

Dr. Detlef Winter
Ministerialdirektor a.D.

Dr. Georg Rehm
Staatssekretär a.D.

Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme
zu Fragen des
Nachtflugbedarfs am Flughafen Hahn

gemäß Hinweis -, Auflagen - und Beweisbeschluß des
Oberverwaltungsgerichts Rheinland - Pfalz
vom 28. Juni 1996

Bonn, 14. März 1997

Inhaltsverzeichnis:

- I. Zielsetzung des Konversionsprojektes Hahn
- II. Die für Hahn vorgesehene Nachtflugregelung im Vergleich zu den Nachtflugregelungen anderer deutscher und benachbarter ausländischer Verkehrsflughäfen
 1. Die Nachtflugregelung des Flughafens Hahn
 2. Das Verhältnis der Nachtflugregelung für Hahn zu anderen Nachtflugregelungen im In- und Ausland
 3. Gespaltene Kernruhezeit als Lösungsansatz
- III. Der Bedarf unterschiedlicher Nutzergruppen während der Nachtzeit unter besonderer Berücksichtigung des Flughafens Hahn
 1. Fluglinienverkehr
 2. Charterflugverkehr
 - a) Ferienflüge
 - b) Sonstige Gelegenheitsverkehre
 3. Frachtflugverkehr und Nachtflugfreiheit
- IV. Schlußfolgerung

Anlagen:

Lärmbeschränkungen der Verkehrs- und Regionalflughäfen Deutschlands sowie anderer europäischer Flughäfen

I. Zielsetzung für das Konversionsprojekt Flughafen Hahn

Der Militärflugplatz Hahn wurde unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg von den französischen Streitkräften angelegt und später von den US - Streitkräften übernommen. Bis zur Entscheidung, den militärischen Flugbetrieb 1992 zu reduzieren und 1993 ganz zu schließen, lebten auf dem Hahn und in der Region ca. 6.000 Soldaten mit ihren 9.000 Angehörigen. Der Flughafen beschäftigte 800 zivile Arbeitnehmer. Die durch den Militärflugplatz geschaffene Kaufkraft wurde für die Region mit jährlich 200 bis 250 Mio. DM ermittelt. Von dem Flughafen hingen weiter 2.000 Arbeitsplätze in der Region ab.

Am 21. Dezember 1992 wurde zwischen der Bundesrepublik Deutschland, den US-Streitkräften in Europa, dem Land Rheinland-Pfalz und der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flughafen Hahn mbH eine Vereinbarung über die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes Hahn abgeschlossen. Der militärische Flugbetrieb wurde im Dezember 1992 eingestellt. Die NATO hält jedoch den Flughafen Hahn auch künftig als Reserveflugplatz für Krisenfälle militärisch vor. Die Reservehaltung bezieht sich dabei auf die Geländeteile und Einrichtungen des Flugplatzes, die für den militärischen Flugbetrieb unbedingt erforderlich sind.

Das Land Rheinland-Pfalz ist von allen Bundesländern am stärksten von der Stilllegung militärischer Anlagen und dem damit verbundenen Verlust von Arbeitsplätzen betroffen. In einem Konversionsprogramm hat sich die Landesregierung zeitgleich bemüht, möglichst viele dieser ehemaligen militärischen Anlagen einem zivilen Nutzen zuzuführen. Sie hat dafür erhebliche Landesmittel bereitgestellt.

Eines der wichtigsten Konversionsprojekte ist die zivile Folgenutzung des Militärflugplatzes. Die Landesregierung verfolgt dabei vor allem folgende Ziele:

- **bestmögliche Nutzung der vorhandenen militärischen Infrastruktur zur Schaffung neuer und zukunftsorientierter Arbeitsplätze**

WIEVIEL SATELLITEN BRAUCHT FRANKFURT, FÜR WAS?

- Ausbau als Satellitenflughafen in unmittelbarer Nähe zum internationalen Flughafen Frankfurt als Baustein im bewährten dezentralen Flughafensystem Deutschlands
- Nutzung des Flughafens Hahn als einen wichtigen Kristallisationspunkt für die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben sowie Freizeiteinrichtungen
- Stärkung der regionalen und überregionalen Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur

BEHAUPTEN AUCHE, GIBT KEINE KAPAZITÄTSSTATISTIK

Die zivile Nutzung des Flughafens Hahn liegt im öffentlichen Verkehrsinteresse, - denn der Luftverkehr wächst weltweit mit durchschnittlichen Zuwachsraten von 4 bis 5% pro Jahr. Im deutschen Flughafensystem zeichnen sich Kapazitätsengpässe (gemessen an der Start- und Landebahnkapazität) immer stärker ab.

BOEING
ZÄHLER
NO
EU

ZÄHLW...

Hinzuweisen ist auf Frankfurt und Düsseldorf, deren Start- und Landebahnkapazitäten schon heute voll ausgenutzt sind. In Stuttgart und Hamburg ist dies in naher Zukunft zu erwarten. München wird für lange Zeit der letztgebaute neue Flughafen in Deutschland sein. Die wachsenden Engpaßprobleme auf deutschen Flughäfen werden immer mehr zu einer Gefahr für den Standort Deutschland und beschäftigen daher mehr und mehr nicht nur die Luftverkehrswirtschaft im engeren Sinne, sondern auch die Spitzenverbände der gewerblichen Wirtschaft, die Bundesregierung und die Konferenz der Ministerpräsidenten der Länder.

Stgt +
Hamburg
erfo.
UNSIK
WEIL
KAPAZITÄT
STEIFERUNG

Projekte wie Hahn sind mittelfristig ein Lösungsbeitrag für diese Probleme. Das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz hat am 14. Juni 1993 die Genehmigung zur zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Hahn erteilt. Am 19. April 1994 ist diese Genehmigung um eine Nachtflugregelung ergänzt worden. Dabei hat sich das Ministerium die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Änderungsbescheides vorbehalten.

- ... PROJEKT
ERWARTUNG
DANK AN
KEINE
FELDANWAND
JAK HAHN
BMV

FALSCH
AUSBAU
CARGO CITY
S410
130000 FLW.
NEUE SYSTEME
MEHR STARTS
LANDUNGEN
MILITÄREN
AIR FORCE
WEG

Die Gutachter beschäftigen sich im folgenden allein mit der Nachtflugfreiheit, bzw. -beschränkung auf dem Flughafen Hahn, den anderen deutschen Verkehrsflughäfen sowie den mit dem „Hahn“ in Wettbewerb stehenden ausländischen Verkehrsflughäfen.

PROBLEMATISIEREN VON WETTBEWERB / WIE BEGEGNET MAN DEM WETTBEWERB / OFFENTLICHE DAß ES IN DER SORGE
Im zweiten Abschnitt wird dann die Notwendigkeit der Nachtflugfreiheit für die Akquisition von Charterflügen (Ferienflügen) und Frachtflügen für den Hahn untersucht.

II. Die für den Hahn vorgesehene Nachtflugregelung im Vergleich zu den Nachtflugregelungen anderer deutscher und benachbarter ausländischer Verkehrsflughäfen.

Der wichtigste Standortvorteil der ehemaligen US-Airbase als Zivilflughafen ist die unmittelbare Nachbarschaft zu dem internationalen Drehkreuz Flughafen Frankfurt, der im Vergleich zu anderen internationalen Konkurrenten wie beispielsweise Amsterdam, Paris oder London zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen stößt. In Kenntnis dieser wachsenden Probleme kooperiert der Flughafen Frankfurt mit seinen benachbarten Flughäfen, um den Luftverkehrsstandort in der Großregion Rhein-Main langfristig stärken und Arbeitsplätze sichern zu können. Ohne Saarbr. 51 %
die Möglichkeiten des Flughafens Hahn wäre die Ansiedlung des absoluten Luftfrachtumschlagzentrums der Air France voraussichtlich im Saarbr. verbot. KEIN DAUER
benachbarten Ausland getätigt worden, mit der Folge, daß die Arbeitsplätze an anderer Stelle entstanden und ein Frachtvolumen von schätzungsweise 60.000 bis 70.000 Tonnen jährlich aus der vorgenannten Großregion abgewandert wäre.

BEHAUPTUNG
FÜR UMME
BESCHAFTIGT
MAUER
LKW 90%
LUFTFRACHT
AUF LKW

WOHIN GEHEN DIE

Die Anbindung des Flughafens Hahn an das Rhein-Main-Gebiet wird durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiter verbessert, namentlich den drei- bis vierspurigen Ausbau der B 50 zwischen dem Flughafen Hahn und der BAB-Abfahrt Rheinböllen bis zum Jahre 2000.



MEHR LUFTFRACHT & TRUCKING WIEWEIL

70% DES PASSAGIERAUFNAHMENS KOMMT AUS
30 - 50 KM UMLIEGE

AISO MEHR ZUR
WETTBEWERB?
PREIS?

UMLÄUFE

Der Flughafen Hahn wird - von Ausnahmen im Regionalluftverkehr abgesehen - auf lange Sicht keine nennenswerte Bedeutung im Passagierlinienverkehr erlangen können. Seine Vorteile und Stärken liegen jedoch in den Verkehrsbereichen Ferienreise, Frachtcharter und den Expressdiensten. Gerade in diesen Geschäftsfeldern liegt auch das Entwicklungspotential des Flughafens Hahn. Für die Attraktivität des Flughafens in bezug auf diese Verkehre ist es jedoch entscheidend, daß Hahn für Fluggesellschaften günstigere, mindestens aber gleichwertige Nachtflugregelungen ausweist wie die Flughäfen, die mit dem Flughafen Hahn in Wettbewerb stehen.

REALITÄT
BELEBT
GEBIET
DIESE
UNTER-
SCHIEDLICH
GIBT ES
NICHT
MEHR

d.h. für
sonstige

1. Die Nachtflugregelung des Flughafens Hahn

Mit der Änderungsgenehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Hahn vom 19. April 1994 unterliegt der Flugbetrieb auf dem Flughafen Hahn zwischen 22.00 und 6.00 Uhr der Beschränkung, daß Starts und Landungen von Strahl- und Propellerflugzeugen nur mit lärmgeminderten Luftfahrzeugen durchgeführt werden dürfen, sogenannte Chapter-3-Flugzeuge. Das bedeutet im Umkehrschluß, daß bis zum Jahre 2001 noch im Einsatz befindliche sog. Chapter-2-Flugzeuge vom Nachtflugverkehr grundsätzlich ausgeschlossen sind.

UNSINN

727/100

EXPRESSDIENST

Diese Beschränkung auf Luftfahrzeuge entsprechend Chapter-3 gilt nicht für Not- und Katastrophenflüge sowie Flüge aus meteorologischen und sonstigen technischen und sicherheitsbedingten Gründen. Auch sind begründete Ausnahmen im Einzelfall zugelassen, wenn sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen zwingenden Gründen wegen eines besonderen öffentlichen Interesses unabweisbar sind. Ausbildungs- und Einweisungsflüge sind in dem fraglichen Zeitraum nicht zulässig.

BEISPIELE

IT 1 6FLYER

Die Anordnung weiterer Lärmschutzaufgaben behält sich die Genehmigungsbehörde für die Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr bei regelmäßig mehr als 40 Flugbewegungen mit zivilen strahlbetriebenen Flugzeugen vor. Dieser Vorbehalt ist ein deutlicher Hinweis, einem umfangreicheren und angemessenen Schutz vor Fluglärm ab einer bestimmten Bewegungszahl auch Rechnung zu tragen.

SOLANGE

LEBENSRECHNET

IST DIES

BLOOSINN, WEIL GIBT KEINE HAFTBARE WISSEN SCHAFFL
GRUNDLAGE / SCHLAF, SCHLAFFORSCHUNG
MASCHKE

2. Das Verhältnis der Nachtflugregelung für Hahn zu anderen Nachtflugregelungen im In- und Ausland

Die Nachtflugregelung für den Flughafen Hahn entspricht hinsichtlich der Freistellung von Sonderflügen, wie denen in Not- und Katastrophenfällen und aus technischen wie meteorologischen und flugsicherheitsbedingten Gründen, dem weithin üblichen Standard. Die sonst noch übliche Freistellung für den Nachtflugpostdienst blieb wohl angesichts der Nachtflugregelung an dieser Stelle unberücksichtigt.

Wo sind die sonstigen?

Darüber hinaus ist die Nachtflugregelung für den Flughafen Hahn einerseits weniger großzügig als einige der nachstehend dargestellten Regelungen und geht andererseits über diese Regelungen hinaus; bei der nachfolgenden Zusammenstellung der Nachtflugregelungen an anderen Flughäfen im Verhältnis zum Flughafen Hahn ist die räumliche Verteilung der verglichenen Regelungen in ihrer Zuordnung zur Nachtflugregelung Hahn zu berücksichtigen.

- a) Der Bundesminister für Verkehr hat unter Hinweis auf die große wirtschaftliche Bedeutung auch des Nachtflugverkehrs den Obersten Luftfahrtbehörden der Länder stets empfohlen, die Verkehrsflughäfen für den Nachtflugverkehr mit Chapter-3-Flugzeugen geöffnet zu halten und eine weitere Beschränkung des Nachtflugverkehrs mit Chapter-3-Flugzeugen zu vermeiden (Erlaß vom 4. September 1992 - LR 11/14.86.13/162 BL 92).
- b) Die Nachtflugregelung für Hahn folgt der Empfehlung des Bundesministers für Verkehr jedoch mit dem zusätzlichen Vorbehalt möglicher nachträglicher Lärmschutzauflagen bei einem über durchschnittlich 40 Bewegungen hinausgehenden Nachtflugbedarf. Die anderen deutschen Verkehrsflughäfen gehen sehr unterschiedliche Wege, deren Komplexität im einzelnen eine querschnittshafte Betrachtung nicht zulassen. Eine Synopse der bestehenden Nachtbetriebsbeschränkungen auf der Basis der Lufthandbücher (AIP) der jeweiligen Länder liegt als Anlage bei (Stand 1.12.1996).

c) An einigen Verkehrsflughäfen bestehen absolute Start- und Landverbote vorzugsweise für die Zeit zwischen 22/23.00 und 6.00 h mit und ohne Ausnahmen, oft auch unterschiedlich für lärmgeminderte und nicht-lärmgeminderte Flugzeuge (vgl. Anlage).

d) Von den wegen räumlicher Nähe besonders interessierenden Flughäfen hat **Frankfurt** eine Regelung, die zwischen 22.00 und 6.00 h prinzipiell nur Chapter-3-Flugzeuge zulässt, von diesen zwischen 23.00 und 6.00 h den Nicht-Linienverkehr, bzw. den nicht linienmäßig betriebenen Verkehr ausnimmt, und ferner ein absolutes Landeverbot zwischen 0.00 und 5.00 h enthält. Im Ergebnis bedeutet dies: Beschränkung der Starts selbst von Chapter-3-Flugzeugen auf den Linienverkehr, bzw. den linienmäßig betriebenen Verkehr, Landungen zwischen 0.00 und 5.00 h sind auch für den Linienverkehr und den linienmäßig betriebenen Verkehr nicht zulässig.

WARUM ?

Der Flughafen **Saarbrücken** ist zwischen 22.30 und 6.30 h für jeden Verkehr geschlossen, außer für den Sonderverkehr; Flugverzögerungen im Abendverkehr wird Rechnung getragen.

Der Flughafen **Luxemburg** hat ein Startverbot zwischen 22.00 und 5.00 h, ein Landeverbot zwischen 23.00 und 5.00 h, wobei verspätete Landungen bis 24.00 h möglich sind.

e) Einige Verkehrsflughäfen haben - wie Hahn - für Chapter-3-Flugzeuge keine Betriebsbeschränkungen bzw. für bestimmte Start- und Landebahnrichtungen bei mehreren Bahnsystemen. Dies gilt für **Berlin-Schönefeld (RWY 07R,25L), Dresden, Köln-Bonn (RWY 14L,32R), Leipzig/Halle, Münster-Osnabrück** (außerhalb Betriebszeit Prior permission required, PPR), **Nürnberg, Paderborn-Lippstadt** (außerhalb Betriebszeit PPR) sowie für die ausländischen Flughäfen **Brüssel** (nicht in der Anlage enthalten), **Lüttich, Oostende** und **Amsterdam**.

VÖLLIG ANDERES BERECHNUNGSVERFAHREN

f) Die Flughäfen **Leipzig, Oostende, Lüttich** und **Amsterdam** akzeptieren auch Chapter-2 Flugzeuge in den Nachtstunden.

LÜTTICH / FRAGE ZU STELLEN

WENN DRESDEN NEUE HAF WARA KOMMT LEIPZIG

WARUM ?

WARUM ?
BEGRIÜNDUNG

DDR BEWEIS
DR. BEÄNDERUNG

URALT

3. Gespaltene Kernruhezeit kein Lösungsansatz

Im Zusammenhang mit einer geplanten Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Flughafen Köln/Bonn zum 1.11.1996 hatte die Landesregierung Nordrhein-Westfalen versucht, ein absolutes Nachtflugverbot auf allen Start- und Landebahnen ausschließlich für Flüge im Linien- und Gelegenheitsverkehr zur Beförderung von Personen zwischen 0.00 und 5.00 h durchzusetzen.

Eine von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrt-Unternehmen (ADL) in Auftrag gegebene gutachterliche Stellungnahme stellte hierzu insbesondere fest, daß die vorgesehene Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Flughafen Köln/Bonn in den Punkten 2.1, 3.2 und 3.4 in Verbindung mit den Nummern 7.5 und 3.5 gegen das verfassungsrechtliche Gleichheitsgebot in Art.3, Abs.1 Grundgesetz verstößt und unwirksam ist, mindestens jedoch anfechtbar.

DASS ERGEBNIS WAR KLAR WIE STEHT ES MIT ARTIKEL 2 GRUNDG

Der Bundesminister für Verkehr lehnte dieses Neuregelung ab, da sie nicht mit dem EG-Recht in Einklang steht. NRW hat das Vorhaben inzwischen zurückgestellt.

Eine gespaltene Kernruhezeit ist demzufolge allein schon aus Rechtsgründen auch für Hahn keine Lösung.

EINE NICHT GESPALTENE KERNRUHEZEIT IST JEDOCH MÖGLICH (DRESDEN) FORDERUNG — NACHTFLUGVERBOT ÜBERHAUPT — GLEICHE WETTBEWERBSBEDINGUNG FÜR ALLE AUCH DIE BEVÖLKERUNG. DASS DIES AUCH GEHT
iii. Der Bedarf unterschiedlicher Nutzergruppen während der ZEIT Nachtzeit unter besonderer Berücksichtigung des Flughafens Hahn
GROSSE AIRPORT EUROPAS HAFTHALUNG

ABER VON ALLEN ANWANDERN WIRD GLEICHER MASSEN SCHLAF NACHGEFRAGT.

Die Nachtzeit zwischen 22.00/23.00 und 5.00/6.00 h wird nicht von allen denkbaren Nutzergruppen eines Flughafens in gleicher Weise nachgefragt. Es bestehen Abstufungen hinsichtlich der nachgefragten Nachtflugzeit je nachdem, welche Art von Verkehr durchgeführt werden soll. Die jeweiligen Nachtbetriebsbeschränkungen tragen vielfach solchen unterschiedlichen Anforderungen Rechnung. Nach ihrer zeitlichen Komponente lassen sich drei Gruppen von Verkehren unterscheiden:

Verkehre, die

- den gesamten Bereich der jeweils festgelegten Nachtstunden oder
- nur die Nachtrandstunden oder
- nur einen limitierten Zeitbereich innerhalb der Nachtstunden nachfragen.

Je nach dem erkennbaren Nachtflugbedarf muß die jeweilige Nachtbetriebsbeschränkung solchen bereits bestehenden, bzw. im Falle Hahn im Vorfeld erkennbaren Notwendigkeiten Rechnung tragen, wenn man der Zielsetzung für das Konversionsprojekt Hahn weiter folgen will.

Warum?

Es versteht sich, daß ein Flughafen rund um die Uhr für Not- und Katastrophenflüge zur Verfügung stehen muß. Solche Flüge entziehen sich jeglicher Planung. Es ist ferner sinnvoll und wird auch zumeist so gehandhabt, daß in diese Gruppe auch solche Flüge einbezogen werden, die aus technischen Gründen zweckmäßigerweise nachts durchzuführen sind, wie z.B. Flüge zum Zwecke der Flugvermessung oder aus flugsicherungstechnischen, bzw. meteorologischen Gründen.

Denzeit
Hahn zu

Abraham

Gibt so

jele

Abplätze

Es ist Not-

taueren Fiden

erreichbar

ist

Eine Nachtbetriebsbeschränkung für Hahn sollte vorstehend beschriebenen Notwendigkeiten Rechnung tragen. Dies schließt die Einführung einer Kernruhezeit von vornherein aus.

FRAGE: WO SIND NOTFLÜGE BISHER BELANDET, ALS HAHN NICHT BESTANDE HAT. - NOT MACHT IMMER NUR DANN SINN, WENN AUF EINER GROSSEN FLACHE

1. Fluglinienverkehr

ZHEV

Ein Flugbedarf für die Gesamtheit der Nachtstunden kann im Langstreckenpersonenverkehr ausnahmsweise dann entstehen, wenn eine zwingend erforderliche Ankunftszeit unter Berücksichtigung der Zeitverschiebung eine Abflugzeit zu einer bestimmten Nachtstunde erforderlich macht. Fälle dieser Art werden, wenn sie überhaupt vorkommen, sehr selten sein. Interkontinentaler Fluglinienverkehr wird für den Flughafen Hahn noch längere Zeit ohne Bedeutung sein.

A IN DEUTSCHLAND KEIN ARGUMENT, DA GRÖSSTE DICHTEN VON FLUGHAFEN

2. Charterflugverkehr

a) Ferienflüge

Entsprechend den Erfahrungen anderer Regionalflughäfen muß ein neuer Flughafen als Anbieter im Charterflugverkehr einige Jahre intensiv um die Akzeptanz der Veranstalter, der Reisebüros und insbesondere der Flugreisenden werben. Der Flughafen Hahn konnte sich bereits mit dem Ferienziel Mallorca fest am Markt etablieren. Im Winter 1996/97 sowie im Sommer 1997 kommen mit dem Reiseveranstalter Öztürk die Ziele Istanbul und Antalya hinzu.

WARUM,
WENN SO
GROSSEN
BEDARF DA
IST?

tagsüber
1x pro
Woche

WENN AUF LEUTE AUS ERZUGSBREIT GEFLOGEN SIND IST
ENDE

Mittelfristig werden weitere Veranstalter für den Hahn gewonnen werden können, zumal es in Frankfurt in den Verkehrsspitzen (die inzwischen fast den ganzen Tag einnehmen) unmöglich ist, Slots zu bekommen. Hinzukommt, daß der Flughafen Frankfurt bei den Landegebühren die Ferienflieger gegenüber den Linienflügen deutlich benachteiligt. Bei den fixen Landegebühren liegen die Sätze für den Inlandsflugverkehr wesentlich niedriger als für den Auslandsverkehr.

VIELE
ABGESAGT
WARUM

Außerdem nimmt das relative Gewicht der variablen (Passagierzahl abhängigen) Landegebühr durch stärkere Anhebung dieses Gebührenteils im Verhältnis zu den fixen Landegebühren zu. Das benachteiligt, wegen der deutlich höheren Auslastung im Vergleich zu den Linienflügen, die Ferienflieger ebenfalls. Auch bei den variablen Gebühren sind die Gebühren bei Inlandfliegern wesentlich niedriger als bei Auslandsflügen. Darin liegt eine weitere Benachteiligung der Ferienflieger.

WETTBEWERB
?
MIT WEM
STEHT FFm
IM WETTBE-
WERB DASS
DIE DAS
KÖNNEN

Der Flughafen Hahn kann den Fluggesellschaften und den Veranstaltern die Abfertigung nach internationalem Standard zu wettbewerbsfähigen Preisen bei freien Slots anbieten. Die Reisenden können auf dem Flughafen Hahn kostenlos parken und müssen nicht den Weg in einen überverkehrsüberlasteten großen Ballungsraum antreten.

WAS SIND
WETTBE
WERBS FÄH
PREISE

SOLLEN NEUE
PASSAGIERE
ZUM HAHN
GEWONNEN
WERDEN O.
PASSAGIERE

aa) Die Kapazitätsengpässe in Frankfurt und die Benachteiligung bei den Landegebühren in Frankfurt werden mittelfristig dazu führen, daß Hahn als Satellitenflughafen für Frankfurt zunehmend genutzt wird. Voraussetzung dafür ist jedoch die Nachtflugfreiheit für

Ffm hat Nachts im Charterbereich keinen Kapazitäten engpass.

GÜNSTIGERE PREISEN ABGEWORBEN WERDEN.
IM LETZTEN FALL IST FRAGE ZU STELLEN,
WO KOMMT STEIGERUNG, Z WO FINDET STEIGERUNG STATT

WARUM SOLLTEN
SIE WEGGHEHEN

Chapter-3-Flugzeuge. Zwar gelten für Frankfurt die weiter oben aufgeführten Nachtflugbeschränkungen. Sie sind jedoch durch das Home-Base Privileg für zwei deutsche Ferienfluggesellschaften (Aero Lloyd und Condor) praktisch aufgehoben.

WARUM NUR
IN DEN
HAUPTFERIENZEIT
ZEIT

In der Hauptreisezeit (Juli, August, September; zunehmend aber auch Juni und Oktober) ist es für die Wirtschaftlichkeit des Flugbetriebs im Ferienverkehr entscheidend, daß eine maximale Zahl von Umläufen pro 24-Stunden-Tag möglich ist. Abendflüge, auch mit nächtlichen Anflugzeiten, sind bei den Ferienfluggästen sehr beliebt, weil sie dadurch praktisch einen Ferientag gewinnen. Die nächtliche Heimfahrt auf verkehrsarmen Straßen wird dafür gern in Kauf genommen.

SIND
FERIEN-
FLUGGÄSTE
BESSERE
MENSCH.

ABEND HEISST
DAS NICHTS?

Das bedeutet für den Flughafen Hahn:

WENN AUF
HAHN 1x pro
WOCHEN geflogen,
weil dorthin
Umlauf?

Ferienfluggesellschaften und Veranstalter werden auf dem Hahn nur dann eines oder mehrere ihrer Flugzeuge stationieren, wenn sie dort z.B. folgende Umläufe fliegen können:

19° ab - KEINE
7° zurück/NACHT

- drei Palma-Umläufe Hahn - PMI (Blockzeit 2 ½ Stunden + jeweils 1 Stunde Bodenzeit) = 22 Stunden
- zwei Kanaren-Umläufe Hahn - TFS (Blockzeit 4 ½ Stunden + jeweils 1 ½ Stunden Bodenzeit) = 24 Stunden
- Kombination von Griechenland- und Türkei-Umläufen mit anderen Zielen;
- für Hahn - Heraklion sind zum Beispiel 10 Stunden anzusetzen (Blockzeit 3 ½ Stunden + jeweils 1 ½ Stunden Bodenzeit); kombiniert mit einem Kanaren-Umlauf wären das 22 Stunden.

SCHON MAL
GESCHRIEEN
HANGELS
INTERESSE

Eine beschränkte Anzahl weiterer Kombinationen sind möglich, weil von Hahn, aus Gründen des Verkehrsaufkommens, zunächst nur die Hauptferienziele angefliegen werden können. Die Nachtflugfreiheit wird für diese Verkehre insbesondere für Landungen benötigt. Starts vor 6.00 h morgens sind bei Ferienfluggästen nicht beliebt und auch auf anderen Flughäfen mit Nachtflugfreiheit eher die Ausnahme. Von Köln/Bonn führt eine deutsche Ferienfluggesellschaft Langstreckenflüge in die USA und nach Bangkok mit Starts um 5.00 h morgens durch.

- ab) Die Realität dieses Szenarios beweisen die Düsseldorf umgebenden Flughäfen Köln/Bonn, Münster-Osnabrück und Paderborn-Lippstadt.

Düsseldorf ist ein Flughafen mit ausgeschöpfter Kapazität im Start- und Landebahnsystem (solange die vorhandene zweite Start- und Landebahn nicht benutzt werden darf) und strenger Nachtflugbeschränkung. Die Flughäfen Münster-Osnabrück und Paderborn-Lippstadt haben Kapazitätsreserven und bisher keine Nachtflugbeschränkungen.

WARUM

In Köln/Bonn sind die Kapazitätsreserven ebenfalls vorhanden; eine der drei Start- und Landebahnen ist für den Nachtflugverkehr mit Chapter-3-Flugzeugen freigegeben. Köln/Bonn und Münster-Osnabrück haben in den letzten Jahren praktisch den Zuwachs des Ferienflugverkehrs in Nordrhein-Westfalen aufgefangen. Die Zuwachsraten lagen im Sommer 1996 gegenüber Sommer 1995 in Münster-Osnabrück bei 10,7%, in Köln/Bonn bei 11,1%.

- ac) Besonders interessant ist die Entwicklung in Paderborn-Lippstadt. Wie bei Hahn handelt es sich um einen ehemaligen Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung ab Beginn der 80er Jahre. Zunächst nahm die Firma Nixdorf von dort aus Werkverkehr zum Partner Siemens in München auf. Daraus entwickelten sich weitere Regionalluftverkehrsverbindungen. Durch den Ausbau weiterer attraktiver Verbindungen konnte ab Anfang der 90er Jahre ein großer Anstieg im Ferienreiseverkehr verzeichnet werden.

MUSSTEN DIE
IN DIESEN
PHASE ZIELE

RANNEU ODER NACHTS FLIEGEN? NEIN WIEVIEL MENSCHEN?

Die Air Berlin, ein in Berlin ansässiges Ferienflugunternehmen mit heute 14 Boeing 737 - 400, hatte 1993/94 mit sieben Abflügen pro Woche begonnen. Im Sommer 1994 wurde eine Boeing 737 - 400 in Paderborn/Lippstadt stationiert und eine Station für Kabinen- und Technikpersonal aufgebaut. Das Flugzeug einbezogen, waren dazu Investitionen von ca. 50 Mio. DM notwendig. Der Ferienflugverkehr stieg von 1993 bis 1995 von 140.000 Passagieren auf 340.000 Passagiere.

125

WAS SOLL DAS MIT DEN NACHTFLUG?

In dem vorgenannten Zeitraum hatte allein die Air Berlin 30 zusätzliche Arbeitsplätze auf dem Flughafen Paderborn geschaffen.

unilkeant

Im Sommer 1996 konnte der Flugverkehr auf 22 Abflüge pro Woche gesteigert werden, und es sind nochmals 10 Arbeitsplätze durch die Air Berlin hinzugekommen. Der Flughafen Paderborn-Lippstadt rechnet pro Wochendienst drei festangestellte Mitarbeiter für Bodenverkehrsdienste, Security, Duty free, Gastronomie, Mietwagen und sonstige Dienstleistungen. Somit sind im Sommer 1996 beim Flughafen Paderborn-Lippstadt 60 Arbeitsplätze geschaffen worden; insgesamt haben also 22 Wochenflüge der Air Berlin über 100 Vollarbeitsplätze geschaffen.

WIE OFT FLIEGT AIR BERLIN CHARFEN NACHTS?

Grundbedingung für diesen Erfolg ist die Nachtflugfreiheit. Das Management der Air Berlin hat gegenüber dem Land Nordrhein-Westfalen kategorisch erklärt, daß es das Flugzeug bei Einschränkung der Nachtflugfreiheit abziehen werde. Der Umlaufmix mit einem Flug Mallorca und einem Flug Kanarische Inseln pro Tag läßt sich nur mit Nachtflugfreiheit durchführen. Die Air Berlin nimmt dabei den Nachteil in Kauf, daß die zu kurze Start- und Landebahn in Paderborn-Lippstadt bei einer Flugauslastung von über 85% bei Flügen zu den Kanarischen Inseln eine Zwischenlandung zum Auftanken erforderlich macht. Bei Beschränkung der Nachtflugfreiheit würde die tägliche Umlaufauslastung um 30% sinken. Die Preise müßten also um 30% steigen. Bei einem Mallorca-Sitzplatzpreis von 330. -- DM müßte die Air Berlin von ihrem Veranstalter 100. -- DM mehr verlangen. Bei dem äußerst intensiven Wettbewerb im Ferienreiseverkehr ist dies völlig ausgeschlossen.

Der Flughafen Hahn muß wie Paderborn-Lippstadt die Nachtflugfreiheit festgeschrieben bekommen, um am Markt erfolgreich zu werden.

b) Sonstige Gelegenheitsverkehre

Es gibt viele Anlässe zu Gelegenheitsflügen. Der Flug ausländischer Arbeitnehmer zu heimischen Wahlen oder zu Festtagen ins Heimatland wird aus Kosten- und Preisgründen gewöhnlich auf Flughäfen mit Nachtflugfreiheit durchgeführt. Hahn könnte sich hier vor allem durch die Nähe zum Ballungsraum Frankfurt plazieren.

3. Frachtflugverkehr und Nachtflugfreiheit

- a) Die Prognosen für die Entwicklung des weltweiten Frachtflugverkehrs liegen bis zum Jahre 2015 bei einer jährlichen Zuwachsrate von 6 bis 7%¹, das ist das Zweieinhalbfache der erwarteten Zusatzrate des Bruttosozialproduktes. Dabei werden die Teilmärkte Intra - Asien, Nordamerika - Asien, Europa - Asien und Nordamerika - Europa über dem Durchschnitt von 6,7% liegen, der innereuropäische Teilmarkt wohl leicht darunter.

Boeing erwartet von 1995 bis 2015 eine Zunahme der Nur-Frachtflugzeuge von 1.220 auf 2.260 Stück. Dabei werden allein 600 Neubestellungen für Großflugzeuge (mehr als 50 t Frachtkapazität) erwartet. Besonders hohe Zuwachsraten können die sogenannten Integrator erwarten. Diese Luftfracht-Expressunternehmen² bieten weltweit Komplett-Service von der Abholung bis zur Haus-, bzw. Bürotür an und setzen in dieser Kette mehrere Verkehrsmittel ein. Für sie hat der Zeitfaktor existenzielle Bedeutung: kommt es zu Verzögerungen im ohnehin schon gestrafften Arbeitsablauf, können sie ihre garantierten Lieferzeiten nicht mehr einhalten. Dabei sieht die Praxis im Luftverkehr eines solchen Integrators ähnlich wie beim nachfolgend skizzierten Nachtluftpoststern aus.

- b) Sinn und Zweck des Nachtluftpostnetzes der Deutschen Post AG ist die beschleunigte Beförderung der Briefpost über weite Entfernungen, die mit erdgebundenen Beförderungsmitteln nicht so zeitgerecht überbrückt werden können, daß den Anforderungen einer modernen Leistungsgesellschaft an eine schnelle und regelmäßige Übermittlung von Postsendungen Genüge getan ist. Nur mit Hilfe des Nachtluftpostnetzes ist es möglich, Briefsendungen - auch wenn sie erst in den späten Nachmittagsstunden eingeliefert werden - in allen Teilen der alten Bundesländer und Teilen der neuen Bundesländer am nachfolgenden Werktag den Empfängern zuzustellen. Der Betrieb des Nachtluftpostnetzes der Deutschen Bundespost wurde am 1.

¹ Vgl. Boeing Commercial Airplane Groups: World Air Cargo Forecast, Oktober 1996

² Weltweit die größten sind: Federal Express (110 000 Mitarbeiter, davon 600 in Deutschland; ca. 500 Flugzeuge); TNT Express / GDEXpress Worldwide (an der die Deutsche Post AG beteiligt ist); United Parcel Service (UPS); DHL Overnight.

SIEME
TUNG USRM
TNT BEISPIEL

September 1961 aufgenommen. Bis 1. Januar 1993 wurden über 78.000 Flüge durchgeführt. Durch ein minutiös abgestimmtes System von Sternflügen, die auf dem Flughafen Frankfurt/Main als zentralem Umschlagplatz ausgerichtet sind, werden insgesamt 12 Verkehrsräume miteinander verbunden. Zur Hebung des Qualitätsstandards in den neuen Bundesländern und zur Entlastung des Umschlags auf dem Frankfurter Flughafen ist am 26. Oktober 1992 ein weiterer Stern auf dem Flughafen Leipzig/Halle (Sachsenstern) eingerichtet worden, an den zunächst die Flughäfen Hannover, Köln/Bonn, Stuttgart und Nürnberg angeschlossen sind.

Die Nachtpostflüge werden von der Deutschen Lufthansa im Auftrag der Deutschen Post AG in den Nächten von Montag zu Dienstag bis Freitag zu Samstag nach einem festen Flugplan durchgeführt. 23 Maschinen (Airbusse und Boeing 737; alle lärmzertifiziert, Chapter-3 -- Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums) verkehren tagsüber im Liniendienst der Deutschen Lufthansa.

Das durchschnittliche tägliche Gewichtsaufkommen an Nachtluftpostsendungen betrug im Jahre 1991 188,6 t. In jeder Nacht wurden ca. 9.300.000 Sendungen über das Nachtluftpostnetz befördert. Das Nachtluftpostnetz wird mit großer Regelmäßigkeit und hoher Präzision betrieben. Die Ausfälle sind minimal; die Regelmäßigkeitsquote liegt im Durchschnitt bei gut 99%.

Grundbedingung für das Funktionieren des Poststerns ist in Frankfurt und den übrigen Flughäfen mit Nachtflugbeschränkungen eine Ausnahmegenehmigung zum Starten und Landen während der Nachtzeit. In Frankfurt kommt die früheste Maschine um 23.50 h an, die späteste Maschine fliegt um 1.45 h ab.

Die Landesregierung Hessen hatte 1992/93 aus Lärmschutzgründen erwogen, die Ausnahmegenehmigung von Nachtpostflügen aufzuheben, bzw. stark einzuschränken. Dabei wurde an eine Verlegung des Nachtpoststerns auch zum Flughafen Hahn gedacht. Wegen der noch fehlenden Bestandssicherheit der erteilten Genehmigung, aber auch wegen der von der Post befürchteten negativen Auswirkungen für den Großraum Frankfurt (Verzögerungen

in Hessen
was?

bis zu 1,5 Stunden bei 75% der Sendungen) wurde dieses Projekt nicht weiter verfolgt. Ein Nachtpoststern Hahn ist dennoch zur Entlastung des Frankfurter Luftraumes weiterhin eine Alternative, die bei weiterer Etablierung des jungen Flughafens neu aufgegriffen werden muß.

- c) TNT und UPS haben ihren Europa-Hub auf dem Flughafen Köln/Bonn; TNT wird 1998 wegen Diskussionen um Nachtflugbeschränkungen in Köln/Bonn nach Lüttich abwandern; damit gehen dem Flughafen 600 Arbeitsplätze verloren. Federal Express hat sein Europazentrum in Brüssel aufgelöst und nach Paris verlagert. In Deutschland ist FedEx auf dem Flughafen Frankfurt noch vertreten. Die Luftfracht-Expressunternehmen sind hochrentabel. Sie haben Wachstumsraten von jährlich rund 10% und liegen damit weit über dem durchschnittlichen Cargo-Wachstum. Die Integrator haben in den USA inzwischen einen Anteil von ca. 60% des gesamten Expressgutverkehrs. Im internationalen Expressgutverkehr lag der Marktanteil 1995 erst bei 5%. Die Boeing-Prognose rechnet bis 2015 mit einem Marktanteil von über 35%. Es liegt nahe, daß der Flughafen Frankfurt als der mit Abstand größte Frachtflughafen und ebenso Köln/Bonn als Hub die Verdreifachung des allgemeinen Frachtverkehrs und die Versiebenfachung des Luftfracht-Expressverkehrs bis 2015 nicht alleine auffangen können. Realistischerweise hat Frankfurt noch ein Steigerungspotential von heute 1,4 Mio. auf 2,5 Mio. Tonnen.

350

Warum aus
Brüssel weg?
Nachtflüge
sind wichtig!

WIR DENKEN
FRANKFURT
ERSCHÖPFT

SIEHE EUROPA
FORUM
TNT

Für den Flughafen Hahn bestehen sehr gute Chancen, mit freien Kapazitäten in diesen Markt hineinzuwachsen. Voraussetzung für die Akquisition eines Luftfracht-Expressunternehmens ist jedoch wegen der enormen Investitionskosten dieser Unternehmen in einen neuen Standort (TNT beabsichtigt in Lüttich, bis zu 600 Mio. US Dollar zu investieren) die langfristig garantierte Nachtflugfreiheit.

WIR WISSEN
ES BESSER

Expressluftfracht wird fast ausschließlich nachts abgewickelt. Die Tageszeit gehört der Zustellung auf dem Landwege. Wie der Fall TNT und Köln/Bonn gezeigt hat, reagieren die Integrator ausgesprochen sensibel, wenn die Nachtflugfreiheit mit öffentlichen Diskussionen in Frage gestellt wird. Für ihre hohen Investitionen verlangen sie langfristige garantierte Rahmenbedingungen, insbesondere die Nachtflugfreiheit. Der Flughafen Hahn war bei der neuen

URS/WN.
JOHN HAHN
SELBST
BEWAUFER

Standortsuche von TNT in der engeren Wahl; wegen der fehlenden Bestandssicherheit der erteilten Nachtfluggenehmigung konnte dieser Standort aber letztlich durch TNT nicht weiter verfolgt werden.

Auch die Beschränkung auf eine nächtliche Höchstzahl von Starts und Landungen wird bei ihrer Standortentscheidung von Luftfracht-Expressunternehmen nicht akzeptiert. Der erste Kunde eines Flughafens, der diese Nachtflugfreiheit benötigt, wird sich das verfügbare Kontingent im Falle einer Ansiedlung reservieren bzw. würde diesen Flughafen wegen der konstatierten Beschränkung seiner Entwicklungs- und Expansionsmöglichkeiten meiden.

- d) Der Flughafen Hahn wird auch in Zukunft im Cargo-Verkehr bei den Luftverkehrsunternehmen, die ihre Luftfracht ganz oder teilweise mit Kombi-Maschinen (Passage/Fracht), bzw. als sogenannte Belly-Fracht durchführen, eine untergeordnete Rolle einnehmen. In beiden Fällen hängt die mögliche Frachtmenge als Zuladung von der Auslastung der Maschine in der Passage ab: freigebliebene Sitze werden gewichtsmäßig durch Zuladung an Fracht aufgefüllt. Sollte sich der Flughafen Hahn im Türkei- und übrigen Ostgeschäft etablieren, ist auch diese Form des Cargoverkehrs auf dem Flughafen Hahn möglich, wenn auch im Verhältnis zum Bereich der Nur-Frachtverkehre von nachgeordneter Bedeutung.

Hahn hat wesentlich größere Entwicklungspotentiale bei Nur-Cargo-Flügen und Sondertransporten im Schwerlastbereich und bei Spezialverladungen zu bieten. Die Ansiedlung der weltweit nahezu größten Frachtfluggesellschaft Air France zeigt dies deutlich.

MIT LKW
FRACHT

Besonders interessant ist für den Flughafen Hahn der Frachtcharterverkehr. Charterverkehr wird weltweit zu allen Bestimmungsorten nach Bedarf und Aufkommen geflogen. Dazu gehören Afrika, Südamerika, der Nahe Osten und ganz Osteuropa. Besonders Osteuropa ist ein wachsender Markt, weil die Landverkehrsmittel Straße und Eisenbahn so unsicher sind, daß höherwertige Güter fast nur noch geflogen werden. Auf diesem Markt ist die Stellung der Luftfrachtspediteure besonders stark. Sie chartern das Flugzeug und übernehmen häufig auch das Risiko für die Auslastung. Auch für sie ist die Nachtflugfreiheit

häufig unabdingbar, weil ihre Kunden am Bestimmungsort die Ankunftszeiten festlegen und Verspätungen bei den Charterfluggesellschaften häufiger sind als bei der Linie. Nachtflugbeschränkungen können dann im Extremfall zu weiteren 6 bis 8 Stunden Verspätungen führen, die der Kunde dann nicht mehr hinnimmt. Bei bestimmten Produkten (z.B. Blumen, Tieren, Frischgemüse und Obst, Fische, Frischfleisch) können Verspätungen, verstärkt durch Nachtflugbeschränkungen, katastrophale Auswirkungen auf das Frachtgut haben.

Solange der Spediteur die Wahl hat, wird er sich nur auf einen Ankunfts-, bzw. Abflug-Flughafen einlassen, der Nachtflugfreiheit ausweist. In Mitteleuropa wird dabei eher ein längerer Straßentransport in Kauf genommen als ein näher gelegener Flughafen mit Nachtflugverbot.

IV. Schlußfolgerung

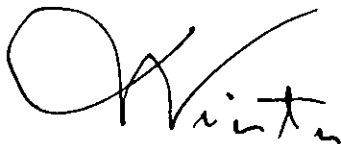
Die mit dem Konversionsprojekt Hahn verfolgten Zielsetzungen können nur dann in überschaubarer Zeit erreicht werden, wenn der Flughafen Hahn mit seiner Lage und Zielsetzung als Charterflughafen für Passagiere und als Frachtflughafen in einem Air-Industrial-Park im Wettbewerb mit anderen Standorten bestehen kann.

Signifikante Erfolge erzielen und zur deutlichen Stärkung des Luftverkehrsstandortes in der Großregion Rhein-Main beitragen kann der Flughafen Hahn aber nur dann, wenn er den Fluggesellschaften, den Brokern, den Expressdienstunternehmen, den Reiseveranstaltern und den Speditoren eine bestandskräftige Nachtflugfreiheit anbieten kann. Die Nachtflugfreiheit muß mindestens so weitgehend sein wie auf den wichtigsten Wettbewerbsflughäfen. Unbeschränkte Nachtflugfreiheit für Chapter-3 Flugzeuge - gibt es auf den Flughäfen Berlin-Schönefeld (RWY 07R,25L), Dresden, Köln-Bonn (RWY 14L,32R), Leipzig/Halle (auch Chapter-2), Münster-Osnabrück, Nürnberg, Paderborn-Lippstadt sowie für die ausländischen Flughäfen Brüssel, Lüttich, Oostende und Amsterdam. Eine Bewegungsbeschränkung würde die Akquisition eines Integrators für Hahn ausschließen. Selbst die Einbringung einer langfristigen

Ausnahmeregelung in konkreten Verhandlungen durch die zuständige Genehmigungsbehörde löst das Problem nicht, weil diese Sonderregelung von den Lärmschützern sofort rechtlich angefochten werden könnte.

Zur Absicherung ihres Investitionsrisikos müssen Integrator oder auch andere ansiedelnde Unternehmen, deren Geschäftstätigkeit sich im wesentlichen auf den Nachtflug konzentriert oder mit diesem im Zusammenhang steht, auf eine langfristig garantierte Nachtflugfreiheit bestehen. Expressgutflüge oder auch Postflüge sollten von vornherein in die Freistellung für Sonderflüge aufgenommen werden. Dieses läßt sich für die Expressgutflüge auch deshalb rechtfertigen, weil Expressgut früher Bestandteil des Postmonopols war. Ihre eigenständige Aufgabe haben sie erst mit der partiellen Aufhebung des Postmonopols erhalten.

Die Beschränkung der Nachtflugfreiheit auf Chapter- 3 - Flugzeuge mindert die Chancen der Akquisition von Frachtcharterflügen. Frachtcharterflüge werden zu einem höheren Prozentsatz noch mit Chapter-2-Flugzeugen durchgeführt. Das Problem mindert sich jedoch in den kommenden Jahren, weil ältere Flugzeugmodelle auch im Frachtflugverkehr bis zum Jahre 2001 ausgemustert bzw. umgerüstet werden müssen.



Dr. Detlef Winter



Dr. Georg Rehm

Aufstellung der Lärmbeschränkungen der Verkehrsflughäfen Luxemburg, Lüttich, Maastricht, Antwerpen, Oostende Straßburg und Amsterdam
(Quelle: Luftfahrthandbuch (AIP) Belgien/Luxemburg, Frankreich und Niederlande)

(Alle Zeitangaben Ortszeit)

mappe23.xls (5.0) / atsc / dw - 07.96

Blatt: - 1 -

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 oder LSL	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerksstandläufe
Luxemburg	H24		ohne Lärmzeugnis 0600 - 2300 keine Beschränkungen verspätete planmäßige Flüge und Flüge ortsansässiger Unte für besondere Flüge erteilt die FHG Ausnahmegenehmigungen grundsätzlich nicht erlaubt	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 oder LSL 0600 - 2300 keine Beschränkungen		
Lüttich	H24		keine Beschränkungen	keine Beschränkungen		
Maastricht <i>andere Zeiten:</i>	0600-2300 O/R		keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	Mon-Fri (exc. HOL) 0900-1900; Jet nur Annex 16	
Antwerpen	0640-2300		grundsätzlich nicht erlaubt	keine Beschränkungen	Mon-Fri 0800-2000 Sat, Sun + HOL 1000-1800 (immer nur 2 Lfz gleichzeitig; Lfz >50 to PPR FHG)	* keine Einschränkung ** 0800-1900 nur mit Genehmigung der FHG
Oostende	H24		grundsätzlich nicht erlaubt	keine Beschränkungen	Prop-Lfz: 0900-2200; Jet: 0900-2000 nur ICAO-Annex 16; Jet: 01.06.-31.008., Sat, Sun, HOL + Ferienzeit zu Ostern u. Neujahr verboten.	keine Beschränkungen
Straßburg <i>andere Zeiten:</i>	0500-2200 O/R		Vom PPR (H24) sind besondere Flüge ausgenommen. Es sind keine weiteren Nutzungsbeschränkungen veröffentlicht. Allerdings wird dem Vernehmen nach die Genehmigungserteilung (2200-0500) sehr restriktiv gehandhabt.			
Amsterdam	H24		Amsterdam fertigt über 10 Start-/Landerichtungen. Es gibt nur tageszeitlich u. Start-/landebahnbezogene Beschränkungen, die aus einem komplizierten "Preferential Runway System" (zeitabhängig bevorzugtes Start-/Landebahnssystem) bestehen. Dieses System erlaubt letztlich die uneingeschränkte Nutzung des Flughafens über 24 Stunden täglich.			

Stand: 01.12.1996

Aufstellung der Lärmbeschränkungen der Verkehrs- und Regionalflughäfen der Bundesrepublik Deutschland für Strahlflugzeuge
(Quelle: Luftfahrthandbuch (AIP) der Bundesrepublik Deutschland)

(Alle Zeitangaben Ortszeit)

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkstandläufe
Altenburg-Nobitz	Mon-Fri * 0800-1800	04		keine Beschränkungen		Mon-Fri keine Beschränkungen; Sat, Sun + HOL bis 1230 u. nach 1430 zulässig;	* keine Beschränkungen ** keine Beschränkungen
	Sat, Sun + HOL ** 0900-1700	22		keine Beschränkungen			
Sommerzeit: *	0730-2000						
	** 0900-1900						
Augsburg	Mon-Sat 0600-0700	07		keine Beschränkungen			
	PPR 0700-2100	25		keine Beschränkungen			
Barth	Sun + HOL 0600-0900						
	PPR 0900-2100						
Bayreuth	Mon-Fri * 0800-1800	09		keine Beschränkungen			
	Sat, Sun + HOL ** 0900-SS (max. -1800)	27		keine Beschränkungen			
Sommerzeit: *	0800-1900						
	** 0900-1900						
andere Zeiten:	PPR						
Bayreuth	Mon-Fri 0600-2230	06		keine Beschränkungen		Mon-Fri 0600-2100 zulässig Sat bis 1300 u. nach 1500 zu- zulässig; Sun + HOL bis 1200 zulässig;	* keine Beschränkungen ** keine Beschränkungen
	Sat + HOL * 0900-SS+30 (max. -2000)						
Sommerzeit: *	Sun 0900-2230	24		keine Beschränkungen			
	** 0800-2100						
Berlin-Schönefeld	H24	07R	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2400 zulässig;	keine Beschränkungen	tagl. 0600-220 zulässig; tagl. bestimmte Flüge bis	* 2200-0600 nur soweit erforderl. ** 2200-0600 nur mit Genehmi-

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Tnebwerkslandläufe
Berlin-Schönefeld (Fortsetzung)		25L		wie RWY 07R		2300 erlaubt.	gung der Luftaufsicht
		07L		tagl. 0600-2200 zulässig;			
		26R		wie RWY 07L			
Berlin-Tegel	H24	06R	H24 verboten	tagl. 0600-2300 zulässig; bestimmte Ausnahmen zulässig; weitere Ausnahmen nur mit Genehmigung der Senatsverwaltung (Luftfahrt)		tagl. 0600-1800 zulässig;	* nur soweit erforderlich ** 2200-0600 nur mit Genehmigung der Luftaufsicht
		26L		wie RWY 06R			
		06L		wie RWY 06R			
		26R		wie RWY 06R			
Berlin-Tempelhof	H24	06R	H24 verboten	tagl. 0600-2200 zulässig; bestimmte Ausnahmen zulässig; weitere Ausnahmen nur mit Genehmigung der Senatsverwaltung (Luftfahrt)		tagl. 0600-1800 zulässig;	* keine ** 2200-0600 nur mit Genehmigung der Luftaufsicht
		27L		wie RWY 09R			
		09L		wie RWY 09R			
		27R		wie RWY 09R			
Braunschweig	Mon-Fri 0700-2200	08	keine Beschränkungen			ziv. Lfzg. bis 2 to 1300 - 1500 unzulässig;	* keine Beschränkungen ** keine Beschränkungen
	Sat, Sun + HOL*	26					
	0800-1745 0800-SS+30 (-2100) PPR		wie RWY 08				
Bremen	Mon 0600 - Sat 2330 Sun 0600-2330	09	tagl. 0700-2200 zulässig;	tagl. 0600-2230 zulässig; bestimmte Ausnahmen zulässig; weitere Ausnahmen nur mit Genehmigung der Senatsverwaltung (Luftfahrt);	Mon-Fri 0630-2100 zulässig; Sat 0630-1300 zulässig; Sun unzulässig; Ausnahmen nur mit Genehmigung der Senatsverwaltung;	Mon-Fri 0630-2200 Sat 0700-1300 + 1500-1700	* nur soweit erforderlich ** nur auf Ausgewiesenen Positionen erlaubt;
Dortmund Zeiten PPR:	0700-2130	27	wie RWY 09			keine Beschränkungen keine Beschränkungen	
	0600-0700	06					
	2130-2200	24					

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkstandläufe	
Dresden	H24	04	tagl. 0500-2400 zulässig;	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	nur zulässig; Mon-Fri 0700-2200 Sat 0700-1300	* 2230-0530 nur soweit erforderlich; ** Mon-Sat 0600-2000 zulässig; Sun+HOL unzulässig; Ausnahmen mit Genehmigung der Luftaufsicht möglich;	
			tagl. 0500-2400 zulässig;	ohne Lärmzeugnis				
			wie RWY 04					
Düsseldorf	H24	05R	tagl. 0600-2000 zulässig;	Starts 0700-2200 zulässig; Landungen 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 verboten; bestimmte Flüge 2200-2300 erlaubt;	tagl. 0600-2200 zulässig; bestimmte Flüge 2200-2300 erlaubt;	* 2200-0600 nur soweit erforderlich.	
			23L	wie RWY 05R				
			15	nicht für Jets zugelassen; Ausnahmen durch ATC möglich;				
			33	nicht für Jets zugelassen; Ausnahmen durch ATC möglich;				
			10	H24 verboten	Begrenzt bis 31.12.1997; Mon-Sat 0600-2200, Sun + HOL 0800-2000 zulässig; Starts nur mit Genehmigung der Luftaufsicht;			Mon-Fri 0800-1900, Sat 0800-1200 erlaubt; Sun + HOL verboten (H24);
Erfurt	täglich 0600-2200	28	H24 verboten	wie RWY 10; Starts ohne Genehmigung der Luftaufsicht;	tagl. 2200-0600 nur Starts mit Lfzg. bis 150 to erlaubt; Ausnahmen durch ATC möglich;	tagl. 0600-2300 zulässig;	keine Einschränkungen	
			07R	H24 verboten	tagl. zulässig; bis 31.03.97 0600-2200; ab 01.04.97 0600-2100; ab 01.11.97 0600-2000; Ausnahmen für bestimmte Flüge; weitere mit Genehmigung der Landesluftfahrtbehörde möglich;			Ausnahmen für bestimmte Flüge nur 0600-2200 zulässig;
			25L	wie RWY 07R (bevorzugte Startrichtung)	wie RWY 07R			
			07L	wie RWY 07R (bevorzugte Startrichtung)	wie RWY 07R			
			25R	wie RWY 07R (bevorzugte Startrichtung)	wie RWY 07R			
Friedrichshafen	Mon-Fri 0600-2200 Sat, Sun + HOL*	06	Keine Beschränkungen während der Betriebszeit für Flugzeuge bis 14 to MTOM; Flugzeuge über 14 to MTOM verboten;	nur für Startszugelassen; Beschränkungen wie für RWY 07R;	tagl. 0600-2200 zulässig für Lfzg. bis 50 to; tagl. 0700-2000 zulässig; für Lfzg. über 50 to; Sun H24	Mon-Fri 0700-2000 zulässig; Sat 0900-1230 u. 1430-2000 zulässig;	* nur soweit erforderlich; ** zeitl. Beschränkungen, wenn Lärmdämpfungsanlage ausgefallen;	
			18					

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkstandläufe			
Sommerzeit: * 0900-SS+30 (- max. 1900)	0900-SS+30	24	wie RWY 06	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	Sun + HOL 0900-1230 u. 1430-1900 zulässig;	* Schubumkehr ** Triebwerkstandläufe			
				ohne Lärmzeugnis	verboten; nur 12 Umläufe pro Woche u. 4 Umläufe pro Tag; Ruhezeit: Sun + HOL 1230 - 1430; für bestimmte Flüge Ausnahmen;					
				ohne Lärmzeugnis	keine Beschränkungen					
				ohne Lärmzeugnis	keine Beschränkungen					
Hahn	0600-2200	03	tagl. 0600-2200 zulässig;	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	Sat, Sun + HOL 0600-1300 u. 1500-2200 zulässig;	* nur soweit erforderlich; ** Mon-Sat 0600-2200 zulässig; Sun+HOL H24 verboten;			
			wie RWY 06	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen		
			wie RWY 03	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen		
			wie RWY 06	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen		
Hamburg	H24	05	tagl. 0700-2200 zulässig; Ausnahmen in begründeten Einzelfällen durch den Fluglärmbeauftragten möglich;	Starts tagl. 0700-2200 zulässig; Ausnahmen in bestimmten Fällen bis 2300 zulässig; Landungen tagl. 0600-2300 zulässig; weitere Ausnahmen in begründeten Einzelfällen durch den Fluglärmbeauftragten möglich;	Starts tagl. 0700-2200 zulässig; Ausnahmen in bestimmten Fällen bis 2300 zulässig; Landungen tagl. 0600-2300 zulässig; weitere Ausnahmen in begründeten Einzelfällen durch den Fluglärmbeauftragten möglich;	tagl. 0600-2300 zulässig; Ausnahmen in bestimmten Fällen bis 2400 zulässig; weitere Ausnahmen in begründeten Einzelfällen durch den Fluglärmbeauftragten möglich;	Mon-Fri 0600-1800 zulässig; Sat 0600-1400 zulässig; Sun+HOL H24 unzulässig;	* nur soweit erforderlich; ** nur mit Zustimmung der Luftaufsicht;		
			Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in Ausnahmefällen;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in Ausnahmefällen;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in Ausnahmefällen;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in Ausnahmefällen;	Starts von Lfz. mit MTOM > 200 to sind nur in Ausnahmefällen;
			wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	
			wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	wie RWY 05	
			tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;
			wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R
			wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L
			wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R
			wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen
			wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen	wie RWY 09R, jedoch nur für Lfz. bis 5,7 to MTOM zugelassen
Hannover	H24	09R	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 zulässig;	tagl. 0600-2200 keine Einschränkungen; tagl. 2300-0600 gewichts- u. typenabhängige Einschränkungen; Ausnahmen zulässig;	unterschiedliche Einschränkungen nach Gewicht und Lfz.-Typ;	* 2100-0600 nur soweit erforderlich ** Einschränkungen bei nicht betriebsbereiter Lärmschutzhalle;			
			wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R	wie RWY 09R		
			wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L	wie RWY 09L		
Heringsdorf	0600-SS (mindestens bis 1700)	10	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen			
			keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen			
			keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen			
Sommerzeit:	0600-2000									

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Kapitel III	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkslandläufe
Hof	Mon-Fri 0600-2230 Sat, Sun + HOL 0900-1900	09	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen		Mon-Fri 0600-2100 zulässig Sat 0900-1200 u. 1400-1900 zulässig; Sun+HOL 0900-1200 zulässig;	keine Beschränkungen
Kassel-Calden		27	wie RWY 09				
	Mon-Fri 0730-2030	04		keine Beschränkungen			
	Sat, Sun + HOL 0900-1830	22		keine Beschränkungen			
Sommerzeit:	Sat, Sun + HOL 0900-2030						
andere Zeiten:	PPR						
Kiel-Holtenau	Mon-Fri 0700-2100	08		keine Beschränkungen			
	Sat 0700-SS+30 (max. -2100)	26		keine Beschränkungen			
	Sun + HOL 0900-2100						
andere Zeiten:	PPR						
Köln-Bonn	H24	07	Starts u. Landungen tägl. 0600-2200 zulässig;	Starts u. Landungen tägl. 0600-2200 zulässig;	Starts H24 zulässig; Landungen 0600-2200 zulässig;	nur mit Genehmigung der Luftaufsicht zulässig und auf folgende Zeiten beschränkt: Mon-Wed 0700-2200; Thu-Fri 0700-1700; Sat 0700-1300;	* 2200-0600 nur soweit erforderlich; ** 0600-2200 zulässig; 2200-0600 Ausnahmen zulässig;
		25	Starts u. Landungen tägl. 0600-2200 zulässig;	Starts tägl. 0600-2200 zulässig; Landungen tägl. 0600-2300 zulässig;	Starts tägl. 0600-2200 zulässig; Landungen keine Beschränkung;		
		14L	wie RWY 25	wie RWY 25	keine Beschränkungen;		
		32R	wie RWY 25	wie RWY 25	keine Beschränkungen;		
		14R	wie RWY 25	wie RWY 07	tägl. 0600-2200 Starts u. Landungen zulässig;		

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkslandläufe
Köln-Bonn Forts.		32L		Kapitel II wie RWY 25		
Laage	Mon-Fri 0800-1900	10		keine Beschränkungen		
	Sat + Sun 1000-1800	28		keine Beschränkungen		
	H24	10 28	keine Beschränkungen keine Beschränkungen			
Leipzig / Halle						
Lübeck-Blankensee	Mon-Fri 0800-2000	07			nur mit Genehmigung der Flughafengesellschaft und für Lfzg. mit MTOM > 5,7 to beschränkt auf folgende Zei- ten:	• 2230-0630 nur soweit erfor- derlich; ** Nur Mon-Sat von 0600- 2000 erlaubt;
	Sat, Sun + HOL	25			Mon-Fri 0700-2200; Sat 0700-1300; Sun H24 verboten;	
	Sommerzeit: Mon-Fri 0700-2000 Sat, Sun + HOL 0800-2000		Rund- und Besichtigungsflüge unter 1 Std. Dauer sind Sun + HOL 1300-1500 nicht zulässig; dardüberhinaus keine Beschränkungen; wie RWY 07		Sun + HOL vor 1300 u. nach 1500 ohne Beschränkungen;	keine Beschränkungen;
Mönchengladbach	0800-2030	13			nur zulässig:	keine Beschränkungen;
	0600-0800	31		IFR-Flugbetrieb Sat, Sun + HOL auch 0600-2030 PPR; VFR keine Beschränkungen; wie RWY 13	Mon-Fri 0900-1300 u. 1500-1900; Sun+HOL 0900-1300;	
	2030-2200					
München	H24	08R	tagl. zulässig 0600-2200; Ausnahmen mit Genehmigung der Landesluftfahrtbehörde möglich;	tagl. zulässig; Starts 0600-2400; Landungen: 0500-2400; Ausnahmen mit Genehmigung der Landesluftfahrtbehörde möglich;	tagl. zulässig 0600-2200; Kap. 3 - Lfzg. bis 2300;	• nur soweit erforderlich; ** H24 nur im Triebwerksprobe- laufstand zulässig;
Münster/Osnabrück	Mon-Fri 0630-0330	26L		wie RWY 08R		
		08L		wie RWY 08R		
		26R		wie RWY 08R		
		07	tagl. zulässig 0600-2200; verspat. Landungen bis 2300	keine Beschränkungen;	tagl. zulässig 0600-2200; Ausnahmen mit Genehmigung	• keine Beschränkungen ** nur auf ausgewiesenen Ab-

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkstandläufe
Münster/Osnabrück /Forts.)	Sat, Sun 0700-2200 PPR	25	ohne Lärmzeugnis Kapitel II wie RWY 07	Kapitel III	der Luftaufsicht bis 2300;	bremsplätzen zulässig;
Neubrandenburg	Mon-Sun 0600-2000	09 27	keine Beschränkungen	Kapitel III		
Nürnberg	H24	10	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	nur Mon-Fri 0600-2200 u. Sat 0600-1200 zulässig; Pflanzrundenflüge sind nicht zulässig;	* 0600-2200 nur soweit erforderlich; ** nur Mon-Fri 0600-2200 zulässig; Ausnahmen mit Genehmigung der Flughafengesellschaft möglich;
Paderborn/Lippstadt a. Zeiten:	0600-2200 PPR	28	bis 31.03.1997 tagl. zulässig 0600-2230; ab 01.04.1997 tagl. zulässig 0600-2200; Verspätungen bis 2330 bzw. 2300 zulässig; Ausnahmen mit Genehmigung der Landesluftfahrtbehörde möglich;	keine Beschränkungen;		
Parchim Mecklenburg	NOV-MAR 0900-SS APR-OCT 0700-SS PPR	06 24 06 24	wie RWY 10	keine Beschränkungen		
Saarbrücken	Mon-Fri + Sun 0700-2200 Sat 0700-2100 Mon-Sat + Sun 0600-0700 2200-2400 Sat 0600-0700 2100-2200 PPR:	09 27	planmäßige Flüge: 0630-2230 zulässig; andere Flüge: 0700-2200 zulässig; 2230-0630 bzw. 0700-2200 Ausnahmen zulässig; wie RWY 09	keine Beschränkungen	Kap. 3 - Lfzg.: Mon-Fri 0900-1200 u. 1330- 2000 zulässig; Sat 0600-1400 zulässig; andere Lfzg.: Mon-Fri 0800-1300 u. 1500- 2000 zulässig; Sat 0800-1200 zulässig;	keine Beschränkungen;
Schwäbisch Hall - Hessental PPR:	Mon-Fri 0900-1800 0700-0900 1800-2200	08 26	keine Beschränkungen	keine Beschränkungen	VFR keine Beschränkungen; IFR nur Mon-Fri mit vorheriger Genehmigung;	keine Beschränkungen;

Flughafen:	Betriebszeit	RWY	ohne Lärmzeugnis	mit Lärmzeugnis nach ICAO Anhang 16 Kapitel II	Trainingsflüge	*Schubumkehr **Triebwerkstandläufe
Stuttgart	H24	07	tägl. 0700-2200 zulässig, darüberhinaus in begründeten Einzelfällen Ausnahmegenehmigung durch örtl. Luftaufsicht;	Starts tägl. 0600-2300 zulässig; Landungen tägl. 0600-2330 zulässig; verspätete Landungen bis 2400 zulässig; weitere Ausnahmen zulässig;	Mon-Fri 0600-2200 zulässig; Sat 0700-1230 u. 1430-2000 zulässig; Sun+HOL 0600-1230 u. 1430-1900 zulässig; Ausnahmen zu den Beschränkungen zulässig;	• nur soweit erforderlich; •• nur mit Genehmigung und nach Weisung der örtl. Luftaufsicht zulässig;
		25		wie RWY 07		
Westerland/Sylt	Mon-Thu + Sat	06	keine Beschränkungen für Flüge von u. zu anderen Flugplätzen; örtl. Flüge 1300-1500 unzulässig;		tägl. 1300-1500 unzulässig;	keine Beschränkungen;
	0900-SS+30	24		wie RWY 06		
	Fri+Sun	15		wie RWY 06		
	0900-2000	33		wie RWY 06		
Sommerzeit:	tägl. 0700-SS+30					
andere Zeiten:	(max. -1900) PPR					