Mio. EUR.

Die BDF-Fluggesellschaften werden in den nächsten Jahren insgesamt rund **20 Milliarden Euro** in neue, noch lärm- und verbrauchsärmere Flugzeuge investieren.

Bedeutung des Nachtflugverkehrs .....

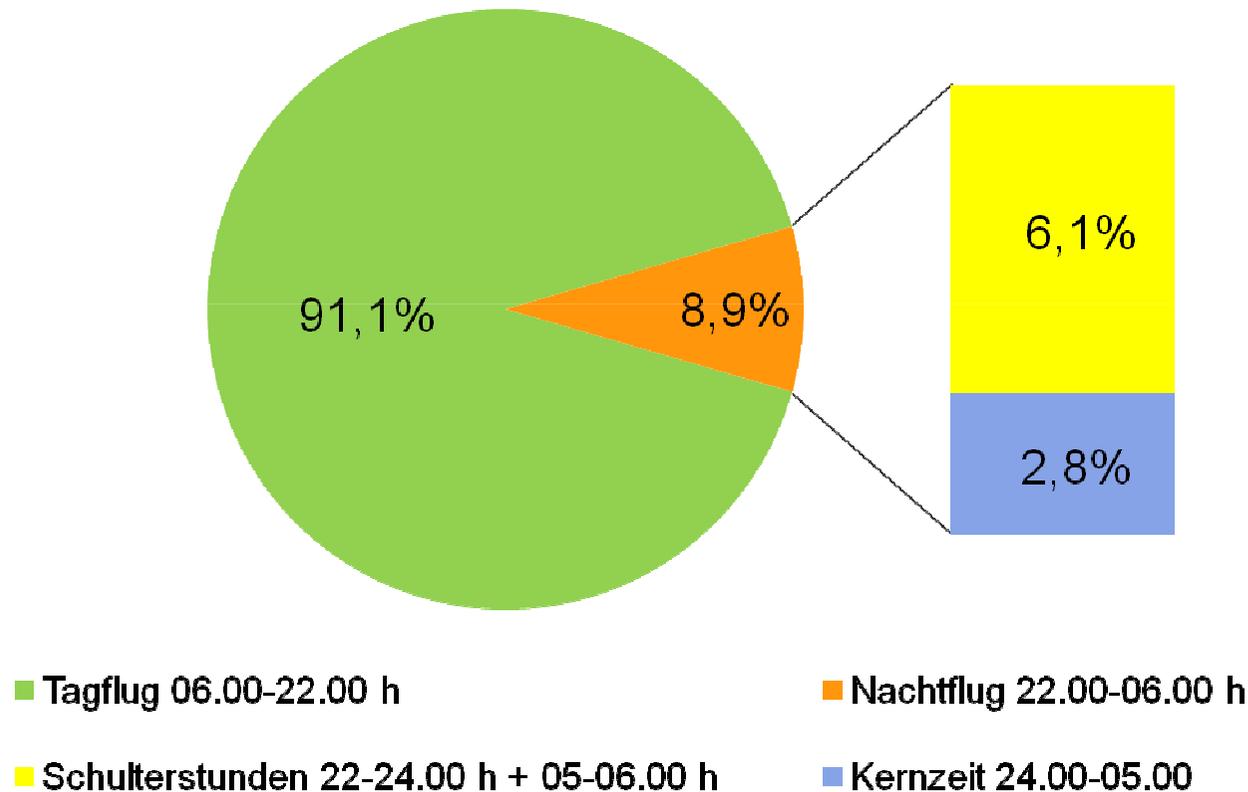
.... für den gesamten Luftverkehr

.... im Vergleich zu anderen Nachtverkehren

.... aus Sicht der Nachfrage und der Fluggesellschaften

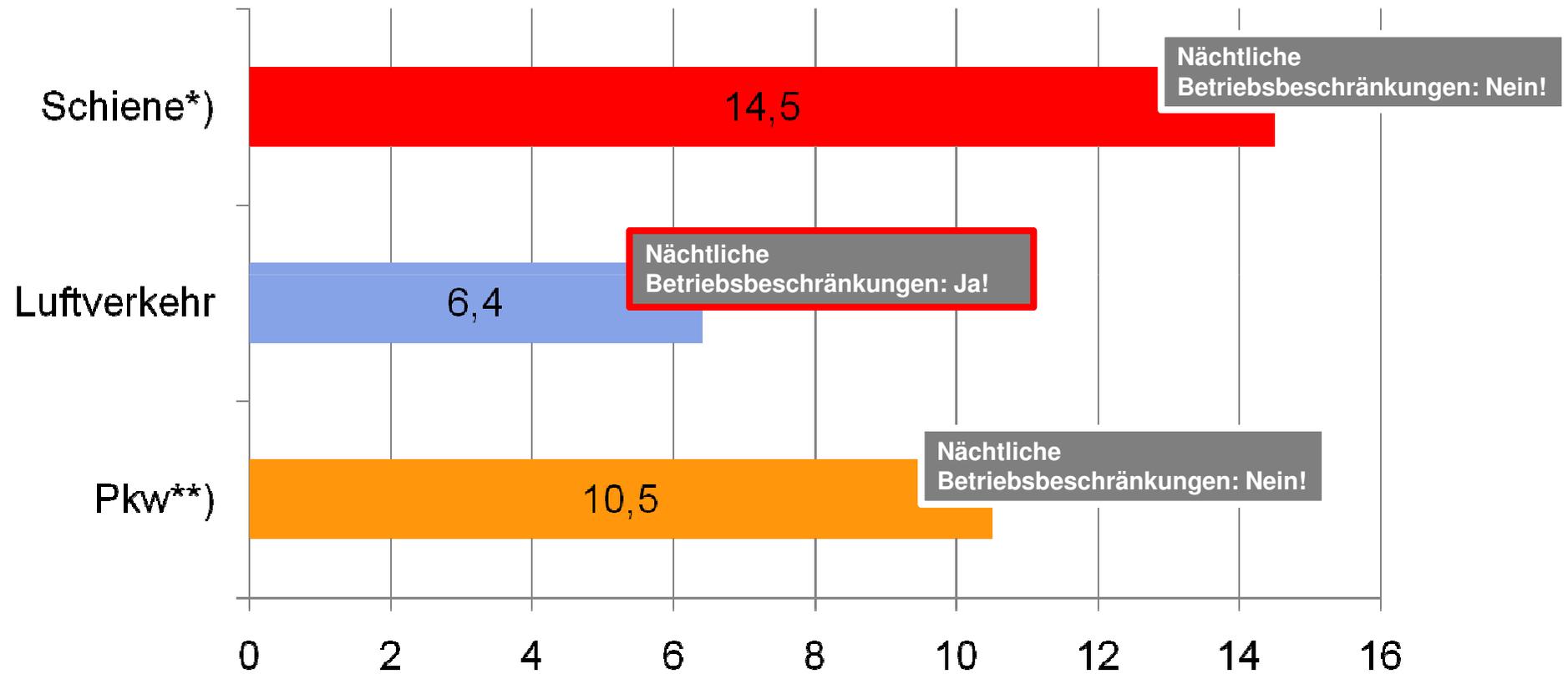
.... und Schutz der Nachtruhe

## Großteil der Nachtflüge findet außerhalb der Kernzeit statt 24.00 bis 05.00 Uhr wichtiges Zeitfenster für touristischen und Frachtverkehr



Quelle: Auswertungen OAG, 24. KW 2008

## Luftverkehr mit niedrigstem Nachtverkehrsanteil im Personenverkehr Nachtverkehr der Bahn doppelt so hoch wie im Luftverkehr



\*) = Fernzüge ICE, IC u.ä.

\*\*\*) = Kfz-Verkehr bis 3,5 t auf Autobahnen

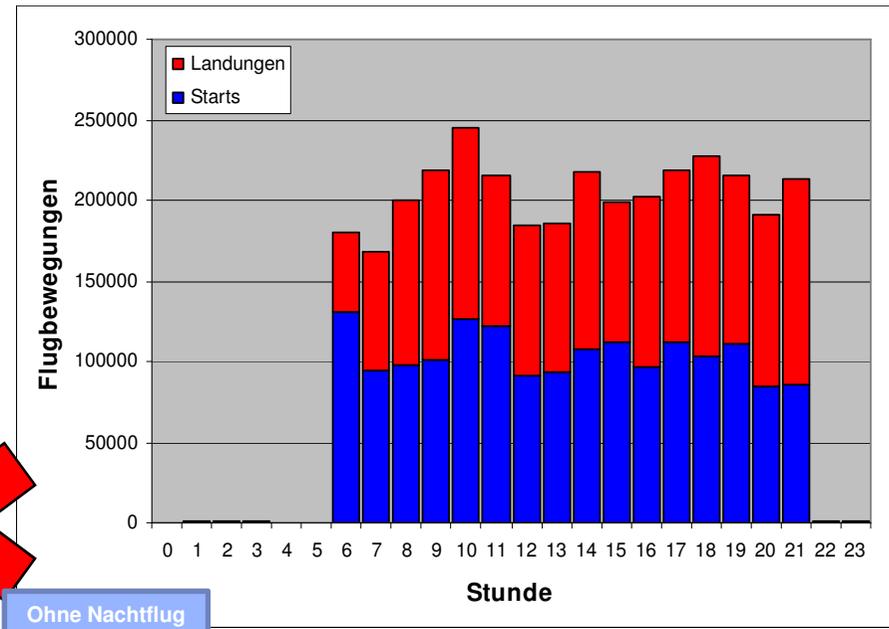
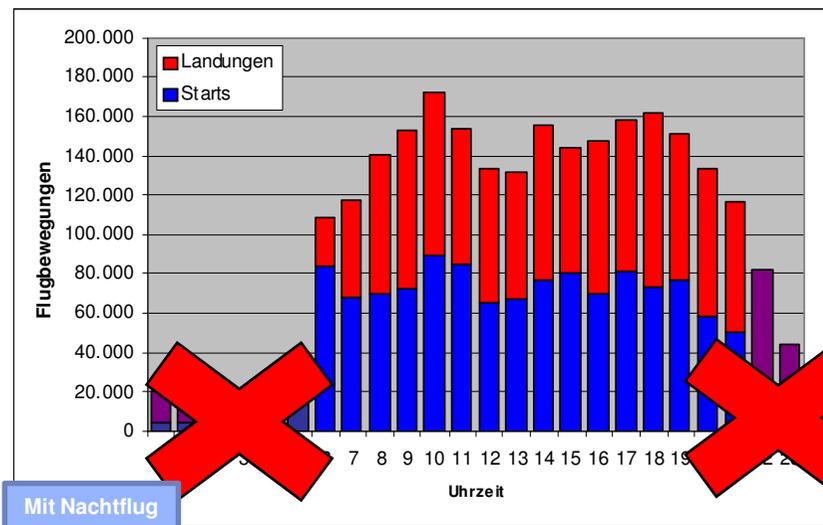
Jeweils gesetzliche Nacht 22.00-06.00 Uhr

Quellen: Auswertungen OAG, BAB-Zählstellen, DB-Fahrpläne

Anteil Nachtverkehre in Prozent

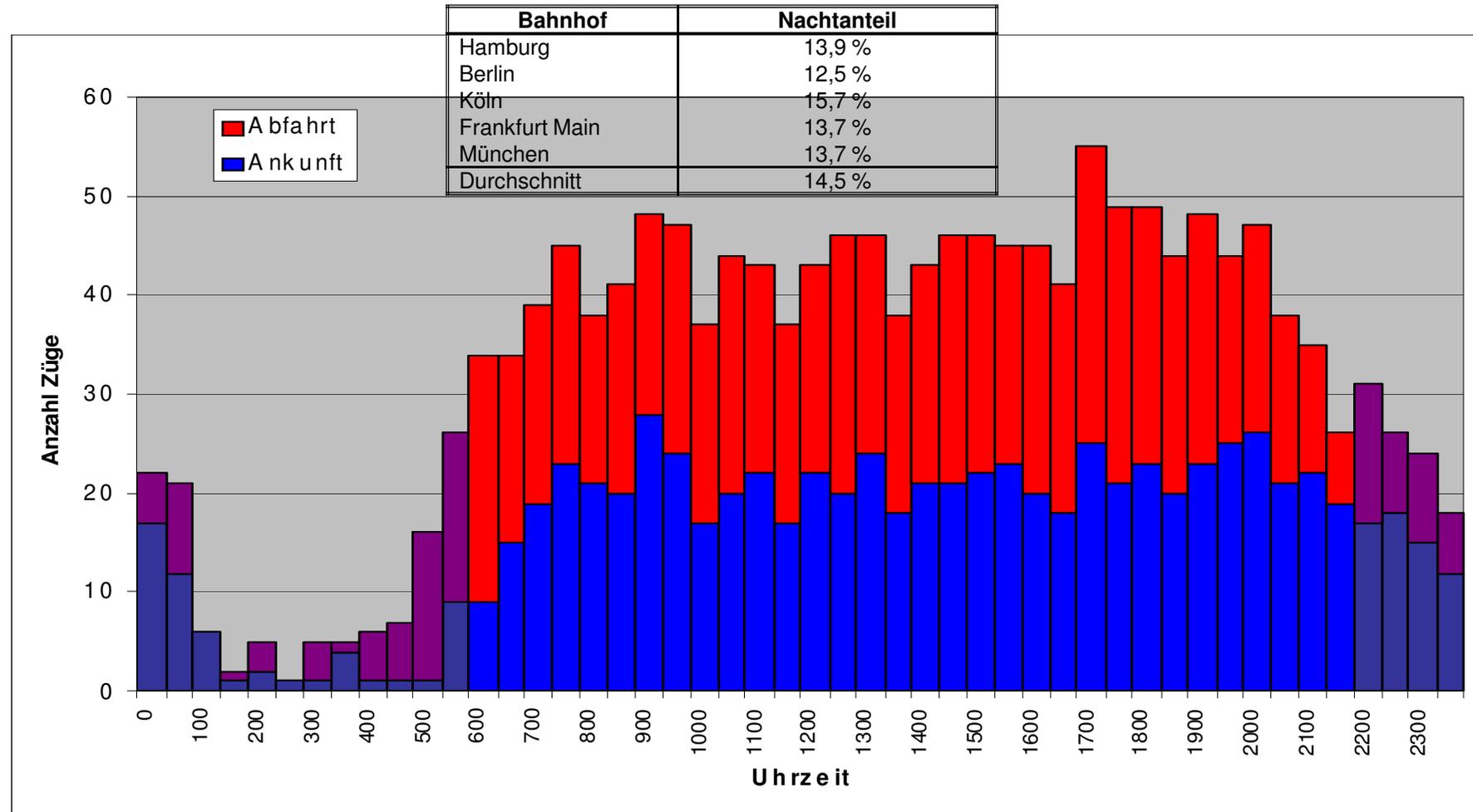
## Nachtflüge können nicht einfach in den Tag verschoben werden Bei Nachtflugverbot fehlt bis zu ein Drittel der Betriebszeiten

Tagesganglinie

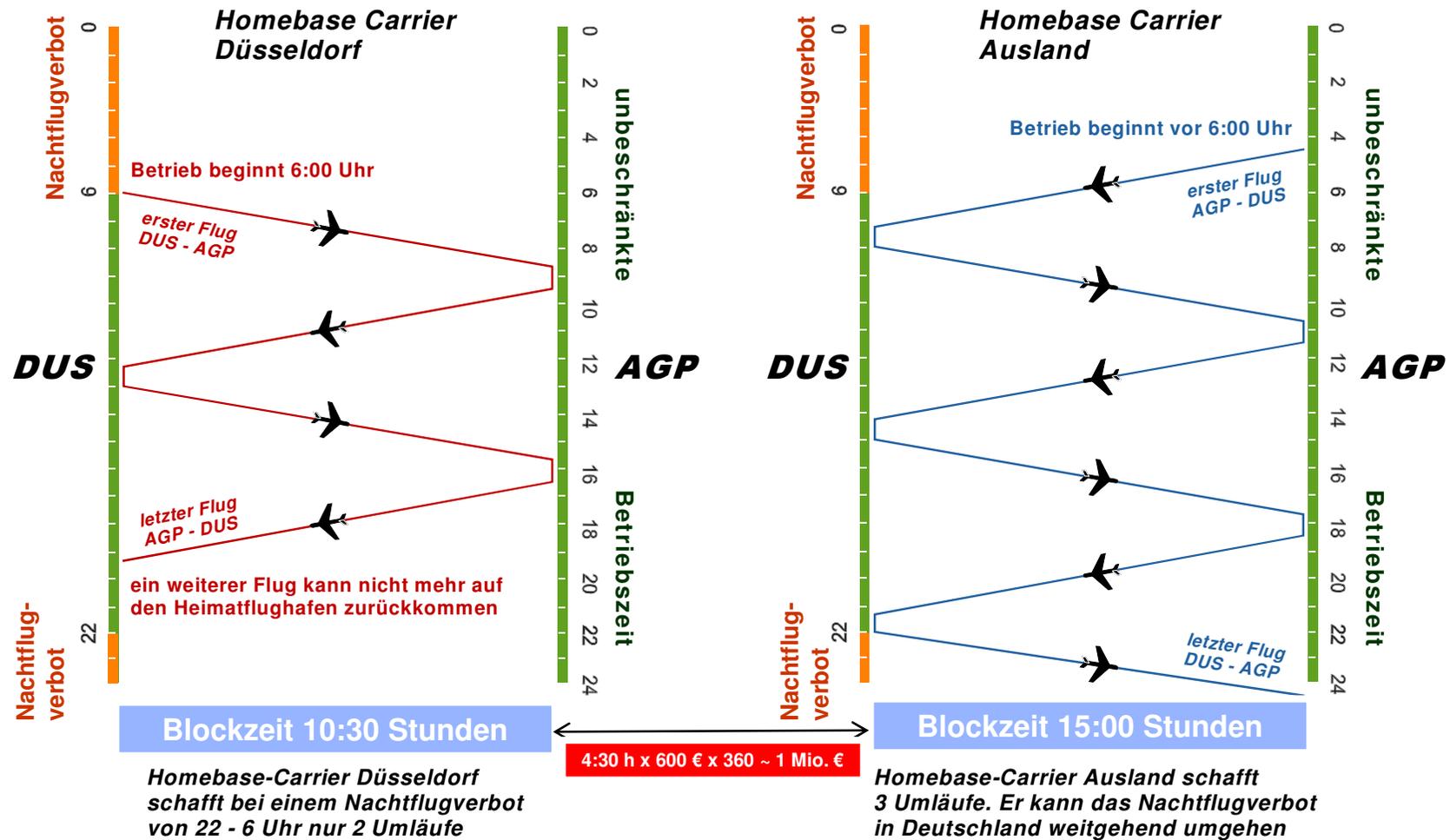


- Verzicht auf Nachtflug bedeutet Verschiebung von 19 Mio. PAX und 1,6 Mio. t Fracht (42,5%). Hierfür fehlen Kapazitäten (Slots) und bei vielen Flugstrecken ist dann Umlauf an einem Tag nicht mehr möglich. Nachfrage wandert ins Ausland ab.
- Zusätzliche Flughafeninfrastruktur müsste zur Bedarfsdeckung neu bereitgestellt werden: Negative ökonomische (Kosten) und ökologische Auswirkungen (Trennwirkungen, Flächenverbrauch).
- Ohne Nachtflug fehlt Flexibilität bei Verspätungen. Folge: Umwege, Zwischenlandungen, zusätzliche Transfers oder schneller Fliegen erhöhen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

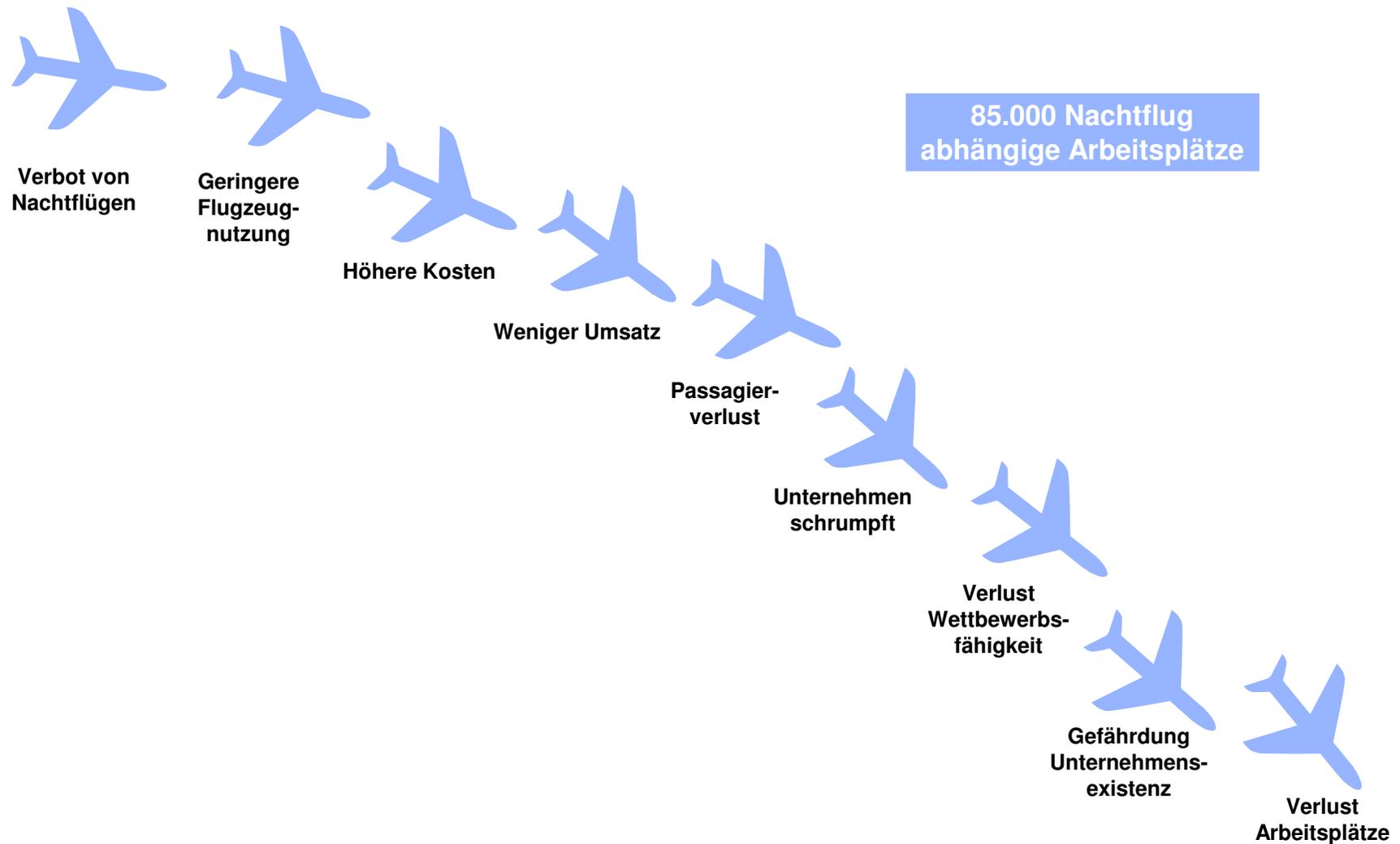
## Auch im Schienenverkehr hoher Bedarf für Nachtfahrverbindungen Jeder siebte Zug im Fernverkehr fährt zwischen 22.00 und 6.00 Uhr



# Nachtflugverbote benachteiligen deutsche Fluggesellschaften und gefährden Arbeitsplätze in Deutschland – Home-Base-Effekt



## Nachtflugverbot führt in einen Abwärtssog



## **Fluggesellschaften anerkennen das Schutzbedürfnis der Anwohner Nachtflugverbot macht andere zu Betroffenen**

Fluggesellschaften:	Verlieren ihre Wettbewerbsfähigkeit und Marktanteile.
Flughäfen:	Verlieren ihre Wettbewerbsfähigkeit und Möglichkeiten zur Refinanzierung kostspieliger Infrastrukturinvestitionen.
Verlader/Passagiere:	Verlieren wettbewerbsfähige Anbieter (Fluggesellschaften, Flughäfen, Speditionen und Touristikunternehmen) und müssen Zusatzkosten in Kauf nehmen, sowohl bei der Fracht als auch bei der Passage.
Menschen:	Verlieren Arbeitsplätze.
Umwelt:	Wird mit unnötigen Trucking- und Transfer-Verkehren (Lärm, CO <sub>2</sub> -Emissionen) und anderen Umweltauswirkungen (Flächenverbrauch, Trennwirkungen) belastet.

**Ziel: Die wichtigsten Ballungsräume Deutschlands müssen an den Nachtflug angeschlossen bleiben – fairer Interessenausgleich nötig!**

Umweltbundesamt:

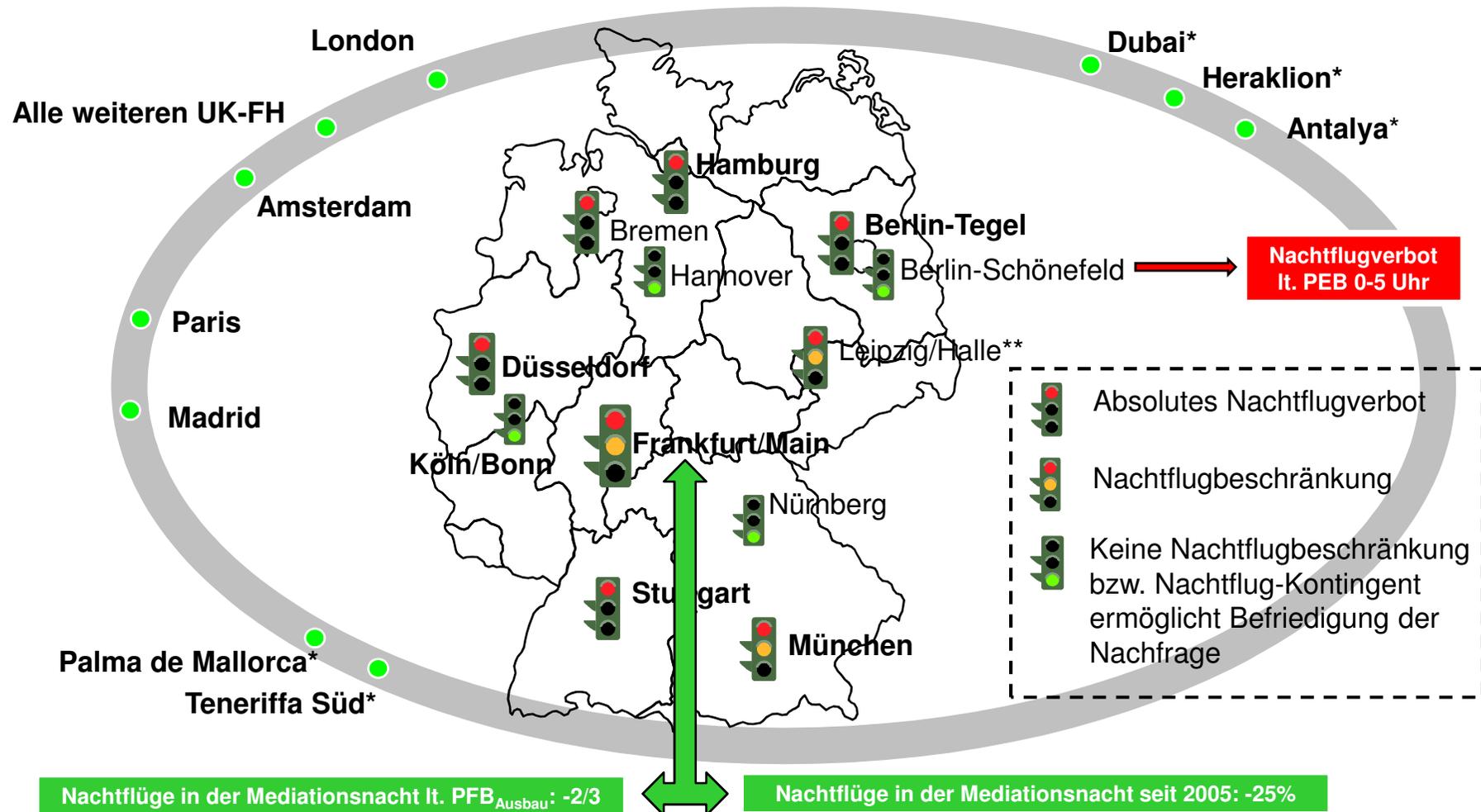
„Vor allen an den großen Flughäfen wird von der Luftverkehrswirtschaft zukünftig eine Ausweitung des Nachtflugverkehrs angestrebt.“

Fluggesellschaften:

Den BDF-Fluggesellschaften geht es nicht darum, grenzenlosen Nachtflug an deutschen Flughäfen zu erreichen.

Den BDF-Fluggesellschaften geht es darum, die wenigen bestehenden Nachtflugmöglichkeiten in Deutschland zu erhalten, weil es für diese Flüge einen Bedarf gibt und sie für Deutschland und seine Wirtschaft lebensnotwendig sind.

# Nächtliche Betriebsbeschränkungen bestehen nahezu bundesweit Für Flugzeuge bestehen nachts kaum noch Start- und Landemöglichkeiten



### Umweltbundesamt:

„Nach dem Straßenverkehr ist der Luftverkehr die bedeutendste verkehrsbedingte Ursache für Lärmbelästigungen in Deutschland. Rund ein Drittel der Bevölkerung klagt über Fluglärm. Hochgradig belästigt fühlen sich fünf Millionen Bürgerinnen und Bürger.“

### Zahlen & Fakten:

1. Nach Straßen- und Schienenlärm ist Fluglärm die geringere Ursache für verkehrsbedingte Lärmbelastungen.
2. Von allen Lärmquellen hat der Luftverkehr in den zurückliegenden 20 Jahren die größten Verbesserungen bei der Lärmbelästigung erreicht.
3. Nur jeder 25te Bundesbürger fühlt sich nachts von Fluglärm sehr oder ziemlich belästigt.

# Lärmkarten ermitteln die Belastung der Menschen durch Fluglärm, Schienenlärm und Straßenverkehrslärm – Beispiel Berlin

## Lärmbelastung Schienenlärm (Eisenbahn, S-Bahn, U-Bahn)



Faktor  
2,4

## Lärmbelastung Straßenverkehrslärm



Faktor  
7,1

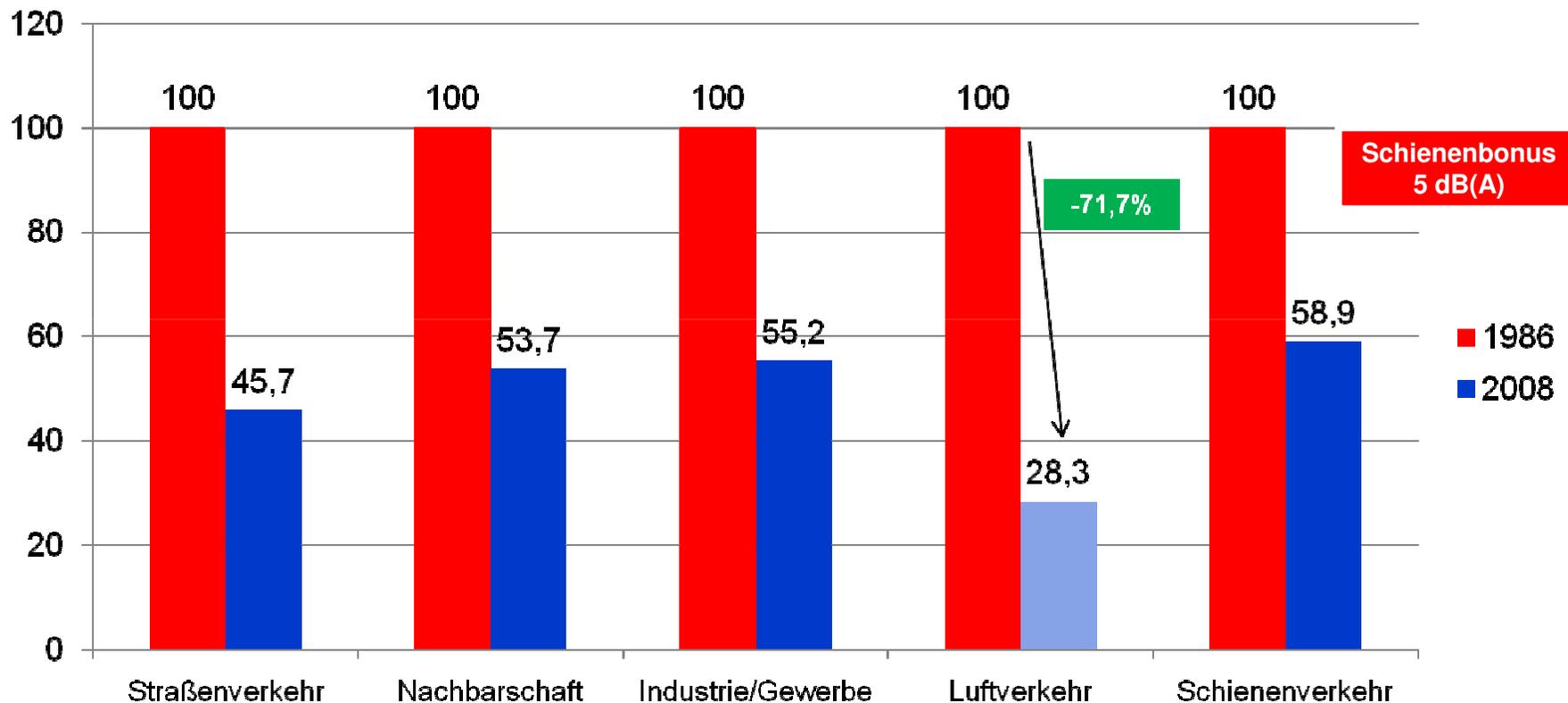
## Lärmbelastung Fluglärm



Faktor  
1

Quelle: Land Berlin, Messungen für 2008, Anzahl der Menschen, die nachts in ihren Wohnungen einer Lärmbelastung von mehr als 50 dB(A) ausgesetzt sind.

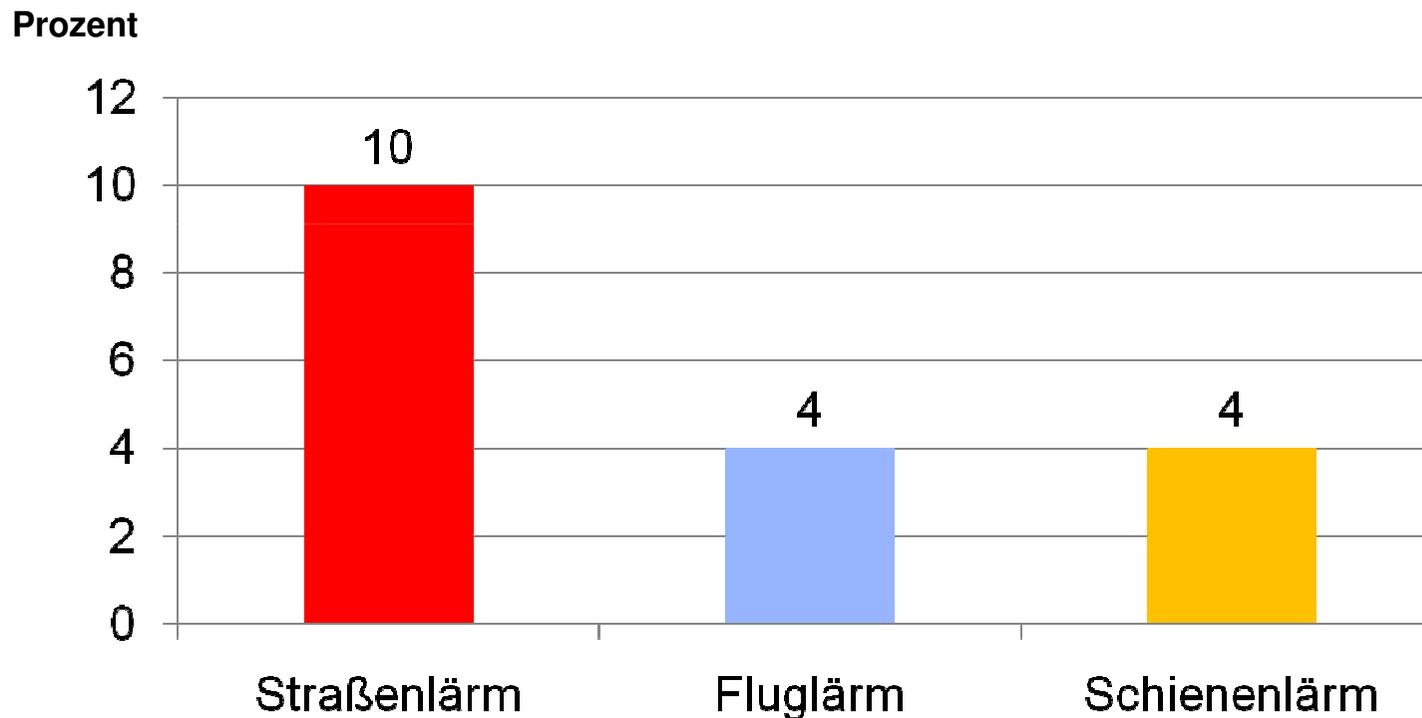
## Luftverkehr erreicht größte Verbesserungen in den letzten 20 Jahren Anteil (in %) der Bevölkerung, die sich von Lärm belästigt fühlt\*)



Quelle: Umweltbundesamt, \*) Anteil der Bevölkerung der sich „äußerst“, „stark“ oder „mittel“ durch Lärm belästigt fühlt, 1986 = 100, (Restanteil: „überhaupt nicht“ oder nur „etwas“ von Lärm belästigt).

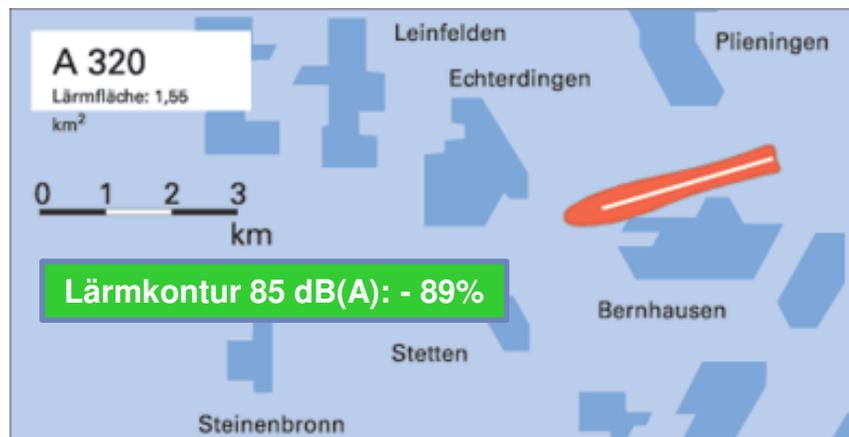
## Nur jeder 25te Bundesbürger fühlt sich von Fluglärm nachts ziemlich oder sehr belästigt – Schiene mit Luftverkehr als Lärmquelle gleichauf

Frage: Wie stark fühlen Sie sich persönlich nachts in Ihrer Wohnung durch Fluglärm / Straßenlärm / Schienenlärm belästigt?  
Nennungen: "sehr belästigt" + "ziemlich belästigt"

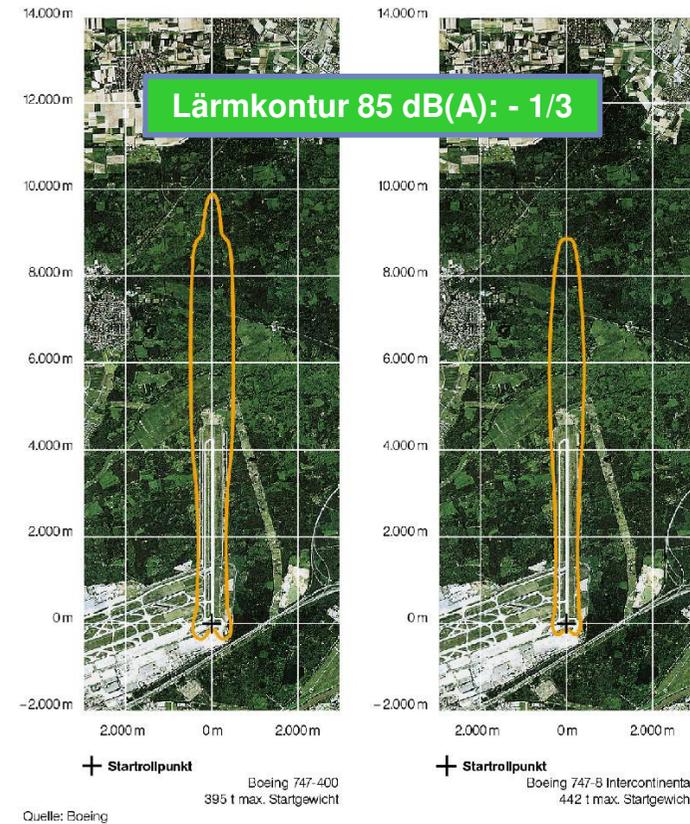


Quelle: Emnid, repräsentative Bevölkerungsbefragung

# Lärmkonturen der Flugzeuge haben sich in den letzten 40 Jahren um 80-90% reduziert [85 dB(A)-Kontur = vorbeifahrender LKW in 5 m]



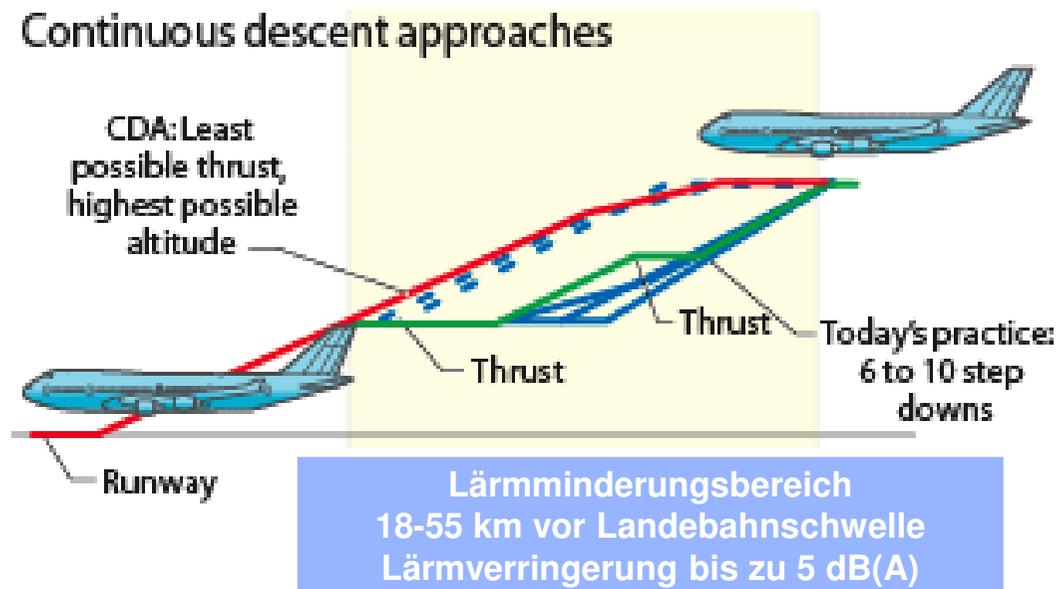
Quelle: Landesumweltamt Baden-Württemberg



**Neue Flugzeuggenerationen bringen weitere Lärmverringernung trotz 10% höheren Startgewichts: Vergleich Boeing 747-8 Intercontinental mit Boeing 747-400**

## Lärmarme Anflugverfahren reduzieren Geräuschbelastungen Continuous Decent Approach (CDA)

Neue Anflugverfahren helfen die Lärmemissionen eines Flugzeuges zu reduzieren. Kontinuierlicher Sinkanflug bis zur Landebahn verringert Lärm um bis zu 5 dB(A).



- Flug im Leerlauf ohne Horizontalflugphasen
  - Kein stufenförmiger Anflug
  - Besonders für Nachtflüge geeignet wg. geringerem Verkehrsaufkommen
- ▼
- 2005 Einführung FRA
  - 2009 Einführung CGN und Probetrieb MUC
  - 2010 Einführung MUC, LEJ und N.N.
  - 2011 Einführung an drei FH
  - 2012 Einführung an drei FH

## Fliegen mit weniger Lärm ist keine Utopie Verbesserter Lärmschutz für Anwohner

Lärminderungspotentiale sind weiterhin substantiell



- Technologische Weiterentwicklungen  
(neue Antriebe = Reduzierung an der Quelle)
- Operationelle Verfahren  
(lärmreduzierende An- und Abflugwege)
- Neue Designs und Werkstoffe



Prozesse beschleunigen durch  
Förderung von F&E und Anreize zur  
Flottenmodernisierung

