

Was tut die Luftfahrt gegen Verspätungen und Streichungen im Flugbetrieb?

Die aktuelle Situation mit zunehmenden Verspätungen und Flugausfällen sowie langen Wartezeiten bei den Sicherheitskontrollen entspricht nicht dem Qualitätsversprechen und auch nicht dem eigenen Anspruch der Luftverkehrsbranche. Doch was tun die deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen sowie die Deutsche Flugsicherung eigentlich zusätzlich, um auf einen planmäßigen Flugbetrieb hinzuwirken? Und wo können Politik und Behörden einen Beitrag zur Behebung von Kapazitätsengpässen leisten?

Kapazitätsengpässe im europäischen Luftverkehr führen zu Verspätungen und Flugstreichungen

Ursachen für die gegenwärtige Häufung von Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb



Im ersten Halbjahr 2018 wurden im deutschen Luftraum 1,59 Millionen Flüge gezählt. Das sind deutlich mehr Flugbewegungen als in den Vorjahren und als prognostiziert. In diesem Kontext kommt es zurzeit in Deutschland wie in ganz Europa vermehrt zu Verspätungen und Flugstreichungen.

So betrug die durchschnittliche Verspätung eines Fluges im Mai dieses Jahres laut Eurocontrol rund 15 Minuten. Dabei waren 5,7 Prozent aller Flüge bei der Ankunft um mehr als eine Stunde verspätet.

Für die gegenwärtige Situation gibt es mehrere Gründe, die sich gegenseitig verstärken:

- Jene Unternehmen, die Teile von Air Berlin übernommen haben, arbeiten an der Integration von Flugzeugen und Beschäftigten in den neuen Flugbetrieb. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen, daher fehlt es derzeit an notwendigen Kapazitäten.
- Streiks bei einzelnen Systempartnern führen zu erheblichen Unregelmäßigkeiten. So haben etwa Fluglotsenstreiks in einigen europäischen Ländern längere Flugwege und daher auch Verspätungen zur Folge.
- Extreme Wetterlagen häufen sich: etwa Gewitter und Starkwinde im An- und Abflugbereich.
- Es bestehen Kapazitätsengpässe im europäischen Luftraum, da es den Staaten bislang nicht gelungen ist, einen grenzüberschreitenden, einheitlichen europäischen Luftraum zu formen.
- Starre Betriebszeitbeschränkungen an den deutschen Flughäfen erschweren die flüssige Abwicklung des Luftverkehrs und eine flexible Reaktion auf Verspätungen.
- An den Sicherheitskontrollen kommt es teilweise zu langen Wartezeiten, da die Kontrollen in Deutschland weniger effizient organisiert sind als in anderen europäischen Staaten.

Was aber tun die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft, um die aktuelle Situation kurz- und langfristig zu verbessern? Und was könnten und sollten Politik und Verwaltung tun, um die Kapazitätsengpässe im Luftverkehr zu beheben?

Was tut die Luftfahrt?

Fluggesellschaften, Flughäfen und die Deutsche Flugsicherung haben ihre Anstrengungen zur Stabilisierung des Flugbetriebs deutlich verstärkt:

- **Einsatz von mehr Personal:**
Wo erforderlich und möglich, setzen Fluggesellschaften, Flughäfen und Deutsche Flugsicherung zusätzliches Personal ein, um die Lage zu entspannen und die Betreuung der Fluggäste sicherzustellen.
- **Priorität für verspätete Flüge:**
Alle Systempartner versuchen, zeitkritische und verspätete Flüge, wo möglich, mit Priorität abzufertigen und Flugpläne und Bodenprozesse zu optimieren. Dazu gehört auch, dass bereits im Vorfeld Zeitpuffer für unvorhergesehene Ereignisse in einen Flugplan integriert werden.
- **Nutzen von Reserven:**
Wo dies möglich ist, greifen die Fluggesellschaften auf Reservemaschinen und Stand-by-Crews zu, um Verspätungen auszugleichen, oder setzen längere Standzeiten mit ausreichenden Zeitpuffern an.
- **Optimierte Luftraumnutzung:**
Die Deutsche Flugsicherung arbeitet gemeinsam mit ihren europäischen Partnern daran, Verkehrsknotenpunkte zu entzerren und den besonders stark frequentierten oberen Luftraum zu entlasten – vor allem dadurch, dass Flüge in niedrigere Flugflächen verlagert werden.

- **Zusätzliche Kontrollflächen:**
Wo möglich, versuchen die Flughäfen mit zusätzlichen Sicherheitskontrollflächen und mit zusätzlichem Personal die Abfertigungssituation zu verbessern. Da die Kontrollen vom Staat organisiert werden, können die Unternehmen aber nur bedingt für Entlastung sorgen.

Für dieses zusätzliche Engagement mobilisieren die Unternehmen derzeit erhebliche zusätzliche Mittel und zusätzliches Personal.

Was kann die Politik tun?

Auf einigen relevanten Feldern sind den Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft aber die Hände gebunden. Insbesondere im Hinblick auf die langfristige Kapazitätsentwicklung müssen auch andere verantwortliche Stellen etwas bewegen:

- **Mehr Kapazität im Luftraum:**
Die Kapazität des europäischen Luftraums muss erhöht werden. Hierzu bedarf es einer verstärkten Initiative der EU und ihrer Mitgliedstaaten zur Überwindung der zersplitterten Organisation der Flugsicherung in Europa und der nicht einheitlichen zivil-militärischen Integration.
- **Effizientere Sicherheitskontrollen:**
Die Effizienz bei der Abwicklung der Luftsicherheitskontrollen muss verbessert werden. Hierzu muss zügig die Absichtserklärung der Koalition, die Prozesse effizienter zu gestalten und einen Teil der steigenden Kosten zu übernehmen, umgesetzt werden.
- **Schnellere Grenzkontrollen:**
Die Wartezeiten an den Grenzkontrollen müssen abgebaut werden, dazu bedarf es der Bereitstellung zusätzlichen Personals der Bundespolizei.

- **Effizientere Zollverwaltung:**
Die Schnittstellen zu den behördlichen Funktionen, wie etwa bei der Zollverwaltung, müssen effizienter organisiert werden. Hierzu bedarf es verstärkter Investitionen des Bundes in die Digitalisierung von Abwicklungsprozessen.
- **Bedarfsgerechte Infrastruktur:**
Es muss sichergestellt werden, dass die Flughafeninfrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut werden kann und dass die rechtlich genehmigte Flexibilität bei den Betriebszeiten für die Abwicklung verspäteter Flüge nutzbar bleibt.

Kapazitätsengpässe abbauen

Bis 2040 erwartet die europäische Flugsicherungsorganisation Eurocontrol eine Zunahme des Luftverkehrs in Europa um 53 Prozent. Rund 16 Millionen Flüge sollen dann jedes Jahr im Himmel über Europa abgefertigt werden.

Eurocontrol weist darauf hin, dass die gegenwärtige Kapazität für dieses Wachstum nicht ausgelegt ist und dass 2040 rund siebenmal so viele Flüge wie heute deutlich verspätet sein könnten, wenn sich an den Kapazitäten im Luftverkehr nichts ändert. Es bedarf also massiver Anstrengungen an allen Stellen, um dieses Szenario zu vermeiden.

Schon die derzeitige Lage zeigt, dass der Luftverkehr zunehmend an Kapazitätsgrenzen stößt. Diese Grenzen sind aber überwindbar!

Damit Wachstum möglich bleibt und Kapazitätsengpässe beseitigt werden können, erfordert die anhaltend hohe Nachfrage massive Anstrengungen auf allen Seiten – bei den Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, aber eben auch bei Politik und Verwaltung.

Über den BDL:

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt, Friedrichstraße 79, 10117 Berlin
Telefon: 030 520077-100, Telefax: 030 520077-111

Verantwortlich:

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Ivo Rzegotta, Leiter Strategie und Kommunikation
Marian Kortas, Leiter Flugbetrieb, Technik & Safety
Carola Scheffler, Pressesprecherin

Stand:

Juli 2018

Luftfahrt aktuell:

Auf unserer [Webseite](#) können Sie sich für den Infodienst an- und abmelden. Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an luftfahrt-aktuell@bdl.aero.

