

**Erläuterungen der Planfeststellungsbehörde zur Herleitung der Nachtverkehrszahlen
im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“
zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009**

Um sicherzustellen, dass nächtliche Flugbewegungen nicht beliebig verlagerbar sind und dem Grundsatz Nachdruck verliehen wird, dass dem Lärmschutz ein umso höheres Gewicht beizumessen ist, je näher man an die Nachtkernzeit heranrückt, hat die Planfeststellungsbehörde im Planergänzungsbeschluss (PEB) vom 20. Oktober 2009 eine Kontingentierung des Nachtflugverkehrs für die Stunde vor und nach der Kernzeit der Nacht (24:00 Uhr bis 5:00 Uhr) eingeführt. Dieser Ansatz wird durch eine besondere Gewichtung der Flugbewegungen in den jeweils halben Stunden vor und nach der Nachtkernzeit über einen Nachtflugfaktor verstärkt. Innerhalb des Lärmschutzkonzeptes räumt sie dieser flugbetrieblichen Regelung eine zusätzliche, steuernde und sichernde Funktion ein (vgl. PEB, Seite 157). Eine entsprechende flugbetriebliche Regelung ist unter A I 1 im neugefassten Abschnitt A II 5.1.1 unter Nr. 9) gefasst worden (vgl. PEB, Seite 18).

Die Planfeststellungsbehörde hat den Nachtflugbedarf für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg für das Jahr 2020 in der Durchschnittsnacht unter der Annahme von Flugbetriebsbeschränkungen in der Kernzeit und in den Nachtrandzeiten mit Hilfe des Gutachters Intraplan ermittelt und im PEB auf Seite 147 dargestellt (vgl. untenstehende Tabelle 1). Ausgangspunkt ist Tabelle 9-4 des Intraplan-Gutachten Juni 2009 zum Nachtflugbedarf. Wie aus den Regelungen des Planergänzungsbeschlusses vom 20. Oktober 2009 (PEB) ersichtlich ist, konnte sich der von Intraplan aufgezeigte Bedarf für bestimmte Verkehrssegmente nicht in allen Zeitscheiben gegenüber den Lärmschutzinteressen der Betroffenen durchsetzen. Die planmäßigen Passagierflüge werden von den halben Stunden vor und nach der Kernzeit auf die davor bzw. danach liegende halbe Stunde verschoben. Im Verkehrssegment Luftfrachtverkehr/Luftpostverkehr wurden für Luftpostflüge in der halben Stunde vor der Kernzeit 0,7 Flugbewegungen und in der Kernzeit 1,4 Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht anerkannt (vgl. dazu auch die Regelung unter A I 1 im neu gefassten Abschnitt A II 5.1.1 unter Nr. 4) a)). Die restlichen Anteile dieses Verkehrssegments wurden als Luftfrachtverkehr jeweils auf die halben Stunden vor 23:30 Uhr und nach 05:30 Uhr aufgeteilt. Für die Allgemeine Luftfahrt wird jeweils auch ein Bedarf von 0,1 Flugbewegungen für die halbe Stunde vor 23:30 Uhr und nach 05:30 Uhr in der Durchschnittsnacht anerkannt, dafür der Anteil in der halben Stunde vor 23:00 um 0,1 Flugbewegungen gemindert. Verspätungen und Verfrühungen sind in der Kernzeit der Nacht von 24:00 bis 05:00 Uhr nicht zugelassen, die Flüge finden in der halben Stunde vorher oder nachher statt.

Die Jahresverkehrszahlen für den Nachtflugbetrieb des Jahres 2020 ergeben sich daraus, wenn mit 365, der üblichen Zahl der Tage eines Jahres, multipliziert wird. Da ungewiss ist, ob die Prognose bereits vor dem Jahr 2020 oder danach erfüllt ist und die Nachtverkehrszahlen in allen Jahren gelten sollen, hat die Planfeststellungsbehörde nicht auf die Besonderheit des Schaltjahrs 2020 mit 366 Tagen abgestellt. Die Jahreszahlen sind in Tabelle 2 aufgeführt.

Die dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde liegende Luftverkehrsprognose (Gutachten M 1 aus dem Jahr 2000) hat als Prognosehorizont im sog. Szenario 20XX auf das Jahr 2023 abgestellt. Unter der Voraussetzung, dass sich die aus der Prognose zum „Masterplan zur Entwicklung der Flughafenstruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb“ vom Dezember 2006 für den Zeitraum von 2008 bis 2020 ermittelte durchschnittliche Steigerungsrate von 2,6 % pro Jahr bis zum Jahr 2023 fortsetzt, steigt die Zahl der Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht von 71,2 im Jahr 2020 auf 76,9 Flugbewegungen im Jahr 2023 (vgl. PEB, Seite 148). Diese Verkehrszunahme entspricht einer Steigerung des Verkehrs von insgesamt 8 % nach drei Jahren und wurde für die gesamten Verkehrsanteile und Zeitscheiben vorausgesetzt. Die Jahresverkehrszahlen für den nächtlichen Flugbetrieb im Jahr 2023 ergeben sich dann aus Tabelle 3.

Die Kontingentierung des nächtlichen Flugverkehrs anhand maximal zugelassener Nachtverkehrszahlen erfolgt von 23:00 bis 24:00 Uhr und von 05:00 bis 06:00 Uhr Ortszeit in Halbstundenintervallen. Der Kontingentierung unterfallen alle Starts und Landungen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln mit Ausnahme der im neugefassten Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 3) genannten Regierungs- und Sonderflüge und der in A II 5.1.1 Nr. 4 a) genannten Luftpostflüge (vgl. PEB, Seite 18).

Die Nachtverkehrszahl ist die Summe der Starts und Landungen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln über alle Zeitscheiben einer gesamten Flugplanperiode, pro Zeitscheibe wird die Teilsumme jeweils mit einem Nachtflugfaktor multipliziert. Die maßgeblichen Nachtflugfaktoren und Zeitscheiben sind wie folgt definiert: Nachtflugfaktor 1 für die Zeitscheibe von 23:00 bis 23:30 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für die Zeitscheibe von 23:30 bis 24:00 Uhr Ortszeit, Nachtflugfaktor 2 für die Zeitscheibe von 05:00 bis 05:30 Uhr Ortszeit und Nachtflugfaktor 1 für die Zeitscheibe von 05:30 bis 06:00 Uhr Ortszeit. Für jede Flugplanperiode ist eine geplante Nachtverkehrszahl durch den Flughafen im Voraus zu ermitteln (vgl. PEB, Seite 157). Da in der Nachtkernzeit ausschließlich die im neugefassten Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 3) und 4 a) erwähnten, von der Kontingentierung nicht erfassten Flüge verkehren dürfen, bedurfte es keiner Regelung für die Nachtkernzeit.

Zur Berücksichtigung des Anteils ungeplanter Flüge im Gelegenheitsverkehr am Gesamtverkehr der touristischen Fluggesellschaften und des Frachtverkehrs wurde für die Ermittlung der maßgeblichen Nachtverkehrszahlen der Anteil der Flugbewegungen im Tramp- und Anforderungsverkehr (Passagierflüge im Gelegenheitsverkehr) und im Gelegenheitsfrachtverkehr aus den Verkehrsdaten des Flughafensystems Berlin (vgl. Tabelle 4) ermittelt. Mit Tramp- und Anforderungsverkehr wird die gewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern in Gesamtladungen im Nicht-Linienverkehr für Dritte mit Flugzeugen über 5.700 kg höchstzulässige Startmasse erfasst. Tramp- und Anforderungsverkehr mit Flugzeugen bis einschließlich 5.700 kg höchstzulässiger Startmasse wird der Allgemeinen Luftfahrt, dem Taxiverkehr zugeordnet. Für Flüge im Gelegenheitsverkehr wurde auf der Basis der Jahre 2006 – 2008

aus den Angaben des Gesamtverkehrs und den Anteilen des Tramp- und Anforderungsverkehrs sowie des Gelegenheitsfrachtverkehrs der durchschnittliche Anteil dieser Verkehre in den drei Jahren ermittelt. Aus Tabelle 4 ergibt sich ein Verkehrsanteil von 2,449 % der Flugbewegungen pro Jahr für den Tramp- und Anforderungsverkehr und von 0,445 % für den Gelegenheitsfrachtverkehr (vgl. PEB, Seite 159). Für die Ermittlung der entsprechenden Verkehrsanteile im Jahr 2023 wurde der in Tabelle 3 aufgeführte Gesamtverkehr (Summe aller Flüge in der entsprechenden Zeitscheibe) ohne Verspätungen und Verfrühungen sowie ohne Regierungs- und Sonderflüge herangezogen. Der passagierbezogene Gelegenheitsverkehr wurde vom planmäßigen Verkehr der touristischen Fluggesellschaften nach Tabelle 3 abgezogen, der frachtbezogene vom Anteil des Luftfrachtverkehrs. Eine entsprechende Aufstellung zeigt Tabelle 5. Es wurden nur die Zeitscheiben 23:00 bis 23:30 Uhr und 05:30 bis 06:00 Uhr betrachtet, da Gelegenheitsverkehr nur in diesen für die Nachtverkehrszahlen maßgeblichen Nachtrandzeiten zugelassen ist.

Um auch die Situation abzudecken, dass der Nachtflugverkehr planmäßig erfolgt, wurde angenommen, dass morgens, gegen Ende der Nacht im Zeitraum 05:30 bis 06:00 Uhr per Saldo keine Flugverspätungen auftreten und es somit keine Verlagerung von Verspätungen in den Tageszeitraum gibt (vgl. Tabelle 3 und 6 für die oben genannte Zeitscheibe).

Insgesamt treten in den für die Ermittlung der Nachtverkehrszahl maßgeblichen Zeitscheiben und Verkehrssegmenten die in Tabelle 6 aufgeführten Flugbewegungszahlen (Starts und Landungen) für das Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX) auf. Der pro Zeitscheibe festgelegte Nachtflugfaktor ist ebenfalls aufgeführt (vgl. PEB, Tabelle auf Seite 158). Das bedeutet, dass die Flugbewegungen in den halben Stunden vor und nach der Kernzeit doppelt gezählt werden. Die Gesamtnachtverkehrszahl pro Jahr berechnet sich dann aus der Summe der in Tabelle 6 aufgeführten Nachtverkehrszahlen der einzelnen Zeitscheiben der Nachtrandzeiten, sie beträgt 12.852.

Beim Vergleich der Tabelle 3 mit der Tabelle 6 ist zu beachten, dass die Tabelle 3 im Verkehrssegment Luftfrachtverkehr/Luftpostverkehr in der Zeitscheibe von 23:30 bis 24:00 Uhr 276 Flugbewegungen und in der Zeitscheibe von 24:00 bis 05:00 Uhr 552 Flugbewegungen enthält. Bei diesen Flugbewegungen handelt es sich ausschließlich um Nachtluftpostflüge. Diese Flüge fließen nicht in die Ermittlung der Nachtverkehrszahl ein und sind in der Tabelle 6 deshalb nicht enthalten.

Nach Aussage des Gutachters Intraplan (vgl. Tabelle 7) ergeben sich für sein Prognosejahr 2020 für den unbeschränkten Nachtflugverkehr von 23:00 bis 06:00 Uhr insgesamt 11.273 Flugbewegungen (100 %). Davon entfallen auf die Sommerflugplanperiode (ca. 7 Monate) 8.001 Flugbewegungen (71 %) und auf die Winterflugplanperiode (ca. 5 Monate) 3.272 Flugbewegungen (29 %). Dieses Verhältnis hat die Planfeststellungsbehörde auf den hier für die Festlegung der Nachtverkehrszahl maßgeblichen Zeitraum von 23:00 bis 24:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr übertragen. Entsprechend diesem jahreszeitlichen Verkehrsbedarf hat die Planfeststellungsbehörde ab Inbetriebnahme der planfestgestellten Südbahn die maximal zulässige Nachtverkehrszahl für die Sommerflugplanperioden mit 9.125 und für die Winterflugplanperioden mit 3.727 festgelegt (vgl. PEB, Seite 158).

Die geplante Nachtverkehrszahl steht dem Flughafenkoordinator bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben entsprechend der Verordnung über die Durchführung der Flughafenkoordination (FHKV) als Planungsgröße vor jeder Flugplanperiode für die Zuteilung von Zeiträumen für das Starten und Landen der Luftfahrzeuge bei Flügen nach Instrumentenflugregeln zur Verfügung. Zur Berücksichtigung der auftretenden ungeplanten Verspätungen und Verfrühungen sowie der ungeplanten sonstigen Flüge, wie z.B. Flüge im Gelegenheitsverkehr, Bereitstellungsflüge und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge, Flüge der Allgemeinen Luftfahrt, muss die geplante Nachtverkehrszahl, die für jede Flugplanperiode für die Flugplanung zur Verfügung steht, unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl der Flugplanperiode liegen (Minderungsbetrag).

Die Differenz zwischen der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl und der geplanten steht dann für ungeplante Flüge während der laufenden Flugplanperiode zur Verfügung. Sofern nach Ablauf der jeweiligen Flugplanperiode festgestellt wird, dass die maximal zulässige Nachtverkehrszahl aufgrund der am Flughafen tatsächlich durchgeführten Starts und Landungen überschritten wurde, muss in der kommenden Flugplanperiode die geplante Nachtverkehrszahl um den Minderungsbetrag und zusätzlich um den Überschreibungsbetrag unter der maximal zulässigen Nachtverkehrszahl der betroffenen Flugplanperiode liegen.

Nach Inbetriebnahme der neuen Südbahn ist dieser Minderungsbetrag zur Berücksichtigung von Verspätungen und Verfrühungen sowie der sonstigen ungeplanten Flüge zunächst auf 36 % der maximalen Nachtverkehrszahl festgelegt. Für die Ermittlung des anfänglichen Minderungsbetrags wurde die Nachtverkehrszahl der genannten Verspätungen und Verfrühungen sowie der ungeplanten Flüge pro Jahr ermittelt. Auch hierbei wurde vorausgesetzt, dass es morgens keine Verlagerung von Verspätungen in den Tageszeitraum gibt. Das sind 35,71 % der Gesamtnachtverkehrszahl pro Jahr (vgl. PEB, Seite 159). Die Ermittlung der Zahl der ungeplanten Flüge ergibt sich aus Tabelle 8. Die Nachtverkehrszahl für ungeplante Flüge ergibt sich aus der Summe der aufgeführten Nachtverkehrszahlen der einzelnen Zeitscheiben der Nachtrandzeiten. Die Planfeststellungsbehörde hat den Minderungsbetrag auf 36 % aufgerundet.

Verkehrssegmente		Nachtflugbewegungen in der Durchschnittsnacht des Jahres 2020						
		Insgesamt	Zeitscheiben					
			22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30
Hub-Feeder-Verkehr		7,3	3,1	2,2	0,6	0,0	0,0	1,4
Point-to-Point-Verkehr	Touristische Fluggesellschaften	16,2	4,7	3,8	3,7	0,0	0,0	4,0
	Low Cost Carrier Kontinentalbereich	21,0	11,7	6,4	1,8	0,0	0,0	1,1
	konventionelle Fluggesellschaften Kontinentalbereich	2,3	1,1	0,3	0,3	0,0	0,0	0,6
Interkontinental-Verkehr		6,5	1,1	1,0	2,9	0,0	0,0	1,5
Luftfrachtverkehr/Luftpostverkehr		8,1	0,6	1,7	0,8	0,7	1,4	2,9
Allgemeine Luftfahrt		0,9	0,4	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1
Bereitstellungs- und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge		1,3	0,2	0,2	0,1	0,2	0,0	0,3
Regierungsflüge und Sonderverkehre		2,6	0,3	0,3	0,3	0,2	1,3	0,1
Verspätungen und Verfrühungen (Saldo)		5,0	-0,3	1,1	3,0	3,0	0,2	-2,0
Summe alle Flüge		71,2	22,9	17,3	13,6	4,1	2,7	10,0

Tabelle 1: Nachtflugbedarf für BBI in der Durchschnittsnacht für das Prognosejahr 2020 mit Beschränkungen in der Kernzeit und in den Nachtrandzeiten, nach PEB, Seite 147

Verkehrssegmente		Nachtflugbewegungen für das Prognosejahr 2020							
		Gesamt- nacht	Zeitscheiben						
			22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Hub-Feeder-Verkehr		2.665	1.132	803	219	0	0	0	511
Point-to-Point-Verkehr	touristische Fluggesellschaften	5.913	1.716	1.387	1.351	0	0	0	1.460
	Low Cost Carrier Kontinentalbereich	7.665	4.271	2.336	657	0	0	0	402
	konventionelle Fluggesellschaften Kontinentalbereich	840	402	110	110	0	0	0	219
Interkontinental-Verkehr		2.373	402	365	1.059	0	0	0	548
Luftfrachtverkehr/Luftpostverkehr		2.957	219	621	292	256	511	0	1.059
Allgemeine Luftfahrt		329	146	110	37	0	0	0	37
Bereitstellungs- und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge		475	73	73	37	73	0	110	110
Regierungsflüge und Sonderverkehre		949	110	110	110	73	475	37	37
Verspätungen und Verfrühungen (Saldo)		1.825	-110	402	1.095	1.095	0	73	-730
Summe alle Flüge		25.988	8.359	6.315	4.964	1.497	986	219	3.650

Tabelle 2: Nachtflugbedarf für BBI im Prognosejahr 2020 mit Beschränkungen in der Kernzeit und in den Nachtrandzeiten, Hochrechnung der Flugbewegungen der Durchschnittsnacht des Jahres 2020 (Tabelle 1) auf Jahreswerte mit dem Faktor 365

Anmerkung:

Bei den durchgeführten Hochrechnungen wurden auch die jeweiligen Summenwerte der Ausgangstabelle hochgerechnet.

Verkehrssegmente		Nachtflugbewegungen für das Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX)							
		Gesamt- nacht	Zeitscheiben						
			22:00 bis 22:30	22:30 bis 23:00	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	24:00 bis 05:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Hub-Feeder-Verkehr		2.878	1.222	867	237	0	0	0	552
Point-to- Point- Verkehr	touristische Fluggesellschaften	6.386	1.853	1.498	1.459	0	0	0	1.577
	Low Cost Carrier Kontinentalbereich	8.279	4.612	2.523	710	0	0	0	434
	konventionelle Fluggesellschaften Kontinentalbereich	907	434	118	118	0	0	0	237
Interkontinental-Verkehr		2.562	434	394	1.143	0	0	0	591
Luftfrachtverkehr/Luftpostverkehr		3.193	237	670	315	276	552	0	1.143
Allgemeine Luftfahrt		355	158	118	39	0	0	0	39
Bereitstellungs- und instandhal- tungsbedingte Überführungsflüge		512	79	79	39	79	0	118	118
Regierungsflüge und Sonderver- kehre		1.025	118	118	118	79	512	39	39
Verspätungen und Verfrühungen (Saldo)		1.971	-118	434	1.183	1.183	0	79	-788
Summe alle Flüge		28.068	9.028	6.820	5.361	1.616	1.064	237	3.942

Tabelle 3: Nachtflugbedarf für BBI im Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX) mit Beschränkungen in der Kernzeit und in den Nachtrandzeiten, Hochrechnung der Werte des Jahres 2020 (Tabelle 2) mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 2,6 % pro Jahr

Anmerkung:

Bei den durchgeführten Hochrechnungen wurden auch die jeweiligen Summenwerte der Ausgangstabelle hochgerechnet.

Jahr	Gesamtverkehr	Gelegenheitsverkehr		Prozentualer Anteil des Gelegenheitsverkehrs am Gesamtverkehr	
		Tramp- und Anforderungsverkehr	Frachtverkehr	Tramp- und Anforderungsverkehr	Frachtverkehr
2006	250.502	6.856	1.534	2,737	0,612
2007	253.087	6.007	1.347	2,373	0,532
2008	267.443	5.983	508	2,237	0,190
Durchschnittlicher Anteil der Jahre 2006 - 2008				2,449	0,445

Tabelle 4: Anteil des Gelegenheitsverkehrs am Gesamtverkehr im Berliner Flughafensystem in den Jahren 2006 bis 2008

Verkehrsart		Zeitscheiben in Nachtrandzeiten für das Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX)	
		23:00 – 23:30 Uhr	05:30 – 06:00 Uhr
Gesamtverkehr (Flugbewegungen pro Jahr, Summe aller Flüge nach Tabelle 3 ohne Verspätungen und Verfrühungen, ohne Regierungs- und Sonderflüge)		4.060	4.691
	Anteil Tramp- und Anforderungsverkehr (2,449 % des Gesamtverkehrs)	99	115
	Anteil Gelegenheitsfrachtverkehr (0,445 % des Gesamtverkehrs)	18	21
Summe Gelegenheitsverkehr (Flugbewegungen des Tramp- und Anforderungsverkehrs sowie Gelegenheitsfrachtverkehrs pro Jahr)		117	136
Touristische Fluggesellschaften ohne Gelegenheitsverkehr (Flugbewegungen pro Jahr)		1.360	1.462
Luftfracht ohne Gelegenheitsfrachtverkehr (Flugbewegungen pro Jahr)		297	1.122

Tabelle 5: Berücksichtigung des Gelegenheitsverkehrs im PEB bei den für die Ermittlung der Nachtverkehrszahlen maßgeblichen Verkehrsarten und Zeitscheiben für das Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX)

Nachtverkehrszahlen für das Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX)					
Verkehrssegmente		Zeitscheiben in den Nachtrandzeiten			
		23:00 - 23:30 Uhr	23:30 - 24:00 Uhr	05:00 - 05:30 Uhr	05:30 - 06:00 Uhr
Hub-Feeder-Verkehr		237	0	0	552
Point-to-Point- Verkehr	Touristische Fluggesellschaften (ohne Passagierflüge im Gelegenheitsverkehr)	1.360	0	0	1.462
	Low Cost Carrier Kontinentalbereich	710	0	0	434
	Konventionelle Fluggesellschaften Kontinentalbereich	118	0	0	237
Interkontinental-Verkehr		1.143	0	0	591
Luftfrachtverkehr (ohne Luftpostverkehr und ohne Gelegenheitsfrachtverkehr)		297	0	0	1.122
Gelegenheitsverkehr		117	0	0	136
Allgemeine Luftfahrt		39	0	0	39
Bereitstellungs- und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge		39	79	118	118
Verspätungen und Verfrühungen (Saldo)		1.183	1.183	79	0
Flugbewegungen pro Jahr		5.243	1.262	197	4.691
Nachtflugfaktor		1	2	2	1
Nachtverkehrszahlen pro Jahr		5.243	2.524	394	4.691

Tabelle 6: Nachtverkehr und Nachtverkehrszahlen für BBI im Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX) in den für die Nachtverkehrszahlen maßgeblichen Zeitscheiben, vgl. PEB, Seite 158

Flugbewegungen pro Jahr nach Flugplanperioden bei unbeschränktem Nachtflugverkehr (Intraplan-Prognose 2020)			
Zeitscheiben der Nacht	Sommerflugplan	Winterflugplan	Jahr
23:00 – 23:30 Uhr	2.914	783	3.697
23:30 – 24:00 Uhr	1.845	717	2.562
24:00 – 05:00 Uhr	1.094	480	1.574
05:00 – 05:30 Uhr	1.119	491	1.610
05:30 – 06:00 Uhr	1.029	801	1.830
Summe	8.001	3.272	11.273
Anteil in %	71	29	100

Tabelle 7: Aufteilung des Nachtflugverkehrs auf die Sommer- und Winterflugplanperiode für den unbeschränkten Nachtflugverkehr im Prognosejahr 2020 in den Zeitscheiben von 23:00 bis 06:00 Uhr (nach Intraplan)

Verkehrssegmente	Ungeplante Nachtflugbewegungen des Prognosejahrs 2023 (Szenario 20XX)			
	Zeitscheiben			
	23:00 bis 23:30	23:30 bis 24:00	05:00 bis 05:30	05:30 bis 06:00
Gelegenheitsverkehr Luftfracht	18	0	0	21
Tramp- und Anforderungsverkehr	99	0	0	115
Allgemeine Luftfahrt	39	0	0	39
Bereitstellungs- und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge	39	79	118	118
Verspätungen und Verfrühungen	1.183	1.183	79	0
Summe alle Flüge	1.378	1.262	197	293
Nachtflugfaktor	1	2	2	1
Nachtflugverkehrszahlen	1.378	2.524	394	293

Tabelle 8: Ungeplante Nachtflugbewegungen für BBI im Prognosejahr 2023 (Szenario 20XX) in den Nachtrandzeiten von 23:00 bis 24:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr zur Berücksichtigung ungeplanter Flüge bei der Bestimmung des Minderungsbetrags und Festsetzung der geplanten Nachtverkehrszahl

Im Auftrag


Bayr

