



Berlin BBI: Flüge am Tagesrand - Bedarfsanalyse -

im Auftrag von IHK Berlin und Handwerkskammer Berlin

30. März 2011

Karl-Friedrich Müller

Aviation Consultant



Berlin BBI: Flüge am Tagesrand - Bedarfsanalyse -

Themen:

1. Verkehrsstruktur - Nachtflug
Verkehrsstruktur - BBI
2. Definitionen
Nachtflugregelung BBI
3. Tagesrandbedarf im Hub Berlin
4. Tagesrandbedarf für Feeder zu
anderen Hubs
5. Tagesrandbedarf im Low Cost
Verkehr
6. Tagesrandbedarf Touristik
7. Tagesrandbedarf Frachtflüge
8. Zahlen – Daten – Fakten
9. Resümee

DURCH DEN ZEITABLAUF HABEN SICH DIE RAHMENBEDINGUNGEN, NICHT ABER DIE NOTWENDIGKEITEN FÜR DEN NACHTFLUG VERÄNDERT.

- Die ursprüngliche, die Planfeststellung begründende Prognose wurde 1997 beauftragt und im Jahr 2000 fertiggestellt.
 - Die Bedeutung der Globalisierung der Luftverkehrsindustrie in Form von Allianzen war in ihrer heutigen Ausprägung noch nicht erkennbar.
 - Für Berlin BBI wurde die Verkehrsstruktur eines Primär-Hubs mit einem hohem Anteil von Interkontinental-Flügen unterstellt.
 - Damit einhergehend wurde ein erheblicher Frachterverkehr prognostiziert.
 - Der Low Cost Verkehr sollte keine nennenswerte Rolle im Berliner Luftverkehr spielen.
- Das die Planergänzung begründende Nachtfluggutachten wurde auf Basis der Daten von 2006 Mitte 2007 abgeschlossen.
 - Der Low Cost Verkehr stand in allen Facetten in voller Blüte.
 - Das Knotensystem der Air Berlin zeichnete sich ab, war aber noch nicht konkretisiert.



**Die Implikationen im Hinblick auf den Nachtflugbedarf
neutralisieren sich weitestgehend!**

- Diese Analyse bezieht sich auf aktuelle Daten (2010/11) und Erkenntnisse.

DIE GEGENWÄRTIGE WIE DIE KÜNFTIGE MARKTSITUATION BEGRÜNDET DIE SPEZIFISCHE ROLLE BERLINS.

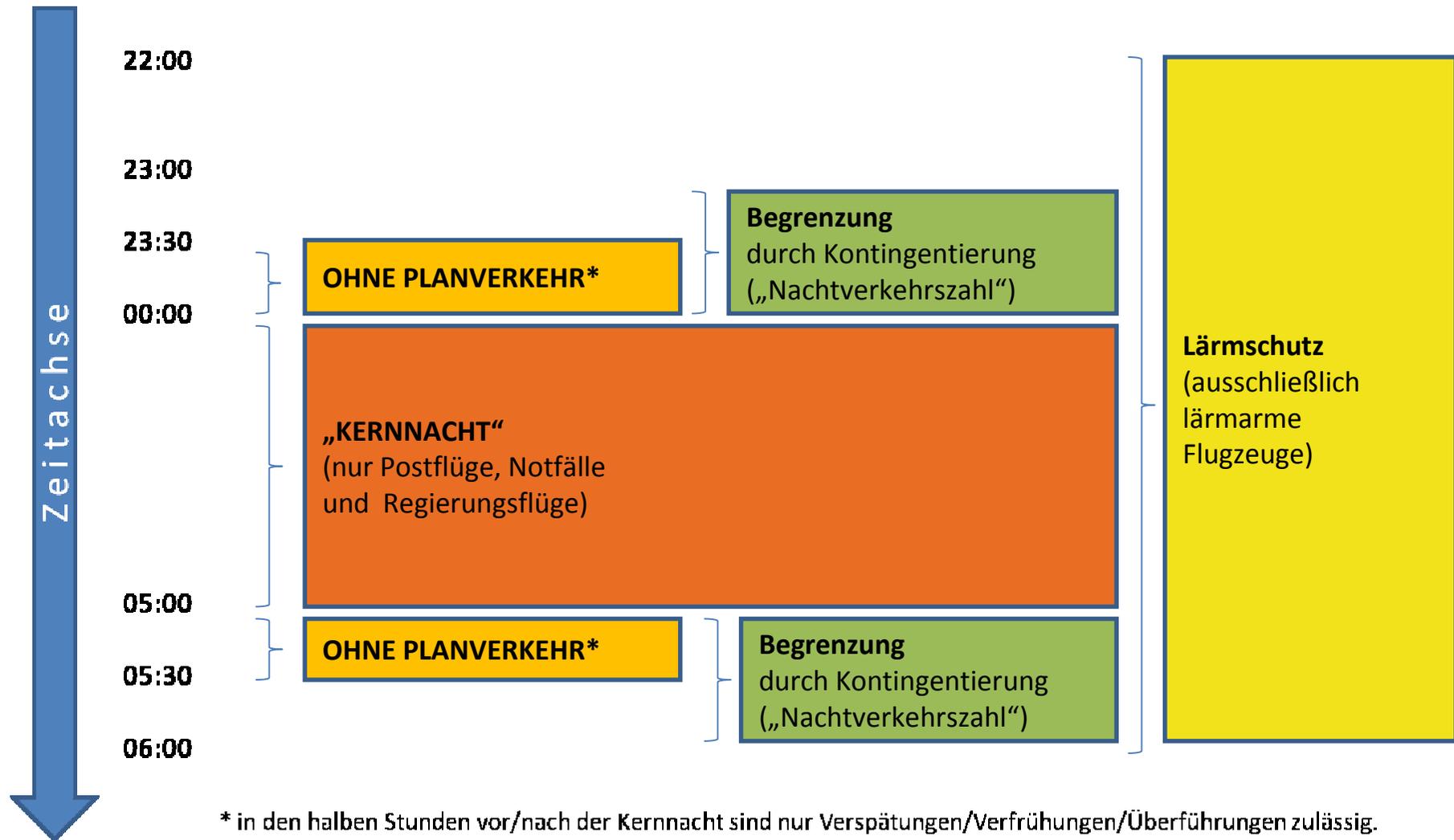
- Berlin ist in globaler Hinsicht realistischerweise „nur“ ein Sekundär-Hub.
 - Die geografische Nähe zu Frankfurt und München setzt den Entwicklungspotenzialen Berlins natürliche Grenzen.
 - Die veränderte Dimensionierung der Rolle Berlins impliziert eine veränderte Bedeutung im Luftfrachtverkehr.
- Aber: Berlin ist für Air Berlin – und damit für die **oneworld**[®]-Allianz – das deutsche Primär-Hub.
 - Im „magic circle“ London – Berlin – Madrid ist die europäische Rolle Berlins in der **oneworld**[®]-Allianz unübersehbar.
- Der Low Cost Verkehr wird aufgrund der hohen Attraktivität des Berliner Marktes als europäische Metropolregion im Incoming- wie im Outgoing-Verkehr eine nachhaltige Rolle spielen.

⇒ **Berlin wird künftig als Hybrid-Airport in allen Ligen spielen:**
→ **als Hub, als Hub Feeder, in der Touristik und im Point-to-Point Verkehr der klassischen wie der Low Cost Airlines, aber auch für Express-Fracht**

DAS REGELWERK MUSS DEN SPAGAT ZWISCHEN DEM BEDARF DER NUTZER UND DEM SCHUTZBEDÜRFNIS DER ANRAINER AUSBALANCIEREN.

- Der Flugverkehr **am Tage** wird über marktwirtschaftliche Normen reguliert.
 - Der Zeitraum zwischen 06:00 und 22:00 Uhr ist als „Tag“ definiert und für den „Nachtflug“ nicht relevant.
- In der **Kernnacht** genießt das Schutzbedürfnis der Anrainer sehr hohe bzw. höchste Priorität.
 - Im Zeitraum von 00:00 bis 05:00 Uhr steht der Lärmschutz im Vordergrund der Regelungen.
 - Ausnahmen hiervon gibt es in Deutschland nur aufgrund alter Rechtslagen oder im Rahmen der allgemeinen „Daseinsfürsorge“:
 - Alte Genehmigungslagen (z. B. Hannover, Münster/Osnabrück, Nürnberg etc.)
 - Nachtluftpost, Rettungsflüge, Regierungsverkehr o. ä.
 - Frachtknoten (z. B. Leipzig/Halle, Köln/Bonn)
- Naturgemäß gibt es am **Tagesrand** den größten Regelungsbedarf.
 - Die Zeiträume zwischen 05:00 und 06:00 Uhr sowie zwischen 22:00 und 24:00 Uhr („Nachtrandzeiten“) erfordern besondere Regelungen seitens Gesetzgeber und Gerichten.
 - Die halben Stunden in der Nähe der Kernzeit sollen besonders sensibel betrachtet werden.

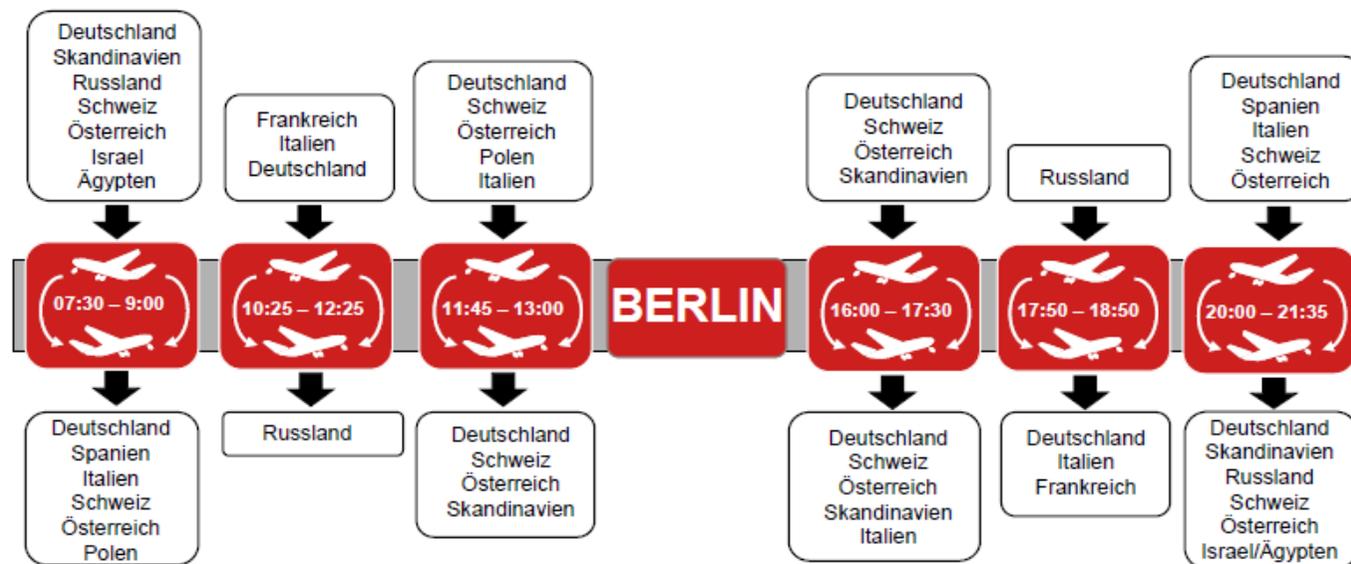
DIE GESTAFFELTE NACHTFLUGREGELUNG FÜR BERLIN BBI VERSUCHT DEN AUSGLEICH ZWISCHEN DEN DIVERGIERENDEN INTERESSEN ZU FINDEN.



AUCH DIE KNOTENSTRUKTUR VON AIR BERLIN KOMMT NICHT OHNE DIE NUTZUNG DER TAGESRANDZEITEN AUS.

- Die 2010 eingeführte Knotenstruktur für den Europaverkehr impliziert Flüge von **Air Berlin** in der Tagesrandlage:
 - Abflüge abends nach 22:00 Uhr zu Mittelstreckenzielen (Türkei, Russland, Island u.ä.)
 - Ankünfte morgens vor 06:00 Uhr von der europäischen Mittelstrecke

Neue Hub-Struktur in Berlin macht mehr Verbindungen innerhalb Europas möglich



- Die Rolle Berlins im Rahmen der **Lufthansa**-Strategie wird noch festgelegt.

DIE EINPASSUNG DER LANGSTRECKENFLÜGE VON AIR BERLIN UND DER ONEWORLD®-PARTNER WIRD TEILWEISE AM TAGESRAND STATTFINDEN.

Unterschiedliche Ortszeiten, tradierte Reisegewohnheiten und operative Erfordernisse im interkontinentalen Verkehr führen allerorten zu Starts und Landungen am extremen Tagesrand.

- Kurze Nordatlantik-, Afrika- und Golfstrecken kommen morgens sehr früh in Europa an.
(Auslöser: Zeitzone-Verschiebungen, Knotenlagen am Endpunkt, operative Gründe in der kombinierten Betrachtung von Hin- und Rückflug)
- Zahlreiche Afrika- und Asienflüge landen ebenfalls sehr früh in Europa.
(Auslöser: nutzbare Zeitfenster bei Flug über mehrere Orte unterschiedlicher Zeitzone, Knotenlagen am Endpunkt)
- Flüge nach Südamerika müssen sehr spät in Europa starten, um nicht zu früh dort anzukommen.
- Auch zahlreiche Destinationen in Afrika und Asien zeigen aus operativen Gründen sehr späte Abflüge auf.

⇒ **Der Interkont-Verkehr erfordert vielfach die Nutzung des Tagesrands.**

Beispiele für Frankfurt*:

Ankünfte	Abflüge	Endpunkt
05:15	-	New York
05:15-05:45	-	Nigeria
05:05-05:15	-	Addis Abeba
05:30-05:55	-	div. Orte am Golf
05:20	-	Johannesburg
05:35	-	Jakarta-Singapur
06:00	-	Hongkong (Cathay)
05:30	-	Schanghai
06:00	-	Sydney-Singapur (Qantas)
-	22:40	Sao Paulo + Rio de Jan.
-	22:50	Buenos Aires
-	22:45	Johannesburg
-	23:50	Singapur-Sydney (Qantas)

* ähnliche Beispiele gibt es auch für München bzw. vergleichbare Flughäfen (Stand: April 2011)

IM HUB FEEDER-VERKEHR ORIENTIEREN SICH DIE FLUGPLÄNE AN DER LAGE DER KNOTEN, NUR BEDINGT AN BETRIEBSZEITEN DER SPOKES.

- Bedingt durch die Betriebszeiten in Berlin-Tegel kann der erste Flug der Lufthansa nach Frankfurt derzeit nicht vor 06:00 Uhr starten. Damit werden eine Reihe früher Anschlüsse nicht erreicht:
 - Florenz, Mailand, Manchester, Rom, Toulouse usw.,so dass zu diesen Destinationen via Frankfurt keine Tagesreisen möglich sind.
- Der späte Knoten-Abbringer aus München landet erst nach 22:00 Uhr in Berlin. Mit einer Ankunftszeit vor 22:00 Uhr würde Berlin für die späten Flüge von zahlreichen Abflugsorten via München nicht mehr erreichbar sein:
 - Athen, Bilbao, Bukarest, Budapest, Florenz, Lyon, Madrid, Mailand, Rom, Triest usw.,so dass von diesen Destinationen via München keine Tagesreisen mehr möglich wären.
- Wenn Landungen nach 22:00 Uhr nicht möglich wären, müssten die „Spätabflüge“ ab London vor 19:00 Uhr erfolgen, was weder für den Lokalverkehr noch für Umsteiger in London akzeptabel wäre.

DER LOW COST VERKEHR BEZIEHT SEINE KOSTENVORTEILE INSBESONDERE AUS DER HOHEN NUTZUNG SEINER KAPAZITÄTEN.

- Der Ergebnisvorteil der Low Cost Carrier geht zurück auf
 - Verzicht auf kostentreibenden Service („Frills“),
 - Reduzierung von Komplexität (Prozessvereinfachung in Betrieb und Vertrieb),
 - günstigere Einkaufsbedingungen an Flughäfen (incl. „Marketingzuschüssen“)
 - zusätzliche Erlösquellen (Gepäck, Check in, Kreditkartennutzung usw.) und
 - Optimierung der internen Kosten (Overhead, Tarifverträge).
- **Vor allem geht es aber um die Erhöhung der Produktivität** hinsichtlich
 - Flottenstandardisierung (Synergieeffekte, Economies of Scale)
 - Bestuhlungsdichte und
 - **Flugzeugnutzungszeiten.**
- Letzteres setzt für stationierte Flugzeuge Betriebszeiten des Flughafens zumindest zwischen 06:00 und 24:00 Uhr voraus; frühere Abflüge werden vom Gast im Low Cost Verkehr kaum akzeptiert, Ankünfte nach Mitternacht nur in Ausnahmefällen (reine Touristik, lange Strecken im Tagesrand, ethnischer Verkehr).

TOURISTIK UND ETHNISCHE VERKEHRE UNTERLIEGEN DEN GLEICHEN ZWÄNGEN WIE DIE LOW COST CARRIER.

- Die Touristik-Anbieter müssen – insbesondere in der Hochsaison – ihre Flugzeuge optimal nutzen. Das gegenwärtige Zeitfenster in Berlin-Tegel (06:00 – 23:00 Uhr plus Verspätungsregel) ist hierfür zu knapp.
- Der 24-Stunden-Betrieb in Berlin-Schönefeld dient für besonders zeitkritische Operationen bislang als Ventil:
 - Durch eine Stationierung in Schönefeld können Doppelumläufe auch auf europäischen „Lang“strecken dargestellt werden:

Montag: SXF 04:40 – 09:20 LCA 10:20 – 13:35 HAM 14:35 – 19:40 LCA 20:40 – 23:35 SXF

Samstag: SXF 04:10 – 09:50 HRG 10:50 – 14:40 LEJ 15:40 – 21:10 HRG 22:10 – 02:05 SXF

SXF: Berlin-Schönefeld / LCA: Larnaca / HAM: Hamburg / HRG: Hurghada / LEJ: Leipzig/Halle Quelle: Condor-Flugplan Winter 2011/12

- Die Nutzung der Flugzeuge kann optimiert werden.
- Die Flugplanqualität (optimale Aufenthaltsdauer am Ziel) ist für Berlin kundengerecht.



Die Einschränkung der Flugbetriebszeiten in Berlin geht zu Lasten der Angebotsqualität. Es sind auch Angebotsverluste zu erwarten.

AUCH WENN BERLIN KEINE ZENTRALE ROLLE IM FRACHTVERKEHR SPIELT IST DIE NUTZUNG DES TAGESRANDS FÜR DIE WIRTSCHAFT ELEMENTAR.

- Bedeutende **Frachtflughäfen** entwickeln sich aus einem großen Interkont- Angebot. Diese Positionen sind in Deutschland und Mitteleuropa belegt.
- **Frachtdrehscheiben** für den Express-Verkehr erfordern einen 24-Stunden- Betrieb. Dies steht für Berlin BBI nicht zur Debatte.

• Die Metropolregion Berlin braucht **Frachtanbindungen** an alle der im Wettbewerb stehenden Drehscheiben der Expressdienstleister.

- Die Zeitenlagen dieser Frachtknoten an den Drehscheiben liegen fest und orientieren sich an den Erfordernissen der Transportlogistik.



Die Nutzung der Tagesrandstunden ist essenziell, sonst erleidet der Wirtschaftsraum Berlin im internationalen Güteraustausch unermessliche Nachteile.

- Ohne die Nutzbarkeit der Tagesrandstunden betreiben die Integrators keine Angebote zu ihren Hubs. Ein Vortransport per Bodenverkehr zu verfügbaren Airports verlängert die Logistikkette unerträglich.

DIE NUTZUNG DER NACHTSTUNDEN IST FÜR DAS FLUGANGEBOT IN DER PASSAGE WIE DER FRACHT ELEMENTAR FÜR DIE BERLINER WIRTSCHAFT.

Flugbewegungsstatistik Berlin 2010 nach Zeitscheiben

Airport →	Berlin (Tegel + Schönefeld) PLAN									
Verkehrsart →	Passagier Linie/Charter		Fracht		Ausnahmen*		sonstige		Summe	
Intervall ↓	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil	absolut	Anteil
00.00 bis 04.59	3.070	1,3%	15	0,0%	757	0,3%	240	0,1%	4.082	1,7%
05.00 bis 05.29	157	0,1%	250	0,1%	15	0,0%	27	0,0%	449	0,2%
05.30 bis 05.59	204	0,1%	0	0,0%	20	0,0%	66	0,0%	290	0,1%
06.00 bis 21.59	199.961	85,0%	1.106	0,5%	4.477	1,9%	14.364	6,1%	219.908	93,5%
22.00 bis 22.59	7.810	3,3%	487	0,2%	173	0,1%	363	0,2%	8.833	3,8%
23.00 bis 23.29	716	0,3%	10	0,0%	62	0,0%	106	0,0%	894	0,4%
23.30 bis 23.59	564	0,2%	8	0,0%	61	0,0%	76	0,0%	709	0,3%
Summe	212.482	90,4%	1.876	0,8%	5.565	2,4%	15.242	6,5%	235.165	100,0%

* Notfälle, Post- und Regierungsflüge

Qu: Berliner Flughäfen, eigene Darstellung

Zu den hier dargestellten 4.407 Flugbewegungen, die planmäßig aufgrund des Planergänzungsbeschluss so nicht mehr durchgeführt werden dürften, kommen noch 769 Flugbewegungen, die in die Kernzeit verspätet oder verfrüht waren.

- In 2010 wurden 11.175 Flugbewegungen (→ 4,8 %) in den Tagesrandzeiten und weitere 4.082 (→ 1,7 %) in der nächtlichen Kernzeit geplant. Dies sind derzeit täglich ca. 42 Planflüge (plus 2 ungeplante) in der Gesamtnacht.

⇒ Die Nutzung der Tagesrandzeiten ist heute und künftig unverzichtbarer Bestandteil des täglichen Fluggeschäfts.

DAS GEGENWÄRTIGE NACHTFLUGPROGRAMM KANN AM NEUEN FLUGHAFEN BBI WEDER ABGEBILDET NOCH ENTWICKELT WERDEN.

- Bei Anwendung des Planergänzungsbeschlusses auf das Volumen der Flugbewegungen aus 2010 dürften 4.407 geplante Flüge sowie 769 Verspätungen/Verfrühungen (→ 2,2 % aller Bewegungen) nicht durchgeführt werden. 92 % davon sind klassische Passagier- oder Frachtflüge.
 - Dazu gehören Touristikflüge, aber auch (nahezu) tägliche Angebote
 - Es ist eine Illusion anzunehmen, dass die Berücksichtigung des Planergänzungsbeschlusses nicht zu Angebotsreduzierungen führen wird.
 - Die Nachtflüge am Flughafen BBI werden kontingentiert. Das Kontingent ist
 - Im Zeitfenster zwischen 23:00 und 6:00 Uhr wird nächtlicher Luftverkehr ab ca. 2023 gedeckelt und zugunsten des Lärmschutzes am Tagesrand nicht weiter entwickelt.
 - Die administrativ aufwändige „Nachtverkehrszahl“ wirkt nicht unmittelbar auf die Fluggesellschaften und gibt diesen keine Anreize zur Anpassung der Planung im Sinne von „weg von der Kernzeit“.
-

EIN FLUGBETRIEB NUR IM TAGFLUG IST EINE MASSNAHME ZUR VERKEHRSVERHINDERUNG.

- Auf allen relevanten Flughäfen vergleichbarer Größe im In- und Ausland gibt es Flüge auch in den Tagesrandzeiten, z. B.:

Flughafen	Nachtflugverbot	Sonderregeln
Frankfurt	- 23:00 – 05:00	Landeverbot 01:00 – 04:00 Homebase / 00:00 – 05:00 alle anderen In Kürze, höchstrichterliche Entscheidung steht aus
München	23:30 – 05:00	Ausnahmeregelungen; verspätete Landungen bis 24:00 Uhr; für extrem leise Flugzeuge keine weiteren Beschränkungen in den Randzeiten
Düsseldorf	23:00 – 06:00	Verspätete Landungen für Homebase bis 24:00
Amsterdam	-	Begrenzung der Abflüge (Kontingent, abh. Lärm, Startbahn etc.) 22:40 – 07:00 Uhr
Brüssel	-	Lärmquote nur für laute Flugzeuge
Paris	-	23:15 – 06:15 Uhr Beschränkungen für laute Flugzeuge

- Die Beschränkung auf den reinen Tagflug (06:00 bis 22:00 Uhr) kann nicht zur Debatte stehen, denn dies führt
 - zur Nichtanbindung an die Knotenflughäfen und damit an die internationalen Verkehrsströme sowie
 - durch Abzug von stationierten Flugzeugen zu unattraktiven Flugplänen.
- Um Flugbewegungen weitestmöglich von der Kernzeit zu entfernen, muss in den Randzeiten zur Ausschöpfung der maximalen Kapazität der Parallelflugbetrieb beider Bahnen von BBI sichergestellt bleiben.

RESÜMEE

- Ein Flugbetrieb nur während der Tagesstunden hätte für Berlin den Zusammenbruch der heutigen Angebotsstrukturen zur Folge.
- Ein marktgerechtes Angebot und dessen Ausbau wäre nicht gegeben.
- Der weitgehende Verzicht auf
 - planmäßige Flüge in der Zeit von 23:30 – 05:30 Uhr und
 - Verspätungen/Verfrühungen in der Kernzeit (00:00 – 05:00 Uhr)tangiert bereits spürbar das heutige Angebot und kann nur unter Schmerzen als Kompromiss zur Berücksichtigung des Lärmschutzes der Anrainer hingenommen werden.
- Die Nutzung der Tagesrandstunden bis 23:30 Uhr und ab 05:30 Uhr ist für den Erhalt der Angebotsqualität essenziell; die Zubilligung von nur einer halben Stunde für Verspätungen/Verfrühungen wird zu Hunderten von Ausweichlandungen vermutlich in Hannover führen.
- Als Ergebnis des Planergänzungsbeschlusses verliert der Standort Berlin an Erreichbarkeit, Attraktivität und wohl auch Arbeitsplätzen. Aber: Viele Tausend Anrainer gewinnen in der Nacht Ruhe.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Karl-Friedrich Müller

Aviation Consultant



Karl-Friedrich Müller

- Aviation Consultant -

Viermärker Weg 9

58313 Herdecke

Tel.: 02330-890 260

Fax: 02330-890 467

Mail: KarlFMueller@web.de