

Sachverhalt:**1. Anträge der Fraktionen**

Insgesamt werden drei Anträge abgearbeitet, da sich diese hauptsächlich zum Themenbereich Nachtflug zusammenfassen lassen und ähnliche Antragsinhalte haben:

- Bericht über die Zahlen der Nachtflugentwicklung (inkl. Aussagen zu Monatsdaten und zu Airlines),
- Maßnahmen zur Reduktion der Nachtflüge,
- Planungen und Prognosen zu weiteren unternehmensbezogenen Entwicklungen am Airport inkl. Events.

Als Sachverständiger ist Dr. Michael Hupe, Geschäftsführer der Flughafen Nürnberg GmbH, eingeladen und wird zu den Antragsinhalten Stellung nehmen.

Die nachfolgenden schriftlichen Aussagen zu Nachtflügen beziehen sich auf typische nächtliche Flugaktivitäten, wie z.B.:

- Umläufe von Linien- und touristischen Fluggesellschaften,
- Rettungsflüge (insb. Hubschrauberflüge der DRF),
- Cargoflüge einschließlich Expressdienstleister,
- Landungen aus Sicherheitsgründen und
- Sonderflüge.

Zuletzt wurde im Rahmen der Stadtratssitzung vom 28.01.2015 über die Nachtflugthematik berichtet. Dabei wurde ein Nachtflugverbot zwischen 23:00 und 05:00 Uhr mit großer Mehrheit abgelehnt.

2. Aktuelle Informationen zum Albrecht Dürer Airport Nürnberg

Der Flughafen Nürnberg GmbH gelang es, den Wegfall des früheren Hauptkunden Air Berlin mit einem Marktanteil in Nürnberg von bis zu 58% zu Spitzenzeiten im Jahr 2008 zu kompensieren und die Zahl der Fluggäste und Flugziele deutlich zu erweitern.

Der bisherige Passagierrekord aus Air Berlin-Zeiten mit rund 4,3 Mio. Passagieren im Jahr 2008 wurde im Jahr 2018 übertroffen. Die knapp 4,5 Mio. Fluggäste im Jahr 2018 waren nahezu alle Direkteinsteiger. Zu Zeiten des Air Berlin-Drehkreuzes waren bis zu 25% der Passagiere Umsteiger. Nach aktuellem Planungsstand werden im Sommer 2019 über 70 Ziele non-stop über Nürnberg erreichbar sein.

Der Albrecht Dürer Airport Nürnberg ist zudem ein zentraler Wertschöpfungsfaktor für Stadt und Metropolregion Nürnberg als international vernetzter Wirtschaftsstandort - die Exportquote beträgt über 50 % -, als Messestandort mit zahlreichen internationalen Weltleitmessen und als attraktive Tourismusdestination.

Der Betrieb des Flughafens löst eine Beschäftigung von ca. 12.000 Erwerbstätigen sowie eine Bruttowertschöpfung von mittlerweile rund einer Milliarde Euro pro Jahr aus. Seit dem Jahr 2015 schreibt der Flughafen wieder schwarze Zahlen und ist damit auch für die Anteilseigner Stadt und Freistaat neben seiner makroökonomischen Bedeutung ein lohnendes Investment.

Der Albrecht Dürer Airport Nürnberg wurde von den Leserinnen und Lesern des internationalen Fachmagazins Business Traveller 2018 zum elften Mal in Folge in der Kategorie „Bester Flughafen für Geschäftsreisende in Deutschland“ auf Platz 1 gewählt und mit dem Business Traveller Award ausgezeichnet. Die Reisenden loben beim Albrecht Dürer Airport Nürnberg insbesondere den zuverlässigen Service und sehr kurze Wege.

Außerdem wurde der Flughafen im chinesischen Guangzhou mit dem World Routes Marketing Award 2018 in der Kategorie „Airports mit vier bis zwanzig Millionen Passagiere“ ausgezeichnet. Prämiert wurde die erfolgreiche Vertriebsstrategie basierend auf der „Blue Ocean Kampagne“, die bei den Airlines nachhaltig wahrgenommen wurde. Hierbei werden Fluggesellschaften Chancen für ihre Standort- und Streckenentwicklung in Nürnberg aufgezeigt, die sie an den benachbarten großen Hubs Frankfurt und München nicht haben.

3. Grundsätzliche Aussagen zum Nachtflug

Der Flughafen Nürnberg hat als Einrichtung der öffentlichen Daseinsfürsorge die Aufgabe, die Anbindung der Stadt und der Metropolregion Nürnberg an das internationale Luftverkehrsnetz sicherzustellen und den Mobilitätsbedarf von Einwohnerinnen und Einwohnern, (internationalen) Gästen und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der angesiedelten Unternehmen zu befriedigen.

Diese Aufgabe kann der Flughafen in den letzten Jahren immer besser erfüllen, was sich an der deutlich verbesserten Marktdurchdringung im engeren Einzugsgebiet sowie der deutlichen Steigerung an europäischen Direktverbindungen und Fluggastzahlen belegen lässt. Diesem Mobilitätsbedarf der Region steht die individuelle Betroffenheit der Anwohner durch den Betrieb des Flughafens gegenüber. Hier sorgt das Fluglärmschutzgesetz (regelt passiven Schallschutz z.B. über Tag- und Nachtlärmschutzzonen etwa durch Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster) zu einem Ausgleich der Interessen. Zweck dieses Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen.

Die Regelung zum Nachtflug am Nürnberger Flughafen basiert auf dem Bescheid des Bayerischen Verkehrsministeriums vom 24.03.1997, zuletzt geändert durch den Bescheid vom 26.10.2006. Dort ist geregelt, dass grundsätzlich zwischen 22 Uhr und 6 Uhr eine Nachtflugbeschränkung herrscht, von der modernere Flugzeugtypen ausgenommen sind (die sogenannte Kapitel 3 „Bonusliste“). Die Gestaltung der Bonusliste einschließlich der dort genannten Flugzeugtypen liegt in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Betriebspflicht des Nürnberger Flughafens ergibt sich aus dem Gesetz: § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i. V. m. dem genehmigten Umfang des Flughafenbetriebs am Nürnberger Flughafen (s.o.) regelt die Betriebspflicht. Luftfahrzeuge, die entsprechend der Betriebsgenehmigung am Flughafen Nürnberg operieren, können nicht abgewiesen werden.

Die 24h-Betriebsgenehmigung ermöglicht den Nürnberg anfliegenden Airlines eine hohe betriebliche Flexibilität, die sie an anderen Standorten nicht haben, was für ein zusätzliches Flugangebot sorgt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht es als im Interesse des Bundes liegend, dass die bestehenden Betriebsregelungen an den Flughäfen Bestandsschutz haben. In dem vom Ministerium im Jahr 2017 erstellten Luftverkehrskonzept für Deutschland findet Nürnberg diesbezüglich explizit Erwähnung.

4. Nachtflugentwicklung am Albrecht Dürer Airport Nürnberg

Generell ist es in Deutschland gelungen, das Passagierwachstum im Zehnjahresvergleich (2007: 180 Mio. / 2017: 230 Mio.) von der Zahl der Flugbewegungen (2007: 2,35 Mio. / 2017: 2,31 Mio.) durch den Einsatz von größerem Fluggerät und bessere Auslastungen zu entkoppeln. Dieser Trend zeigt sich auch in Nürnberg.

In Nürnberg kommt jedoch hinzu, dass seit dem im Jahr 2013 erfolgten Wegfall des Winterdrehkreuzes der Air Berlin die Saisonalität stark zugenommen hat. Im Jahr 2008 gab es keinen einzigen Monat mit über 400.000 Passagieren. Wird heute die gleiche Jahres-Passagierzahl wie zu Zeiten des Winterdrehkreuzes von Air Berlin erreicht, bedeutet dies ein wesentlich höheres Aufkommen im Sommer. So gelang es im August 2018 erstmals in der Geschichte des Flughafens, die Marke von 500.000 Passagieren in einem Monat zu durchbrechen, ein Zuwachs von über 30% in den Sommermonaten gegenüber der Situation 2008.

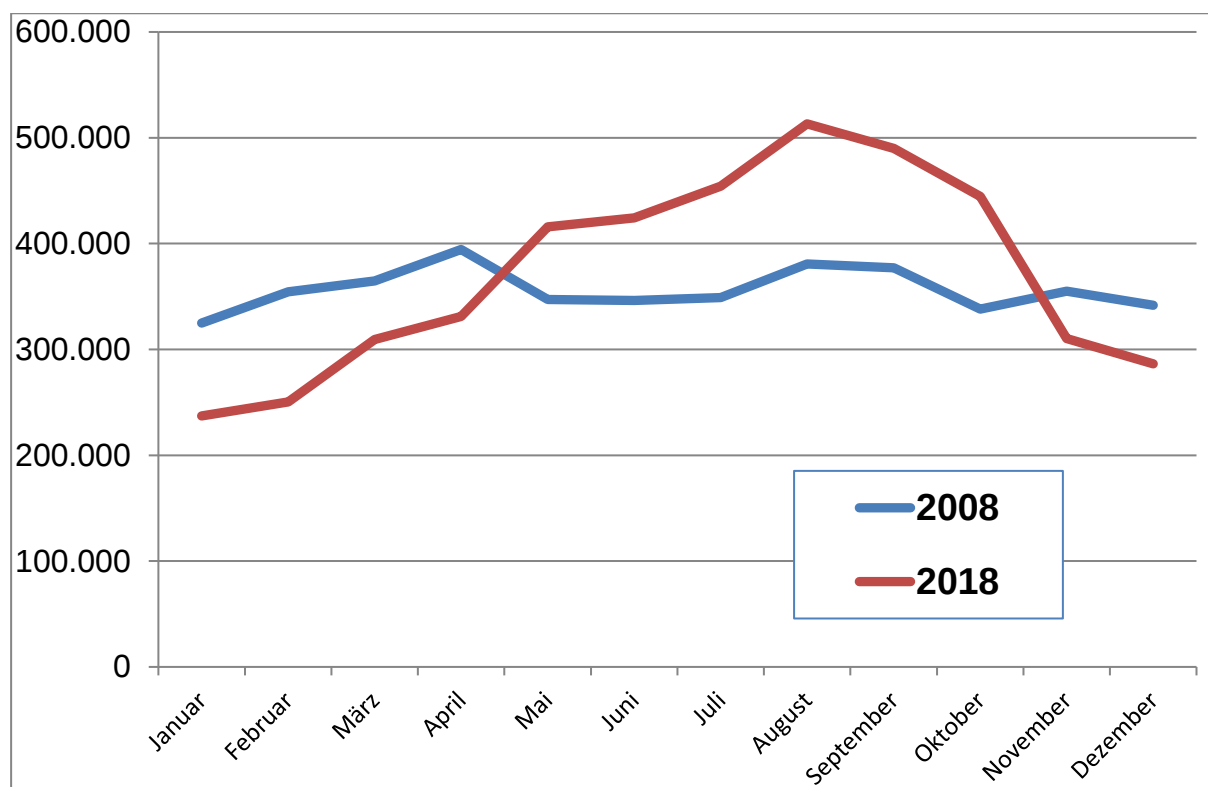


Abb. 1: Passagiere pro Monat 2008 (zu Air Berlin-Drehkreuzzeiten) und 2018

Während der geringer ausgelasteten Wintermonate sind die Airlines zeitlich flexibel und können weitgehend ohne Nutzung der Nachtzeiten operieren. In den Sommermonaten müssen nachfragebedingt die Flugzeuge pro Tag deutlich länger, optimaler Weise rund um die Uhr, betrieben werden, wodurch eine verstärkte Nutzung der Rand- und Nachtzeiten entsteht.

Auch wenn in Nürnberg die Zahl der Nachtflüge im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist, so werden die hohen Jahresmittelwerte der 1990er Jahre auch heute nicht erreicht. Zudem sind die heute operierenden Flugzeuge deutlich leiser als vor 20 Jahren, was etwa einer Flugzeuggeneration entspricht.

Die Zahl der Flugbewegungen je Nacht im Mittel des gesamten Jahres stieg von 21 (in 2017) auf 27 (in 2018, siehe Graphik unten).

Aufgrund der Verkehrsentwicklung ist die Zahl der Lärmbeschwerden, insbesondere über Nachtflüge, nach Aussage des Luftamtes Nordbayern im Jahr 2018 gestiegen. Auch die Zahl der Beschwerdeführer hat sich erhöht.

Entwicklung der Nachtflugbewegungen 1995 - 2018

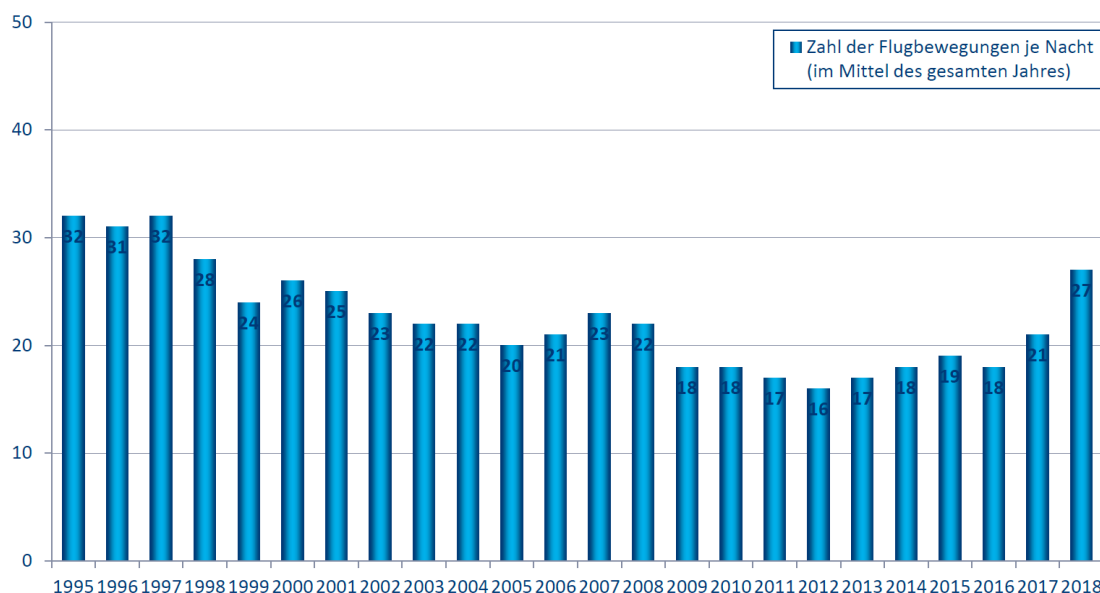


Abb. 2: Entwicklung der mittleren Nachtflugbewegungen je Nacht im Zeitablauf

5. Grundsätzliche Ursachen der Nachtflugentwicklung

Im Sommer 2018 kamen viele unterschiedliche, zumeist durch den Airport nicht beeinflussbare Komponenten zu einem Ursachenbündel zusammen, das zur Steigerung des Nachtflugvolumens geführt hat:

- Eine bislang unbekannte Verspätungssituation aufgrund überambitionierter Flugplanungen der Airlines, um sich die freigewordenen Air Berlin-Strecken und Slots zu sichern. Damit landeten verstärkt Flugzeuge in der Kernnacht, die nach Flugplan bereits davor gelandet sein sollten.
- Für die genannten ambitionierten Flugpläne gab es dazu noch zu wenig Fluggerät, denn viele ehemalige Air Berlin-Flugzeuge blieben am Boden, da diese noch nicht auf die neuen Eigentümer umgemeldet werden konnten.
- Personelle Engpässe bis hin zu Streiks der europäischen Flugsicherungen, die dazu geführt haben, dass sich die Verspätungssituation des einzelnen Flugzeugs zusätzlich über den Tag kumulativ aufbaute.
- Teilweise Streiks bei Piloten und Bodenpersonal an anderen (europäischen) Flughafenstandorten.
- Wiedererstarben der Tourismusdestinationen Türkei (insb. Antalya) und Nordafrika (Ägypten) führte zu kurzfristigen Aufstockungen an Flügen, d.h. es wurden zusätzliche sehr frühe und sehr späte Flüge von oder nach Nürnberg durchgeführt, weil der Markt eine so hohe Nachfrage aufwies und die Flugzeuge am Tag bereits anders verplant waren,
- Aufgrund der trockenen und windarmen Wetterlage im Sommer 2018 wurden die Stadtteile östlich des Flughafens deutlich mehr als in den Vorjahren durch eine ungewöhnliche, aber erforderliche Betriebsrichtungsverteilung belastet (üblich 33%, aktuelles Jahr 50%).

6. Maßnahmenportfolio zur Steuerung der Nachtflugentwicklung

Technische Maßnahmen

- Bestehende Ansprüche aus dem freiwilligen Schallschutzprogramm werden erfüllt (passiver Lärmschutz; nach Antrag beim Luftamt Nordbayern).
- In der Betriebsgenehmigung des Flughafens ist festgelegt, dass Schubumkehr als Bremsunterstützung bei Landungen von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Ortszeit) nur aus Sicherheitsgründen genutzt werden darf. Notwendig ist die Schubumkehr z.B. bei nasser Bahn. Die Flughafen Nürnberg GmbH prüft derzeit, ob die in Nürnberg operierenden Airlines dies intern kommunizieren und umsetzen (aktive Lärmschutzmaßnahme).
- Als weitere aktive Lärmschutzmaßnahme versucht der Flughafen, für Airlines Anreize zu schaffen, um für das Streckennetz ab/nach Nürnberg die modernsten Maschinen einzusetzen (z.B. B737max bzw. A320 NEO), um so ebenfalls für eine Entlastung zu sorgen. Diese Maschinen werden in den nächsten Jahren sukzessive in die Flotten der Hauptkunden am Albrecht Dürer Airport Nürnberg Einzug finden und weisen verringerte Lärmwerte von bis zu -5dB auf (aktive Lärmschutzmaßnahme).

Ökonomische Maßnahmen

- Flughafenentgelte:
 - Eine Komponente der vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr genehmigten Flughafenentgelte in Nürnberg sind die lärmabhängigen Lande- und Startentgelte, gestaffelt nach Eintragungen im Lärmzeugnis des jeweiligen Luftfahrzeuges.
 - Für Flüge zwischen 23 und 6 Uhr Ortszeit wird dieser Zuschlag um 100% erhöht, in der sogenannten Kernnacht (0-5 Uhr Ortszeit) sogar um 500%.
 - Diese ökonomisch wirksame Spreizung soll zukünftig weiter erhöht werden.
- Dienstleistungsverträge:
 - Leistungen aus dem Bereich Bodenverkehrsdienste werden sowohl durch die Flughafen Nürnberg GmbH selbst als auch durch deren Tochtergesellschaft Air-Part GmbH erbracht.
 - Bei den Bodenverkehrsdiensten gibt es bereits Verträge mit Nachtzuschlägen, aber bislang noch nicht durchgängig.
 - Die Geschäftsführungen beider Gesellschaften werden darauf hinwirken, dass dies zukünftig umgesetzt wird.

Keine aktive Nachtflugvermarktung

Die Geschäftsführung der Flughafen Nürnberg GmbH geht mit der Nachtflugregelung zurückhaltend um:

- Bei der Ansprache von Passagierairlines wird der Flexibilitätsgewinn der Nachtflugregelung erwähnt, mit Verweis auf die höheren Kosten aber eine Empfehlung zur Nutzung anderer Betriebszeiten abgegeben.
- Desgleichen handhabt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Ausnahmegenehmigungen für Ausweichlandungen von München-Flügen restriktiv.
- Es erfolgt keine aktive Vermarktung an Anbieter von Frachtflügen.

7. Ausblick auf die zukünftige Nachtflugentwicklung

Die Zahl der Nachtflüge wird sich im Sommer 2019 nach derzeitigem Kenntnisstand wieder reduzieren. Dies beruht auf mehreren Faktoren:

- Aufgrund der für die Airlines imageschädigenden und teuren Verspätungssituation im Sommer 2018 werden die Flugpläne nicht mehr so eng getaktet, was vor allem bei Linienverbindungen eine Verbesserung ergeben sollte.
- Einige Verursacher des gestiegenen Nachtflugverkehrs aus dem aktuellen touristischen Segment werden künftig nicht mehr am Flughafen aktiv sein (u.a. Airlines wie Laudamotion, Sun Express Germany, Freebird) bzw. eine geänderte Flugzeitenlage nutzen (Wizzair, Germania).

- Wie sich der nachflugaffine touristische Verkehr in die Türkei und nach Nordafrika entwickelt, lässt sich erst im April oder Mai prognostizieren. Derzeit liegen die Flugplanungen dafür auf dem Niveau vom Sommer 2018.

8. Weitere Entwicklungen im Umfeld des Albrecht Dürer Airport Nürnberg

Zur Fußball-WM 2014 wurde das Public Viewing, das zuvor an der Wöhrder Wiese stattfand, am Flughafen etabliert. Der neue Standort hatte mehrere Vorteile, ein größerer Abstand zur Wohnbebauung, ausreichend Parkplätze und hochfrequente U-Bahn-Anbindung. Da der Flughafen in diesen Jahren ein reduziertes Verkehrsaufkommen auswies, standen genug (Reserve-) Flächen zur Verfügung. In der Folge nutzte der Veranstalter werk:b die Flächen und notwendige Technik für zusätzliche Open-Air-Veranstaltungen und konnte mit dem Event-Palast ein zusätzliches Angebot für größere Veranstaltungen schaffen. Von werk:b wurden zudem auf dem Parkplatz 7 Winterhütten aufgebaut, die aber, wie der Name besagt, nur im Winter genutzt werden und von denen keine wesentliche Lärmemission ausgeht.

Aufgrund des zuletzt stark gestiegenen Passagieraufkommens und einer deutlichen Erweiterung des touristischen Angebots sowie dem Erreichen der technischen Lebensdauer des Parkhauses 1 wird der Flughafen im Frühjahr 2019 mit dem Bau eines weiteren Parkhauses beginnen. Während der Bauphase wird es zu Engpässen bei den Parkplätzen am Flughafen kommen. Um diesen Engpass zu vermeiden, hat die Geschäftsführung dem Stadtplanungsamt die Pläne für einen Überlaufparkplatz auf dem westlichsten Baufeld des B-Plan-Gebiets vorgestellt, die mit Zustimmung der Stadt nun kurzfristig realisiert werden sollen. Aufgrund dieser Situation hat der Flughafen bis auf einige wenige Events im Sommer 2019, für die er bereits zuvor die Zusage erteilt hatte, alle weiteren Open-Air-Veranstaltungen gestoppt.

Der Eventpalast ging als Ersatzsporthalle in das Eigentum der Stadt über und steht damit auch nur noch beschränkt für Drittveranstaltungen zur Verfügung. Inwieweit nach dem Bau des Parkhauses kapazitativ noch Open-Air-Veranstaltungen stattfinden können, ist derzeit offen und hängt mit der Verkehrsentwicklung zusammen.

Mit der Teilnehmergemeinschaft Lohe wurde vereinbart, dass auf dem neu zu schaffenden Überlaufparkplatz aufgrund der Nähe zur Wohnbebauung keine Open-Air-Veranstaltungen stattfinden sollen.