

Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft

zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“

Referent:

Christoph Debus,

COO, Vorstand, airberlin

Donnerstag, 7. April 2011, Landtag Brandenburg, Raum 306

1. Kurzvorstellung airberlin

- airberlin hat sich als sechstgrößte Fluggesellschaft in Europa etabliert.
- In 2010 hat airberlin 3,7 Mrd. Euro Umsatz erzielt und rund 34 Mio. Passagiere befördert
- Die Gesellschaft betreibt 169 Flugzeuge. Mit einem durchschnittlichen Flottenalter von 5 Jahren ist dies eine der modernsten, energieeffizientesten und am stärksten lärmreduzierten Flotten Europas.
- Wir beschäftigen rund 8.900 Mitarbeiter, davon ca. 2.700 in Berlin und Brandenburg
- Mit 7,3 Mio. Passagieren in Berlin sind wir mit einem Marktanteil von über 30 Prozent und rund 70 Direktverbindungen der wichtigste Airlinepartner für die Region Berlin und Brandenburg

2. Was plant airberlin zukünftig am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“, und was bedeutet dies für die wirtschaftliche Entwicklung?

Im Mai 2010 hat airberlin begonnen eine Drehkreuzstruktur, im Rahmen der infrastrukturell begrenzten Möglichkeiten, am Flughafen Tegel aufzubauen.

Das bedeutet:

- wir haben unseren Flugplan optimiert, so dass ein Maximum an Umsteigeverbindungen entsteht
- Wir konnten neue Strecken aufnehmen,
- und zahlreiche Ziele fliegen wir häufiger an, d.h. wir haben auf diesen Verbindungen die Frequenzen erhöht.

Das heißt in Zahlen:

- Durch den Betrieb unseres airberlin-Drehkreuzes in Tegel konnten wir, verglichen mit dem Jahr 2009, 18 neue kontinentale und Interkontinentale Ziele, also 18 neue Direktverbindungen von und nach Berlin, in unser Streckennetz aufnehmen. Mit nun insgesamt 70 Zielen bietet kein anderer Airlineverbund mehr für die Region.
- Alleine im Verlauf des Jahres 2010 hatten wir ein Passagierwachstum von 15%. Gemessen an dem Jahr vor Drehkreuzaufnahme, also 2009, werden wir bis Ende dieses Jahres 2011 die Anzahl unserer Passagiere um 2,2 Mio. gesteigert haben.

Was heißt dies für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region?

- Erstens: Die Steigerung der Zahl von Direktverbindungen aus Berlin/Brandenburg an alle wesentlichen europäischen Ziele und die Aufnahme zahlreicher Interkont-Direktverbindungen macht es für Unternehmen aller Branchen attraktiver, sich hier in der Region anzusiedeln.
- Und zweitens: Durch diese verbesserte Anbindung wird der sogenannte Incoming-Verkehr gestärkt, d.h. Berlin und Brandenburg werden noch attraktiver für den Tourismus. Das stärkt insgesamt alle Unternehmen der Tourismuswirtschaft in Berlin und Brandenburg

Und welche Arbeitsplatzeffekte werden sich einstellen?

- Zunächst werden neue Arbeitsplätze im direkten Umfeld des Flughafens geschaffen. An einem Großflughafen wie BBI schaffen 1 Mio. Passagiere etwa 1.000 neue direkte Arbeitsplätze.
- Darüber hinaus entstehen weitere indirekte Arbeitsplätze im Umfeld des Flughafens in ähnlicher Größenordnung
- Und schließlich drittens, gibt es die sogenannten katalytischen Effekte, also Arbeitsplätze, die sich aus insgesamt besseren Standortbedingungen ergeben, die der neue Flughafen für die Unternehmen in Berlin und Brandenburg bedeutet: das sind 32.000 zusätzliche Arbeitsplätze.

3. Warum sind die Nachtrandzeiten für das Luftverkehrssystem zwingend notwendig?

Hierbei gibt es Anforderungen, die sich aus der Nachfrageseite und solche, die sich aus operativen Erfordernissen ergeben.

Zunächst zur Nachfragestruktur:

- **Erstens: Geschäftsreisennachfrage, Interkontverbindungen und Drehkreuzverkehr**

Für die erfolgreiche weitere wirtschaftliche Entwicklung des Standorts Berlin und Brandenburg werden kontinentale und interkontinentale Flugverbindungen benötigt, die vor allem an der Nachfrage der Geschäftsreisenden ausgerichtet sind. Diese fragen im nationalen und

kontinentalen Geschäftsreiseverkehr Flüge nach, die es Ihnen ermöglichen den ganzen Arbeitstag am Zielort auszunutzen. Zur Befriedigung dieser Nachfrage ist ein Verkehrsangebot mit Bewegungen in den ersten und letzten Nachtrandstunden notwendig.

Ein Beispiel für den Kontinental-Geschäftsreiseverkehr ist die Anbindung an den innerskandinavischen Markt. Um die frühen innerfinnischen Anschlüsse des Drehkreuzes in Helsinki zu erreichen muss ein Flug in Berlin schon vor 6 Uhr starten. Das gleiche gilt für eine Rückreise am Abend. Ein Rückflug Helsinki-Berlin/Brandenburg muss auf die späten Drehkreuzzubringer in Finnland warten und wird Berlin daher nach 22 Uhr erreichen.

airberlin hat bereits mehrere Interkontverbindungen in Berlin etabliert. Gemeinsam mit unseren Partnern der oneworld werden wir die Zahl der Interkontverbindungen ausweiten. Wir werden neben Direktverbindungen auch zahlreiche Verbindungen über die Drehkreuze unserer Partnerairlines anbieten. Aufgrund der Zeitverschiebung und der globalen Taktung von Flugplänen innerhalb eines solchen Allianzsystems ist die Nutzung von Nachtrandzeiten erforderlich.

Dies wird künftig auch am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg der Fall sein müssen – vor allem wenn ein wettbewerbsfähiges Interkont-Drehkreuz etabliert werden soll.

Gerade im Interkontinentalverkehr stehen die europäischen Drehkreuze im harten Wettbewerb. Und an diesen Flughäfen, sei es Paris, London, Mailand oder Amsterdam, gibt es weitaus flexiblere Nachtflugoptionen.

- **Zweitens: der touristische Charter-Verkehr**

Dieser Verkehr findet mit größerem Fluggerät statt und bedient die Nachfrage der großen deutschen und europäischen Reiseveranstalter.

Was diesen Verkehr besonders stark prägt, ist der harte Wettbewerb mit ausländischen Anbietern. Diese haben einen besonderen Wettbewerbsvorteil, da sie in Ländern ihre Heimatbasis haben, die kaum oder keinen Nachtflugbeschränkungen unterliegt. Dadurch haben beispielsweise türkische Fluggesellschaften die Möglichkeit drei statt zwei Umläufe pro Tag zwischen Zielen in der Türkei und Berlin zu fliegen. Die Folge ist eine um ein Drittel bessere Produktivität durch längere Flugzeugumlaufzeiten.

Dadurch haben die ausländischen Airlines deutlich niedrigere Stückkosten pro Sitzplatz, und können deutlich niedrigere Flugpreise anbieten als deutsche Airlines. So hat sich z.B. der Marktanteil der deutschen Airlines am Verkehr in die Türkei signifikant reduziert, da die deutschen Airlines in diesem preissensitiven Markt nur noch bedingt wettbewerbsfähig sind.

Deswegen gilt: touristischer Luftverkehr braucht, um wettbewerbsfähig zu bleiben, die Nutzung der Tagesrandzeiten.

Zu den operativen Erfordernissen:

Neben Gründen der Nachfragestruktur machen auch insbesondere operative Erfordernisse eine flexible Regelung in den Nachtrandstunden erforderlich.

- **Technik und Wartung**

Maßgeblich für die Dimensionierung des Technikstandortes Berlin ist die Möglichkeit, auch im Verspätungsfall in den Randzeiten in Berlin landen zu können. Für jedes Wartungsereignis werden spezifisch Arbeitskräfte und Materialien (Werkzeuge und Ersatzteile) disponiert. Im Fall einer nachflugbedingten Ausweichlandung ist diese Disposition hinfällig und das Flugzeug kann nicht gewartet werden.

Eine Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen über den heute gültigen Planfeststellungsbeschluss hinaus hätte zur Folge, dass Flugzeuge zu anderen Standorten umstationiert werden müssten, um die zwingend notwendigen Wartungsarbeiten nachts durchführen zu können. Damit verbunden wären Fehlinvestitionen in den Wartungsschwerpunkt Berlin, eine Reduzierung des Flugangebotes und damit weniger Arbeitsplätze für die gesamte Region.

- **Ausweichlandungen**

Verspätungen sind oft unvermeidlich (Wetter, Flugsicherung, Streiks etc.) und unterliegen nicht dem Einfluss von Fluggesellschaften. Eine Beschränkung des Flugbetriebs über den Planfeststellungsergänzungsbeschluss hinaus würde zunehmend zu Ausweichlandungen an nachts noch offene Flughäfen führen.

Eine Ausweichlandung ist jedoch in höchstem Maße bedenklich – auch hinsichtlich des Lärm- und Umweltschutzes.

Das Lärmereignis wird verdreifacht:

- nachts Landung am Ausweichflughafen
- dann Start am Ausweichflughafen
- und schließlich Landung am eigentlichen Zielflughafen BBI

Der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß wird mehr als verdoppelt:

- Durch den Flug zum Ausweichflughafen und den Leerflug zum Zielflughafen zurück,
- und durch den Bustransport von Crew und Passagieren vom Ausweichflughafen zum eigentlichen Zielflughafen und die Leerfahrt der Busse zurück (bis zu 8 Busse bei vollem A330-300 mit 387 Sitzplätzen).

Zusammenfassung

Gerade vor dem Hintergrund, dass der 24h geöffnete Flughafen Schönefeld geschlossen wird, brauchen wir als Fluggesellschaften am neuen Flughafen flexible Betriebsregelungen.

Der Flughafen Berlin-Brandenburg-International steht in Wettbewerb mit anderen europäischen Hubs, an denen die Nachtflugregelungen wesentlich großzügiger ausgelegt sind als im BBI Planfeststellungsergänzungsbeschluss. Weltweit gibt es keinen internationalen Hub mit einer 22-6 Uhr Nachtflugregelung, weil dies wie dargestellt nicht funktionieren kann.

Eine weitere Einschränkung der Betriebsregelungen ist nicht sinnvoll und muss vermieden werden. Nur so lassen sich erhebliche volkswirtschaftliche Nachteile für die gesamte Wertschöpfungskette in der Region Berlin-Brandenburg vermeiden.