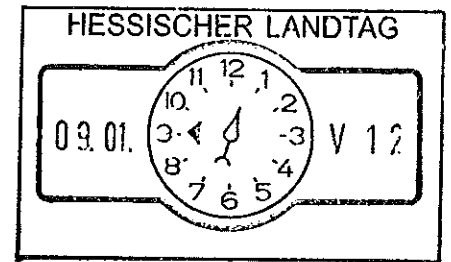




18. Wahlperiode

HESSISCHER LANDTAG

Drucksache 18/ 5125 Rd



Kleine Anfrage

des Abg. Frank Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

betreffend erwartbare Verletzungen des Nachtflugverbots und Praxis der Ausnahmegenehmigungen

Vorbemerkung:

Nach dem von Fraport herausgegebenen Flugplan für die Teilperiode 01. 01. 2012 bis 24. 03. 2012 sind etliche Starts sehr zeitnah vor Beginn des Nachtflugverbots (23.00 Uhr bis 5.00 Uhr) vorgesehen.


Nach den bisherigen Erfahrungen werden häufiger Starts nach 23.00 Uhr noch deshalb genehmigt, weil sie entgegen dem Flugplan nicht rechtzeitig abgewickelt werden konnten.

Ich frage die Landesregierung:

1. In welcher Weise hat sie auf die dargestellte Flugplanung, die die Einhaltung des Nachtflugverbots erfahrungsgemäß häufig gefährdet, Einfluss genommen?
2. Zu welchem Zeitpunkt muss nach Kenntnis der Landesregierung ein Luftfahrzeug unter optimalen Betriebsbedingungen erfahrungsgemäß das Gate verlassen, um noch innerhalb des zulässigen Zeitraums den Start zu vollziehen?
3. Welcher zusätzliche Zeitbedarf entsteht bei jahreszeitgemäß durchschnittlichen Betriebsbedingungen (z. B. winterlicher Wetterlage mit Enteisungsbedarf)?
4. Sind für die Landesregierung Temperaturen unter null Grad im Winter bereits außergewöhnliche meteorologische Bedingungen, die eine Erteilung von Ausnahmegenehmigungen rechtfertigen?
5. Fällt Schneefall im Winter und die daraus folgende Benutzungseinschränkung der Bahnen unter solche außergewöhnlichen Bedingungen?
6. Inwieweit können die Sichtverhältnisse Begründung für Ausnahmegenehmigungen liefern, da das ILS in Frankfurt Präzisionsanflüge bis zur Kategorie III b generell erlaubt?
7. Welche Bedingungen müssen demgemäß für Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot aus meteorologischen Gründen konkret erfüllt sein?

8. Welche anderen Gründe waren bislang für erteilte Ausnahmegenehmigungen ausschlaggebend?
9. Wie sind die Faktoren konkret definiert, die laut Bericht des HMWVL vom 13. Dezember 2011 „für einen positiven Bescheid zulässig“ und in der AIP (Aeronautical Information Publication) beschrieben sind?

Wiesbaden, den 09. Januar 2012



Frank Kaufmann