

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/496 –**

Flugausfälle am Flughafen Saarbrücken

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Flughafen Saarbrücken gehört zu den 16 internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland. Am Saarbrücker Flughafen sind in den vergangenen Jahren immer wieder Flüge wetterbedingt ausgefallen.

1. Wie viele Starts und Landungen sind in den Jahren 2016 und 2017 jeweils an den 16 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen wetterbedingt, prozentual gemessen an der Anzahl der planmäßigen Flüge, ausgefallen?
2. Wie viele Starts und Landungen sind in den Jahren 2016 und 2017 am Flughafen Saarbrücken wetterbedingt, prozentual gemessen an der Anzahl der planmäßigen Flüge, ausgefallen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu wetterbedingten Ausfällen von Flügen vor. Im Folgenden können lediglich Informationen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu allen tatsächlich stattgefundenen Flugbewegungen (Starts und Landungen) unter Instrumentenflugregeln gegeben werden:

Jahr	Alle 16 von der DFS kontrollierten Flughäfen	Davon Saarbrücken
2016	2.016.460	9.285
2017	2.048.141	8.787

3. Aus welchen Gründen wurden die Starts und Landungen in Frage 2 abgesagt?

Wetterbedingte Absagen der Starts oder Landungen von Flugzeugen sind Entscheidungen der Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und Piloten. Über die einzelnen Gründe wird keine Statistik geführt.

Zu den Wetterbedingungen am Flughafen Saarbrücken ist festzustellen, dass im Vergleich mit anderen internationalen Verkehrsflughäfen Deutschlands zeitweise schlechte Sicht- und Wolkenverhältnisse auftreten. Dies ist insbesondere der Fall wenn bei Strömungsrichtungen aus Südwest bis West feuchte, wolkenreiche Luftmassen herangetragen werden. Da der Flugplatz auf einem Hochplateau liegt, das leicht nach Südwest abfällt, staut sich bei SW-Wind die feuchte Luft am Flugplatz. Bei schleifenden Kaltfronten kommt es dann z. B. zu dauerhaft schlechten Sicht- und Wolkenverhältnissen.

EDDB – Berlin Schönefeld	EDDT – Tegel	EDDW – Bremen	EDDC – Dresden
EDDL – Düsseldorf	EDDE – Erfurt	EDDF – Frankfurt	EDDH – Hamburg
EDDV – Hannover	EDDP – Leipzig	EDDM – München	EDDG – Münster/Osnabr.
EDDN – Nürnberg	EDDR – Saarbrücken	EDDK – Köln/Bonn	EDDS – Stuttgart

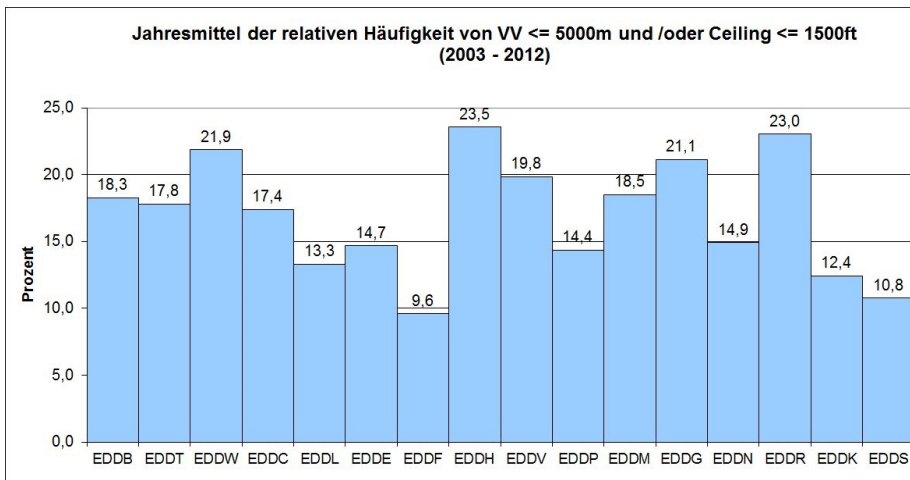


Abbildung 1

Aus Abbildung 1 ist ersichtlich, dass Saarbrücken (EDDR) mit diesen Wetterbedingungen etwa denen der Flughäfen Hamburg (EDDH), Bremen (EDDW) und Münster/Osnabrück (EDDG) entspricht. Die Häufigkeit von Wetterlagen mit eingeschränkten Sichten und niedriger Bewölkung in Saarbrücken ist vergleichbar mit der Häufigkeit dieses Wetters an den Flughäfen im Norden Deutschlands.

Die jahreszeitliche Verteilung in Abbildung 2 zeigt einen für alle deutschen Flughäfen typischen Jahresgang mit einem Schwerpunkt dieser Sicht (VV)- und Wolkenverhältnisse (Ceiling) in den Wintermonaten.

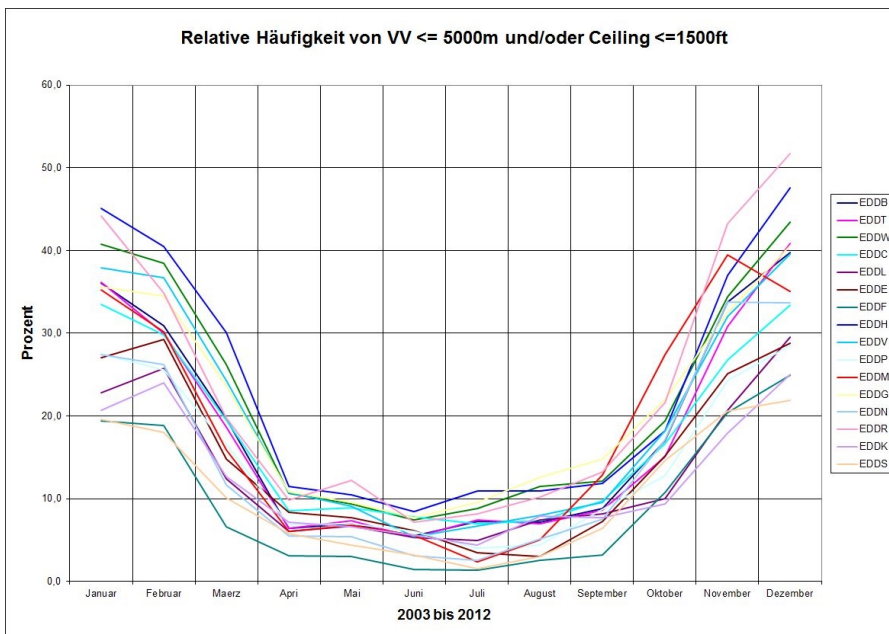


Abbildung 2*

Schlechte Sicht- und Bewölkungsverhältnisse führen zu Kapazitätseinschränkungen, v. a. wenn sie länger anhaltend sind. Da der Flughafen Saarbrücken am Tag nur wenige Flüge abwickelt, können z. B. bei sommerlichen Gewittern Starts und Landungen der jeweiligen Situation angepasst werden; im Winter bei länger anhaltenden schlechten Witterungsverhältnissen besteht diese Flexibilität z. T. jedoch nicht.

4. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, wetterbedingte Ausfälle von Starts und Landungen am Flughafen Saarbrücken zu verhindern?

Die meteorologische Versorgung des Flughafens Saarbrücken durch Dienstleistungen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) ist aus Sicht der Bundesregierung ausreichend und geht über die von der ICAO vorgegebenen Mindeststandards hinaus.

Der DWD betreibt für den an- und abfliegenden Flugverkehr, die DFS und den Flughafenbetreiber „Rund um die Uhr“ Messtechnik und Wetterbeobachtung am Flugplatz und eine Wetterüberwachung und Flugwettervorhersage durch die Luftfahrtberatungszentrale Frankfurt.

5. Was hält die Bundesregierung, insbesondere in Anbetracht der am Flughafen Saarbrücken deutlich geringeren als von der International Civil Aviation Organization (ICAO) empfohlenen Runway End Safety Area (RESA) von 240 Metern gemäß Anhang 14, Band 1 zum Abkommen der ICAO, von der Einführung eines Engineered Materials Arrestor System (EMAS) zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit bei Landungen?

Innerhalb der Vorgaben der ICAO wird zwischen Mindestanforderungen und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices – „SARPS“) unterschieden. Gemäß den Nummern 3.5.3 und 3.5.4 des Anhang 14, Band 1 zum Abkommen der ICAO beträgt die Mindestlänge einer RESA 90 m, die empfohlene Länge 240 m.

* Die farbige Darstellung der Abbildung ist auf Bundestagsdrucksache 19/590 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Nach Kenntnis der Bundesregierung erfüllt die RESA am Flughafen Saarbrücken die Mindestanforderung und ist somit nicht zu beanstanden.

Unter Berücksichtigung der individuellen örtlichen Gegebenheiten kann die Einrichtung eines EMAS zur Erhöhung der flugbetrieblichen Sicherheit sinnvoll sein. Die Entscheidung hierüber trifft der Flughafenbetreiber in Abstimmung mit der zuständigen Landesluftfahrtbehörde.