

Protokoll

22. Sitzung (öffentlich)

7. April 2011

Potsdam - Haus des Landtages

13.30 Uhr bis 19.30 Uhr

Vorsitz: Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Protokoll: Stenografischer Dienst

Anwesende Ausschussmitglieder: Elisabeth Alter (SPD)
Dieter Dombrowski (CDU)
Rainer Genilke (CDU)
Martina Gregor-Ness (SPD)
Michael Jungclaus (GRÜNE/B90)
Kerstin Kircheis (SPD)
Dr. Michael-Egidius Luthardt (DIE LINKE)
stellvertretend Marion Vogdt (FDP)
Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Datum der Ausgabe: 17.05.2011

Tagesordnung:

1. Anhörung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Goetz und Schulze, Drucksache 5/2394 (Neudruck), „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“
2. Verschiedenes

Aus der Beratung:**Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):**

Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Damen und Herren! Ich eröffne die heutige Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft, die in Form einer gemeinsamen Anhörung mit den Ausschüssen für Wirtschaft und Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zum Thema „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sichern“, Drucksache 5/2394 - Neudruck - Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Goetz und Schulze stattfindet.

Ich möchte die Damen und Herren Abgeordneten zur heutigen Anhörung herzlich begrüßen, natürlich auch die Vertreter des Ausschusses für Wirtschaft und des Ausschusses für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz. Ich möchte ganz herzlich die geladenen Anzuhörenden begrüßen. Herzlich willkommen! Ich möchte auch die Vertreter der Landesregierung begrüßen, die sich diese Anhörung auch vergegenwärtigen und möglicherweise gemeinsam dann mit dem Landtag entsprechende Schlussfolgerungen ziehen.

Ich möchte die Vertreter der Presse und natürlich auch die Bürgerinnen und Bürger, die unserer heutigen Anhörung aus Interesse beiwohnen, herzlich begrüßen.

Wir haben für die heutige Anhörung noch für weitere Möglichkeiten gesorgt, um allen eine Atmosphäre zu bieten, die es möglich macht, über mehrere Stunden den inhaltlichen Ausführungen zu folgen. Insofern haben wir einen Teil der Anzuhörenden bzw. Bürgerinnen und Bürger in diesem Raum, und wir haben noch weitere Räumlichkeiten hier im Landtag, die die Möglichkeit bieten, der Anhörung beizuwohnen.

Wir haben zum großen Teil schriftliche Stellungnahmen erhalten. Ich würde darum bitten, dass, wo es noch nicht möglich war, in Vorbereitung eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, uns diese hierzulassen, denn wir wollen im Rahmen der Protokollierung für eine allumfassende Vermittlung der Informationen sorgen.

Eine Anhörung ist eine Anhörung, sie ist keine Debatte. Das sage ich natürlich nicht an unsere Anzuhörenden, sondern insbesondere an uns Abgeordnete. Wir werden nach der Anhörung in den verschiedensten Sitzungen noch die Möglichkeit haben, im Umgang mit dem, was wir heute gehört haben, und natürlich auch in Auseinandersetzung mit unterschiedlichen politischen Auffassungen uns eine Meinung zu bilden. Ich würde deshalb auch darum bitten, dass die Fragestellungen nach Möglichkeit nicht mit einem großen Statement verbunden werden.

Mir bleibt noch, darüber zu informieren, dass von den eingeladenen Anzuhörenden folgende Entschuldigungen für diese Anhörung vorliegen: von Prof. Dr. Scheuch von der TU Dresden, wegen Krankheit, von Herrn Dr. Weinandy vom Umweltbundesamt, von Frau Kisseler von der Senatskanzlei Berlin, von Herrn Landrat Loge vom Landkreis Dahme-Spree und von Herrn Peichl, ebenfalls wegen Krankheit.

Zu TOP 1: Anhörung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Goetz und Schulze, Drucksache 5/2394 (Neudruck), „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“

Ich eröffne jetzt die Anhörung und bitte als Ersten Herrn Amsinck, das Wort zu nehmen.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Möglichkeit, heute Stellung zu nehmen. Ich glaube, der Zeitpunkt für die Anhörung ist gut gewählt. Wir haben in den letzten Wochen und Monaten Diskussionen hinter uns, die teilweise auch sehr emotional geführt worden sind. Ich habe dabei festgestellt, dass manche Diskussionen, an denen ich mich beteiligt habe, ohne ausreichende Kenntnis bzw. nicht auf Grundlage von Planfeststellungsbeschluss und Planergänzungsbeschluss geführt worden sind. Diese sind aber nun mal wichtig, um die Diskussion sachgerecht zu führen, auch die heutige Diskussion.

Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits im Jahr 2006 den Bau und damit auch den Betrieb in letzter Instanz bestätigt. Außerdem haben die Richter in einem Planergänzungsverfahren Nachbesserungen für den Bereich Lärmschutz verlangt. Explizit haben sie festgelegt, dass im Planergänzungsverfahren für die Nachtflugzeit nur eine Lösung in Betracht kommt, die sicherstellt, dass in der Zeit von null bis fünf Uhr kein Flugverkehr stattfindet und in den Randzeiten sachliche Gründe für die Erteilung von Start- und Landeerlaubnissen vorliegen müssen, zum Beispiel eine effektive Flugzeugumlaufplanung, Interkontinentalverkehr, Erfordernisse aus dem Umstand, dass der Flughafen als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften genutzt wird.

Eine Lösung, die genau diesen Auflagen des Gerichts entspricht, hat die Planfeststellungsbehörde mit der nun zur Diskussion stehenden Lösung aus unserer Sicht gefunden. Diese Lösung ist eine Kompromisslösung. Ich weise darauf hin, dass es eine Kompromisslösung ist. Die Wirtschaft hätte sich durchaus vorstellen können, dass im Hinblick auf das prognostizierte Passagierwachstum von jährlich 5 % weniger starke Beschränkungen Platz gegriffen hätten. Dennoch ist aus unserer Sicht der gefundene Kompromiss eine Lösung, in welcher eine Abwägung zwischen den Interessen der Anwohner einerseits und den Interessen der Berliner und Brandenburger, den Airlines und dem Flughafen stattgefunden hat.

Ich werde im Folgenden dann noch einige Dinge mit entsprechenden Charts (Anlage 1) darstellen, die Sie hier an der Leinwand sehen können.

Eine Ausweitung der Nachtflugverbotszeit von 22 Uhr bis 6 Uhr würde nicht nur diesen Kompromiss, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Flughafens und seine Bedeutung für Wachstum und Arbeitsplätze für die gesamte Region infrage stellen.

Ich will noch einmal kurz sagen: Der Flughafen ist gebaut worden, weil die bisherigen Kapazitäten auf den Flughäfen in Berlin und Brandenburg nicht ausreichen und Synergieeffekte an einem Standort ermöglicht werden sollten. Der Flughafen BBI soll also wachsen können. Das kann er aber nur, wenn er so realisiert wird, wie er geplant worden ist. Wir hatten in den letzten Jahren - das sehen Sie an dem ersten Chart - sehr erfreuliche Zuwachsraten. Das bisherige Flughafensystem ist überproportional gewachsen. Den großen zusätzlichen Wachstumsschub dürfen wir erwarten, wenn wir zusätzliche Umsteigeverkehre generieren.

Ich möchte Ihnen dieses interessante Chart mal zeigen: Wir sind im Augenblick, was den direkten Verkehr angeht, mit 20,6 bzw. 20,8 Millionen Passagieren mit München fast auf Augenhöhe. Bei den Umsteigeverkehren liegen dagegen die Berliner Flughäfen noch um Längen im Hintertreffen: Im Jahre 2009 waren es gerade 350 000 Umsteiger; in München waren es 11,8 Millionen, in Frankfurt am Main 25,4 Millionen Passagiere. Das heißt, im Umsteigeverkehr liegt ein großes Wachstumspotenzial. Was es bedeuten kann, wenn eine Airline Berlin zum Drehkreuz macht, zeigt das Beispiel Air Berlin. Durch die Entscheidung, dass Air Berlin Berlin als Drehkreuz ausbauen will, haben sich die Zahlen durch den Umsteigeverkehr innerhalb eines Jahres verdoppelt: von 350 000 auf 700 000.

Wir haben uns vor dem Hintergrund, in welcher Situation sich Berlin, der Flughafen Berlin-Brandenburg im Wettbewerb mit den anderen Flughäfen befinden, einmal die Nachtflugregelungen angeschaut. Aus unserer Sicht wäre der zurzeit vorliegende Kompromiss aus der Planergänzung noch eine Regelung, wo wir im Wettbewerb mit den anderen beiden großen Flughäfen Frankfurt und München einigermaßen mithalten könnten. Sollte es zu einer Ausweitung des Nachtflugverbots kommen, würde dies deutlich zulasten des BBI gehen mit der Gefahr, dass es zu Verlagerungseffekten käme und der BBI sein eigentliches Wachstumspotenzial nicht mehr nutzen könnte.

Frankfurt und München haben bereits jetzt weniger restriktive Nachtflugregelungen. Wenn wir uns noch einmal in Erinnerung rufen, was das Gericht gesagt hat, unter welchen Bedingungen in den Tagesrandzeiten geflogen werden kann, dann sind es genau die Fragen der Umlaufplanung, des Point-to-Point-Verkehrs in der Mittelstrecke, des Wartungsstandortes und perspektivisch auch der Interkontinentalverbindungen, die es zwingend erforderlich machen, dass wir die Tagesrandzeiten nutzen. Ich denke, das sind genau die sachlichen Gründe, die das Gericht damals beim Planergänzungsbeschluss im Blick hatte.

Ich will abschließend noch zwei Dinge hervorheben, die für die Wirtschaft in der Betrachtung des BBI außerordentlich wichtig sind, nämlich die berechtigten Hoffnungen, dass der Flughafen für zusätzliche Arbeitsplätze sorgt. Wir können aufgrund einer Untersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung aus dem letzten Jahr schon jetzt sagen, dass sich die Beschäftigungsentwicklung am BBI bzw. jetzt in Schönefeld in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt hat - das ist die oberste Kurve, Sie haben sie auch in der Stellungnahme vor Ihnen liegen -. Der BBI hat schon in der Bauphase für einen kräftigen Beschäftigungszuwachs gesorgt. Eine weitere Beobachtung, die vielen gar nicht so bewusst ist: Wir haben im Vorfeld der Fertigstellung des BBI und nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses in den Flughafenrainergemeinden einen deutlichen Bevölkerungszuwachs. Das heißt, Menschen sind aufgrund der Attraktivität des BBI in die Flughafenrainergemeinden gezogen, sie versprechen sich vom Flughafen zusätzliche Arbeitsplätze und eine gute Perspektive. Ich glaube, das ist eine wichtige Beobachtung, die wir auf jeden Fall auch im Blick haben sollten.

Ich bin überzeugt: Wenn wir den Flughafen so realisieren, wie er geplant ist, wird er für Wachstum und Beschäftigung einen zusätzlichen Schub bringen. Ich glaube, es ist eine Jahrhundertchance für die Region. Das, was wir im Augenblick vorliegen haben, ist eine sehr gute Abwägung zwischen den Interessen aller Beteiligten. Ich befürchte, wenn wir hier noch einmal herangehen und das Nachtflugverbot ausweiten, dann würden wir eine Entscheidung zulasten des Flughafens, der Airlines und auch zulasten von Wachstum und Arbeitsplätzen treffen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wir haben jetzt den Vertreter der Vereinigung Cockpit aufzurufen. - Er ist nicht anwesend. Dann gebe ich Herrn Oliver Wagner das Wort.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Möglichkeit, dass sich die Lufthansa hier auch darstellen und ihre Einschätzung zum BBI deutlich machen darf. Die schriftliche Stellungnahme geht Ihnen noch im Nachgang zu (Anlage 2).

Ich darf Ihnen den Lufthansa-Konzern anhand einiger Zahlen kurz beschreiben: Im vergangenen Jahr hat die Lufthansa rund 27 Milliarden Umsatz gemacht, sie hat gut eine Milliarde verdient, sie hat etwa 120 000 Mitarbeiter, sie wird dieses Jahr 4 000 neue Mitarbeiter einstellen - schwerpunktmäßig in ganz Deutschland. Wir investieren in jedem Jahr 2 Milliarden aus eigenem Cashflow in die Erneuerung unserer Flotte und damit auch in neue Arbeitsplätze.

Am Standort Berlin, am Standort Berlin-Brandenburg ist die Lufthansa mit allen Konzernfeldern vertreten: mit der Airline, der Logistik, der Technik, den IT-Services und auch mit dem Catering und beschäftigt rund 3 500 Mitarbeiter in 25 Konzernen und Beteiligungsgesellschaften. Wir sind damit einer der größten Arbeitgeber in der Region und haben im vergangenen Jahr 6 Millionen Passagiere von und nach Berlin befördert. Wir bieten im kommenden Sommer mit unseren Partnern, zum Beispiel auch der Starlines, rund 820 Direktverbindungen pro Woche an. Auch im neuen BBI werden wir 30 Millionen in Einrichtungen für die Kunden investieren, zum Beispiel in Lounges, aber auch in einen Technik-Hangar, in dem die Flieger nachts gewartet werden.

Eine Verschärfung des bisherigen Kompromissvorschlages, zu dem ich ausdrücklich sagen möchte, dass die Lufthansa mit diesem Kompromissvorschlag leben kann, wird aus unserer Sicht den hiesigen Standort bzw. entsprechende Arbeitsplätze gefährden, weil wir bei vier Problemfeldern Benachteiligungen sehen. Ganz wichtig ist, dass im Geschäftsreiseverkehr frühe Ankünfte und späte Abflüge verlangt werden, damit ein Geschäftsreisender den gesamten Arbeitstag am Zielort verbringen kann.

Die Lufthansa lebt, wie Sie wissen, von Drehkreuzverkehren, insbesondere in Frankfurt, München, aber auch in Zürich, Wien und anderen Standorten, und es ist wichtig, dass diese Drehkreuze durch Anschlussverkehr gefüttert werden. Die gesamte Planung, die Knotenstruktur bestimmt die Tagesrotation eines Flugzeugs, die Produktivität des Flugzeugs und auch Abflug- und Ankunftszeit an anderen Flughäfen.

Auf dem Bild sehen Sie, wie sich eine Drehkreuzfunktion darstellt: Die vier Berge oben auf dem Bild sind die Abflugswellen an Flughäfen, die Berge nach unten gerichtet sind die Ankunftswellen. Wir haben mal einen Pfeil für Berlin eingezeichnet: Wenn Sie einen Abflug um 6 Uhr in Berlin haben, er kommt 7.15 Uhr in Frankfurt am Main an und kann dann frühestens um 8 Uhr auf die Anschlüsse gehen. Das heißt, Sie verlieren einen ordentlichen Anteil an Verbindungen. Wenn Sie den Flughafen um 22 Uhr schließen, dann muss die Maschine spätestens 21.30 Uhr landen, das heißt, sie kann 20.15 Uhr in Frankfurt abfliegen. Sie sehen auch, dass die entsprechenden Verbindungen nach Berlin stark gefährdet wären. In Summe: Die Verbindungsqualität für Berlin wird schlechter, die Attraktivität des Standortes wird damit schlechter.

Der zweite Punkt: Sogenannte Verfrühungen oder Verspätungen sind nicht mehr möglich. Wenn der Flughafen um 22 Uhr schließt und es gibt irgendwo Wetterunregelmäßigkeiten, sonstige Unregelmäßigkeiten, dann können wir keine verspäteten Landungen mehr durchführen.

Ich zeige gleich auf dem Chart, wie viele wir letztes Jahr hatten. Wir benötigen, um Planungssicherheit zu haben, auch die letzte Stunde als Planungspuffer. Das heißt, wir können planmäßig eigentlich nicht mehr nach 21 Uhr, 21.30 Uhr landen.

Last, but not least wird auch die Stationierung möglicher Langstreckenflugzeuge erschwert, denn diese landen, umlaufbedingt, beispielsweise aus den USA, oftmals schon vor 6 Uhr, am Abend fliegen sie traditionellerweise nach Asien, sie gehen nach 22 Uhr, beispielsweise in Frankfurt, dann auf Strecke.

Im vergangenen Jahr hatten wir in Tegel insgesamt 267 Verspätungen, davon waren 172 bis 0 Uhr und 70 in der Zeit zwischen 23.30 Uhr und Mitternacht. 25 Landungen fanden in der Zeit zwischen 0 Uhr bis 2.25 Uhr statt. Das heißt, für eine stabile Operation benötigt man nach dem planmäßigen Flugplan einen gewissen Puffer, weil man Unregelmäßigkeiten in einem eng vernetzten System gar nicht vermeiden kann.

Für den kommenden Sommer beispielsweise sind seitens der Lufthansa-Gruppe ein Start und sieben Landungen in Schönefeld zwischen 5 und 6 Uhr geplant, die Mehrzahl dann zwischen 6 und 22 Uhr; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sieben Starts und 34 Landungen, eine Landung bis Mitternacht und ein Start in der Kernnacht.

Der dritte Punkt: Berlin ist ein wichtiger Wartungsstandort für die Lufthansa, jede Nacht sind bei der Lufthansa-Technik fünf bis sechs Flugzeuge in der Wartung; um am nächsten Morgen wieder auf die Strecke gehen zu können. Diese Wartungsereignisse beruhen auch darauf, dass die Flieger teilweise in den Nachtrandzeiten beispielsweise durch Überführungsflüge bereitgestellt werden müssen. Wenn die Nachtrandzeiten nicht mehr zur Verfügung stehen, müssen die Flugzeuge auf andere Standorte verlagert werden, wo wir zu diesen Nachtrandzeiten noch die entsprechenden Überführungsflüge machen können.

Der Standort Berlin ist für die Lufthansa - einmal für die Lufthansa-Technik, aber auch für die Lufthansa Bombardier Aviation Services - ganz wichtig. Das zeigt sich auch daran, dass die Lufthansa-Technik einen zweistelligen Millionenbetrag in einen neuen Wartungshangar investiert. Technische Wartung ist integraler Bestandteil des Flugbetriebes, sie muss nachts erfolgen, damit die Flugzeuge tagsüber fliegen und Geld verdienen können. Aus Sicht einer Lufthansa Bombardier Aviation Services sind auch Überführungsflüge - vor allem von Business-Jets, die 100 pro Jahr ausmachen - erforderlich, da diese regelmäßig am Tag unterwegs sind, an unterschiedlichen Standorten operieren und nachts an ihre Heimatbasis in Berlin zurückkehren. Quintessenz: Für die Überführungsflüge brauchen wir die Nachtrandzeiten.

Vierter Punkt: Wir gehen davon aus, wenn die Nachtrandzeiten vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, dass wir einen hohen zweistelligen Millionenumsatz am Standort Berlin verlieren; den würden wir an anderen Standorten ausgleichen können. Wir haben sehr viele Drehkreuze, wir investieren sehr viel Geld, die Flugzeuge sind mobil, die Arbeitsplätze, die daran hängen, sind mobil.

Das heißt, sie werden sich letztendlich andere Standorte suchen, wo entsprechende Standortbedingungen gegeben sind. Das gilt auch für die Technik-Standorte. In Summe sehen wir für den Standort Berlin Wachstum und Arbeitsplätze gefährdet und können nur dafür plädieren, den bisherig vorhandenen Kompromissvorschlag zu akzeptieren. Durch diesen Kompromissvorschlag ist die Anbindungsqualität an unsere Drehkreuze gesichert. Wir haben eine gewisse Flexibilität, um ungeplante - das ist sehr wichtig - Verspätungen und Verfrühungen aufzufangen. Planbare, aber auch nicht planbare Wartungsüberführungsflüge sind darstellbar, Wachstumsmöglichkeiten sind vorhanden, und wir erreichen dadurch auch eine akzeptable Flugzeugproduktivität.

Wir haben vor 20 Jahren, nach dem Mauerfall, begonnen, in Berlin wieder zu fliegen, vorher durften wir nicht aufgrund des Alliiertenstatus der Stadt Berlin. Ich glaube, wir haben jetzt ein sehr positives Wachstum hingelegt. Wir sind überzeugt davon, dass der Standort Berlin Wachstumspotenziale hat, aber dafür brauchen wir vernünftige Rahmenbedingungen, wie sie der Kompromissvorschlag mit sich bringt, und wir brauchen natürlich auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die uns helfen, entsprechendes Wachstum zu finanzieren und sicherzustellen. - Vielen Dank.

Herr Dr. Krüger (IHK Cottbus):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Einladung. Der Flughafen BBI liegt im Kammerbezirk Cottbus, aber ich vertrete heute die Landesarbeitsgemeinschaften der IHKen des Landes Brandenburg, somit die Interessen von rund 150 000 Unternehmen im Land Brandenburg. Aus Sicht dieser Unternehmen ist die Nutzung der Tagesrandzeiten entscheidend für den Erfolg dieses größten Flughafenprojektes in Europa. Ich darf daran erinnern, dass 2,4 Milliarden Euro Steuergelder in den Bau dieses Flughafens fließen werden und in Teilen schon geflossen sind.

Die für uns uneingeschränkte Nutzung der Tagesrandzeiten ist für die Einbindung in den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr und somit für den wirtschaftlichen Betrieb der Airlines und des Flughafens unerlässlich. Das bisher bestehende absolute Nachtflugverbot von 0 bis 5 Uhr ist gerichtsfest und wird - zwar zähneknirschend - von der Wirtschaft - akzeptiert.

Dagegen brauchen der Flughafen und die Wirtschaft der Hauptstadtregion die Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr. Wir hoffen, dass die Politik in Berlin und Brandenburg sowie das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig an ihrer Entscheidung festhalten, dass in den Tagesrandzeiten am BBI mit maximal 103 Flugbewegungen in diesen drei Stunden geflogen werden darf.

Folgende Argumente sprechen aus unserer Sicht für die Nutzung dieser Tagesrandzeiten: Eine effektive Flugzeugumlaufplanung erfordert gerade Flüge in diesen Tagesrandzeiten. Meine Vorredner haben dieses auch schon zum Ausdruck gebracht.

Gerade die Zubringerflüge müssen sehr früh in Berlin landen, damit die Passagiere ihre Anschlussflüge erreichen.

Dreifach Umläufe der Flugzeuge pro Tag sind heute Standard. Dafür brauchen die Airlines einen bis zu 19 Stunden am Tag geöffneten Flughafen. Die am BBI stationierten Flugzeuge müssen am Abend landen können, um in der Nacht repariert und gewartet werden zu können.

Das zweite Argument für die Nutzung der Tagesrandzeiten ist die Entwicklung eines leistungsfähigen Interkontinental- bzw. Langstreckenverkehrs. Das ist auch in der Metropolregion Berlin-Brandenburg unverzichtbar. Die Fernziele sind derzeit nur durch Umsteigen an den Drehkreuzen Frankfurt am Main und München erreichbar. Der BBI sollte seine Chance, selbst ein Drehkreuz zu werden, nicht aufs Spiel setzen. Wir brauchen mehr Fernlinien vom Flughafen BBI vor allem in Richtung Osten nach Asien. Hier kann der BBI seinen Vorteil einer einstündig kürzeren Flugzeit nach Asien gegenüber anderen Flughäfen im Westen Deutschlands ausspielen. Wir brauchen sie bei den sich jetzt schon deutlich verstärkenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen Brandenburg und dem asiatischen Markt. Hier hat es in den vergangenen Jahren von 2005 bis 2010 Steigerungsraten des Warenverkehrs von rund 77 % gegeben. Daher brauchen wir diese Flugverbindungen. Aber - Herr Wagner hat darauf hingewiesen - Fernlinien sind natürlich besonders verspätungsanfällig. Hier muss dann der Flughafen die Möglichkeit haben, entsprechend darauf zu reagieren.

Das dritte Argument ist: Der BBI hat die Chance, als Heimatflughafen und Wartungsstandort entwickelt zu werden. Das bringt für die Wirtschaft in der Region, für die Zulieferindustrie, für die Dienstleistungen und für die Arbeitsplätze unschätzbare Vorteile. Der Betrieb einer am Flughafen stationierten Maschine ermöglicht bis zu 220 direkte Arbeitsplätze am Standort. Diese werden an den Heimathafen des Flughafens verlagert bzw. dort neu geschaffen. Insofern - darauf möchte ich hinweisen - handelt es sich um hochwertige Arbeitsplätze, die sich dann auch für die Wertschöpfung in der Region auswirken. Wir als die Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg sind froh, dass es gelungen ist, die drei größten Unternehmen im Bereich Flugzeugwartung für den Bau von drei riesigen Flugzeugwartungshangars auf dem Gelände des BBI zu interessieren. Am 21. März haben Air Berlin und die Germania den Grundstein für ihre millionenschwere Investition eines 17 000 m² großen Wartungshangars gelegt. Auch die Lufthansa-Technik steht in den Startlöchern. Die Unternehmen vertrauen darauf, dass frühe Abflüge am Morgen und späte Ankünfte möglich sind. Nur so können die Betriebszeiten der Anlagen, der Maschinen optimal ausgelastet werden und auf die Kundenwünsche der Airlines reagiert werden.

Wir beobachten heute bereits durch den Bau des BBI eine unglaubliche wirtschaftliche Belebung in der Region. Wir haben steigende Nachfragen nach gewerblichen Bauflächen. Wir haben eine Vielzahl von Firmenneugründungen mit Steigerungsraten im unmittelbaren Umfeld von 253 % in den Jahren von 2000 bis 2010. Das ist im Brandenburger Vergleich absolute Spitze.

Bei gravierenden Einschränkungen der Flugbewegungen ist im Zuge des dann eintretenden Bedeutungsverlustes des Flughafens mit einem Rückzug, mindestens aber mit Begrenzung der wirtschaftlichen Aktivitäten der Airlines zu rechnen.

Weitere Argumente für die Nutzung der Tagesrandzeiten sind: Es gibt einen Flugbereich, der ist noch nicht angesprochen worden, das ist der Bereich der Business-Aviation. Hier geht es um die individuelle Bestellung eines Kunden und hat in einer Hauptstadtregion mit dem Treffpunkt aus Spitzen von Wirtschaft, Politik und Kultur eine besondere Bedeutung. Es geht um das Thema Luftfracht. Nur tagsüber können Post und andere Unternehmen die Luftfracht bei ihren Kunden einsammeln und müssen erst sehr spät die Flüge nutzen, um die Verteilerstationen in Westeuropa zu erreichen.

Der Tourismus ist insbesondere für die Hauptstadtregion - das betrifft Berlin und Brandenburg gleichermaßen - wichtig, einen solchen Flughafen zu haben. Der Flughafen, das zeigen die steigenden Übernachtungszahlen deutlich, ist insoweit auch eine Jobmaschine für die touristischen Betriebe. Sowohl bei den Ankünften der Gäste als auch bei den Übernachtungen gibt es Veränderungen von 2009 zu 2010 von fast 5 %.

Wir sind und wollen der dritte Standort im Bereich der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland werden. Dieses wird nicht funktionieren, wenn wir auf die Tagesrandzeittennutzung des BBI verzichten.

Zusammenfassend aus Sicht der Wirtschaft: Wir können mit dem derzeitigen Flugverbot von 0 Uhr bis 5 Uhr früh leben. Aber die Nutzung der Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr ist aus unserer Sicht unverzichtbar. Größere Einschränkungen in den Früh- und späten Abendstunden sind daher aus Sicht der Wirtschaft nicht akzeptabel. Bestimmte Flugverkehre, meine Damen und Herren, oder Beförderungsarten dürfen nicht bevorzugt werden. Es geht um die Gleichbehandlung von Passagieren und Luftfracht sowie von Linien- und Charterflügen. - Vielen Dank. (Stellungnahme Anlage 3)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Vielen Dank, Herr Dr. Krüger. - Verehrte Damen und Herren Abgeordnete, wir haben jetzt die Chance, die erste Fragerunde zu eröffnen. Ich erwarte Wortmeldungen. - Herr Schulze, Herr Dr. Luthardt.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Guten Tag, erst einmal! Ich habe Ihnen noch einmal so einen Fragenkatalog verteilen lassen. Da kann man sich dann vielleicht besser auf die Frage konzentrieren, wenn man noch einmal nachlesen will. Ich möchte kurz einführen, dass die Argumente, mit denen hier für einen starken Wirtschaftsstandort geworben wird, eindringlich sind.

Aber sie erinnern mich furchtbar an die Diskussionen im Rahmen der Atomenergie. Das war vor Jahren auch alles en vogue.

Mich würde jetzt interessieren, warum in Ihren Ausführungen die Menschen, die im Umland wohnen, keine Rolle gespielt haben. Im Fragenkatalog gab es eine ganze Reihe von Fragen. Ich denke einmal, Sie als Wirtschaftsunternehmen sollte das auch interessieren, wie die Betroffenen damit umgehen. Das habe ich aber nicht gehört. Vielleicht wollen Sie dazu noch einen Nachsatz bringen. Entsprechende Fragen waren ja im Fragenkatalog enthalten.

Ich möchte aber an Herrn Dr. Krüger und an Herrn Amsinck zwei Fragen richten, die Ihnen auch schriftlich vorliegen dürften, und zwar Frage 1. Die können Sie noch einmal mitlesen. Ich lese die Frage einfach vor: Am 28. Februar 2011 führte in der Anhörung des Abgeordnetenhauses von Berlin der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld Prof. Schwarz aus - ich zitiere entsprechend dem Protokoll -: „Wenn in Randzeiten nicht geflogen werden kann, kostet uns das 18 000 Arbeitsplätze.“ Zitatende. Das war auch veröffentlicht in der „Berliner Morgenpost“ am 1. März. Ausweislich der Internetseite der FBS werden 2009 rund 18 000 Menschen unmittelbar an beiden Flughäfen beschäftigt. Nach einer von der FBS selbst in Auftrag gegebenen veröffentlichten Studie werden im Jahre 2012 nur noch 16 500 Menschen direkt am Flughafen Berlin beschäftigt sein. Meine Frage an Sie: Auf welche nachprüfbaren Fakten stützen sich somit Ihre Behauptung und die von Dr. Schwarz, dass im Falle eines Nachtflugverbotes bis zu 18 000 Arbeitsplätze entfielen?

Frage 2: Die Planfeststellungsbehörde selbst hat im Planergänzungsbeschluss in Zweifel gezogen, dass sich die von Gutachtern ermittelten positiven Effekte auf die Arbeitsplätze exakt quantifizieren und qualifizieren lassen. Wie können dann Herr Prof. Schwarz und auch Sie diese Arbeitsplatzeffekte so genau quantifizieren und entsprechende Aussagen, die Sie letztendlich auch hier substantiell getan haben, untermauern?

Die anderen Fragen werde ich dann an Prof. Schwarz richten, wenn es so weit ist.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wenn Sie das Wort von mir erhalten. - Herr Dr. Luthardt ist jetzt an der Reihe und dann Herr Jungclaus.

(Unruhe)

Natürlich wird er es erhalten, aber es muss erst einmal angezeigt werden; so viel zur Formalie.

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Meine Fragen gehen an Herrn Dr. Krüger und an Herrn Wagner. Sie haben jetzt Ihre Sicht auf die Wirtschaftlichkeit dargestellt. Ich denke, in der heutigen Zeit wird Wirtschaftlichkeit nicht nur an Zahlen orientiert, sondern auch an diesen sogenannten weichen Faktoren. Dazu zählen für mich Ökologie und Soziales. Es ist also nicht nur Wirtschaftlichkeit in einer Hinsicht zu sehen. Meine Frage: Warum haben Sie diese Gesichtspunkte nicht in Ihre Darlegungen hineingebracht, also soziale und ökologische Gesichtspunkte?

(Einzelbeifall)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Dr. Luthardt. - Herr Jungclaus.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Zunächst eine Anmerkung zu den Ausführungen von Herrn Dr. Krüger, der in seinem Eingangsstatement gesagt hat, wie viele Unternehmen er vertritt. Ich habe seit 16 Jahren selber ein Unternehmen und bin durch die gesetzliche Lage gezwungen, Mitglied der IHK zu sein. Seien Sie versichert: Mich vertreten Sie nicht, und ich denke, einige andere Unternehmer in Berlin auch nicht.

(Beifall)

Meine Frage an Herrn Wagner. Sie haben ausgeführt, wie der Bedarf und die Vision und die Prognosen von Arbeitsplätzen aus Sicht der Lufthansa gestaltet sind. Das hängt ein bisschen damit zusammen, dass Sie auf der einen Seite momentan als Drehkreuz Frankfurt am Main und München haben. Ich frage Sie daher: Sind momentan diese beiden Drehkreuze Ihrer Meinung nach nicht ausgelastet? Ist das ein zusätzlicher Bedarf, der Ihrer Meinung nach entsteht? Wenn nicht, würde es bedeuten, dass Sie Kapazitäten von Frankfurt am Main und München abziehen müssten. Da würde mich interessieren, ob das innerhalb Ihres Unternehmens auch schon an die Mitarbeiter kommuniziert wurde. Das ist ja immer ein bisschen ein Indiz dafür, wie sehr diese Sachen ernst gemeint sind.

Die zweite Frage geht in Richtung Wettbewerb. Wir konnten nun ausgiebig in der Presse lesen, dass Air Berlin hier ein Drehkreuz errichtet. Nach meinem Kenntnisstand ist das eine relativ einmalige Geschichte auf der Welt, dass es einen Standort für zwei Drehkreuze gibt. Da würde mich interessieren, wie Sie diese Wettbewerbssituation bewerten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Bevor ich Herrn Goetz das Wort gebe, möchte ich noch darauf hinweisen, dass wir eine Anhörung immer auch mit ganz konkreten Regularien verbinden. Ich würde ganz kurz einen Satz aus der Geschäftsordnung des Landtages vorlesen, weil wir doch merken, dass es Emotionen in diesem Raum gibt: „Wer im Zuhörerraum Beifall, Missbilligung oder sonstige politische Meinungsäußerung bekundet oder Ordnung und Anstand verletzt, kann auf Anordnung aus dem Sitzungssaal verwiesen werden.“

Zu diesem Mittel möchte ich natürlich nicht greifen. Insofern denke ich, dass wir uns hier eine ordentliche Arbeitsatmosphäre miteinander schaffen sollten. - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Amsinck, ich habe eine Nachfrage zu den Zuzügen. Sie haben gebracht, dass es durch den BBI in den Anrainergemeinden des Flughafens zu erheblichen Zuzügen kommt. Mich würde interessieren, welche Gemeinden Sie unter dem Begriff Anrainergemeinden gefasst haben und ob Ihnen Erkenntnisse dazu vorliegen, in welchem Umfang Zuzüge unabhängig von Flughafenstandorten erfolgen oder erfolgt sind bzw. in welchem Umfang sich möglicherweise auch Wegzüge ergeben könnten, wenn durch Überflüge Grundstücke stärker mit Lärm belastet werden.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Goetz. Mit Ihrem Einverständnis würde ich jetzt die erste Fragerunde abschließen wollen. Es sind eigentlich alle angesprochen worden, die im ersten Block ihr Statement vermittelt haben. Insofern würde ich darum bitten, dass wir uns wieder entsprechend der Reihenfolge entlanghangeln. Herr Amsinck, Sie haben das Wort.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Ich will zu drei Fragen Stellung nehmen. Nicht nur wir haben die Anliegen der Menschen mit im Blick gehabt, Herr Schulze, sondern auch das Gericht, als es diesen Planergänzungsbeschluss verlangt und gefordert hat, dass es nicht nur zwischen 0 Uhr und 5 Uhr keinen Flugverkehr gibt, sondern dass das Fliegen in den Randzeiten sachlich begründet werden muss. Was hier gefunden worden ist, ist ein Kompromiss zwischen den Anliegen der Airlines des Flughafens, die sich sicherlich noch eine andere Regelung gewünscht hätten, und den Anliegen der Anwohner. Ich glaube, das ist eine sachgerechte Lösung. Deswegen sprechen wir zu Recht von einem Kompromiss.

Dann gab es eine Frage zu den Beschäftigungseffekten 18 000. Schauen Sie sich noch einmal die Langfassung unserer Stellungnahme auf der Seite 17 an.

Diese 17 000 oder 18 000 ergeben sich als sogenannter Gesamtbeschäftigungseffekt, der errechnet worden ist vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Das finden Sie in unserer Stellungnahme auf der Seite 17, wo ausgeführt ist, dass um 17 000 Arbeitsplätze die Differenz in der Frage liegt, wenn zwischen 22 Uhr und 6 Uhr überhaupt nicht geflogen werden könnte. Die Quelle ist das Institut für Verkehrswissenschaft.

Dritter Punkt war die Frage des Zuzugs. In der Tat ist das nicht der erste Standort, den wir beobachten und wo wir sagen können, dass eine Standortentscheidung dafür sorgt, das muss nicht unbedingt ein Flughafen sein, das kann ein neuer großer Automobilstandort sein, das kann etwas anderes sein, dass Menschen in der heutigen Zeit - und die Menschen sind vielfach mobil -, den Arbeitsplätzen und den erwarteten Arbeitsplätzen hinterherziehen, dass sie ihre Standortentscheidung für ihre persönlichen Lebensumstände von wirtschaftlichen Aktivitäten abhängig machen. Die Zahlen, die wir hier aufgeschrieben haben, sind deswegen so interessant, weil sie in Kenntnis des Planfeststellungsbeschlusses für den BBI gefallen sind. Ab 2006 ist gezählt worden. Die Quelle ist das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Das hat zwischen 2006 und 2010 gezählt. Ich schließe gar nicht aus, dass der eine oder andere in Kenntnis dieses Beschlusses auch gesagt hat, ich verlasse vielleicht eine Gemeinde Blankenfelde oder eine Gemeinde Zeuthen oder eine Gemeinde Wildau. Aber wir haben hier die saldierten Zahlen. Das heißt, hier sind Fortzüge und Zuzüge drin. Wir haben die saldierten positiven Zahlen. Die sagen eindeutig, dass wir eine positive Bevölkerungsentwicklung haben. Das deckt sich mit unseren Beobachtungen, wenn an anderen Stellen in Deutschland oder in der Region Berlin-Brandenburg neue Arbeitsplätze entstehen, dass Menschen auch ihre Wohnortentscheidung von diesen neuen Arbeitsplätzen abhängig machen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Amsinck. - Ich rufe Herrn Wagner auf.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Danke schön. Es war die Frage, inwieweit wir die sozialen und ökologischen Aspekte berücksichtigen würden. Ich glaube, ich sagte eingangs, dass wir in Deutschland dieses Jahr 4 000 neue Arbeitsplätze schaffen. Ich halte das für eine sehr soziale Komponente. Ich sagte eingangs auch, dass wir viel Geld - jedes Jahr 2 Milliarden - in neue Flugzeuge investieren. Das sind Flugzeuge, die sehr leise sind. Auch hier tragen wir natürlich den Anforderungen der Anwohner an einen Flughafen in hohem Maße Rechnung.

Von Ihnen kam die Frage nach dem Drehkreuz. Die Lufthansa hat - ich sagte es auch - mehrere Drehkreuze. Ob wir in Berlin ein Drehkreuz bauen oder nicht, ist noch nicht entschieden. Das hängt auch von den weiteren wirtschaftlichen Rahmendaten ab.

Wir waren durchaus überrascht, dass seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft den Gebührenentgeltvorschlägen des Flughafens 1:1 gefolgt wurde. Insofern ist seitens der Lufthansa noch nicht entschieden, dass wir hier ein Drehkreuz aufbauen. Sie haben mit Ihrer Aussage Recht, dass es in der Welt kaum einen Flughafen gibt, wo zwei Airlines ein Drehkreuz betreiben, außer in Chicago.

Der Flugverkehr, das muss man wissen, wächst jedes Jahr mit 5 %. Das war über die letzten 30 Jahre der Fall. Das heißt, wenn wir neue Flugzeuge bestellen, dann werden sie dort eingesetzt, wo sie letztendlich am rentabelsten und profitabelsten sind. Wir werden keinesfalls unsere Drehkreuze in Frankfurt am Main oder München, die sehr profitabel wachsen, einschränken, sondern was wir dann in Berlin bei entsprechender Wirtschaftlichkeit tun würden, ist zusätzliches Wachstum. Das aber letztendlich auch woandershin verlagert werden kann.

Zur Wettbewerbsstrategie gegenüber der Air Berlin. Ich glaube, die Air Berlin muss für sich überlegen, was die richtige Strategie ist, genau wie wir das für uns tun. Wir haben ein Projekt innerhalb der Lufthansa aufgesetzt, wo wir eine Strategie für den BBI entwickeln. Dazu werden wir uns im Sommer auch entsprechend äußern. - Vielen Dank.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Wagner. - Ich rufe Herrn Dr. Krüger auf.

Herr Dr. Krüger (IHK Cottbus):

Ich kann das kurz machen, weil meine beiden Vorredner weitestgehend die Fragen beantwortet haben. Herr Jungclaus bin ich gern bereit, noch einmal ein paar Erläuterungen zur IHK zu geben, damit er weiß, auf welcher Grundlage wir hier vortragen. Im Übrigen hätte ich auch empfohlen, Herrn Prof. Schwarz direkt zu fragen. Der sitzt hier im Raum.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank für Ihre Empfehlung, aber das Wort erteile immer noch ich. Wie Sie vielleicht schon wahrgenommen haben, wird auch Herr Prof. Schwarz die Chance und Möglichkeit haben, hier Rede und Antwort zu stehen.

Gut, ich frage noch einmal in die Abgeordnetenrunde. Gibt es weitere Anfragen zum ersten Block? - Frau Gregor-Ness.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Die Herren haben jetzt immer davon gesprochen, dass der gefundene Planergänzungsbeschluss bereits einen Kompromiss darstellt. Was wäre zu erwarten gewesen bei einem nicht vorhandenen Nachtflugverbot?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

An wen geht jetzt diese Frage?

(Zuruf: An alle.)

Dann Herr Amsinck.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Meines Wissens waren die Anmeldungen der Airlines größer für die Zeit von 22 bis 24 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr. Hätte es nicht diesen Kompromiss gegeben, hätten wir davon ausgehen können, dass die Airlines diese Nachtrandzeiten noch stärker nutzen, das heißt, entsprechend ihren Anmeldungen nutzen können. Aber das Gericht ist in dieser sachlichen Abwägung zu dem Schluss gekommen, dass beides berücksichtigt werden muss: die Interessen der Anrainer bzw. der Anlieger sozusagen und die Interessen, die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Airlines. Daraus ist dann dieser Kompromiss entstanden. Ich glaube, das ist eine sachgerechte Lösung, weil er ganz klaren Kriterien folgt.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Wagner.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Wir sprechen über einen Zeitraum, der im Juni 2012 beginnen wird. Insofern richtet sich die Lufthansa in ihren Flugplanungen immer danach: Was sind die entsprechenden Rahmenbedingungen? Wir haben keine Szenarien gemacht, was wäre wenn, sondern wir entwickeln dann den Flugplan, wenn wir wissen, wie die Rahmenbedingungen sind.

Ich gehe davon aus, dass wir insbesondere in den Nachtrandzeiten sicherlich den einen oder anderen Flug mehr gehabt hätten. Ob wir wirklich in der Nacht geflogen wären, das bezweifle ich, weil wir einfach die Nacht auch für die Wartung der Flugzeuge benötigen. Sie fliegen von morgens 6 Uhr bis abends 23, 24 Uhr. Irgendwann müssen sie sozusagen auch in den Stall und überprüft und gewartet werden. Insofern glaube ich, dass wir in der Kernnachtzeit sicherlich keinen großen Bedarf gehabt hätten. Zum Tagesrand hin hätte sicherlich noch etwas hinzukommen können. Aber noch einmal: Wir haben das Szenario nicht gebaut, ganz bewusst, weil wir über den Sommer 2012 sprechen. Insofern machen wir keine what-if-Szenarien.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut. - Ich würde die nächste Fragerunde einleiten wollen, und zwar habe ich auf meiner Liste Herrn Schulze und dann Herrn Vogel.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Ich will gleich an Herrn Wagner anschließen. Herr Wagner, Sie haben gesagt, dass Sie mit Fragezeichen versehen hätten oder haben, ob Sie in der Nacht geflogen wären, wenn es denn möglich gewesen wäre. Ich würde Sie fragen, ob Sie mir zustimmen, dass die rechtliche Definition für Nacht in Deutschland von 22 Uhr bis 6 Uhr geht. Stimmen Sie mir da zu?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Also, Herr Schulze, haben Sie jetzt noch eine Frage auf Lager? Denn die Fragesteller

(Abgeordneter Schulze [SPD]: Das ist eine Frage!)

gebe ich dann weiter. Haben Sie noch eine Frage oder war es das jetzt?

Abgeordneter Schulze (SPD):

Ich hätte nur noch zu Herrn Amsinck eine Einwendung gehabt. Sie sprechen immer von einem Kompromiss. Ein Kompromiss kann nur zwischen Beteiligten verhandelt werden. Die Einwohner, die Anwohner der Gemeinden sind nicht beteiligt gewesen. Insofern gibt es hier eine Festlegung, aber keinen Kompromiss. Das muss man einfach einmal festhalten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut, das war keine Frage. Deswegen würde ich jetzt Herrn Vogel aufrufen, um dann die Angefragten mit dem Wort zu versehen.

Abgeordneter Vogel (GRÜNE/B90):

Ich habe eine Frage an Herrn Amsinck. Sie haben sich auch bezogen auf eine Tabelle auf Seite 17 Ihres Gutachtens der von Ihnen vorgelegten Stellungnahme. Würden Sie auch einräumen, dass es sich um ausgesprochen unsichere Prognosen handelt, wenn davon die Rede ist, dass bis zu 18 000 Arbeitsplätze weniger entstehen, wenn die Tagesrandzeiten nicht genutzt werden?

Nach dieser Tabelle ist erkennbar: Erstens bezieht es sich auf das Jahr 2023. Das ist nun durchaus noch eine ganze Zeit hin. Zweitens gibt es die Unterstellung, dass die Tagesrandzeitennutzung mindestens 4 Millionen Passagiere mehr generieren würde, als wenn die Tagesrandzeiten nicht genutzt würden. Vielleicht können Sie dazu auch eine Aussage treffen, weil ich nicht glaube, dass 4 Millionen Passagiere in diesen drei Stunden unterzubringen sind, sondern da müssen andere Effekte zugrunde liegen.

Würden Sie auch einräumen, dass diese Prognosen auch deswegen ausgesprochen unsicher sind, weil es noch andere Rahmenbedingungen außer den Tagesrandzeiten gibt? Ich erwähne einmal Flugticketabgabe, Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel, mögliche Kerosinpreiserhöhungen, möglicherweise auch eine grundsätzliche Umorientierung im innerdeutschen Flugverkehr.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Vogel. - Ich würde vorschlagen, wir machen es wieder so wie in der letzten Fragerunde. Herr Amsinck, Sie haben das Wort.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Es gibt das schöne Bonmot, dass Prognosen deshalb so besonders unsicher sind, weil sie sich auf die Zukunft richten. Was hier gemacht worden ist und was tatsächlich gang und gäbe in der Wirtschaft ist, dass mit Szenarien gearbeitet wird. Anders könnte kein Unternehmen sein Geschäft betreiben. Wenn sie nicht gewisse Annahmen treffen über eine Umsatzentwicklung oder wie sich sozusagen ihr Geschäft in diesen oder jenen Märkten entwickelt, dann können sie sich im Grunde genommen am Markt verabschieden. Es sind Szenarien, aus unserer Sicht realistische Szenarien. Ob sie dann tatsächlich im Jahre 2023 so eintreffen, das werden wir, wenn wir uns möglicherweise hier wiedersehen, feststellen.

(Zuruf: Dann ist Herr Vogel im Ruhestand. - Heiterkeit)

Ich habe mir vorgenommen, noch ein bisschen durchzuhalten.

Das ist sozusagen eine realistische Betrachtung des Ganzen. - Ich weiß nicht: Gab es dazu noch eine weitere Frage? - Nein. Das war im Grunde genommen die Szenariobetrachtung.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Amsinck. - Dann frage ich Herrn Wagner, ob Sie auf die Fragen antworten möchten.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Was ich zu der juristischen Nacht zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sagen kann: Ich bin kein Jurist. Insofern kann ich die Frage nicht beantworten.

(Zuruf des Abgeordneten Schulze [SPD])

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Schulze, Herr Schulze.

Ich frage Herrn Dr. Krüger. Wollen Sie zu den aufgeworfenen Fragen noch etwas sagen? - Nicht.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann würde ich jetzt zum zweiten Block kommen. Ich übergebe gleich an Herrn Faulenbach da Costa das Wort zur Stellungnahme, die wir erwarten.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

(Der Sachverständige referiert anhand einer Powerpoint-Präsentation.)

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung. Dass man auch fachlich begründet dezidiert anderer Auffassung sein kann als meine drei Vorredner in einigen Fragen, können Sie meiner Ihnen vorliegenden schriftlichen Stellungnahme und der Beantwortung Ihrer 25 Fragen entnehmen (Anlage 4). Deshalb gehe ich darauf nicht mehr ein und werde auch auf diese Fragen im Detail nicht mehr antworten. Es liegt Ihnen schriftlich vor. Ich werde mich konzentrieren auf zwei Themen, nämlich Arbeitsplätze und die Kosten des Nachtflugbetriebes, weil ich das auch für zentrale Themen halte. Alles andere, wie gesagt, liegt Ihnen schriftlich vor.

Auf der nächsten Folie sehen Sie eine Veröffentlichung der Flughafengesellschaft der FBS vom 02.06.2009. Dort wird der Zuwachs der Beschäftigten am Standort Tegel mit 25,78 % angegeben gegenüber 2006. Das ist ein Flughafen mit Nachtflugverbot. Am Flughafen Schönefeld ist die Zahl der Beschäftigten um 9,72 % gestiegen, ein Flughafen ohne Nachtflugbeschränkung, um einmal deutlich zu machen, welche Auswirkungen Nachtflugbeschränkungen auf die Entwicklung der Arbeitsplätze am Flughafen haben.

Weiterhin sagt die FBS - das ist eben schon thematisiert worden -, mit einem Nachtflugverbot gehen 18 000 Arbeitsplätze in der Region oder am Flughafen verloren. Der FBS-Gutachter Baum, er ist eben auch schon angesprochen worden, sagt 33 000 Arbeitsplätze am Flughafen selbst für 2023 voraus.

Wie sagt er die voraus? Dazu komme ich nachher. Es ist erst einmal wichtig zu wissen, wie in der Flughafenplanung Arbeitsplätze ermittelt werden. In der Regel nimmt

man dazu Verkehrseinheiten. Sie haben das hier links unten: Eine Verkehrseinheit ist ein Passagier inklusive Gepäck oder 100 Kilogramm Fracht. Dann kann man weitergehen und sagen, wir schauen, welche Arbeitsplätze entstehen auf welchem Flughafen, Typen von Flughäfen. Drehkreuze wie Frankfurt und München haben pro 1 Million Verkehrseinheiten 860 bis 920 Arbeitsplätze. Ein Low-cost-Flughafen wie der Flughafen Hahn hat 390 Arbeitsplätze für 1 Million Verkehrseinheiten. Sie sehen also eine sehr große Spannweite; dazu komme ich nachher noch einmal.

Wir haben in Deutschland eine Spannweite von 390 bis 1 240 Arbeitsplätzen pro 1 Million Verkehrseinheiten. Es ist also eine sehr große Spannweite, die hier prognostiziert wird, immer in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen.

Ein Wartungsflughafen hat beispielsweise 1 240 Arbeitsplätze pro 1 Million Verkehrseinheiten, während ein Flughafensystem - Berlin ist das einzige Flughafensystem - 952 Arbeitsplätze pro 1 Million Verkehrseinheiten aufweist.

Auf der nächsten Seite habe ich einmal graphisch eine Auswertung von mir über alle Flughäfen in Deutschland und die Anzahl der Arbeitsplätze dargestellt, die auf diesen Flughäfen bereitgehalten, vorgehalten oder gezählt werden. Das sind die gelben Punkte, die Sie kaum erkennen können, relativ oben liegend. Etwa 920 ist der Durchschnittswert für alle deutschen Flughäfen.

Weiter unten sehen Sie dann die Standorteinordnung vom BBI im Jahre 2023. Sie dürfte bei etwa 625, 630 Arbeitsplätzen pro 1 Million Verkehrseinheiten liegen. Damit wird auch deutlich, in welchem Bereich sich die Entwicklung der Arbeitsplätze auf den deutschen Flughäfen insbesondere in Berlin bewegen wird. Der Arbeitsplatzgutachter der FBS Prof. Baum hat drei Szenarien untersucht: ein Szenario ohne Nachtflugverbot mit Verkehr von 0 bis 24 Uhr. In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal sagen, um das auch richtig zu stellen: Wir unterhalten uns über die Nacht von 22 Uhr bis 6 Uhr. Da gibt es Nachtrandzeiten und Kernzeiten. Tagesrandzeiten sind die Zeiten von 18 Uhr bis 22 Uhr und von 6 Uhr bis 8 Uhr. Über Tagesrandzeiten will ich mich aber nicht unterhalten, weil dort nicht diskutiert wird, ob es Verkehrsbeschränkungen geben soll oder nicht geben soll.

Der Gutachter der FBS hat ein weiteres Szenario B1 entwickelt mit Nachtflugbeschränkung und einem Flugbetrieb von 5 Uhr bis 24 Uhr und ein Szenario B2 mit einem Flugbetrieb von 6 Uhr bis 22 Uhr. Sie sehen hier auch, er hat jeweils zu diesen Szenarien unterschiedliche Passagieraufkommen und Frachtaufkommen zugeordnet. Insoweit sehen Sie auch hier den direkten Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Arbeitsplätze, die hier stattfindet. Auch das ist unstrittig. Da kommt der Gutachter der FBS für den Flughafen im unbegrenzten Szenario auf 31 000 Arbeitsplätze pro Flughafen, im Szenario B1 mit 25 Millionen Passagieren auf 23 800 Arbeitsplätze und im Szenario B2 mit nur noch 22 Millionen Passagieren, weil er dort von 6 Uhr bis 22 Uhr ein Nachtflugverbot und ein entsprechend geringeres Aufkommen unterstellt, auf 21 800 Arbeitsplätze.

Dann habe ich hier unter extern - das sind die braunen Felder darunter - mal die indirekten induzierten und katalytischen Arbeitsplätze zusammengefasst. Da sagt der Gutachter Baum, dass im Szenario ohne Beschränkung 48 100 externe Arbeitsplätze entstehen, im Szenario B1 42 100 und im Szenario B2 39 000 Arbeitsplätze, sodass insgesamt im Saldo 79 100 Arbeitsplätze ohne Nachtflugverbot und im Szenario B2 mit den meisten Beschränkungen 60 900, also 18 200 weniger, Arbeitsplätze entstehen.

Ich zeige Ihnen auf der nächsten Folie einmal die Entwicklung, nämlich die Verkehrsentwicklung der Passagiere und der Arbeitsplätze im Verhältnis zu 1 Million Verkehrseinheiten. Danach steigt das Verkehrsaufkommen nach der Prognose um 359 % bis 2023. Die Beschäftigungsverhältnisse sinken gegenüber dem heutigen Stand auf 66 %. Auch das macht deutlich, dass der Arbeitsplatzzuwachs wesentlich geringer ausfällt, als er vorhergesagt wird. Es wird in dieser Folie erkennbar, wie mit den Arbeitsplatzentwicklungen zu rechnen ist, ohne dass ich im Detail darauf eingehen will. Denn wesentlich ist dabei - und das ist immer das Entscheidende -: Arbeitsplätze gehen nur verloren, wenn es weniger Verkehrsaufkommen gibt. Das habe ich eben versucht darzustellen.

Was sagt nun der Prognosegutachter der Landesregierung Intraplan im entsprechenden Prognosegutachten für den Nachtflugbedarf am Flughafen Schönefeld? Der kommt - ach so, Entschuldigung, jetzt habe ich eine Folie übersprungen. Ich gehe noch einmal zurück und komme zum Thema Arbeitsplätze, nämlich zur Frage der externen Arbeitsplätze, die hier gerechnet werden. Es ist eben schon einmal angedeutet worden, das hat man bei anderen auch. Wenn wir aber so bei allen großen Arbeitsstätten rechnen, die wir haben, ob es, sage ich einmal, Automobilfabriken oder Würstchenbuden sind, und dort immer die indirekten induzierten und katalytischen Arbeitsplätze hinzurechnen, müssten wir in Deutschland rund 80 Millionen bis 100 Millionen versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse haben.

(Lachen)

Die haben wir aber nicht. Insoweit sind diese externen Effekte mit Vorsicht zu genießen, weil sie im Prinzip von jeder anderen Industrie oder Gewerbebranche auch geltend gemacht werden können. Vor allen Dingen ist eins zu beachten: Bei den Berechnungen der Luftverkehrswirtschaft sind das Bruttoeffekte, die hier dargestellt werden. Es sind keine Nettoeffekte. Ich will Ihnen ein Beispiel nennen. Die Low-cost-Carrier, auch Hybrid-Carrier wie Air Berlin, machen beispielsweise die Reisebüros überflüssig. Das sind Arbeitsplätze, die durch eine bestimmte Entwicklung in diesem Markt verlorengehen.

Ein weiteres Beispiel: die Firma Nokia in Bochum. Die Verlagerung der Produktion von Handys von Bochum nach Rumänien ist nur möglich gewesen, weil es den Luftverkehr gibt. Wenn es den Luftverkehr nicht gäbe, wäre diese Arbeitsplatzverlagerung nicht möglich gewesen. Auch das sind die Effekte der Arbeitsplatzentwicklung, die in diese Berechnungen einfließen müssen.

Solange sie nicht einfließen, sind es keine sauberen Effekte, keine Nettoeffekte, sondern es werden nur Bruttoeffekte dargestellt.

Weiterhin ist feststellbar, dass der Low-cost-Verkehr, aber auch der Luftverkehr insgesamt in den letzten Jahren vermehrt sogenannte prekäre Arbeitsverhältnisse geschaffen hat und nicht mehr in Kernbereichen, die früher noch vorhanden waren.

Nun komme ich zu der Frage der Arbeitsplatzentwicklung. Ich habe das eben auch in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen gemacht. Das ist völlig richtig. Was sagt aber der Prognosegutachter des Landes, der ja eine Nachtflugprognose erstellt hat? Er kommt zu dem Ergebnis in seiner Prognose, dass die solitäre Lage des Flughafens Berlin nicht dazu führt, dass durch Nachtflugbeschränkungen weniger Verkehr abgewickelt wird. Er sagt, es mögen andere Fluggesellschaften sein, die diesen Verkehr abwickeln. Der Verkehr insgesamt, das Aufkommen, ist da und wird auch mit Nachtflugbeschränkungen abgewickelt. Anders ausgedrückt: Es kann durch Nachtflugbeschränkungen nach der Meinung des Prognosegutachters des Landes nicht zu Arbeitsplatzeinbußen im Raum Berlin kommen, da nicht mit Verkehrseinbrüchen, Verkehrsrückgängen gerechnet werden muss. Das Ergebnis des Prognosegutachtens ist immer eindeutig. Der Prognosegutachter sagt für das Jahr 2023 mit und ohne Nachtflugbeschränkungen 360 000 Bewegungen und 33 Millionen Passagiere voraus. Insofern erübrigt sich auch die Frage, ob Nachtflugbeschränkungen Arbeitplatzeffekte in Berlin bewirken oder nicht. Es ist tatsächlich so. Die solitäre Lage des Flughafens Berlin erübrigt diese Frage.

Ich komme zum letzten Punkt, den will ich schnell abhandeln, nämlich die Kosten des Nachtflugbetriebes, weil das doch eine ganz wesentliche Frage ist. Einmal will ich sagen, dass auf mitteleuropäischen Drehkreuzen die Umsteigeknoten - wir haben es eben auch gesehen - zwischen 6 Uhr und 22 Uhr liegen und nicht in der Nacht. Auf europäischen Drehkreuzen im Flugbetrieb, im Passagierbetrieb ist der Nachtflugbetrieb für den Umsteigeverkehr irrelevant. Auf europäischen Drehkreuzen entsteht durch die Strategie einer Airline und nicht durch den Nachtflugbetrieb ein Drehkreuz. Das heißt, die Frage, die eben gestellt wurde, ob sich die Lufthansa ein drittes Drehkreuz in Deutschland vorstellen kann - ja oder nein - ist eine Strategie, die die Airline entwickelt und die Passagiere mitbringt oder Passagiere abzieht. Aber es ist keine Frage, ob der Flughafen nächtliche Beschränkungen oder keine nächtlichen Beschränkungen hat. Denn es geht bei dieser Frage nicht darum, ob nachts geflogen wird. Es wird im Luftverkehr immer nachts geflogen. Das ist gar keine Frage. Die Frage ist nur, ob an einem bestimmten Kristallisationspunkt des Luftverkehrs, nämlich an einem Flughafen, Nachtflugbetrieb, nämlich Starts und Landungen, erlaubt sind oder nicht erlaubt sind. Das sollte man immer von anderen Fragen abhängig machen. Das habe ich in meiner schriftlichen Betrachtung, denke ich, ausführlich dargestellt.

Ich will Ihnen darstellen, warum ich der Auffassung bin - das kann man auch belegen -, dass ein Nachtflugbetrieb für den Flughafen selbst und seine Anteilseigner unwirtschaftlich ist. Ein Flughafen mit Nachtflugbetrieb muss in drei Schichten gefahren werden.

Ich habe einmal versucht darzustellen, welche Bewegungen bzw. welcher Verkehr in welcher Zeit abgewickelt wird. Das ergibt sich aus der Tagestrennlinie eines Flughafens. Das kann man auswerten, nämlich in der ersten Schicht von 6 Uhr bis 14 Uhr 48 %, in der zweiten Schicht von 14 Uhr bis 22 Uhr 47 %. Das ist genau die Tagestrennlinie des Planungsflugplans 2023, der im Planfeststellungsantrag der FBS enthalten war. In der dritten Schicht Flugbewegungen 5 %, das ist nämlich der Nachtflugbetrieb.

Die Einnahmen werden ähnlich verteilt, kann man sagen. Dann habe ich noch einmal die Non Aviation in der ersten Non Aviation Revenues angenommen und dort festgestellt - auch das ist erkennbar, kann man an anderen Flughäfen analysieren -, dass in der Nacht nur marginale Einnahmen getätigt werden; aus dem Flugbetrieb ebenso. Trotz der erhöhten Landeentgelte in der Nacht sind die Einnahmen marginal und decken die Kosten des Nachtflugbetriebes bei Weitem nicht. Die Kosten sind in der letzten Spalte dargestellt. Auch dort sehen Sie, dass ich erhebliche Kosten habe, dass die Betriebskosten zum Teil über denen der Tageskosten liegen, auch wenn die Personalkosten reduziert sind. Trotzdem decken sie den Nachtflugbetrieb nicht. Ergebnis ist, dass ein Nachtflugbetrieb unwirtschaftlich ist und nur aufrechterhalten werden kann bei einem Flughafen im Sinne des Flughafens - nicht der Fluglinie, der Luftverkehrslinie -, wenn er quersubventioniert werden kann durch entsprechende Einnahmen aus dem Tagflugbetrieb oder durch Defizitabdeckung.

Im Ergebnis komme ich dazu, dass Arbeitsplatzverluste durch Nachtflugbeschränkungen nicht zu erwarten sind oder nur dann zu erwarten sind, wenn mit Verkehrsverlusten gerechnet werden muss. Der Prognosegutachter sagt etwas anderes. Die Arbeitsplatzversprechen des FBS-Gutachters dürften um 30 % erhöht sein. Mit entsprechend niedrigen Einkommen oder Arbeitsplätzen ist 2023 zu rechnen. Die nächtliche Betriebsbereitschaft des Flughafens oder Sperrstunden nachts, keine Flüge in der Nacht verhindern. Das ist wichtig. Es ist nicht so, wenn es am Flughafenstandort Berlin ein Nachtflugverbot geben würde, dass nachts nicht mehr geflogen wird. Es wird auch nachts geflogen, allerdings an anderen Standorten. Da ist die Frage zu stellen, an welchen Standorten in Deutschland Nachtflugbetrieb raumordnerisch - das ist eine andere Frage, die beantwortet werden muss - vertretbar oder nicht vertretbar ist. Möglicherweise nächtlich stattfindender Landebetrieb ist aus meiner Sicht allein eine politische Entscheidung. Es gibt für den Singlestandort Berlin keine entsprechende Begründung, einen Nachtflugbetrieb an diesem Flughafen durchzuführen, allein aufgrund seiner solitären Lage. Es gibt keine Konkurrenz, auf die das Originäraufkommen, das in Berlin erwartet wird, abgewickelt werden kann. Da verweise ich noch einmal auf das Gerichtsurteil - ich bin sofort fertig -, das nämlich gesagt hat, dass in Berlin im Gegensatz zu Frankfurt und München als Großflughafen ein mittelgroßer Flughafen gebaut wird und kein Großflughafen. Das war eine wesentliche tragende Säule der Gerichtsentscheidung.

Negative raumwirtschaftliche Effekte sind durch ein Nachtflugverbot nicht zu erwarten. Frau Vorsitzende, ich komme damit zum Schluss. Sie bekommen diese Folien nach bzw. liegen sie schon vor. - Ich bedanke mich und warte auf Fragen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich bedanke mich auch, Herr Faulenbach da Costa. - Ich rufe jetzt Herrn Prof. Greiser auf.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi. Consult GmbH):

(Der Sachverständige referiert anhand einer Powerpoint-Präsentation.)

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Einladung, hier vortragen zu dürfen. Ich werde zu vier Fragepunkten Stellung nehmen (Anlage 5). Erstens zu Schlafstörungen durch nächtlichen Fluglärm, zweitens zu Störungen der geistigen Bildung von Kindern, drittens zu Gesundheitsgefährdungen durch nächtlichen Fluglärm und schließlich viertens zu wirtschaftlichen Folgen der Gesundheitsstörung.

Das Bundesverwaltungsgericht und auch die Mehrheitsfraktion des brandenburgischen Landtages betrachten - wie es heißt - die unantastbare Kernnacht als ausreichend für die Bevölkerung. Ich frage mich aber, ob das Bundesverwaltungsgericht und auch einige Politiker wirklich wissen, wie viel Schlaf der Mensch tatsächlich braucht. Dazu nur ganz wenige Folien. Diese verdanke ich dem Umweltbundesamt. Dort finden Sie dargestellt die Entwicklung des Schlafbedürfnisses über die Lebensalter hinweg vom Säugling bis zum Jugendlichen. Der Säugling braucht 16 bis 17 Stunden. Das nimmt dann kontinuierlich ab. Im Rahmen der Frankfurter Belästigungsstudie ist eine Zufallsstichprobe der Bevölkerung gefragt worden, wie lange sie pro Nacht schlafen. Das sind Männer und Frauen im Alter zwischen 17 und 97 Jahren, die befragt wurden. Sie sehen auf einen Blick, dass die Frauen in allen Altersgruppen länger schlafen. Ich habe Ihnen - -

(Heiterkeit)

Ich will das nicht kommentieren.

(Zuruf: Frauen leben ja auch länger!)

Das wäre natürlich eine Empfehlung an die Männer, sie könnten auch länger leben, wenn sie länger schliefen.

(Heiterkeit)

Zur Verdeutlichung dessen, was tatsächlich die Kernnacht bedeutet. Bei fünf Stunden Schlaf habe ich Ihnen den blauen Strich dort einmontiert. Sie sehen, dass in allen Lebensaltern etwa ein Drittel, wenn nicht mehr, der durchschnittlichen Schlafdauer gestrichen oder gestört ist.

In Frankfurt ist auch gefragt worden: Wann gehen Sie ins Bett? Wann stehen Sie wieder auf? Die Kernzeiten habe ich auch wieder mit blauen Linien markiert. Sie sehen, dass sowohl abends in der Nachtrandzeit als auch morgens ein erheblicher Anteil der Bevölkerung lieber gern ungestört schlafen würde.

Zweiter Punkt: Störung der geistigen Entwicklung von Kindern, das heißt insbesondere Störung des Erwerbs der Lesefähigkeit. Da gibt es eine exemplarische Studie, auf die wir zurückgreifen können, das sogenannte Ranch-Projekt, das wesentlich gefördert durch die EU in drei europäischen Ländern, nämlich Großbritannien, den Niederlanden und Spanien, durchgeführt wurde. Im Umfeld der Flughäfen London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol und Madrid-Barajas wurden an 89 Schulen ca. 3 000 Kinder im Alter zwischen neun und zehn Jahren untersucht. Um die verschiedenen Effekte vernünftig auswerten zu können wurden nicht nur der Fluglärm an der Schule, sondern auch der Fluglärm am Elternhaus, Straßenlärm, soziale Bedingungen, Fremdsprachlichkeit im Hause, Bildung der Mutter und Erkrankungen des Kindes berücksichtigt.

In dieser Abbildung sehen Sie, wie Fluglärm in der Schule und wie Fluglärm zu Hause korrespondieren. Sie sehen, dass es im Durchschnitt eine gute Beziehung gibt. Wo es zu Hause leise war, war es auch in der Schule leise und umgekehrt.

Wie wirkt sich nun der Fluglärm auf die Entwicklung der Lesefähigkeit aus? Das sehen Sie an dieser Abbildung, ein Index, der gebildet wurde, um die unterschiedlichen Bedingungen in den drei Ländern vernünftig wiedergeben zu können. Sie sehen, dass ab einem Fluglärm zwischen 35 und 40 Dezibel, also einem kaum wahrnehmbaren Fluglärm, die Lesefähigkeit kontinuierlich abnimmt. Das heißt, wir haben in einer wichtigen Entwicklungsstufe der kindlichen geistigen Entwicklung einen erheblichen Einfluss auf eine ganz wesentliche Fähigkeit, die später auch für die Berufsfähigkeit gebraucht wird.

Die Methoden und Instrumente des Ranch-Projektes sind im Übrigen im Wesentlichen von Herrn Privatdozenten Dr. Maschke im Rahmen einer Pilotstudie in Brandenburg im Jahr 2009 adaptiert und erprobt worden.

Dritter Punkt: Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Fluglärm. Die Frage, so wie ich sie aus der Vorlage wahrgenommen habe, war: Welche gesundheitlichen Folgen sind zu erwarten bei einer Spitzenbelastung von 111 Flugbewegungen pro Nacht?

Ich kann zurückgreifen auf eine große Studie, die wir im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn gemacht haben, wo in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2004 im Durchschnitt 87 nächtliche Flugbewegungen stattgefunden haben. Deswegen glaube ich, dass die Ergebnisse so praeter-propter mit einiger Vorsicht zu übertragen sind.

Die Frage, die wir in dieser Studie, die wir im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführt haben, gestellt haben, war: Führt nächtlicher Fluglärm zu erhöhter Er-

krankungshäufigkeit für Herz- und Kreislauferkrankungen und für psychische Erkrankungen? Wir haben dabei auf die Daten von mehr als 1 Million Versicherten von acht gesetzlichen Krankenkassen zurückgreifen können, die in unserer Studienregion wohnten. Das heißt, Studienregion war der Bereich der Stadt Köln und zweier angrenzender Landkreise. Wir haben damit etwas über 55 % der Gesamtbevölkerung der Studienregion abgedeckt, die sechs verkehrsreichsten Monate als Basis genommen und Straßen-, Schienenlärm bekommen vom Landesumweltamt des Landes Nordrhein-Westfalen. Wir haben natürlich eine Reihe von anderen Faktoren noch einbezogen und als Sozialstatus die variable Häufigkeit des jeweiligen Ortsteils oder Stadtteils. Unsere Zielkrankheiten waren Herz- und Kreislaufkrankheiten und darunter dann Herzinfarkt, Herzschwäche, koronare Herzkrankheit und Schlaganfall. Hier haben wir die Neuerkrankungshäufigkeit ermitteln können und haben das Ganze kontrolliert für eine Reihe von Störvariablen. Wir haben alles ausgewertet für Männern und Frauen, nahmen dabei natürlich das Alter als Störvariable, Fettstoffwechselstörungen, Diabetes Typ I und Typ II, Depressionen und Angststörungen. Weitere Erkrankungen, die wir auch untersucht haben, war die Häufigkeit der Depression und Wahnerkrankungen.

Wir haben vom Flughafen Köln-Bonn eine wesentliche Zusatzvariable neben den Einzelflugdaten des Jahres 2004 bekommen, nämlich Anschriften derjenigen, die sich auf Kosten des Flughafens Schallschutzfenster für Schlafzimmer finanzieren lassen konnten. Sie sehen auf dieser Abbildung, das ist der Anteil der Bevölkerung über die einzelnen Dezibelklassen, der grün eingefärbt ist. Sie sehen, dass das mit dem eigentlichen Dauerschallpegel hier im Zeitfenster von 23 Uhr bis 1 Uhr nur relativ schlecht korreliert. Das erlaubt uns aber spezifische Auswertungen.

Sie haben jetzt hier die Ergebnisse für sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen zusammengefasst für Männer ab 40 Jahre, und zwar von Dauerschallpegeln des Fluglärms 23 Uhr bis 1 Uhr, also einen Teil der Nachtrandzeiten noch, bis 60 Dezibel aufwärts. Sie sehen, dass mit zunehmendem Alter das zusätzliche Risiko relativ stark abnimmt. Wir haben lange gerätselt, woran das liegen könnte und sind zum Schluss darauf gekommen, dass es vermutlich daran liegt, dass mit zunehmendem Alter das Ausmaß der Schwerhörigkeit stark zunimmt. Eine schwedische Studie hat dieses spezifisch untersucht und festgestellt, dass Blutdruckeffekte bei Schwerhörigen durch Fluglärm praktisch nicht mehr vorkommen.

Sie haben hier jetzt, auch wieder für Männer,

(Unruhe im Saal)

Darf ich? - Sie haben hier wieder für Männer die Untergruppe derjenigen, die sich keine Schallschutzfinanzierung durch den Flughafen leisten können. Sie sehen, dass die Risiken stärker ausfallen. Das heißt, das Erkrankungsrisiko nimmt zu.

Hier haben Sie etwas Vergleichbares für Frauen, Gesamtbevölkerung. Ich bitte zu beachten, dass sich die Dimension ändert. Der Anstieg des Erkrankungsrisikos nimmt sehr viel stärker zu als bei Männern und ist höher als in der Gesamtbevölkerung, natürlich auch höher als bei denjenigen, die sich Schallschutzfinanzierung leisten konnten.

Hier haben Sie das Gleiche für Herzschwäche, Männer in der Gesamtbevölkerung, hier einen leichten Anstieg bei denjenigen ohne Lärmschutzfinanzierung und bei Frauen wieder einen sehr viel stärkeren Anstieg.

Für einen Schlaganfall fanden wir vergleichbare Effekte. Ich zeige Ihnen dieses Bild hier, weil wir auch der Frage nachgegangen sind, was passiert denn, wenn jemand sowohl dem Fluglärm als auch Straßenlärm ausgesetzt ist. Das kommt nicht selten vor. Das haben wir hier auf dieser Abbildung. Sie haben hier Männer im Alter von 55 Jahren und dargestellt, was passiert, wenn zu dem Fluglärm noch ein Straßenverkehrslärm hinzukommt. Sie sehen, dass der Straßenverkehrslärm auch einen Effekt hat und dass dieses additiv zu sein scheint. Das heißt, was natürlich nur plausibel ist, wenn einer nicht nur einer Lärmquelle, sondern mehreren ausgesetzt ist, dann kann der Körper auch entsprechend unterschiedlich reagieren.

Hier noch einmal zusammengefasst.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE) weist diskret auf die vorgesehene Redezeit hin.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi.Consult GmbH):

Frau Vorsitzende, darf ich darauf hinweisen, dass ich dieses Problem der Zeitbeschränkung mit der Ausschussreferentin vorbesprochen habe. Sie hat mir daraufhin etwas zugestanden.

(Unruhe)

Aber wenn Sie sagen, das geht nicht, dann mache ich jetzt Schluss.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Prof. Greiser, diese Frage hätten Sie jetzt nicht stellen dürfen. Wenn Sie sehr charmant darauf hingewiesen haben, dass Sie mit der Ausschussreferentin diesbezüglich um ein paar Minuten wohl gefeilt haben, dann würde ich sagen, machen Sie Ihre Ausführungen noch zu Ende. Aber der Hinweis ist einfach geboten an der Stelle.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi.Consult GmbH):

Vielen Dank. - Hier haben Sie zusammengestellt für Männer und Frauen das Erkrankungsrisiko, das zusätzliche Erkrankungsrisiko für 55 bis 60 Dezibel. Sie sehen auf einem Blick: Frauen haben ein höheres Risiko.

Ich habe auch erst lange gerätselt, woran das liegen könnte. Ich bin darauf gekommen, es liegt vermutlich daran, dass Frauen in jeder Altersgruppe seltener schwerhörig sind als Männer.

(Heiterkeit)

Das ist ein Fakt. Ich habe erst gesagt, Frauen sind sensibler, aber ...

Was wir gefunden haben, ist in anderen Studien auch gefunden worden, zum Beispiel in der Jena-Studie, auch einer großen EU-Studie, in der die Häufigkeit von Bluthochdruck in Abhängigkeit vom Fluglärm untersucht wurde. Es fand sich bei nächtlichem Fluglärm, aber nicht bei Fluglärm am Tage, ein starker Anstieg. Schließlich gibt es eine ganz aktuelle Studie aus der Schweiz, in der untersucht wurde, inwieweit sich Fluglärm niederschlägt in der Sterblichkeit an Herzinfarkten. Sie sehen in dieser Abbildung auf der linken Seite den Einfluss von Fluglärm, auf der rechten Seite den Einfluss von Straßenverkehrslärm. In beiden Fällen mit zunehmendem Fluglärm oder Straßenverkehrslärm nimmt die Sterblichkeit an Herzinfarkten zu.

Was wir auch gefunden haben, war eine Erhöhung der Krebserkrankungshäufigkeit für sämtliche Krebserkrankungen bei Frauen, was insbesondere auf den Brustkrebs zurückzuführen ist. Das hier nur stellvertretend für Wahnstörungen. Das heißt Psychosen, Schizophrenie, Vergleichbares bei Männern wie bei Frauen.

Schließlich wirtschaftliche Konsequenzen der Gesundheitsstörungen. Was ich Ihnen hier vorstellen kann, sind bloß Näherungsrechnungen, weil im Grunde die dafür erforderlichen Daten nur unvollständig vorhanden sind. Wir haben das trotzdem gemacht. Ich habe mich dabei, was die Bevölkerung angeht, auf eine Berechnung von Herrn Dr. Maschke aus dem Jahre 2005 gestützt, der die Prognose von 360 000 Flugbewegungen vom BBI für die betroffene Bevölkerung geschätzt hat.

Nur um Ihnen das hier ganz kurz darzustellen. Sie haben hier die Darstellung der zusätzlich erfolgten Erkrankungen von Herz- und Kreislaufkrankheiten unter zwei Modellen: einmal unter Berücksichtigung des Fluglärms für die gesamte Nacht von 22 Uhr bis 6 Uhr und einmal von 23 Uhr bis 1 Uhr. 23 Uhr bis 1 Uhr ist deswegen ein besonders sensibler Zeitpunkt, weil sich Störungen in der ersten Nachthälfte physiologisch besonders stark niederschlagen. Was wir dabei über sämtliche Altersgruppen, über sämtliche Dezibelklassen herausbekommen, sind zusätzliche Erkrankungen pro Jahr für Herz- und Kreislaufkrankheiten von 168 bis 268.

Dieses ist, was Herzinfarkte angeht, eine Unterschätzung, weil ein erheblicher Anteil von Männern und Frauen am Herzinfarkt verstarben, bevor sie das Krankenhaus erreichen konnten und wir nur Krankenhausdaten haben. Das heißt, die zusätzlich Erkrankten erhöhen sich entsprechend. Wenn man dann noch die Todesfälle berücksichtigt, entstehen dabei 133 bis 216 pro Jahr.

Wenn man die daraus entstehenden Kosten auf der Basis der Auswertung des Statistischen Bundesamtes jetzt zusammenfasst, dann ergeben sich zusätzliche Kosten für Herz- und Kreislaufkrankheiten für ein Jahr von 1,4 bis 2,3 Millionen. Wenn Sie das Ganze kumulativ über 10 Jahre betrachten, dann sind das 86 bis 142 Millionen.

Die Frage ist: Ist das relevant für Politiker, und könnte man es exakter berechnen? Das könnte man mit Sicherheit, wenn entsprechende Daten, die leicht aufbereitbar sind, zur Verfügung stünden. Die Frage ist, was die Politiker im Grunde brauchen. Da geht der Epidemiologe natürlich einen Schritt weiter, als es sein eigenes Fach ist. Nach meiner Auffassung müssten zu einer politisch begründeten Abwägung die Politiker auf der einen Seite wissen, welcher wirtschaftliche Nutzen durch den Betrieb des Flughafens entsteht, auf der anderen Seite aber auch abschätzen können, welche sozialen Kosten durch zusätzliche Erkrankungen, durch Todesfälle, durch Arbeitsplatzausfälle und durch Gesundheitskosten entstehen.

Herr Hofmann (Rechtsanwaltskanzlei Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen):

Ich möchte mich zunächst kurz vorstellen: Ich bin Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht aus München. Der Grund, warum ich mich mit dem Thema Nachtflug am BBI beschäftige, ist folgender: Unsere Kanzlei berät und vertritt seit vielen Jahren die im Umfeld des Flughafens Schönefeld gelegenen Kommunen, unter anderem auch im Zuge des Prozesses vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Ich möchte mein Referat mit einer Frage beginnen, die in Ihrem Fragenkatalog enthalten war: Wie ist der Nachweis erbracht worden, dass der Nachtflug unabweisbar ist und nicht im Tageszeitraum abgewickelt werden kann? Das ist aus meiner Sicht die zentrale juristische Eingangsfrage. Sie ist ja auch vom Bundesverwaltungsgericht der Behörde als Hausaufgabe mitgegeben worden: Ermittelt einmal belastbar, was da wirklich erforderlich ist. Nun aus meiner Sicht die Überraschung: Herr Beyer möge es mir verzeihen, ich bin der Auffassung, im Planergänzungsverfahren ist dieser Nachweis nicht erbracht worden. Wieso? Es ist ganz einfach: Im Planergänzungsverfahren ist natürlich, wie in solchen Fällen üblich, eine Vielzahl von Gutachten und Stellungnahmen eingeholt worden und auch eingegangen, zum einen von der Antragstellerin, zum anderen von den Fluggesellschaften und auch von den Betroffenen.

Der entscheidende Punkt ist aus meiner Sicht, dass sich die Behörde im Beschluss maßgeblich bei der Nachtflugregelung auf ein von ihr selbst in Auftrag gegebenes Gutachten stützt, nämlich auf das Gutachten „Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International“ der Firma Intraplan. Das ergibt sich unmittelbar aus dem Planergänzungsbeschluss. Auf der Seite 73 schreibt die Behörde selbst:

„Wir haben es in Auftrag geben müssen, weil wir mit den ansonsten zur Verfügung gestellten Unterlagen die Abwägungsentscheidung nicht haben treffen können.“

Und der letzte Satz:

„Die Planfeststellungsbehörde hat sich deshalb bei der Ermittlung und Bewertung des Nachtflugbedarfs insbesondere auf die Untersuchung von Intraplan gestützt.“

Diese Bedarfsprognose weist aus meiner Sicht schwerwiegende methodische Mängel auf, die ich Ihnen im Folgenden gern erläutern möchte. Kern der Prognose ist die berühmte Hochrechnung; da kommen wir auf 77 Flüge in der Nacht oder 103 in der typischen Spitzennacht. Wie hat Intraplan das gemacht? Intraplan hat gezählt, welche Nachtflüge im Jahr 2008 auf dem Berliner Flughafensystem stattgefunden haben, und hat diese Flüge in zehn verschiedene Verkehrssegmente unterteilt, z. B. Interkontinentalverkehr, HAP-Fliegerverkehr, Regierungsflüge, Flüge zu Touristikzielen usw. usf. Die entscheidende Rechenoperation lag nun darin, dass man diese gezählten Flüge hochgerechnet hat, und zwar mit Wachstumsfaktoren, die natürlich von Verkehrssegment zu Verkehrssegment unterschiedlich sind, weil ja keiner davon ausgeht, dass sich der Nachtflug in allen Bereichen gleich entwickelt.

Das Problem ist nunmehr, dass diese Faktoren, die schon aus arithmetischen Gründen maßgeblichen Einfluss auf das Prognoseergebnis haben, nicht in der Prognose selbst ermittelt worden sind, sondern angeblich dem sogenannten Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb bzw. der diesem zugrunde liegenden Luftverkehrsprognose Deutschland 2020 entnommen sein sollen. Beide stammen im Übrigen auch von Intraplan.

Das Problem ist nun folgendes: Wenn man die beiden Studien nebeneinanderlegt, einerseits die BBI-Nachtflugbedarfsprognose und andererseits die Luftverkehrsprognose Deutschland 2020, stellt man fest, dass die von Intraplan bei der BBI-Prognose angesetzten Faktoren weder im Masterplan noch in der Luftverkehrsprognose stehen. Wenn man es sich genauer anschaut, stellt man fest, dass in der Luftverkehrsprognose völlig andere Verkehrssegmente untersucht werden. Das heißt, Intraplan teilt dort den insgesamt stattfindenden Luftverkehr anders auf. Wenn man noch weiter geht und schaut, was denn vergleichbar sein könnte, dann finden sich teilweise gravierend andere Aussagen zum erwarteten Wachstum der Segmente. Beispielsweise für den Interkontinentalverkehr prognostiziert Intraplan in der BBI-Prognose das mit Abstand stärkste Wachstum, und in der Luftverkehrsprognose Deutschland 2020 wird hier nur ein unterdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Irgendwie passt das hinten und vorn nicht zusammen.

Ein nächster kleiner Punkt ist auch noch ganz „nett“. Ich komme zu meiner Eingangsfrage zurück: Wie ist denn der Nachweis erbracht worden, dass Flüge nicht ohne Not in der Nacht abgewickelt werden? Intraplan prognostiziert, untersucht, rechnet, rechnet und rechnet und behauptet dann als Ergebnis der Begutachtung, dass die in einer bestimmten Tabelle enthaltenen Flüge nicht mehr verschiebbar seien.

Das wird so definiert, dass diese entfallen würden, wenn in dieser Zeitscheibe nicht geflogen werden dürfte. Das Problem ist: Die Intraplan-Prognose stammt vom Juni 2009, und Intraplan ist davon ausgegangen, dass sämtliche Randzeiten mit Ausnahme der Kernzeit, also auch bis 24.00 und ab 05.00 Uhr geflogen werden dürfte, und prognostiziert in dieser Zeiten nun einige Flüge hinein. Wie Sie wissen, ist die Planfeststellungsbehörde diesem Ansatz nicht gefolgt, sondern hat gesagt: Die Zeit von 23.30 bis 24.00 Uhr und 05.00 bis 05.30 Uhr ist von regulärem Flugverkehr freizuhalten. Dabei stelle ich mir natürlich die Frage: Was passiert denn mit den Flügen, die Intraplan dahinein prognostiziert hat? Diese müssten ja nach der eigenen Definition des Gutachters entfallen. Das ist aber nicht so, sondern diese Flüge sind von der Behörde nach Rücksprache mit Intraplan – das ergibt sich aus den Verwaltungsakten – einfach in die davor und danach liegende Zeitscheibe verschoben worden. Daher stellt sich für mich die Frage: Was ist da los? Sind diese jetzt verschiebbar oder sind sie es eben nicht? Und wenn diese verschiebbar sind, wieso dann nicht auch noch die anderen?

In der Folge möchte ich in der PowerPoint-Präsentation (Anlage 6) etwas Statistik anführen. Die Statistik entstammt den Intraplan-Prognosen bzw. den Angaben aus dem Planergänzungsbeschluss. Hintergrund ist einfach: Es gibt keine unabhängigen belastbaren Prognosen. Wir haben für den Prozess keine anfertigen lassen; das hat einfach rechtliche Gründe. Wir haben in der Durchschnittsnacht 2023 77 Bewegungen und in der typischen Spitzennacht 103. Hier möchte ich aber auf einen Irrtum aufmerksam machen. Die typische Spitzennacht ist nämlich nicht definiert als die Maximalbelastung, sondern das ist die Nacht, die mit dem dreißigsthöchsten Aufkommen zu erwarten ist; will also heißen: Es gibt noch 29 Nächte mit noch mehr Flugbewegungen. Da wird also ganz schön was geboten sein. Hier die Statistik,

(Verweis auf die Projektion von Folien)

auf die ich nicht näher eingehen möchte. Nach den Prognosen sollen also auf dem BBI 2023 fast dreimal so viele Flugbewegungen in der Nacht stattfinden wie heute auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld und fast viermal so viel wie auf dem heutigen Flughafen Tegel.

Ich komme zum letzten Punkt; das war auch eine Frage aus Ihrem Fragenkatalog: Könnte das Land Brandenburg im Vorgriff auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ein Nachtflugverbot verordnen? Meines Erachtens könnte das Land Brandenburg die Nachtflugregelung, die nach einer Vorschrift des Verwaltungsverfahrensgesetzes verfügt worden ist, aufheben, natürlich nach Anhörung der Beteiligten: Flughafengesellschaft, Fluggesellschaften sowie Betroffene. Der Rücknahmegrund wäre natürlich der, dass man sagt: Gut, ich habe mich da maßgeblich auf ein Gutachten gestützt, das vielleicht nicht so belastbar ist, wie ich es mir ursprünglich vorgestellt habe.

Rechtliche und finanzielle Risiken sind meines Erachtens relativ gering, weil der § 50 Verwaltungsverfahrensgesetz bis zum Abschluss der Klageverfahren, die ja noch laufen, nur einen sehr eingeschränkten Vertrauensschutz der durch den Planergänzungsbeschluss Begünstigten bietet. Vielleicht für Sie ganz interessant: Das Bundesverwaltungsgericht hat jetzt für mündliche Verhandlungen den 20. und den 21.09.2011 terminiert.

Ich komme zu meiner letzten Folie:

(Verweis auf die Projektion)

Was passiert denn eigentlich, wenn der Planergänzungsbeschluss in der einen oder anderen Form zurückgenommen oder ansonsten aufgehoben wird, möglicherweise auch durch ein Urteil? Wir hätten die rechtliche Situation wie vor Erlass des Planergänzungsbeschlusses. Wir könnten hier also nicht auf einmal Schluss machen und sagen: Das war's jetzt. Klar ist: Wir brauchen für den BBI eine Nachtflugregelung. Bis zum Erlass dieser Neuregelung dürfte nach Inbetriebnahme des BBI kein Nachtflugverkehr stattfinden – das steht so im Ersturteil –, und es müsste eine neue Abwägungsentscheidung getroffen werden. Voraussetzung wären neue Gutachten. Die bisherigen sind ja aus Sicht der Behörde nicht geeignet, das Für und Wider abschließend darzutun. Intraplan funktioniert auch nicht so wirklich. Meines Erachtens wird man festhalten können: Die Nachtkernzeit muss frei bleiben. Ich bin auch der Meinung, dass es für die Betroffenen eigentlich nicht sehr viel schlimmer kommen könnte als nach dem jetzigen Beschluss. Ich glaube nämlich nicht, dass man bei einer derartigen Anzahl der Lärmbetroffenen – wir haben 40 000 unzumutbar Lärmbetroffene, das ist ein Originalzitat aus dem Ersturteil – bis 24.00 Uhr und ab 05.00 Uhr regulär fliegen kann. Ich würde es mir ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr wünschen. Ob das rechtlich auf Grundlage der derzeit geltenden Gesetze möglich ist, weiß ich nicht.

Vielleicht als Hinweis, wohin der Weg gehen könnte: Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem Schönefeld-Urteil ausdrücklich die derzeitige Regelung auf dem Flughafen Tegel als Beispiel für eine Nachtflugregelung erwähnt. Das heißt natürlich nicht, dass nichts anderes geht; das wäre überinterpretiert. Aber ohne irgendeinen Grund werden sie das nicht hineingeschrieben haben.

Herr Jühe (Bürgermeister der Stadt Raunheim):

Die Stadt Raunheim wird in der Medienlandschaft immer als die lauteste Stadt Deutschlands bezeichnet, was maßgeblich dem Fluglärm geschuldet ist. Darüber hinaus bin ich Vorsitzender der Frankfurter Fluglärmkommission, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen und seit über zehn Jahren mit der Thematik intensiv befasst (Anlage 7).

Ich bin dezidiert als Bürgermeister dieser fluglärmbelasteten Stadt eingeladen worden. Deswegen, meine ich, ist es auch sinnvoll, einmal etwas hineinzuschauen, wie es sich in einer solchen Stadt unter diesen Nachtflugbedingungen, die es derzeit gibt, lebt. Nur zur Orientierung: Es ist so, dass das gesamte Stadtgebiet von Raunheim bei Ostwetterlage direkt überflogen wird; es sind 700 Überflüge innerhalb von 24 Stunden. Die Überflughöhe beträgt zwischen 350 und 270 m. Das bedeutet, dass das durchschnittliche Schallereignis bei 77,1 dB (A) liegt, also auch in der Nacht.

Es ist in Raunheim erfahrbar, aber auch in der Mediation erkannt worden, dass es unter solchen Voraussetzungen unbedingt notwendig ist, Ruhephasen zu gewährleisten, weil die Tagbelastung so immens ist, dass man quasi eine Erholungsphase dringend braucht. Ihnen ist sicherlich bekannt, dass es im Kontext der Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens ein Mediationsverfahren gab. Ergebnis dieses Mediationsverfahrens war, dass zwar ein Ausbau des Frankfurter Flughafens erfolgen soll, dass aber die Nacht gegenüber der gegenwärtigen Situation deutlich besser geschützt werden soll. Man hat in Frankfurt einen Zeitraum zwischen 23.00 und 05.00 Uhr festgelegt, der überflugfrei bleiben soll.

Die hessische Landesregierung hat mittlerweile eine etwas abweichende Position dazu eingenommen, indem sie auf die rechtlichen Kontext verweist und im Planfeststellungsbeschluss für diesen Kernzeitraum 17 Flüge jahresdurchschnittlich festgelegt hat; Gesamtflugbewegungen in der Nacht: 150. Das Ganze ist vor dem hessischen Verwaltungsgerichtshof verhandelt worden, und der VGH hat den Planfeststellungsbeschluss an dieser Stelle kritisiert und gesagt: Es kann so nicht funktionieren. Es hat hier eine Festlegung der Politik gegeben, die auch nachvollziehbar ist, die aus der besonderen Belastungssituation resultiert. Deswegen sollten in der Kernzeit der Nacht, zwischen 23.00 und 05.00 Uhr, nur nahe null Flüge abgewickelt werden dürfen. Das Ganze wird voraussichtlich in diesem Jahr oder spätestens im nächsten Jahr vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt.

Dass die Raunheimer Bevölkerung mit besonderem Interesse darauf schaut, können Sie sich unter diesen Lärmvoraussetzungen vorstellen. Es ist klar erkennbar, dass den Menschen insbesondere an dem Nachtschutz gelegen ist. Diejenigen, die in Raunheim leben, wägen durchaus auch wirtschaftliche Belange ab. Denn ein großer Teil derer, die dort leben, ist auch gleichzeitig am Flughafen beschäftigt. Trotzdem gibt es dort eine eindeutige Positionierung, die sich auch in einstimmigen Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung ausdrückt, nämlich dass das Nachtflugverbot, das hier über die Mediation versprochen war, auch unbedingt kommen muss.

Ich möchte noch auf einzelne Aspekte eingehen. Ich habe gesagt, dass es auch ein Kompensationsbedürfnis für die Tagbelastung gibt. Vielleicht sollte man dazu noch sagen, dass insbesondere die hohen Pegel – über 70 dB (A) – dazu beitragen, dass dieses Regenerationsbedürfnis eintritt. Sie können auch sicher sein, dass Pegel oberhalb 70 dB (A) bedeuten, dass Sie in der Nacht wach werden.

Bei 77,1 dB (A) Durchschnittspegel ist es so, dass ich beispielsweise bei gekippten Fenstern, wenn der erste Flieger bei der bestehenden Nachtflugregelung um 04.00 Uhr kommt, wach bin und das Fenster schließe. Das ist im Frühjahr und im Herbst erträglich, im Sommer ist es eine Katastrophe.

Jetzt ist die Stadt Raunheim mit passivem Schallschutz durch ein Programm im Zeitraum 2001 bis 2006 bedacht worden. Wir haben jetzt eine Studie in Auftrag gegeben, die sich damit befasst, inwieweit dieser passive Schallschutz genutzt wird, wie er genutzt wird und ob denn die Leute damit zufrieden sind. Die Veröffentlichung dieser Studie steht erst in vier bis sechs Wochen an; aber ich habe schon erste Ergebnisse abgreifen können. In der Tat ist es so, dass die Leute passiven Schallschutz nicht als adäquaten Schutz empfinden. Das Einbauen von Lüftern bedeutet einerseits, dass sie die Eigengeräuschsituation durch den Lüfter haben. Es wird auch nur eine relativ geringe Luftmenge in den Raum geblasen. Wir haben auch feststellen können, auch aufgrund der Sozialstruktur, dass es offensichtlich den Leuten schwer vermittelbar ist, mit welchem Wartungsaufwand passiver Schallschutz verbunden ist. Es gibt Leute, die 2001 einen Lüfter eingebaut bekommen haben und den Filter für damals heute noch drin haben. Das ist kein unerheblicher Anteil. Das bedeutet, dass man hier auch unter dem Aspekt der Lufthygiene deutliche Fragezeichen machen muss, was den Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen betrifft.

Man muss also feststellen, dass passiver Schallschutz die Schlafqualität offensichtlich reduziert. Das wird auch Hauptaussage dieser Studie sein. Hinzu kommt auch, dass sich viele Menschen dagegen wehren, auch psychisch dagegen wehren, sich gänzlich gegen den Außenbereich abzuschotten. Ganz viele Befragte tragen vor, dass das für sie ein Riesenproblem ist; das ist auch durchaus nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass sie keinerlei Kühleffekte über diese Einblaslüfter haben. Es ist, wie ich auch aus eigener Erfahrung sagen kann, ja nicht so, wie immer dargestellt wird, dass man mit dem passiven Schallschutz tatsächlich den Lärm komplett draußen hält; man reduziert den Lärm. Das, was das Fluglärmschutzgesetz derzeit über seine Verordnungen an technischen Vorgaben für den passiven Schallschutz macht, ist unzureichend, weil das Schalldämmmaß über Mittelwerte bestimmt wird. Das heißt, zum Zeitpunkt des Auftretens des Fluglärms sind diese verstärkten Scheiben gar nicht geeignet, das eigentlich gewollte Schutzziel im Schlafräum zu erreichen. Das ist ein Riesenproblem. Wir haben im Gesetzgebungsverfahren darauf hingewiesen, sind aber in diesem Zusammenhang leider nicht hinreichend beachtet worden.

Im Fragenkatalog entdeckte ich auch die Frage, inwieweit es möglich ist, dieser Nachtflugproblematik - einerseits aus wirtschaftlichen Gründen fliegen zu wollen und andererseits die Leute schützen zu wollen - dadurch Herr zu werden, dass es die neueren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die derzeit in Frankfurt erprobt werden, zuließen, Nachtflugbetrieb aufrechtzuerhalten, indem man Wohngebiete umfliegt etc. Ich bin da nun wirklich Experte, weil ich auch dem Gremium angehöre, das dieses Maßnahmenpaket erarbeitet hat, und muss Ihnen sagen: Das kann ein Nachtflugverbot nicht ersetzen, und zwar vor allem aus folgendem Grund:

Die am stärksten belasteten Wohngebiete, die in einem Bereich bis 10 km vor dem Aufsetzpunkt des Flugzeuges liegen, kann man mit den heutigen flugbetrieblichen Möglichkeiten nicht umfliegen. Das, was hier wirksam werden kann, ist zum Beispiel ein höherer Anflugwinkel u. Ä. Das reduziert aber nur leicht die Pegel, die in den Wohngebieten auftreten, aber nicht so hinreichend, dass man sagen kann, jetzt ist die Bevölkerung angemessen geschützt. Das heißt, bitte betrachten Sie das, was der aktive Schallschutz hier an Potenzial bietet, stets als eine begleitende, aber nicht als eine die Nachtflugverbotsregelung ersetzende Maßnahme.

Ein wichtiger Punkt, den Sie beim Thema Nachtflug bedenken sollten, gerade weil er aus der Sicht der Bevölkerung eine so große Rolle spielt, ist, dass Sie auch mit sozialstrukturellen Verwerfungen rechnen müssen, wenn Sie eine extreme Fluglärmbelastung haben. Ich kann das für meine Stadt an den Sozialdaten leicht feststellen, aber insbesondere an einem Punkt, der auch leicht nachvollziehbar ist. Man hat Effekte, dass insbesondere Bevölkerungsanteile, die einkommensstärker, die bildungsorientiert sind, die an der Entwicklung ihrer Kinder in besonderem Maße interessiert sind, dazu neigen, die Stadt zu verlassen. Wir haben hierzu eine Befragung bei denen, die weggezogen sind, durchgeführt. 80 % haben als Grund für das Wegziehen den Fluglärm, insbesondere den nächtlichen Fluglärm, genannt. Da gibt es insbesondere die Sorge um die Gesundheit der Kinder. Es ziehen Bevölkerungsteile nach, die auf dem Mietwohnungsmarkt benachteiligt sind. Das sind häufig Familien mit Migrationshintergrund. In Raunheim haben mittlerweile 50 % der Bevölkerung Migrationshintergrund.

Das sind Entwicklungen, die man sehr gut aufzeigen kann und die sicherlich in dieser Intensität nicht auftreten würden, wenn ein Nachtzeitraum geschützt wäre, der tatsächlich die gesetzlichen Nachtzeiten umfasst, nämlich von 22.00 bis 06.00 Uhr.

Abschließend möchte ich nur noch darauf hinweisen, dass es derzeit diverse Gesetzesinitiativen gibt, auch im Bundesrat, zum Beispiel durch das Land Rheinland-Pfalz, die darauf zielen, den Nachtschutz über eine entsprechende Änderung des Luftverkehrsgesetzes stärker zu verankern. Damit wäre auch die Frage von Herrn Hofmann, wie sich das Ganze rechtlich umsetzen lässt, leichter zu beantworten. Deswegen möchte ich Sie noch einmal dazu auffordern, solche Initiativen zum Schutz der Nachtruhe im Luftverkehrsgesetz zu unterstützen.

Herr Prof. Dr. Kaltenbach (Deutsche Herzstiftung):

Vielen Dank für die Einladung. Ich bin Arzt und Kardiologe und spreche gewissermaßen als Anwalt von Betroffenen, von Patienten, aber auch von solchen, die nicht Patienten werden wollen. Ich war lange Chef der Kardiologie im Klinikum der Universität Frankfurt, bin seit vielen Jahren Mitglied im Dialogforum Flughafen Frankfurt, derzeit Vorstand Deutsche Herzstiftung usw.

(Projektion von Folien - Anlage 8)

Im Hinblick auf Lärmwirkungsforschung habe ich mich mit einer eigenen Studie im Umkreis des Frankfurter Flughafens beschäftigt, die auch publiziert ist. Die Anhörung im Hessischen Landtag ist im Internet verfügbar. Eine Übersichtsarbeit im „Deutschen Ärzteblatt“ wurde gemeinsam mit Maschke verfasst.

Das Thema Gesundheit und Herz-Kreislauf ist dabei am besten an der Frage des Blutdrucks festzumachen. Alle verfügbaren Studien sprechen dafür, dass Lärm eine Auswirkung auf Herz-Kreislauf hat, spezifisch auf den Blutdruck. Die älteste Studie ist schon 40 Jahre alt. Dabei wurde unter dem Titel „Lärm und Blutdruckkrankheit“ im Verlauf einer Längsschnittstudie über 30 Jahre festgestellt, dass Arbeiter in einer stark industriellärmverseuchten Fabrik im Laufe ihrer Betriebszugehörigkeit fast ausnahmslos einen Hochdruck im Sinne der Hochdruckkrankheit entwickeln.

Im Laufe der Jahrzehnte sind sehr viele Studien entstanden, die gezeigt haben, dass es nicht nur um die Hochdruckkrankheit, also den ausgeprägten Bluthochdruck geht, sondern überhaupt um die Steigerung des Blutdrucks. Wenn man in einer Bevölkerungsgruppe eine Steigerung des Blutdrucks von dem sogenannten optimalen Blutdruck 120/70 mm/HG in den sogenannten normalen Bereich 130/80 mm/HG oder in den sogenannten noch normalen Bereich 140/85 mm/HG - also insgesamt Blutdruckwerte, die man gemeinhin als normalen Bereich bezeichnet - um 10 bis 20 mm/HG feststellt, dann hat das prognostisch gewaltige Implikationen. Wenn man diese drei Gruppen - optimal, normal und hochnormal - über zwölf Jahre vergleicht, dann ist die Wahrscheinlichkeit, in diesen zwölf Jahren einen Herzinfarkt zu entwickeln, in der Gruppe mit dem noch normalen Blutdruck um das Achtfache höher als in der Gruppe mit normalem Blutdruck. Mit anderen Worten: Nicht nur die Entstehung der Blutdruckkrankheit im eigentlichen Sinne, sondern auch die Erhöhung des Durchschnittsblutdrucks um 10 bis 20 mm/HG hat prognostisch große Bedeutung.

Wir haben in diesem Sinne eine Studie um den Frankfurter Flughafen gemacht und dabei zwei Wohngebiete ausgesucht: ein Gebiet im Westen und ein Gebiet im Osten des Flughafens, und zwar so ausgewählt, dass die Bevölkerung nur von startenden Flugzeugen lärmbelastet war. Die Anflugrouten waren anders als die Abflugrouten, und nur die Abflugrouten haben Lärm verursacht. Wir konnten also diese Bevölkerung vergleichen und konnten sie auch im Längsschnitt beobachten. Im Vergleich zeigte sich mehr oder weniger erwartungsgemäß, dass die Westgruppe, die in Frankfurt in vier Fünfteln der Zeit Lärm hat, einen um etwa 10 mm/HG höheren Blutdruck hatte als die Ostgruppe, die nur in einem Fünftel der Zeit lärmbelastet wird.

Nun kann man aber gegen eine solche Studie immer einwenden: Woher wisst ihr, dass im Westen und im Osten die gleichen Menschen leben? Es können ja soziale Unterschiede bestehen; es können die Risikofaktoren anders verteilt sein. Das ist also eine Aussage, die man niemals todsicher treffen kann. Deswegen haben wir beide Gruppen auch über drei Monate verfolgt. Sie haben also täglich mit einem automatischen Messgerät morgens und abends Blutdruck gemessen und ihre Schlaf- und Beschwerdesymptomatik protokolliert.

Dabei zeigte sich, dass in den normalen Perioden, wo die beschriebene Differenz bestand, diese Differenz dann geringer wurde, wenn der Ostwind zunahm, wenn also die ungewöhnlichen Bedingungen mit etwa gleichviel Ost- und Westwind in Frankfurt herrschten. Da ist die Differenz verringert worden, der Blutdruck in der Westgruppe ging etwas zurück, und der Blutdruck in der Ostgruppe stieg erheblich an. Ein ganz auffallender Befund war, dass dann, wenn wir die Schlafgewohnheiten und die subjektive Beschwerdesymptomatik abgefragt haben, erwartungsgemäß die Ostgruppe mit eintretendem Lärm geschrieben hat: „Schlecht geschlafen, viele Beschwerden.“ Aber die Westgruppe hat diese eintretenden Ruheperioden gar nicht registriert. Dort hat man weiterhin schlecht geschlafen und fühlte sich weiterhin belästigt. Das ist ein Befund, wie er aus der Stressforschung bekannt ist: Wenn der Stress ein gewisses Maß übersteigt, dann kann der Mensch die Ruheperioden nicht mehr entsprechend wahrnehmen. Man kann also sagen: Wenn der Bogen überspannt ist, dann kann er nicht mehr entspannt werden.

Diese Beobachtungen haben sich in dem Bereich des mehr oder weniger physiologischen Wertebereichs abgespielt, haben aber doch sehr deutlich auch innerhalb der Gruppe gezeigt, dass in einem Bereich von 50 dB (A) nachts Kreislaufreaktionen auftreten und dass diese Kreislaufreaktionen offenbar von der subjektiven Beschwerdesymptomatik mehr oder weniger abgekoppelt sind. Der Slogan lautet: Das Ohr schläft nicht, sondern es nimmt auch im Schlaf akustische Sinneseindrücke auf, leitet sie an die subkortikalen Zentren weiter und führt zu diesen Reaktionen, die aber unter Umständen subjektiv unbemerkt bleiben.

So weit zum Blutdruck. Kein vernünftiger Mensch zweifelt heute noch an dem Zusammenhang Lärmexposition und Steigerung des Blutdrucks. Die große Frage ist nun: Hat das wirklich auch klinische Bedeutung? Treten auch Folgekrankheiten auf? Darüber war man lange Zeit im Unklaren. Im Jahr 2006 wurde die große Berliner Studie von der Charité publiziert. Die Daten von 4000 Patienten aus 32 Berliner Krankenhäusern wurden gesammelt. Die Inzidenz an Herzinfarkten hat unter starkem Verkehrslärm grenzwertig leicht zugenommen. Im Jahr 2010 ist die erwähnte Studie von Greiser erschienen. Es wurde eine Million Daten ausgewertet: Zunahme von Herzinfarkten um bis zu 50 %, ebenfalls von Schlaganfällen und Herzinsuffizienz, also ganz bedeutenden Krankheiten, die ubiquitäre Volkskrankheiten darstellen.

Nun, eine Studie ist keine Studie. In der Schweiz ist im selben Jahr das Ergebnis einer fünfjährigen Kohorten-Beobachtung publiziert worden. Die gesamte Schweizer Bevölkerung wurde hinsichtlich Sterberegister über fünf Jahre verfolgt und die Sterbedaten und Diagnosen mit dem Wohnort korreliert. Es ergab sich eine leichte Zunahme mit zunehmendem Verkehrslärm und die stärkste Zunahme im Umkreis von großen und kleinen schweizerischen Flughäfen. Sterblichkeit und Herzinfarkt waren um 50 % vermehrt bei den Bewohnern, die 15 Jahre an demselben lauten Wohnort gelebt haben. Wir haben also sowohl hinsichtlich Erkrankung oder Morbidität und Mortalität, zwei sehr große und völlig unabhängige Studien, die darauf hinweisen, dass nicht nur der Blutdruck erhöht wird, sondern auch die Folgekrankheiten zunehmen. Das sind volkswirtschaftlich bedeutende Fakten.

Ich würde also zusammenfassend sagen: Aus ärztlicher Sicht ist eine konsequente Lärmreduktion - Nachtflugverbot - auch ohne spitzen Stift volkswirtschaftlich gerechtfertigt und ärztlich und menschlich geboten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Jetzt ist es an den Landtagsabgeordneten, Fragen zu stellen.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa. Sie hatten die Arbeitsplatzzahlen berechnet, uns vorgelegt und hatten auch die Zahl der entstehenden Arbeitsplätze von den Passagierzahlen abhängig gemacht. Gibt es dazu separate Betrachtungen für Ziel- und Quellverkehr im Vergleich zu den Drehkreuz- oder Umsteigepassagieren? Würde also die gleiche Zahl an Arbeitsplätzen entstehen, unabhängig davon, ob jemand nur durchfliegen will oder wirklich hierher kommt oder von hier losfliegt?

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Ich habe eine Frage an Herrn Jühe. Wenn Sie als Bürgermeister Ihrer Stadt zwischen den beiden Polen stehen würden - einerseits die Chancen, die sich durch die Flughafennähe für die wirtschaftliche Entwicklung Ihrer Stadt darstellen, und andererseits das Ruhebedürfnis der Bevölkerung Ihrer Stadt, also Schutz vor Lärm -, zu welcher Seite würde Ihr Pendel dann ausschlagen?

Abgeordnete Vogdt (FDP):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa. Sie teilen in Ihrer Stellungnahme, die wir vorab bekommen haben, auf Seite 13 mit, es sei Fakt, dass interkontinentaler Linienverkehr keinen Nachtflugbedarf auslöse, dass Umsteigeverkehr an einer deutschen Drehscheibe keinen Nachtflugbedarf auslöse und dass Nachtflugbedarf im Regionalverkehr - Europaverkehr - nur bei Ferienfluggesellschaften und Low-Cost-Carrier durch die Umlaufplanung der Flugzeuge ausgelöst werde. Auf welche Annahmen oder Zahlen gründen sich diese Aussagen? Ich bitte um eine genauere Erläuterung.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank an Sie, Frau Vorsitzende, und die Ausschussreferentin dafür, dass Herr Professor Greiser etwas überziehen durfte. Aber ich meine, wenn man sich anschaut, wie viele Anzuhörende wir aus dem Bereich Wirtschaft und wie viele aus dem Bereich Gesundheit haben, ist dies durchaus angemessen. Der Antrag bezieht sich ja auf den Schutz der menschlichen Gesundheit.

Meine erste Frage ist eine Verständnisfrage, gerichtet an Herrn Faulenbach da Costa, bezüglich der Arbeitsplätze. Es schwirren unterschiedliche Zahlen darüber umher, wie viele Arbeitsplätze riskiert werden oder auf dem Spiel stehen. Sie hatten von 18 200 Arbeitsplätzen gesprochen. Es würde mich interessieren: Sind diese ins Verhältnis zu dem Flugbetrieb komplett ohne Nachtflug zu setzen, oder sind sie ins Verhältnis zu der bisherigen Regelung zu setzen, die angestrebt wird oder im Raum steht?

Meine zweite Frage geht auch an Sie. Ich war etwas erstaunt, als ich auf der Folie gesehen habe, dass ein Nachtbetrieb für Flughäfen eigentlich defizitär ist. Bisher habe ich Herrn Schwarz immer als fähigen und kompetenten Geschäftsmann wahrgenommen. Es tauchte natürlich die Frage auf: Wenn dem so ist, warum will dann Herr Schwarz das? Vielleicht können Sie einmal Ihre Vermutung darlegen: ob da jemand nicht rechnen kann oder ob damit eine Strategie verfolgt wird, die uns nur nicht ersichtlich ist.

Die dritte Frage geht an die Herren Professoren Kaltenbach und Greiser. Sie haben dargelegt, welche gesundheitlichen Schädigungen durch Fluglärm hervorgerufen werden. Es ist etwas makaber, zu versuchen, so etwas in Geld aufzuwiegen. Gleichwohl entstehen ja Kosten bei Krankenkassen, es entstehen Kosten über Störungen der Lernfähigkeit, es entstehen aber auch Kosten durch Arbeitsausfälle, und es wurde sogar von Todesfällen gesprochen. Ich würde Sie trotz der Schwierigkeit, dies in Euro auszudrücken, bitten, einmal kurz darzustellen, wie Sie dieses Verhältnis einschätzen, wie hoch Ihrer Meinung nach die volkswirtschaftlichen Kosten des Ganzen sind. Bisher sprachen die Wirtschaftsvertreter immer nur von den Kosten, die entstehen, wenn wir ein Nachtflugverbot haben. Mich würde interessieren, welche Kosten nach Ihrer Auffassung entstehen, wenn wir das Nachtflugverbot nicht so ausdehnen, wie es im Antrag gefordert wird.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich möchte Sie darüber informieren, dass an dieser Anhörung sechs Vertreter der Wirtschaft und acht Vertreter eines umfassenden Nachtflugverbots teilnehmen.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa, eine Frage an Herrn Professor Kaltenbach und zwei Fragen an Herrn Rechtsanwalt Hofmann.

Ich beginne mit der Frage an Herrn Professor Kaltenbach. Sehr geehrter Herr Kollege, Sie haben die Problematik Bluthochdruck und Folgekrankheiten dargestellt. Für viele ist Bluthochdruck nur eine Bagatellkrankheit. Ich würde Sie bitten, dem Auditorium noch einmal die Kausalität zwischen Bluthochdruck, koronarer Herzkrankheit und Herzinfarkt darzustellen.

Ich wäre Ihnen auch sehr dankbar, wenn Sie dem Auditorium noch einmal darstellen würden, für welche anderen Organe im Körper Bluthochdruck - und vielleicht gehen Sie noch auf bestimmte Referenzbereiche ein - zerstörenden Charakter hat und welche Konsequenzen daraus für die Betroffenen erwachsen. Vielleicht haben Sie für diesen Bereich auch noch einige epidemiologische Zahlen zur Hand.

Meine zweite Frage geht an Herrn Faulenbach da Costa. Er hat hier einen Power-Point-Vortrag gehalten. Auf Seite 5 war von Arbeitsplatzprognosen die Rede, und zwar Arbeitsplätze der FBS-Gutachter, im Zusammenhang mit 952 bis 1033 Arbeitsplätzen pro einer Million Verkehrseinheiten. Sie haben in diesem Chart drei Säulen dargestellt. Auf der einen Säule waren ohne Nachtflugverbot 79 100 mögliche Arbeitsplätze prognostiziert. Da dies alles Prognosen sind, muss man anerkennen, dass das zwar mit einem Unsicherheitsfaktor belegt, aber natürlich auch nicht völlig aus der Luft gegriffen ist. In einer zweiten Spalte W1 hatten Sie in einem entsprechende Szenario für ein Nachtflugverbot, so wie es das Bundesverwaltungsgericht festgelegt hat und wie jetzt Stand der Dinge ist - unsere Verhandlungsbasis -, 65 900 Arbeitsplätze an die Wand geworfen, d. h. ein Minus von 13 200 gegenüber dem völlig unregulierten Nachtflugbetrieb. Ein weiteres Szenario W2 hatte 18 200 Arbeitsplätze weniger im Vergleich zu dem völlig unregulierten Nachtflugbetrieb. Ich bitte Sie, dieses Szenario noch einmal an die Wand zu projizieren und dann zu sagen, auf welchen Grundlagen dies beruht und ob es stimmt, dass zwischen dem jetzigen Status quo, der durch das Bundesverwaltungsgericht festgelegt worden ist, und einem kompletten Nachtflugverbot lediglich ein Delta von 5000 Arbeitsplätzen besteht und nicht, wie uns weiszumachen versucht wird, ein Delta von 18 000 Arbeitsplätzen.

Eine Frage an Herrn Rechtsanwalt Hofmann: Er hat das Bundesverwaltungsgerichts-urteil vom 16. März 2006 angeführt und daran Zweifel angemeldet. Dazu habe ich zwei Fragen. Die erste Frage: Sehen Sie irgendeinen rechtlichen Grund, wonach es dem Landtag Brandenburg bzw. der Landesregierung Brandenburg als Planfeststellungsbehörde verwehrt wäre, eigene Schritte, zum Beispiel die Festlegung eines Nachtflugverbots durch einen Planergänzungsbeschluss, zu gehen, vielleicht auch in Form eines Vergleichs? Das heißt: Gibt es irgendeine Handlungseinschränkung für die Politik in Brandenburg, weil vielleicht ein schwebendes Verfahren vorhanden wäre?

Die zweite Frage: Ist es nicht vielmehr so, dass beim Abwarten des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts, wie immer es auch ausfallen möge, für den Fall einer ganzen oder teilweisen Bestätigung des Planergänzungsbeschlusses dann bestandskräftige Rechte entstehen würden, die vielleicht eine politische Korrektur, wenn sie später gewünscht würde, schwerer machen würden, zum Beispiel Schadenersatz eröffnen würden usw.? Wir denken in diesem Zusammenhang an die Verlängerung der Laufzeiten von Atomkraftwerken, die jetzt zurückgenommen werden soll, wodurch auch Schadenersatzforderungen in den Raum gestellt werden. Wäre es nicht günstiger, jetzt zu handeln, ehe sozusagen Rechte entstehen und sich verfestigen, oder wäre es günstiger zuzuwarten?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Nun sind die Anzuhörenden aufgerufen, diese Fragen zu beantworten.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

(Projektion von Folien)

Ich beginne mit der Beantwortung der letzten Frage von Herrn Schulze. Diese Zahlen habe ich aus dem FBS-Gutachten von IfV Köln und KE-Consult vom 20.06.2007 übernommen, die Szenarien, die dort untersucht wurden, und die Resultate, die präsentiert wurden, zusammengefasst dargestellt. Ich will zu den Passagierzahlen, die dort unterstellt werden, nur kurz wiederholen: In der Flughafenplanung wird bei der Abschätzung des Arbeitskräftepotenzials an einem Flughafen immer auf das Verkehrsaufkommen Bezug genommen, also Passagier- und Frachtzahlen. Es ist wichtig, dabei immer auch die Frachtzahlen zu betrachten. Da kommt man zu durchschnittlichen Ergebnissen, um zu sagen: Das und das wird nachher sein. Die Passagierzahlen und die Flugbewegungszahlen, die in den Szenarien W1 und W2 angegeben wurden, sind Szenarien, die der Arbeitsplatzgutachter für seine Prognose unterstellt hat. Es liegt für dieses Szenario keine Luftverkehrsprognose vor. Insofern hat der Arbeitsplatzgutachter Annahmen getroffen und gesagt: Wenn es ein Nachtflugverbot gibt, gibt es weniger Flugverkehr und weniger Passagiere, und das hat Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Diese Kausalität bestreite ich nicht, ich sage aber: In dem Gutachten, von dem Herr Hofmann eben auch gesprochen hat, von Intraplan Consult im Ergänzungsverfahren für das Ministerium erstellt, sagt der Gutachter Schubert, dass die solitäre Lage Berlins nicht dazu führt, dass bei Nachtflugbeschränkungen mit weniger Verkehr zu rechnen ist.

Fakt ist auch, dass die Prognosen, sowohl die Masterplan-Prognose als auch alle anderen seit Mitte der 90er Jahre für das Jahr 2020xx - so wurde es immer genannt - vorliegenden Prognosen, 30 bis 33 Millionen Passagiere vorhersagen, mit unterschiedlichen Szenarien. Wir kommen immer wieder zu diesen Ergebnissen, wohl wissend, was eine Prognose bedeutet. Man kann auch sagen: Eine Prognose ist schon, wenn sie aufgestellt wird, falsch; aber sie kann genauso gut zutreffend sein.

Insoweit sind diese Arbeitsplatzzahlen mit Vorsicht zu genießen, zumal sie - das war die nächste Frage - überhöht sind. Ich möchte das noch einmal am Beispiel dieser Folie

(Verweis auf die Projektion)

deutlich machen. Ich habe auch darzustellen versucht, dass man nicht einfach sagen kann: Es gibt 1000 Arbeitsplätze pro einer Million Verkehrseinheiten an jedem Flughafen. Das ist abhängig von dem Segment des Verkehrsaufkommens, von der Art des Verkehrsaufkommens auf diesem Flughafen.

Beispielsweise hat der Flughafen Hamburg, der größte deutsche Wartungsflughafen mit Nachtflugverbot, die höchste Arbeitsplatzdichte, also Anzahl an Arbeitsplätzen pro einer Million Verkehrseinheiten - trotz Nachtflugverbot. Ich will damit sagen: Nachtflugverbot verhindert nicht, dass eine Arbeitsplatzentwicklung stattfindet. Das hängt von der Art des Verkehrs und von der Art des Flughafens ab.

In Deutschland gibt es zwei Drehkreuze, den Flughafen Frankfurt und den Flughafen München. Der Flughafen Frankfurt hat ein Umsteigeaufkommen von 54 % und der Flughafen München von derzeit etwa 35 % des gesamten Passagieraufkommens. Beide Flughäfen zusammen fertigen 97 bis 98 % des deutschen Transferaufkommens ab. Es gibt mit fast 23 % einen außergewöhnlich hohen Anteil an Transferaufkommen in Deutschland; weltweit sind es 20 %. Das heißt, wenn sich Berlin zum Drehkreuz entwickeln will, geht das immer zulasten der beiden anderen Drehkreuze; es funktioniert nicht anders. Auch das muss klar sein. Die Drehkreuze in München und Frankfurt funktionieren auch nur deshalb, weil dort Lufthansa allein einen Anteil von 60 % des Verkehrsaufkommens hat.

Jetzt zu Ihrer Frage, wie ich zu den Fakten komme, die ich auf Seite 13 genannt habe. Das ist eine Frage der Analyse des Flugplans, indem ich eine Tagesganglinie sowohl der Flugbewegungen als auch des Passagieraufkommens mache, wenn ich Analysen an einem typischen Spitzentag über die Tagesganglinie mache. Dazu kommen Daten, die beispielsweise die Lufthansa hat. Es gibt dafür eine Studie, in Dialogform erstellt, zur Frage der Verlagerbarkeit von Verkehr vom Flughafen Frankfurt auf andere Flughäfen, z. B. auf den Flughafen Wiesbaden-Erbenheim oder den Flughafen Hahn. Nun hat der Gutachter mit Daten der Lufthansa gearbeitet. Wenn man sich diese Daten und die Ganglinie, die daraus entwickelt wurde, ansieht, stellt man fest, dass das Verkehrsaufkommen in der Regel ab 06.00 Uhr eintritt. Ausnahmen bestätigen die Regel. Es gibt auch frühere Flüge; aber wer morgens aus Südamerika früher ankommt, der kann auch etwas langsamer fliegen und muss nicht vor 06.00 Uhr landen. Diese Möglichkeiten werden nicht ausgenutzt.

Ich lasse Ihnen noch eine Folie zukommen, die von der Lufthansa stammt, der Sie entnehmen können, wie der Umsteigeverkehr in Frankfurt abgewickelt wird und wie das Aufkommen aussieht. Dann stellen Sie fest, dass teilweise die Passagiere am Abend vorher ankommen, um am nächsten Morgen weiterzufliegen, also die Nacht in Frankfurt verbringen. In München ist es ebenso. Wenn Sie um 22.00 Uhr in München oder Frankfurt ankommen, haben Sie am Standort selbst, obwohl noch geflogen werden darf, keine großen Umsteigeaufkommen mehr; das ist ein marginales Aufkommen, das in vernachlässigbarer Größenordnung ist.

Man muss immer die Frage stellen: Will ich einen Flughafen betreiben für die Mehrheit meiner Kunden, oder will ich ihn für einen Randbereich betreiben? Dort finden 2 bis 3 % des Umsteigeaufkommens statt. Will ich die Kosten vorhalten, um das zu machen? Das ist jetzt die Frage der Kosten auch des Nachtflugbetriebs.

Für die Luftverkehrsgesellschaften ist, meine ich, das Nachtflugbetrieb notwendig; das bestreite ich überhaupt nicht. Aber die Notwendigkeit, an jedem Flughafenstandort in Deutschland nachts zu landen, ist nicht gegeben, sondern das kann ich von anderen Faktoren abhängig machen, zumal wenn ich beispielsweise den Flughafen Hahn betrachte. Der Flughafen Hahn nennt selbst seinen Einzugsbereich für die Fracht bis Warschau, London und Rom. Bei den Passagieren gibt er einen Einzugsbereich bis an die polnische Grenze in Deutschland an, und zu dem Einzugsbereich gehört ganz Belgien. Nur, um Ihnen einmal zu zeigen, wie die Einzugsbereiche der Flughäfen abhängig von der Preisgestaltung sind. Aber der Flughafen Hahn ist auch bekannt dafür, dass er zu den Flughäfen gehört, die derzeit defizitär betrieben werden.

Es gibt zwei HAPs in Deutschland, von denen ich die Arbeitsplatzzahlen habe. Sie liegen zwischen 880 und 1050 Arbeitsplätze pro einer Million Verkehrseinheiten; bei der Wartung sind diese Zahlen deutlich höher, und der Low-Cost-Bereich liegt deutlich unterhalb dieser Spannweite. Deshalb kann man alles das aus einer sauberen Analyse der Flugpläne, der Ganmlinien, auch des Umsteigeaufkommens und Analysen, wie beispielsweise aus Daten der Lufthansa, die mir nicht zur Verfügung stehen, die ich aber anderen Studien entnehmen kann, filtern, dass der Nachtflugverkehr, der Umsteigeverkehr auf den deutschen HAPs nur am Rande liegt oder vernachlässigbar ist. Denn wenn Sie sich einmal die Flüge angucken, so stellen Sie fest, An- und Abflüge Richtung Nord- und Südamerika finden am Vormittag statt, und am Nachmittag und späten Nachmittag gibt es die Ankünfte aus Asien und in der Tagesrandstunde, nämlich bis 22.00 Uhr, noch einmal die letzten Abflüge auch nach Afrika. Dann fliegen Sie die Nacht über und kommen morgens beispielsweise in Südafrika an, und umgekehrt ist es genauso.

Es gibt also verschiedene Möglichkeiten, das zu gestalten. Deutschland liegt im interkontinentalen Verkehr so günstig in den Zeitzonen, dass allein daraus ein Nachtflugbedarf nicht unbedingt gegeben ist. Eine Analyse zeigt auch für den Flughafen Frankfurt, dass beispielsweise Lufthansa mit dem Linienverkehr nur einen marginalen Nachtflugbedarf im Passagierlinienverkehr hat. Der hauptsächliche Bedarf an nächtlichen Starts und Landungen in Frankfurt wird durch Ferienflugverkehr und Frachtverkehr ausgelöst.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi.Consult GmbH):

Die Frage nach den volkswirtschaftlichen Gesamtkosten ist berechtigt, weil bei dem, was ich dargestellt habe, natürlich die verlorenen Arbeitsjahre fehlen. Das liegt daran, dass das Statistische Bundesamt die entsprechenden Berechnungen, die seit 2002 alle zwei Jahre durchgeführt werden, in diesem Bereich nur relativ unspezifisch gemacht hat, sodass ich diese für unsere Daten nicht passend machen konnte. Ich bin aber noch in Verhandlungen mit dem Statistischen Bundesamt. Wir werden vermutlich in Zukunft diese Daten auch so zu bekommen, dass man das insgesamt darstellen kann.

Herr Hofmann (Rechtsanwaltskanzlei Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen):

Ich versuche die beiden Fragen von Herrn Schulze zu beantworten. Die erste Frage habe ich so verstanden, ob es denn rechtliche Grundlagen für das Land Brandenburg gebe, ein umfassendes Nachtflugverbot anzuordnen.

(Abg. Schulze [SPD]: Ob wir gehindert sind!)

- Das ist praktisch dasselbe. Ich habe es jedenfalls so verstanden.

Das ist etwas schwierig. Wir haben natürlich die Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes; das ist ein Bundesgesetz. Das Land Brandenburg ist gehalten, diese bundesrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Ich hätte gewisse Probleme damit - das sage ich ganz deutlich -, wenn das Land Brandenburg jetzt sagen würde: Aus politischen Gründen wollen wir ein umfassendes Nachtflugverbot. - Das geht wohl so nicht, sondern es gibt dieses planfeststellungsrechtliche Abwägungsgebot. Es muss eine Abwägungsentscheidung getroffen werden. Das ergibt sich auch aus den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts in dem Schönefeld-Urteil. Eine Abwägungsentscheidung gibt natürlich einen Spielraum. Kern der Abwägungsentscheidung ist natürlich, dass ich einen Beurteilungsspielraum habe. Da ist nicht nur Schwarz oder Weiß möglich, sondern da gibt es einen ganz erheblichen Bereich, der noch abwägungsgerecht ist. Bei einer Entscheidung wie Nachtflugregelung für Schönefeld lässt sich eine politische Komponente nicht herausdiskutieren.

Ich sage es noch einmal: Die Abwägungsentscheidung für die Nachtflugregelung auf dem Flughafen Schönefeld hätte auch anders aussehen können. Sie hätte sehr viel betroffenenfreundlicher aussehen können. Ob es nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts möglich wäre zu sagen: „Wir machen ab 22.00 Uhr Schluss und bewerten sozusagen die Interessen der vom Fluglärm Betroffenen sehr viel höher als diejenigen der Fluggesellschaften“, weiß ich nicht. Hier kann ich auch Herrn Jühe unterstützen. Hier hinein muss auch eine politische Komponente, da müssen die Vorgaben im Luftverkehrsgesetz geändert werden.

Ich bin, wie bereits gesagt, der festen Überzeugung, dass es für die Betroffenen im Rahmen dieser Abwägungsentscheidung eigentlich nicht sehr viel schlimmer hätte kommen können, als es nun gekommen ist. Die Nachtrandzeiten bis 24.00 Uhr vollzuballern und ab 05.00 Uhr volle Kanne zu fliegen, ich glaube, das wäre bei der Anzahl der Starklärm-betroffenen hier nicht mehr machbar; da wäre der Spielraum wohl überschritten. Das heißt, nach unten hin, in Richtung Berlin-Tegel, wäre das sicher abwägungsgerecht gewesen. Ich kann hier nicht sagen, was geht und was nicht geht.

Jetzt komme ich zur zweiten Frage: Wie wären denn die rechtlichen Risiken, wenn das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts abgewartet und die Nachtflugregelung bestätigt wird? Wenn die Nachtflugregelung bestätigt werden sollte, dann sind die Spielräume für das Land natürlich enger.

Der § 50, von dem ich gesprochen habe, ist dann nicht mehr anwendbar. Wir kommen dann in einen Spielraum hinein, über den das Gericht auch schon öfter entschieden hat. Wir haben da eine bestandskräftige Regelung. Wenn das Urteil die Nachtflugregelung bestätigt, wird die Nachtflugregelung bestandskräftig. In diesem Moment ist es sehr viel schwieriger für das Land Brandenburg, da noch einmal heranzugehen. Das Bundesverwaltungsgericht spricht dann immer von einem Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung. Die rechtlichen Hürden werden dann also größer, überhaupt heranzukommen.

Die Schadensersatzproblematik sehe ich da eher untergeordnet. Die Probleme beginnen schon früher. Die Frage ist: Kommt man da überhaupt noch heran? Wenn der politische Wille da ist, etwas zu tun, sollte man es vielleicht jetzt tun. Wenn die jetzige Nachtflugregelung aus der Welt ist, ist der Abwägungsspielraum wieder eröffnet, und diese Entscheidung könnte sicherlich anders aussehen als die jetzige.

Herr Jühe (Bürgermeister der Stadt Raunheim):

Ich gehe zunächst auf Herrn Luthardt ein. Ich glaube, dass sich die Frage für die Bevölkerung in Raunheim so nicht stellt, also der Wirtschaft den Vorrang vor Belästigungsfreiheit, Gesundheitsschutz zu geben oder umgekehrt. Ich glaube nach dem, wie ich es über viele Jahre sehe, dass es die massive Forderung der Menschen in der Stadt Raunheim danach gibt, diese beiden Elemente - wirtschaftliche Prosperität durch die Existenz des Flughafens und Belästigungsfreiheit/Gesundheitsschutz - so gut wie möglich zu vermitteln und den Konflikt so gering wie möglich zu halten. Dazu gehört eben, dass man durchaus bereit ist, ein bestimmtes Maß an Lärm hinzunehmen, aber Ruhephasen gewährleisten will, und dazu gehört nun einmal der Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Ich hätte mir ohnehin gewünscht, dass man im Planfeststellungsverfahren noch stärker darauf geschaut hätte, sich massiv darstellende Konflikte zu lösen. Das scheint mir hier genauso wenig weitreichend gelungen zu sein wie in Frankfurt.

Der Abgeordnete Jungclaus fragte, warum die Flughafenbetreiber überhaupt Flugbewegungen in der Nacht wollen, da es für sie nicht wirtschaftlich erscheint. Ich kann das mit Blick auf Frankfurt eindeutig beantworten. Im Vordergrund steht, dass die Flughafenbetreiber die Interessenlage ihrer Kunden verfolgen, und zu den Kunden gehören nun einmal diejenigen, die in der Nacht Flugbewegungen abwickeln wollen, nämlich in Frankfurt ganz maßgeblich die Lufthansa, und dementsprechend positioniert sich die Flughafenbetreiberin. Wobei man dazusagen muss: In Frankfurt ist es so, dass die Flughafenbetreiberin selbst den Antrag auf ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr gestellt hat und auch immer wieder bekennt, dass die wirtschaftlichen Vorteile des Nachtflugbetriebs sehr begrenzt sind.

Noch einen Aspekt zu Herrn Schulze, weil gerade die politische Komponente angesprochen wurde: Sie dürfen nicht vergessen, dass es derzeit ein Gezerre um das Luftverkehrsgesetz aus beiden Richtungen gibt.

Das Hauptgezerre findet seitens der Luftverkehrswirtschaft statt, das heißt, es ist der erklärte Wunsch, das Luftverkehrsgesetz zu ändern, um mehr Nachtflugbewegung abwickeln zu können. Es steht auch im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung, dieses Ziel zu verfolgen; man wartet derzeit nur die Entscheidungen ab. Staatssekretär Mücke hat im Verkehrsministerium klar erklärt, wie es in Frankfurt aussieht, wenn das Bundesverwaltungsgericht dort eine Nachtflugverbotsregelung für möglich und sinnvoll erachtet. Dann muss man das Luftverkehrsgesetz ändern. Wenn man für Frankfurt entscheidet, dass Nachtflüge auch in der Kernzeit stattfinden, sieht man keinen Änderungsbedarf. Man sieht, an der Stelle ist dringend etwas zu tun, und die dort wirkenden Kräfte sind schon immens. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen stellt eine wichtige Lobby dar; Herr Beyer wirkt da ja auch gern mit. Deswegen kann ich Ihnen nur raten: Passen Sie da gut auf!

Herr Prof. Dr. Kaltenbach (Deutsche Herzstiftung):

Es gab zwei Fragen, die eine richtete sich auf die Bedeutung des Bluthochdrucks. Der Bluthochdruck ist Risikofaktor Nr. 1 für Herzinfarkt, Schlaganfall und Herzversagen. Wenn es gelungen wäre, meine Bilder hier zu verwenden, hätte ich ein Bild gezeigt, auf dem man erkennen kann, dass eine Blutdruckerhöhung von 120 zu 70 auf 140 zu 85 - also eine durchaus mäßige Blutdruckerhöhung - dazu führt, dass die Wahrscheinlichkeit, in den folgenden zwölf Jahren einen Herzinfarkt zu erleiden, auf das Achtfache, also 800 % steigt; das ist gewaltig. Bei Schlaganfall und Herzinsuffizienz kann man sagen: Je mehr Blutdruck, desto mehr Schädigung. Das ist also eine quantitative Beziehung. Beim Herzinfarkt ist es anders. Die relativ geringe Blutdruckerhöhung geht mit einer massiven Verschlechterung der Prognose einher. Diese geringe Erhöhung ist das, was wir bei einem Nachtlärm von 50 dB(A) gefunden haben.

Zur zweiten Frage, den Kosten: Ein Herzinfarkt bei einem 80-Jährigen verursacht Krankenhauskosten. Ansonsten wird die Versicherung entlastet, weil derjenige keine Rente mehr bekommt. Herr Greiser hat gezeigt, dass die Herzinfarkte insbesondere bei jüngeren und arbeitsfähigen Personen unter Lärmbelastung zunehmen. Da ist es mit 30 000 Euro Krankenhauskosten nicht getan, sondern da müssen Sie die Invalidität berechnen, sodass man leicht auf mehrere Hunderttausend Euro pro Kasus kommt. Das trifft für Herzinfarkte und für Schlaganfälle zu. Bei der Herzinsuffizienz ist es etwas weniger, weil die Leute im Durchschnitt nach fünf Jahren gestorben sind. Die volkswirtschaftlichen Kosten bei den drei Krankheiten, die die hauptsächlichen Ursachen für Morbidität und Formen von Mortalität in Deutschland darstellen, also alle Krebserkrankungen zusammen, verursachen ungefähr halb so viel Morbidität und Mortalität wie die Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wenn diese Volkskrankheiten in einem großen Radius um einen Großflughafen um bis zu 50 % zunehmen, ist das volkswirtschaftlich ein gewaltiger Verlust, der sich leicht vom sechsstelligen zum siebenstelligen Bereich verändert.

Abgeordneter Ludwig (DIE LINKE):

Herr Hofmann, Sie hatten bei der Aufhebung des Planergänzungsbeschlusses über § 50 von einem geringen Restrisiko gesprochen, da in der Zeit bis zur Gerichtsentscheidung eigentlich wenig Ansprüche vorhanden sein können oder die Schutzwürdigkeit gering ist. Können Sie dieses Restrisiko trotzdem beziffern?

Zweitens: Sie haben auf § 50 verwiesen. Sehen Sie weitere Ansatzpunkte, nach denen der Planergänzungsbeschluss aufgehoben werden könnte?

Drittens: Wenn Leipzig, was ja betrieben wird, den Planergänzungsbeschluss aufheben und im Urteil wie auch immer deutlich machen würde, dass es Ermessensfehler oder Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde waren, die zur Aufhebung geführt haben, entstünden dann daraus Schadensersatzansprüche vonseiten derjenigen, die sich bis dahin an dem Beschluss orientiert haben und ihre wirtschaftliche Tätigkeit so ausrichten?

Herr Hofmann (Rechtsanwaltskanzlei Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen):

Die erste Frage kann ich relativ schnell beantworten: Ich kann es nicht beziffern. Eines ist klar: Schadensersatz ist in die Richtung nicht denkbar: Ihr müsst mich finanziell so stellen, wie wenn bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag diese Nachtflugregelung, die jetzt verfügt worden ist, bestandskräftig wäre. - Es ist immer nur denkbar - wenn überhaupt -, dass Aufwendungen ersetzt werden können, die im Vertrauen auf diese Regelung getroffen wurden und jetzt nutzlos geworden sind. Da stehe ich jetzt da und weiß nicht, ob bezüglich Fluggesellschaften ein solcher Schaden derzeit denkbar ist. Die werden sich sicher Gedanken über ihre Flugpläne gemacht haben. Wenn da externe Büros eingeschaltet werden, kostet das Geld; das geht also etwas in die Richtung.

Ich halte das Risiko aber für nicht wahnsinnig groß. Wir Juristen sagen immer: Es geht hier nicht um den Ersatz des positiven Interesses. Also es geht nicht so: Ihr müsst gewährleisten, dass ich nachts fliegen darf und das auch noch die nächsten 20 Jahre!, sondern allenfalls darum: Was ist mir an Schaden entstanden, weil ich auf die Regelung vertraut habe?

Damit komme ich zu Ihrer dritten Frage: Was passiert, wenn das Bundesverwaltungsgericht die Regelung aufheben sollte? Dann besteht das Problem genauso. Weil: Auch da könnte dann die Fluggesellschaft sagen: Liebes Land, ihr habt hier eine Regelung in die Welt gesetzt, ich habe meine Planung darauf eingestellt, und das hat mich Geld gekostet. - Das Risiko würde ich also ähnlich bewerten.

Zweitens, zu weiteren Ansatzpunkten für die Aufhebung: Der Planergänzungsbeschluss ist in der Welt, und den kann man nicht ignorieren.

Wenn man als Land herangeht und sagt: Ich will das alles so nicht mehr!, muss man auch in der Schwebephase, zwischen Erlass des Planergänzungsbeschlusses und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, irgendwie einen Grund haben, da heranzugehen. Das geht nicht nach Jux und Tollerei, aber da bietet dieser § 50 Verwaltungsvorgangsgesetz einen Ansatzpunkt. Rechtsprechung zu dem Thema gibt es - jedenfalls von den obersten Gerichten - noch nicht. Es gibt Rechtsprechungen vom Bundesverwaltungsgericht: Kann ich bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse widerrufen oder zurücknehmen? Die sind hier aber nicht anwendbar, weil die Gerichte da natürlich immer auf die Bestandskraft abstellen, und diese Bestandskraft gibt es derzeit nicht. Aus meiner Sicht wäre der Weg: Wenn das Land beschließt, okay, wir ziehen jetzt die Konsequenzen daraus, dass das vielleicht nichts gewesen ist, würde ich über den § 50 gehen, und dann muss das Land dafür sorgen, dass eine neue Abwägungsentscheidung getroffen wird. Einen anderen Weg sehe ich derzeit nicht.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich schließe den zweiten und eröffne den dritten Block.

Herr Reichle (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

Der Bund, das heißt, weder das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung noch eine andere Bundesorganisation oder Behörde hat bei der konkreten Festlegung von Betriebszeiten, also von Nachtflugbeschränkungen, Nachtflugverbot - das ist eine besondere Form der Nachtflugbeschränkung - zu entscheiden. Das unterscheidet sich stark vom Thema Flugverfahren. Die Flugverfahren liegen zwar auch nicht in der Entscheidungszuständigkeit des Bundesministeriums, aber es ist natürlich eine Bundesangelegenheit, und diese werden letztendlich durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt, und dies liegt natürlich im Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr. Das Thema Festlegung der Betriebszeiten ist Landesangelegenheit, und das ist auch sinnvoll.

Warum bin ich trotzdem hier? Zum einen, weil das Bundesministerium eingeladen worden ist, zum anderen gibt es mir die Möglichkeit, grundsätzlich zu dem Thema der Betriebszeiten Stellung zu nehmen. Es handelt sich beim BBI nicht um einen kleinen Flughafen; wenn es sich um einen kleinen Flughafen handelte, wären wir sicherlich nicht gekommen.

Es ist mehrfach angedeutet worden: Insgesamt ist bezüglich Fluglärm und der Betriebszeiten eine Abwägung durch das jeweilige Land vorzunehmen. Es ist nicht so, dass wir auf Bundeseite oder auch auf Länderseite der Auffassung wären, dass Verkehrslärm eine Angelegenheit sei, die in jedem Fall gutzuheißen wäre. Es ist völlig klar, dass es hier ein Schutzbedürfnis gibt, und dieses kumuliert in der Frage: Welches Maß an Fluglärm ist noch hinnehmbar? Das kann nur individuell, kann auch nur vor Ort entschieden werden. Deshalb gibt es bei allen Flughäfen in Deutschland sehr individuell ausgeprägte Betriebszeiten, sehr individuell ausgeprägte Nachtflugbeschränkungen.

Das kann nicht alles über einen Kamm geschoren werden. Deshalb muss es auch vor Ort diskutiert werden.

Auf der anderen Seite möchte ich als Vertreter des Bundesinteresses auch ganz klar sagen: Deutschland ist ein Industrieland, und für ein Industrieland - insbesondere ein Hochtechnologieland - ist der Luftverkehr wichtig. Das betrifft insbesondere die teuren Frachtgüter, die schnell an ihren Zielort gebracht werden müssen. Aber es betrifft auch den Passagierbereich.

Man muss sich auch immer wieder ins Gedächtnis rufen, dass ein deutlicher Teil unseres Wohlstands vom Luftverkehr abhängt. Ohne in die konkrete Abwägungsentscheidung eingreifen zu wollen, muss dieser Punkt in ausreichendem Maße in die Abwägung einbezogen werden.

Bezüglich Lärmschutz und Flugrouten, Flugverfahren sind wir als Bund stärker eingebunden. Dort handelt es sich auch um ein sehr umstrittenes Thema. Es ist allseits bekannt, dass das Thema Flugverfahren seit längerer Zeit sehr heftig und kontrovers umstritten ist. Ich denke, auch das Thema Fluglärmkommission zeigt, dass man mit der Einbindung der Menschen und der Kommunen vor Ort durchaus gute Erfahrungen gemacht hat. Meines Erachtens - ich bin nicht Mitglied und auch nicht Gast der Fluglärmkommission - sind wir beim Thema Flugverfahren auf einem guten Weg.

Das Thema Flugverfahren hat natürlich auch mit dem Thema Nachtflugbeschränkung zu tun. Weil: Wenn die Flugverfahren gut gelegt werden, ist das Thema Nachtflugbeschränkung - das ist jedoch nur eine persönliche Wertung - vielleicht nicht mehr ganz so dramatisch.

Insgesamt brauchen wir in Deutschland aus volkswirtschaftlichen Gründen eine ausreichende Zahl von Flughäfen mit Flugmöglichkeiten in den sogenannten Randzeiten, also in der frühen Morgen- als auch in der späten Abendstunde. Für diesen Punkt müssen wir einstehen. Wir stellen als Entwicklung der letzten Jahre fest, dass das Thema Fluglärm und Flugverfahren stärker in den Vordergrund der Diskussion rückt. Das ist nicht erst seit Stuttgart 21, sondern seit längerer Zeit so. Der Flughafen Frankfurt ist ein beredtes Beispiel, wie umkämpft und umstritten das Thema Fluglärm ist. Man kann dort mit Mediationsverfahren relativ viel machen. Das Thema Fluglärm ist insgesamt etwas, was stark und immer stärker ins politische Kalkül einbezogen werden muss. Dementsprechend muss die Politik darauf reagieren.

Herr Debus (Air Berlin):

Auch wir haben eine schriftliche Stellungnahme (Anlage 9) eingereicht, weshalb ich jetzt nicht auf alle Aspekte eingehe, sondern nur wenige Punkte aufgreife.

Air Berlin hat sich als sechstgrößte Fluggesellschaft in Europa etabliert. Wir haben im Jahr 2010 einen Umsatz von 3,7 Milliarden Euro erzielt und rund 34 Millionen Passagiere befördert. Wir betreiben 170 Flugzeuge.

Mit einem durchschnittlichen Flottenalter von fünf Jahren ist das eine der modernsten, energieeffizientesten und am stärksten lärmreduzierte Flotte in Europa.

Wir beschäftigen 8 900 Mitarbeiter, davon rund 2 700 in Berlin und Brandenburg. Im Jahre 2010 hatten wir in Berlin 7,3 Millionen Passagiere. Damit sind wir mit einem Marktanteil von 30 % an den Berliner Flughäfen insgesamt und von knapp 50 % an Tegel beteiligt und mit rund 70 Direktverbindungen der wichtigste Airlinepartner für die Region Berlin und Brandenburg.

Eine Frage lautete, was Air Berlin zukünftig am Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt plant und was das für die wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region bedeutet. Wir haben uns im Mai 2010 entschieden, im Vorgriff auf den BBI eine Drehkreuzstruktur in Berlin-Brandenburg zu starten. Das haben wir im Vorgriff auf BBI getan, obwohl es derzeit in Tegel infrastrukturell begrenzte Möglichkeiten gibt. Wir haben im Vorgriff in den Hangar, in Lounges schon einen zweistelligen Millionenbetrag in den BBI investiert. Ziel ist, das Drehkreuz am BBI weiterzuentwickeln und unter den wichtigsten Drehkreuzen in Europa zu etablieren.

Was heißt das konkret? Wir haben unseren Flugplan optimiert, sodass wir solche Wellenstrukturen, wie einige der Vorredner angedeutet haben, etablieren können, sodass ein Maximum an Umsteigeverbindungen entsteht. Wir können dadurch neue Direktverbindungen von Berlin-Brandenburg aus aufnehmen. Zahlreiche Ziele fliegen wir deutlich hochfrequenter an, weil wir die Anzahl der Frequenzen erhöht haben. Das heißt, dass wir mit der Inbetriebnahme unseres Air-Berlin-Drehkreuzes in Tegel seit dem Jahr 2009 18 neue kontinentale und interkontinentale Ziele anfliegen, also 18 neue Direktverbindungen von und nach Berlin aufnehmen konnten. Damit haben wir mit insgesamt 70 viel mehr Direktziele als jede andere Airline im Berliner Flughafensystem und bieten damit auch mehr an als jeder andere Airlineverbund für diese Region.

Im Verlauf des Jahres 2010 konnten wir ein Passagierwachstum von 15 % verzeichnen. Gemessen an dem Jahr vor der Drehkreuzaufnahme, dem Jahr 2009, werden wir bis Ende dieses Jahres die Anzahl unserer Passagiere voraussichtlich um gut 2 Millionen gesteigert haben, was positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region und die Arbeitsplätze hat.

Die Erhöhung der Zahl der Direktverbindungen zwischen Berlin-Brandenburg und allen wesentlichen europäischen Zielen und wirklich attraktiven Interkont-Direktverbindungen, die Air Berlin hier vorgenommen hat, macht es für alle Unternehmen und alle Branchen attraktiver, sich in der Region anzusiedeln, denn es ist allgemein bekannt, dass die Verkehrsanbindungen und gerade die Verkehrsanbindungen über Fluggesellschaften einer der Top-Entscheidungsfaktoren für Industrieansiedlung sind. Durch die verbesserte Anbindung wird der sogenannte Incoming-Verkehr gestärkt. Das heißt, Berlin und Brandenburg werden noch attraktiver für den Tourismus, und das stärkt die Unternehmen insgesamt.

Lassen Sie mich auf die Frage eingehen, warum Nachtrandzeiten für das Luftverkehrssystem und Air Berlin zwingend notwendig sind. Hier gibt es auf der einen Seite Anforderungen, die sich aus der Nachfrageseite ergeben, und auf der anderen Seite operative Anforderungen.

Zunächst zur Nachfragestruktur: Das ist die Nachfrage nach Geschäftsreisen, nach Interkont-Verbindungen und ist der Drehkreuzverkehr im Allgemeinen. Für die erfolgreiche weitere wirtschaftliche Entwicklung des Standorts Berlin und Brandenburg werden kontinentale und interkontinentale Flugverbindungen benötigt - und die müssen sich natürlich an der Nachfrage von Geschäftsreisenden ausrichten. Diese fragen beim nationalen und beim kontinentalen Geschäftsreiseverkehr häufig Flüge nach, die es ihnen ermöglichen, den ganzen Arbeitstag am Zielort auszunutzen. Um das zu befriedigen, ist ein Verkehrsangebot, sind Bewegungen notwendig, die in den ersten und in den letzten Nachtrandstunden liegen.

Wie eben geschildert, haben wir schon begonnen, zahlreiche direkte Interkont-Verbindungen in Berlin zu etablieren. Gemeinsam mit unseren Partnern der globalen Flugallianz Oneworld werden wir die Ziele und die Anzahl unserer Direktverbindungen zu Interkont-Zielen ausweiten. Wir werden neben Direktverbindungen zahlreiche Verbindungen über die Drehkreuze unserer Partnerairlines anbieten. Das ist zwar etwas komplex, aber so viel sei gesagt: Aufgrund der Zeitverschiebung im globalen Luftverkehr und der globalen Taktung der Flugpläne innerhalb eines Allianzsystems ist es auch dort notwendig, die Nachtrandstunden zu nutzen. So landen beispielsweise die Flüge aus den USA in der Regel in den frühen Morgenstunden, und die Verbindungen nach Asien und Südamerika starten oft am späten Abend. Dies wird künftig am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg der Fall sein, vor allem, wenn man hier ein wettbewerbsfähiges Interkont-Drehkreuz etablieren möchte. Gerade im Interkontinentalverkehr steht ein solches Drehkreuz im harten Wettbewerb. Wenn man das mit den anderen großen Drehkreuzen in Europa vergleicht - sei es Paris, London, Mailand, Amsterdam und andere -, so haben sie alle weitaus flexiblere Betriebsregelungen in den Nachtrandzeiten und in der Nacht, als für BBI vorgesehen ist.

Es gibt ein weiteres wichtiges Argument, und zwar die Nachfrage nach touristischem Charterverkehr. Air Berlin ist historisch eine Charterfluggesellschaft. Ein Drittel unseres Geschäfts findet im Charterverkehr statt. Dieser Verkehr findet mit größerem Fluggerät statt und bedient die Nachfrage von großen deutschen und europäischen Reiseveranstaltern. Was diesen Verkehr besonders prägt, ist der harte Wettbewerb mit ausländischen Anbietern. Diese haben einen besonderen Wettbewerbsvorteil, da sie in ihren Heimatländern in der Regel keinen Nachtflugbeschränkungen unterliegen. Das führt dazu, dass türkische Gesellschaften die Möglichkeit haben, drei statt zwei Umläufe pro Tag zwischen den Zielen in der Türkei und Berlin durchzuführen. Das bedeutet, dass sie eine um ein Drittel höhere Produktivität ihrer Fluggeräte haben und damit auch zu deutlich günstigeren Stückkosten pro Sitzplatz und zu deutlich geringeren Flugpreisen anbieten können, wodurch die deutschen Airlines einen signifikanten Nachteil haben.

Schaut man sich den Marktanteil der deutschen Airlines am Verkehr in die Türkei an, stellt man fest, dass er über die letzten Jahre signifikant reduziert worden ist, da man hier nicht mehr in der Lage ist, wettbewerbsfähig zu agieren. Deswegen gilt: Der hiesige touristische Luftverkehr braucht, um wettbewerbsfähig zu bleiben, die Nutzung von Tagesrandzeiten.

Ich habe gesagt, dass es neben diesen Gründen der Nachfragestruktur auch operative Erfordernisse gibt, die eine flexible Regelung in den Nachtrandstunden notwendig machen. Da ist zuerst das Thema Technik und Wartung zu nennen, was sehr wichtig ist, weil: Die Wartung der Flugzeuge wird in der Nacht durchgeführt, was für die Dimensionierung eines Technikstandorts maßgeblich ist. Wir haben, wie gesagt, mit einem zweistelligen Millionenbetrag gerade die Grundsteinlegung für einen Hangar am BBI durchgeführt. Darum ist es sehr wichtig, dass man auch im Verspätungsfall in den Randzeiten in Berlin landen kann, um die Flugzeuge hier in der Nacht zu warten. Für jedes Wartungsereignis, das wir in unserem Hangar planen, werden spezifische Arbeitskräfte, Materialien, Werkzeuge und Ersatzteile disponiert. Falls wir nachts nicht mehr zu diesem Flughafen hier zurückkommen oder eine Ausweichlandung durchführen müssten, ist das alles hinfällig. Oftmals kann die Wartung auch nicht an Ausweichflughäfen durchgeführt werden. Deshalb bedeutet das aus Sicht der Technik: Man braucht die Möglichkeit, auch in Randzeiten zu operieren.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die operationelle Stabilität und das Erfordernis von Ausweichlandungen, weil Verspätungen im Airline-Geschäft häufig unvermeidlich sind. Wir unterliegen Wettereinflüssen, aber auch den Beschränkungen der Flugsicherheit, und es gibt Streiksituationen. Oftmals sind die Verspätungen also nicht von der Airline zu verantworten. Wenn wir den Flugbetrieb über diese Planergänzungsbeschluss hinaus beschränken, wird das dazu führen, dass es nachts zunehmend Ausweichlandungen an Flughäfen geben wird, die dann offen sind. Wenn wir hier über eine ökologische Abwägung sprechen, muss man auch offen darüber sprechen, dass Ausweichlandungen im höchsten Maße gerade hinsichtlich des Lärm- und Umweltschutzes bedenklich sind. Das Lärmereignis als solches wird nämlich verdreifacht. Nachts findet die Landung am Ausweichflughafen statt, wir müssen am nächsten Morgen am Ausweichflughafen starten, um schließlich am eigentlichen Zielflughafen, dem BBI zu landen, weil die Rotation des nächsten Tages am BBI und nicht am Ausweichflughafen beginnt. Schadstoff- und CO₂-Ausstoß werden mehr als verdoppelt, weil man zuerst zum Ausweichflughafen fliegen muss, dann den Leerflug zum Zielflughafen hat, und die Gäste und die Crew, die am Ausweichflughafen ausgestiegen sind, müssen üblicherweise auf dem Landweg mit Bussen nach Berlin transportiert werden. Es sind erhebliche Effekte, die da entstehen. Ein Beispiel: Wenn bei uns eine voll besetzte A 330/300 mit 387 Sitzplätzen landet, brauchen wir acht Reisebusse, um die Passagiere zurückzutransportieren.

Ich möchte an dieser Stelle auch betonen, dass wir von Air Berlin das Schutzbedürfnis der Anwohner in der Region ausdrücklich anerkennen. Wir haben in den letzten Jahren in eine moderne Flotte investiert.

Angesichts eines durchschnittlichen Flottenalters von fünf Jahren können wir behaupten, eine der modernsten Flotten zu haben. Sie ist jedenfalls eine der energieeffizientesten und der am stärksten lärmreduzierten Flotten in Europa, und wir sind Vorreiter in der Erarbeitung lärmoptimierter Anflug- und Abflugverfahren. Herr Jühe hat geschildert, dass es derzeit sehr schwierig ist, zehn Kilometer vor dem Flughafen in Kurven um dicht besiedelte Gebiete herumzufliegen. Wir sind allerdings in enger Kooperation mit der DGLR, der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt, und der Deutschen Flugsicherung dabei, ein sogenanntes GLS, ein satellitengestütztes Anflugverfahren zu erarbeiten, mit dem es möglich ist, dass man, um in Kurven den Zielflug machen zu können, erst in den letzten drei Kilometern auf die gerade Linie vor der Piste einschwenkt. Dafür sind wir als einzige Fluggesellschaft in Europa zertifiziert, und ich bin davon überzeugt, dass auch in der weiteren Entwicklung dort eine Verbesserung zu erwarten ist.

Gerade vor dem Hintergrund, dass der 24 Stunden geöffnete Flughafen Schönefeld geschlossen wird, brauchen wir als Fluggesellschaften am neuen Flughafen flexible Betriebsregelungen in den Randzeiten. Der Flughafen Berlin Brandenburg International steht im Wettbewerb mit anderen europäischen Hubs, an denen Nachtflugregelungen wesentlich großzügiger ausgelegt sind als im BBI-Planfeststellungsergänzungsbeschluss. Weltweit gibt es keinen internationalen Hub bzw. kein internationales Drehkreuz, das mit einer 22-bis-6-Uhr-Nachtregelung operiert, weil das einfach nicht funktionieren kann.

Eine weitere Einschränkung der Betriebsregelung über diesen Planfeststellungsergänzungsbeschluss ist daher nicht sinnvoll und sollte vermieden werden. Nur so lassen sich erhebliche volkswirtschaftliche Nachteile für die gesamte Wertschöpfungskette in der Region Berlin-Brandenburg vermeiden. Wir Fluggesellschaften brauchen Planungssicherheit, da wir in der Vergangenheit signifikante Investitionen getätigt haben. Daher ist eine weitere Einschränkung der Betriebsregelung abzulehnen. - Vielen Dank.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich erteile nun Professor Schwarz das Wort. Im Anschluss haben wir Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Herr Prof. Dr. Schwarz (Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH):

Es geht heute um das wichtigste Zukunftsprojekt dieses Landes, das, weil wir immer über Arbeitsplätze diskutieren, schon mit der Inbetriebnahme im Jahr 2012 allein innerhalb des Flughafenzauns über 20 000 Arbeitsplätze bieten und damit die größte Arbeitsstätte in diesem Land sein wird.

Worum geht es? Es geht letztlich darum, was von den Airlines und den Unternehmensverbänden sehr anschaulich dargestellt wurde, welche Implikationen eine Einschränkung des Nachtfluges mit sich bringt.

Auf der anderen Seite sind aber auch die Interessen der Anwohner abzuwägen. Natürlich bringt ein Flughafen Emissionen mit sich, vor allem Fluglärm; die Gutachter haben ausgeführt, zu welchen Konsequenzen das im Einzelnen führen kann. Deshalb muss es darum gehen, einen Kompromiss zu finden. Ich möchte deshalb einleitend die Ausgangslage für die Kompromissbildung darlegen.

(Erläuterungen anhand einer PowerPoint-Präsentation - Anlage 10)

Die Ausgangslage ist, dass es in Tegel derzeit einen Flugverkehr gibt, der bis 23 Uhr stattfindet, also eine Stunde in die Nacht hineinführt. Es gibt darüber hinaus nach 23 Uhr eine sehr liberale Verspätungsregelung, das heißt, bis 24 Uhr können verspätete Flugzeuge in Tegel landen; am Flughafen Schönefeld gibt es eine 24-Stunden-Regelung. Nun geht mit den Single-Airport-Beschluss der Gesellschafter einher, dass sich laut Landesentwicklungsplan, der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses, eine erhebliche Reduktion der Anzahl der Betroffenen ergibt, sowohl am Tage - jetzt sind es 225 000, die derzeit in einem 55 dB-Radius betroffen sind, und zwar bei 15 Millionen Passagieren - als auch in der Nacht. Das reduziert sich auf rund 60 000 Betroffene bei unterstellten 30 Millionen Passagieren. Das heißt, bei einer Verdopplung des Verkehrs wird es nur noch rund ein Viertel an Betroffenen während des Tages geben. In der Nacht stellt es sich so dar, dass es ebenfalls bei der unterstellten Verdoppelung des Passagierolumens von bisher rund 112 000 Betroffenen zukünftig nur noch 42 000 geben wird.

Herr Reichle hat gerade darauf hingewiesen: Auch wir unterstellen - das sind die Maßgaben, die der Planfeststellung unterstellt werden -, dass sich die Anzahl der Betroffenen aufgrund der Beschlüsse der jüngsten Fluglärmkommission noch einmal reduzieren wird, weil im Ergebnis der Fluglärmkommission eines passiert ist: Auf der Nordroute wird nach wie vor das geflogen, was auch bei der Planfeststellung unterstellt war. Auf der Südroute gibt es allerdings ein Abbiegen, und damit werden insbesondere Gemeinden wie das südliche Blankenfelde, Schulzendorf und Eichenwalde entlastet; die Zahlen werden sich noch einmal reduzieren.

Vor diesem Hintergrund gilt es jetzt einen Kompromiss zu finden, der das, was in der Nacht erlaubt ist, auch sachgerecht abbildet in der Abwägung dessen, wie viele Anwohner da eigentlich betroffen sind, und was die Luftverkehrsgesellschaften und die Verbände dargestellt haben. Ich möchte noch einmal darstellen, welcher Kompromiss bereits gefunden wurde. Herr Schulze fragte vorhin, ob da überhaupt Betroffene gehört wurden. Wenn ich daran erinnern darf: Die Planfeststellungsbehörde hat damals nicht im stillen Kämmerlein einen Planergänzungsbeschluss gefasst, sondern hat diesen Beschluss ausgelegt; das war Ende 2007. Es gab anschließend eine ausgiebige Anhörung der Träger öffentlicher Belange, das war Anfang 2008, und es gab selbstverständlich auch die Anhörung der Anwohner; das war Ende April 2008.

Wenn jetzt so getan wird, als ob erstmals über einen Kompromiss mit Betroffenen diskutiert würde, die vorher noch nie etwas davon gehört haben, so ist das schlichtweg falsch. Die Frage ist, ob der von der Planfeststellungsbehörde getroffene Kompromiss angemessen ist. Wir haben das grafisch aufzubereiten versucht. Die Planfeststellungsbehörde hat sich an das gehalten, was das Bundesverwaltungsgericht mitgegeben hat, nämlich erst einmal daran, dass die Kern-Nacht freigehalten ist. Das geht schon deutlich über das hinaus, was letzte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist. Sie hat verfügt, dass in der Zeit von 23.30 bis 00.00 Uhr und von 5.00 bis 5.30 Uhr kein regulärer, geplanter Verkehr stattfinden darf, sondern das ist allenfalls eine Zeitscheibe, die für Verspätungen bzw. zur Verfrühung zur Verfügung steht.

Sie hat darüber hinaus verfügt, dass das, was von 23.00 bis 24.00 bzw. von 5.00 bis 6.00 Uhr stattfinden kann, begrenzt wird; sie hat ein Kontingent erlassen. Sie alle können erwägen, dass das nicht das ist, was wir beantragt haben, sondern die Vorgabe des Bundesverwaltungsgerichts war: Zwischen 0 Uhr bis 5.00 Uhr muss freigehalten werden; von 22.00 bis 24.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr dürft ihr fliegen, und zwar in einem Umfeld, wie ihr vom Bedarf her nachweisen könnt. - Sie hat nicht vorgegeben, dass an den Tagesrändern nur Verspätungen zugelassen sind. Sie hat Hinweise gegeben, dass, je näher es zur Kern-Nacht geht, umso weniger Verkehr stattfinden soll. Sie hat auch nicht vorgegeben, dass es eine Kontingentierung geben muss.

Das heißt, es gibt bereits einen Kompromiss, der für die Airlines unter Schmerzen noch akzeptabel wäre, aber ein Kompromiss, bei dem die Abwägung zwischen dem Anliegen der Anwohner und der Airlines abgewogen werden. Ich habe exemplarisch dafür die Quantitäten, also die Anzahl der Betroffenen, aufleuchten lassen, habe über das gesprochen, was an Einschränkungen gekommen ist und wie dem, was durch das Bundesverwaltungsgericht vorgegeben worden ist, Rechnung getragen wurde. Sie müssen jetzt befinden, ob ausreichend Rechnung getragen worden ist.

Ich kann nur sagen, dass wir über diese Kompromisslösung wirklich nicht beglückt waren und gefragt haben: Wie seid ihr überhaupt dorthin gekommen? - Wir haben von der Genehmigungsbehörde gehört: Ihr einziger Maßstab für die Festsetzung dieses Beschlusses war die Rechtssicherheit. Das heißt, sie hat sich ausschließlich daran orientiert - egal ob wir das wollten, ob uns das gefallen hat oder nicht -, einen Beschluss zu fassen, der rechtssicher ist. Im September wird sich zeigen, was vor dem Bundesverwaltungsgericht geschieht. Ich gehe davon aus, dass die Genehmigungsbehörde hier ihren Job gemacht hat. Ich glaube, auch Sie als Parlamentarier werden sich ein Stückchen darauf verlassen können.

Wir müssen bei all der Diskussion, bei all der Fragestellung, ob das ausgeglichen war oder nicht, am Ende des Tages berücksichtigen: Schaffen wir es mit diesem neuen Infrastrukturprojekt, mit diesem neuen Flughafen, eine Wettbewerbsfähigkeit zuzulassen, oder katapultieren wir diesen Flughafen aus dem Markt, wenn wir ihn mit zu starken Auflagen belegen?

Auch diese Beispiele sind bereits aufgeleuchtet. Unser Anspruch ist nicht, ein Regionalflughafen zu sein. Regionalflughäfen haben in der Regel einen 24-Stunden-Betrieb - denken Sie nur an Leipzig, an Köln, an Nürnberg, da gibt es viele Beispiele. Wenn wir uns mit der Liga der Flughäfen vergleichen, mit denen wir uns vergleichen wollen, dann haben wir in der Tat im Ausland häufig die Situation, dass es auch dort einen unregelmäßigen Betrieb in der Nacht gibt. Bei den großen deutschen Drehkreuzen in Frankfurt, München und Düsseldorf gibt es Einschränkungen, es gibt jedoch keinen Flughafen, der von 22.00 bis 6.00 Uhr geschlossen hat. Das sollten Sie sich bei Ihren Beratungen vor Augen halten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Damit kommen wir zur Fragerunde. - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Herr Debus, Sie sagten, dass in der Türkei Nachtflugbeschränkungen nicht bestehen würden, sodass türkische Airlines effektiver als deutsche Airlines fliegen könnten. Wenn ich an den typischen Touristen denke, der zwischen Berlin und der Türkei unterwegs ist, wäre meine Frage: Wo fliegen die türkischen Airlines dann los, wenn Nachtflugbeschränkungen bestehen? Wie funktioniert das dort mit dem effektiveren Fliegen, wenn Strecken zwischen Deutschland und der Türkei bedient werden sollen, man also in jedem Fall zwischen einem Flughafen mit Beschränkungen und einem Flughafen ohne Beschränkungen in der Türkei hin- und herfliegt?

Sie sagten, wenn man zu spät hereinkäme, müsse man auf andere Flughäfen ausweichen, was zusätzliche Kosten und Umweltbelastungen verursachen würde. Gegenwärtig gibt es in Tegel eine Begrenzung ab 23 Uhr, während Schönefeld frei angefliegen werden kann. Meine Frage lautet: Wie oft kommt es vor, dass die, anstatt in Tegel zu landen, nach Schönefeld fliegen müssen, obwohl das so nicht geplant war, und ob es Verkehre zwischen Tegel und Schönefeld gibt, sowohl an Flugzeugen als auch an Passagieren und was da an Busverkehr möglicherweise erzeugt wird.

Wenn Schönefeld gegenwärtig nachts geflogen werden kann, interessiert mich auch, in welchem Umfang Sie jetzt von der umfassenden Nachtflugmöglichkeit, die Sie gegenwärtig haben, Gebrauch machen, ob es da also gegenwärtig eine Rolle spielt oder Sie sagen: Es ist für unser persönliches Aufkommen maßgeblich, auch von 0 Uhr bis 5.00 Uhr zu fliegen. Wie weit wird das in Anspruch genommen?

Herr Schwarz, Sie sagten, dass eine Anhörung mit den Beteiligten stattgefunden hat - das ist auch richtig. Damals gab es antizipierte Flugrouten, die nicht festgelegt waren, weil es die Flugsicherung bisher nicht getan hatte, wo man aber davon ausging, dass bestimmte Routen gehalten würden.

Da gab es Beteiligungen von Betroffenen außerhalb dieser antizipierten Routen, die eigentlich Sache der Planfeststellungsbehörde hätten sein müssen, dass nämlich die Behörde von Amts wegen ermittelt, wer betroffen und wer beteiligt sein kann oder ob es in erheblichen Umfang Ausgrenzungen - nach heutiger Ansicht Betroffener - dieser Flugrouten gab, sodass insofern keine Beteiligung erfolgt wäre.

Wenn der neue Flughafen Drehkreuz werden soll: Mit welchen Umsteigequoten rechnen Sie? Welches Passagieraufkommen soll über das Drehkreuz als Umsteigepassagier kommen? Wie viele sind Ziel- und Quellverkehr, der dort geplant ist, und wie vereinbart sich diese Vorstellung des Drehkreuzes mit dem Planfeststellungsbeschluss und den dort zum Teil aufgeführten Umsteige- und Drehkreuzzahlen? Dies wäre wichtig, um daraus zu ersehen, ob sich möglicherweise Veränderungen aus dem Planergänzungsbeschluss ergeben müssten.

Wenn Leute nachgefragt haben, wo denn entlanggeflogen werden sollte, dann wurden - insbesondere in Schönefeld - vom Flughafen heraus Routen suggeriert, wo man entlangfliegen würde. Welche Erkenntnisse lagen den damaligen Angaben zugrunde, die als Prospekte verteilt werden sind, wo entlanggeflogen werden sollte, auf deren Grundlage man den Leuten gesagt hat, sie seien nicht betroffen und deshalb auch beim Planfeststellungsverfahren nicht zu beteiligen?

Abgeordnete Alter (SPD):

Herr Reichle, wir haben von Fluglärm gesprochen. Mich interessiert der Gedanke Lärmschutz in anderen Bereichen: Straße, Bahn usw. Mich interessieren im Hinblick auf die Lärmgrenzen und auch die Unterschiede zwischen Tag und Nacht. Können Sie uns heute darüber eine Auskunft geben?

Abgeordneter Ludwig (DIE LINKE):

Herr Reichle, Sie hatten darauf hingewiesen, dass diese Regelungen aus guten Gründen Ländersache seien. Sie sind heute aber auch eingeladen worden, um zu sagen, welche Erwartungen der Gesellschafterbund an diesen Flughafen hat. Womit dürfen wir uns als Gesellschafter in Brandenburg in Zukunft auseinandersetzen? Oder gehen wir da im Gleichklang vor? Wir kennen die Erwartungen der Gesellschaft und der Bundesrepublik an diesen Flughafen nicht im Einzelnen.

Zweitens: Ein Danke vorweg. Ich glaube, es ist hier im Parlament noch einmal wichtig daran zu erinnern, dass mit der Inbetriebnahme des BBI in Schönefeld ein Nachtflugverbot greift. Bisher leben wir in der Region. Das wissen die im Saal Anwesenden, aber ich treffe auch hier im Haus Menschen, die noch wissen, dass dort 24 Stunden am Tag geflogen werden kann und hier übrigens Sicherheit für Bürger und Airlines eingezogen wird, wenn es ein Nachtflugverbot gäbe, und dass das, was heute in Schönefeld möglich wäre, eingreift. Die Frage, warum im Rahmen des heute Möglichen nicht anders geflogen wird, wurde schon gestellt.

Herr Schwarz, vorhin wies ein Redner darauf hin, dass der Nachtflug eigentlich unwirtschaftlich ist und quersubventioniert oder von Gesellschaftern mit einem Defizit ausgleich versehen werden müsste. Vielleicht nehmen Sie noch einmal Gelegenheit, darzustellen, warum Sie diesen Flug für das Konzept des BBI brauchen und ob der dabei erweckte Eindruck berechtigt ist.

Abgeordnete Vogdt (FDP):

Herr Dr. Schwarz, auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft gibt es eine Presseerklärung zum Planergänzungsbeschluss. Da ist nachzulesen, dass es in den Randzeiten maximal 31 Flüge geben darf. Wir haben heute unter anderem gehört, dass für 2023 77 Flüge und in Spitzenzeiten 103 Flüge zu erwarten sind bzw. prognostiziert werden. Wie ist das zu verstehen?

Abgeordneter Vogel (GRÜNE/B90):

Das wichtigste Zukunftsprojekt Brandenburgs ist die Energiewende und nicht der Flughafen. Ich habe aber zumindest gelernt, dass der Flughafen BBI 2012 mit 20 000 Beschäftigten starten soll. Das wären doppelt so viele, wie in der Braunkohle beschäftigt sind. Dazu habe ich eine Verständnisfrage. Laut der Tabelle, die Herr Faulenbach da Costa vorgelegt hat, gab es 2009 in den Flughäfen Tegel und Schönefeld insgesamt 16 000 Beschäftigte. Nun hätte ich erwartet, dass es, wenn ich zwei Flughäfen an einem Standort zusammenlege, weniger Beschäftigte gibt, weil man üblicherweise Rationalisierungseffekte damit verbindet. Wie erklären Sie die Steigerung der Personalzahlen?

Zweitens, zu den Rahmenbedingungen Ihrer Prognosen: Die von Herrn Faulenbach da Costa vorgelegten Zahlen basieren ja auf Gutachten von FBS. Den Wachstumszahlen bis hin zu 30 - 40 Millionen Passieren müssen ja irgendwelche Rahmenbedingungen zugrunde liegen. Ist Rahmenbedingung der Status quo in der allgemeinen Gesetzgebung, das heißt, keine Flugticketabgabe, keine Erwartungen bezüglich Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel, keine Einbeziehung einer möglicherweise stärkeren Konkurrenz, der Bahn zum Beispiel, durch die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Berlin-München? Inwiefern spielt das in Ihren Prognosen eine Rolle?

Drittens: Aus den vorgelegten Unterlagen der Unternehmerverbände Berlin-Brandenburg ist deutlich geworden, dass in Berlin gegenwärtig kein Umsteigeverkehr stattfindet - also 1,7 % verglichen mit München 36,3 oder Frankfurt am Main 50 %. Inwiefern ist der Nachtflugbetrieb erforderlich, um diese Umsteigemöglichkeiten zu schaffen, also den Umsteigeverkehr auszuweiten, oder hat er auch eine Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr?

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Prof. Schwarz, ich habe eine Frage zum Thema Flugbewegungen in den Randzeiten. Sie haben ausgeführt, dass es Teil des Kompromisses war, dass die Flugzahlen, je näher es zur Nacht geht, geringer werden. Meine erste Frage lautet: Durch welche Maßnahmen bzw. Regelungen ist gewährleistet, dass diesem Kompromiss Rechnung getragen wird? Ist das irgendwo festgeschrieben?

Zweitens: Wir haben von zwei Anzuhörenden gehört, dass der Flughafen nachts defizitär betrieben wird. Sie haben gerade gesagt, man würde den Flughafen mit einem Nachtflugverbot aus dem Markt katapultieren. Mich interessiert, wie sich das konkret auf die Wirtschaftlichkeit des Flughafens auswirkt.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Herr Debus, Sie hatten erwähnt, dass Sie ein neues Programm entwickeln, was den Anflug angeht. Gilt das nur für Ihre eigenen Maschinen, und ist das nur in den Nachtzeiten anzuwenden, oder ist das eine generelle Möglichkeit, den Anflug zu optimieren?

Herr Reichle (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

Frau Alter, es gibt selbstverständlich auch bei Straße und Schiene ein Schutzbedürfnis. Das betrifft insbesondere den passiven Lärmschutz. Aufgrund der physikalischen Ausbreitungsverhältnisse sind Straßen- und Schienenlärm anders zu bewerten als Fluglärm. Insofern gibt es da auch Werte, aber die sind schwierig in Korrelation mit denen zu bringen, die es für den Fluglärm gibt. Wenn Sie möchten, kann ich Ihnen die Werte für die Straße und die Schiene gern liefern (Anlage 11).

Herr Ludwig, der Bund ist insgesamt an drei Flughäfen in Deutschland auf der Gesellschafterseite beteiligt: am Flughafen BBI, Köln-Bonn und München; das sind die einzigen Flughäfen. Die Frage der Betriebszeiten wird durch die Position der Gesellschafter nicht beeinflusst; das ist davon völlig unabhängig. Der Bund ist nicht der einzige Gesellschafter, es gibt ja noch die beiden Länder. Wir haben das Interesse an einem prosperierenden Flughafen, und der muss seiner Aufgabe als Hauptstadtflughafen gerecht werden.

Herr Debus (Air Berlin):

Herr Goetz, Ihre erste Frage bezog sich auf das Thema Zielgebietscarrier im touristischen Verkehr, warum ohne Nachtflugbeschränkung effektiver geflogen werden kann, warum türkische Carrier drei statt zwei Umläufe schaffen. Die starten in der Türkei und können dadurch sehr früh - um 4 Uhr - beginnen und kommen mit dem letzten Umlauf nachts um 2 Uhr wieder in die Türkei zurück. Das ist für uns nicht möglich, weil wir unsere technische Wartungsbasis immer in Deutschland haben und an unsere Heimatbasis gebunden sind.

Zu Ihrer zweiten Frage: Aktuell gibt es rund zwei Ausweichlandungen pro Monat. Es gibt natürlich einige Spitzenmonate, in denen es deutlich mehr ist.

Sie haben gefragt, inwieweit wir in Tegel von der Möglichkeit der Verfrühung Gebrauch machen. Verfrühungen vor sechs Uhr sind heute in Tegel nicht möglich. Das wird aber bei unseren Interkont-Flügen durchaus an anderen Standorten genutzt. Gerade Flüge aus den USA, von der Ostküste landen in der Regel sehr früh morgens, immer gegen 6 Uhr. Je nachdem, wie die Winde stehen, kommt man etwas früher rein; an anderen Flughäfen nutzen wir das. Das Gleiche gilt für Flüge von Dubai, von den Golfstaaten. Das ist ein Thema, bei dem mit der weiteren Entwicklung von Interkont-Verkehr eine flexiblere Regelung nicht planerisch in Anspruch genommen würde, sondern im Fall von Verfrühung, und wäre daher wünschenswert.

Herr Vogel, Sie fragten, ob Umsteigeverkehr zu mehr Flügen in der Nacht führt oder das nur für lokalen Quellverkehr hilfreich ist. Da kann man grundsätzlich sagen: Dieser Umsteigeverkehr ist sehr wichtig, gerade auch für den lokalen Quellverkehr. Nur durch den Aufbau dieses Drehkreuzes in Berlin waren wir in der Lage, 18 zusätzliche Direktverbindungen aufzunehmen und vor allem Interkont-Verbindungen von Berlin-Brandenburg aufzunehmen, weil: Solche Flugstrecken lassen sich nur mit Zubringern, mit zugebrachten Passagieren darstellen. Bei uns liegen die Anteile zwischen 40 und 50 % zugebrachter Passagiere, bei der Lufthansa ist das deutlich mehr: bis zu 70 %. Wenn man solche Verbindungen anbieten möchte, ist man zwingend darauf angewiesen, dass man ein Drehkreuz und zugebrachte sowie abgebrachte Passagiere hat.

Herr Genilke, das neue Programm, um gekrümmte bzw. gekurvte Landeanflüge vornehmen zu können, das ist das sogenannte GLS-Verfahren. Derzeit ist nur das Instrumentenlandesystem zugelassen. Dann ist man im Landeanflug und trifft den Leitstrahl zehn Meilen vor dem Touchdown, vor der Landebahn. GLS steht hierbei für Global Landing System und bedient sich der Satellitennavigation. Damit ist es möglich, die Punkte zu definieren und auch gekrümmte Landeanflüge vorzunehmen. Dann kann man diesen Korridor deutlich abkürzen, schwenkt auf den letzten drei Meilen vor der Landebahn auf die eigentliche Richtung der Landebahn ein und kann mit deutlich steileren Senkungswinkeln fliegen. Das ist ein Programm, für das wir als einzige Airline derzeit in Europa zugelassen sind; es bewerben sich auch andere darum. Deshalb wird es auch gemeinsam mit der DFS und dem DLR entwickelt. Die Zielsetzung ist, das als Standard zu entwickeln. Da laut Betriebsregelung derzeit nur lärmreduzierte Flugzeug zugelassen sind, kann man bei bestimmten Flugrouten mithilfe dieses Programms darüber sprechen, ob auch nichtlärmreduzierte Flugzeuge zugelassen werden.

Eine Frage lautete, ob das nur in der Nacht oder auch am Tag geht. Das ist auch ein interessantes Verfahren für den Tag. Gerade bei Nebellagen ist das ein sehr viel präziserer Approach als mit dem bisherigen Instrumentenlandeflugsystem. Deshalb ist das auch an anderen Flughäfen, die sehr flugbeschränkt sind, ein technologischer Standard, der zu einer deutlichen Verbesserung führen wird.

Herr Prof. Dr. Schwarz (Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH):

Ich versuche in der chronologischen Reihenfolge vorzugehen. Herr Goetz, Sie fragten, wie die Anhörung zum ergänzenden Planfeststellungsverfahren Ende 2007/Anfang 2008 stattgefunden hat und ob alle Betroffenen dabei waren oder die neu Betroffenen jetzt nicht dabei sind. Ich glaube, die Frage rückt im Kern deshalb ein Stück weit zusammen, weil, wie ich vorhin ausführte: Wir sind faktisch wieder bei den Flugrouten, die auch bei der Planfeststellung unterstellt wurden. Das gilt für die Nordabflugroute, wo wir wieder absolut identisch sind, zumindest in dem Rahmen, der für den Schallschutz relevant ist, und das gilt auch für die Südabflugroute. Da kann man jetzt differenzieren, ob nur der Nordteil von Blankenfelde dabei war oder auch der Südteil. Da müsste man die Planfeststellungsbehörde fragen, das weiß ich jetzt nicht.

Zur Frage des Drehkreuzes, ob das im Planfeststellungsbeschluss vorgegeben ist oder nicht: Im Planergänzungsbeschluss ist die Anzahl von Flugbewegungen vorgegeben, die wir mit diesem Flughafen abwickeln dürfen. Da sind vorgegeben, wie viele Bewegungen wir in der Spitzenstunde machen können. Das sind alles Kriterien, die Drehkreuzverkehre ermöglichen. Sie erinnern sich möglicherweise an die Einstiegsfolie, die Herr Amsinck dargestellt hat. Das ist genau das Wachstumspotenzial. Wir haben erstmals hier, in dieser Region die Chance, Umsteigeverkehr überhaupt abzuwickeln. Derzeit kommt doch niemand auf den Gedanken, wenn er in Schönefeld von Manchester kommend landet, sich ins Taxi zu setzen und von Tegel nach Peking zu fliegen. Wir haben diese Möglichkeit erstmals in dieser Region mit dem Flughafen. So haben wir ihn auch gebaut, so ist er konstruiert, da gibt es einen eigenen Transfer für Umsteiger, das wäre ja absurd, wenn wir etwas bauten, was dann nicht mehr mit dem identisch ist, was die Planfeststellungsbehörde vorgegeben hat.

Sie fragten, ob wir mit dem Schallschutzprogramm die Leute irregeführt haben. Das ist nicht so. Selbst wenn die Flugrouten fundamental anders gelegt würden, als vorgesehen war, haben die Anwohner, die in diesem Bereich leben, einen Rechtsanspruch, der über die Planfeststellungsbehörde, über die Ausweisung des Schallschutzgebiets vorgegeben wird. Also ob wir das wollen oder nicht: Wir haben die Verpflichtung gegenüber all jenen, die in dem Schallschutzgebiet, das die Behörde vorgegeben hat, wohnen, Schallschutz zu leisten. Insofern kann man nicht davon sprechen, dass da jemand irregeführt worden wäre.

Herr Ludwig und Herr Jungclaus hatten Fragen zum Defizitausgleich. Ich glaube, die Ausführungen, die Herrn Faulenbach da Costa dazu gemacht hat, sind von ähnlicher Qualität wie die Ausführungen, die er zur Arbeitsplatzstatistik gemacht hat. Wir betrachten nicht, ob jemand, der nach 23 Uhr ankommt, weniger kauft als jemand, der von 6.00 bis 22.00 Uhr fliegt.

Aber: Für uns ist es betriebswirtschaftlich schon relevant, ob durch Nutzung der Tagesrandzeiten Flugzeuge stationiert werden oder nicht, wie von den Airlines ausgeführt wurde, sondern, ob sich Fluggesellschaften entscheiden, nach Berlin und zum Hauptstadtflughafen zu kommen, weil sie die Möglichkeit haben, Rotationen durchzuführen - Zwei- oder Dreifachrotationen, je nach Destination -, die sie nicht machen könnten, wenn sie die Tagesrandzeiten nicht nutzen könnten, und das ist der entscheidende Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit, nicht das, was sich in der Stunde an Einkaufsverhalten oder Personalkosten ergeben wird.

Frau Vogdt, Sie fragten nach den 31 Flügen in den Randzeiten in Korrelation zu den 77 Flugbewegungen. Herr Jungclaus, dabei integriere ich Ihre Frage, wie sichergestellt worden ist, dass der Flugverkehr bis zu 24 Uhr abschwelend und ab 5 Uhr wieder aufschwellend ist. Das ist zum einen dadurch zu erklären, dass in der letzten halben Stunde jeweils nur Verspätungen, also keine planbaren Flüge stattfinden, zum anderen durch die Kontingentierung. Durch die Kontingentierung finden in diesem Zeitraum maximal 31 Flugbewegungen statt, und zwar im Gesamtzeitraum. Wenn man 22 Uhr hinzunimmt, kann man etwas mehr als 100 Flugbewegungen abwickeln. Das zeigt gleichzeitig, wo der Schwerpunkt der Flugbewegungen sein wird, nämlich in der Zeit von 22 bis 23 Uhr und wesentlich weniger zwischen 23 bis 24 bzw. von 5.00 bis 6.00 Uhr.

Herr Vogel, Sie sprachen von Rationalisierungseffekten. Die von mir vorhin genannten Zahlen sind die Zahlen innerhalb des Flughafenzauns, also nicht nur von uns als Flughafenbetreibergesellschaft, sondern aller Gesellschaften, die dort sind. Selbst für uns als Flughafenbetreibergesellschaft, wo das vielleicht sogar noch am offensichtlichsten wäre - Stichwort Synergieeffekte -, kann ich Ihnen sagen: Nein, wir werden in etwa die gleiche Anzahl der Mitarbeiter behalten, obwohl wir Tegel und Schönefeld zusammenlegen. Weshalb werden es insgesamt mehr Mitarbeiter? Weil die Fluggesellschaften und Konzessionäre etc. entlang der Anzahl der Passagiere ihr Personal aufstocken müssen - auch für die Abfertigungsgesellschaften ist das, glaube ich, unmittelbar nachvollziehbar - und weil wir im Kern der Einzige sind, der eine Split-Operation hat. Ansonsten ist Air Berlin ausschließlich in Tegel, die Low Costler sind ausschließlich in Schönefeld. Also da gibt es den Synergieeffekt, und die Mitarbeiterzahlen wachsen mit der Anzahl der Passagiere.

Sie fragten auch nach den Rahmenbedingungen der Prognosen. Die von den Gutachtern vorgelegten Prognosen orientieren sich im Wesentlichen an Erfahrungswerten aus der Vergangenheit, und die werden interpoliert in der Zukunft genutzt. Damit werden im Wesentlichen Effekte wirksam, die es schon in den letzten zehn oder 20 Jahre gab - auch da gab es hohe Ölpreise, Zusatzbesteuerung, Extragebühren, die die Flughäfen für laute Flugzeuge erhoben haben. Das heißt, die von Ihnen genannte Entwicklung hat es auch in der Vergangenheit gegeben. Deshalb ist es, glaube ich, methodisch zulässig, dass ich Erfahrungen aus der Vergangenheit in die Zukunft extrapoliere. Ganz im Gegenteil, ich muss Ihnen sagen: Bisher waren sämtliche Prognosen immer viel zu gering und sind von der Erfahrung eingeholt worden, das sage ich nicht nur für unseren Fall.

Sie wissen möglicherweise, dass wir die 22 Millionen Passagiere, die im Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2014/2015 vorgesehen waren, im letzten Jahr erreicht haben. Das ist nicht nur am Standort Berlin so, sondern da könnte ich Ihnen Belege für viele andere Standorte auch geben.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich rufe die nächste Fragerunde auf.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Herr Debus, ich hatte gefragt, in welchem Umfang gegenwärtig Air Berlin von der Möglichkeit Gebrauch macht, nachts in Schönefeld zu starten und zu landen.

Professor Schwarz, Sie sagten, Sie bauen ein internationales Drehkreuz und richten sich darauf ein; alles andere wäre wirtschaftlich nicht sinnvoll. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16.03.2006 in seiner Entscheidung gesagt: Ziel des Ausbauvorhabens ist die Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg. Gegenstand der Landesplanung ist nicht ein internationaler Großflughafen, sondern ein mittelgroßer Verkehrsflughafen mit einem modernen Zweibahnensystem. Wie vereinbart sich diese ausdrückliche Feststellung des damaligen Urteils mit dem, was Sie eben gesagt haben?

Zweitens: Als damals die Entscheidung für Schönefeld gefallen ist - mit den Beratungen zu Sperenberg und Jüterbog -, muss es doch eine Risikoabwägung gegeben haben, dass man gesagt hat: Die Risiken sind in der Begutachtung damals benannt worden. Wie ist es denn, wenn sich die Risiken verwirklichen? Haben wir jetzt einen Punkt erreicht, an dem eines der Risiken möglicherweise durch eine Einschränkung des Nachtflugs verwirklicht wird, und wie ist damals diese Risikobewertung erfolgt? Welche Auswirkungen wurden damals für den Fall gesehen, dass man nach Schönefeld geht - entgegen den anderen Empfehlungen für Sperenberg und Jüterbog zum Beispiel? Womit ist damals gerechnet worden, und wie stellt sich das heute dar?

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Herr Schwarz, ich habe eine Frage zu dem finanziellen Risiko für die Gesellschafter, wenn es zu dem Nachtflugverbot kommt. Können Sie da eine Zahl nennen?

Zweitens: Inwieweit ist die Flughafengesellschaft bereit, beim Lärmschutz für die Bewohnerinnen und Bewohner nachzubessern?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich habe auch eine Frage an Prof. Schwarz. Es ist ja in den Wirtschaftsunternehmen so, dass man eine pessimistische und eine optimistische Prognose berechnet.

Wir sind gegenwärtig in einer Situation, dass eine Klage zu den von Ihnen als Kompromiss bezeichneten Flugbewegungen in den Nachtrandzeiten anhängig ist. Wie sieht denn die pessimistische Prognose Ihrerseits aus, so denn eine gerichtliche Entscheidung im September zu einer weiteren Aufweichung des Kompromisses, der von Ihnen dargestellt wurde, kommt?

Wir sprechen immer über wirtschaftliche Erfolge und damit verbundene Möglichkeiten für Gesellschafter, noch dazu, wenn sie sich in der öffentlichen Hand befinden. Mich interessiert auch: Wie ist das aktuell für den BBI? Wer trägt da wie die wirtschaftlichen Risiken? Weil: Herr Reichle hat darauf hingewiesen, dass das Land die Ebene ist, die die Betriebszeiten festsetzt, aber in der Gesellschafterfunktion sind ja all die Fragen, die sich mit dem Drehkreuz verbunden haben, für den Bund wie auch für Berlin und auch für Brandenburg in einer anderen Konstellation verhaftet. Mich interessiert, wie sich die Frage der wirtschaftlichen Erfolge, der wirtschaftlichen Risiken darstellt, noch dazu, wo wir in einer früheren Runde von Herrn Hofmann vernommen haben, dass es sehr wohl eine Möglichkeit der politischen Willensbekundung eines Landtags in dieser Phase gibt - wenn überhaupt, dann nur in dieser Phase, so seine Äußerung. Insofern wäre für mich sehr wichtig, diese Frage von Ihnen noch einmal reflektiert zu bekommen.

Es gibt noch zwei weitere Fragesteller.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Ich habe es so verstanden, dass nicht die Flughafengesellschaft diejenige ist, die ein Drehkreuz errichtet, sondern es die Fluggesellschaft ist, die ein Drehkreuz errichtet. Vielleicht können Sie darstellen, wer dafür verantwortlich ist, dass das Wort „Drehkreuz“ überhaupt in den Mund genommen wird. Ist das eine baulich zu errichtende Anlage oder nicht vielmehr eine dann aus diesem Flughafen gewonnene Erfahrung oder eine unternehmerische Entscheidung für eine Fluggesellschaft, ein Drehkreuz aus einem bestehenden Flughafen zu gestalten?

Abgeordnete Vogdt (FDP):

Herr Prof. Schwarz, mich interessiert, wie Sie die jetzt geplante Nachtflugregelung im Vergleich zu Flughäfen wie etwa München oder Frankfurt, wo es andere Nachtflugregelungen gibt, sehen.

Herr Debus (Air Berlin):

Herr Goetz, wir haben derzeit keine Split-Operation. Das macht bei zwei so eng nebeneinander liegenden Flughäfen keinen Sinn, weil man dann die doppelte Menge an Technikern, Umstationierung etc. vorhalten können. Deshalb fliegen wir derzeit ausschließlich von Tegel. Nur im Falle von Ausweichlandungen kommt es vor, dass wir in Schönefeld fliegen oder es irgendwo mal einen Charterflug gibt. Das ist aber das Ausnahmegeschäft.

Herr Genilke, Ihre Frage war, wer errichtet bzw. wer ist der entscheidende Impuls für ein Drehkreuz, ob das der Flughafen oder die Fluggesellschaft ist. Zunächst bestimmen letztlich die Kunden und die Marktnachfrage, ob eine solche Struktur überhaupt sinnvoll ist. Die Zahlen zeigen eindeutig, dass das Berliner Flughafensystem mit über 22 Millionen lokalen Passagieren sich für ein Drehkreuz geradezu anbietet, weil man dann einfach nur die Verkehrsströme, die dort entstehen, kombinieren muss. Von daher ist das sicherlich ein Wunsch, der auf Initiative der Air Berlin als viertgrößtem Carrier zustande gekommen ist, hier ein Drehkreuz zu gestalten. Das kann man als Airline aber nur machen, wenn ein Flughafen die notwendige Infrastruktur bietet. Deshalb hat Herr Schwarz auch eben schon ausgeführt, dass auch ein Planfeststellungsbeschluss vorgesehen ist, dass der BBI auch eben entsprechende Umsteigegänge etc. hat, weil: Wenn das nicht vorhanden ist, ist ein Drehkreuz nur noch sehr schwer durchzuführen, so, wie wir es derzeit in Tegel unter infrastrukturell sehr schwierigen Bedingungen aufrechterhalten.

(Zuruf: 5 bis 10 %!)

Herr Prof. Dr. Schwarz (Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH):

Ich knüpfe an das an, was Herr Debus vorhin gesagt hat. Zu Ihrer ersten Frage, Herr Goetz bezüglich des Drehkreuzes: Ich empfinde das nicht als Widerspruch zu dem Urteil, das Sie gerade vorgelesen haben. Drehkreuze errichten die Airlines, nicht wir. Dass das eine Wachstumsoption ist, ist mehr als legitim.

Was die Risiken angeht - das war Ihre zweite Frage - bin ich überfragt. Das war, glaube ich, ein Abwägung gewesen, die sowohl im Gesellschafterkreis stattgefunden hat, als es um den Konsensbeschluss, als auch später, als es um die Standortentscheidung ging.

Herr Luthardt, Ihre Frage war, ob ich eine Zahl für das finanzielle Risiko nennen kann - das knüpft auch an das an, was Sie, Frau Wehlan, vorhin gefragt haben. Das werde ich jetzt nicht tun, weil jede Zahl, die ich jetzt nenne, angreifbar sein wird, weil: Sie muss durch sehr viele Prämissen untersetzt sein. So etwas würde man seriöserweise erst machen, wenn man das mit der genügenden Tiefe untersucht hat und auch entsprechende Prämissen dazu formulieren kann.

Zur Nachbesserung des Schallschutzes: Wir haben derzeit alle Hände voll zu tun, die 140 Millionen Euro, die wir für das Schallschutzprogramm budgetiert haben, überhaupt erst einmal auszugeben und dieses Schallschutzprogramm entsprechend zu realisieren. Dieses Schallschutzprogramm hat in den letzten ein, zwei Jahren viele Mutationen durchlaufen. Diesbezüglich sind wir nicht glücklich gestartet. Da gab es die Notwendigkeit, nachzujustieren, was wir getan haben. Viele Grenzfälle, die dann häufig aufgegriffen wurden, werden mittlerweile von uns nicht nur nach dem Buchstaben des Planfeststellungsbeschlusses behandelt, sondern wir bemühen uns, das mit Augenmaß an allen Stellen vorzunehmen, an denen es möglich ist.

Frau Wehlan, Sie fragten, was in einer pessimistischen Variante auf der Gesellschafterseite passieren würde. Diese Frage lässt sich relativ einfach beantworten. Der Base Case, der normale Fall, sieht so aus, dass mit dem jetzigen Finanzierungskonzept, das heißt, mit der Tatsache, dass die Gesellschafter 430 Millionen zur Verfügung gestellt haben, dass wir aus unserem eigenen Cash Flow 440 Millionen beisteuern - was wir übrigens schon per Ablauf des letzten Jahres erfüllt haben - und mit den 2,4 Milliarden, die wir auf dem Kreditmarkt aufgenommen haben, die finanzielle Grundlage geschaffen haben, mit dem man den Flughafen dann betreiben kann bei Durchsetzung der jetzigen und von der Genehmigungsbehörde gestern genehmigten Entgelte und dem, was wir uns aus dem Non-Aviation-Geschäft - im Übrigen ohne Betriebszuschüsse - erwarten.

Was passiert jetzt, wenn es Einbrüche gibt, die das nicht mehr realisieren, was sind die Rückfallstufen? Die sehen so aus, dass dann, wenn an Betriebszuschüsse gegangen werden muss, das natürlich auf die Gesellschafter zukommt, weil die von uns aufgenommenen 2,4 Milliarden mit einer hundertprozentigen Bürgschaft von allen drei Gesellschaftern versehen wurden. Das heißt, wenn die Kredite nicht mehr bedient werden können, müssen die Gesellschafter über die eingegangene Bürgschaftserklärung dafür einspringen. Das ist das Regular, nach dem Sie gefragt haben. Das ist nicht unser Base Case. Das ist auch nicht das, was sich nach dem, was im Augenblick genehmigt ist, ergeben würde. Aber wenn es davon gravierende Abweichungen gibt, kommen wir in eine solche Situation.

Frau Vogt, Sie fragten, wie wir im Vergleich mit München und Frankfurt dastehen. Mit dem derzeitig vorliegenden Kompromiss stehen wir schlechter da. Sowohl München als auch Frankfurt hat eine liberalere Regelung. Wir haben allerdings gerade gehört, dass in Frankfurt die derzeit existente Regel vor einer Modifizierung steht, und zwar im Zusammenhang mit der Aufnahme der vierten Landebahn. Darüber wird vor Gericht noch zu entscheiden sein. Dann wird Frankfurt möglicherweise nicht mehr so viel positiver sein in der Nacht, wie das im Augenblick ist, aber Status quo ist, dass sowohl die Münchner als auch die Frankfurter Nachtflugregelung für die Airlines komfortabler ist als das, was uns die Genehmigungsbehörde im Augenblick vorgegeben hat.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Es gibt keine weiteren Fragen.

Dann kommen wir zu Block 4.

Herr Breidbach (BVBB e. V.):

Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass ich als Vertreter der Betroffenen, soweit ich mich erinnere, nach 18 Jahren zum ersten Mal die Ehre und die Möglichkeit habe, vor einem solchen Gremium zu sprechen, das dazu aufgerufen ist, Möglichkeiten zu suchen, verschiedene Interessen in Einklang zu bringen.

Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung: Was ich heute Nachmittag hier erlebt habe, erinnert mich an mein erstes Arbeitsleben, in dem ich verpflichtet war, zwei- bis viermal im Jahr als Partei bei Tarifverhandlungen zu sitzen. Ich habe regelmäßig auf der einen Seite gehört: Wenn nicht zweieinhalb, sondern dreieinhalb oder viereinhalb Prozent gezahlt werden müssen, wenn die Arbeitszeit von 48 Stunden - so habe ich einmal angefangen - auf 44 Stunden und weiter darunter reduziert wird oder wenn gar die Urlaubszeit verlängert wird, dann macht die Branche Pleite. - Hier höre ich: Wenn große Fluggesellschaften mit Milliardenumsätzen keine ausreichenden Umläufe haben, das heißt, wenn einige ihrer Flugzeuge nicht optimal eingesetzt werden können, wenn man eine bestimmte Struktur nicht durchsetzen kann, dann macht die Fluggesellschaft Pleite. - Ich sage dies ganz deutlich, weil ich auf der anderen Seite sitze, nämlich auf der Seite der Wirtschaft, die sich „Konsumenten“ nennt. Darum wehre ich mich vehement dagegen, dass hier Argumente unter der Überschrift „Wirtschaft“ genutzt werden, die nicht mehr beachten, dass Wirtschaft mehr ist als die Unternehmerseite, als Unternehmensinteressen, sondern zum Beispiel auch Verbraucher oder Opfer. Das wollte ich der Klarheit wegen vorwegschicken.

Die Überschrift über dieser Anhörung heißt im ersten Halbsatz: „Schutz der menschlichen Gesundheit“. Unter dieser Halbsatzüberschrift gab es bisher, wenn ich es richtig gesehen habe, zwei oder drei Referenten, die zu dem Thema Aussagen machen konnten. Ansonsten habe ich nur gehört, dass man die Probleme der Gesundheit in Kauf nehmen muss, unter anderem auch durch Verschweigen, weil die Fragen der Wirtschaftlichkeit von Unternehmen mit Milliardenumsätzen zur Disposition stehen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, noch einmal zur Klarheit: Hier wird ständig von Nachtrandzeiten gesprochen. Dankenswerterweise haben einige meiner Vorredner schon darauf hingewiesen, dass dieser Begriff ein Propagandabegriff ist. Die Zeiten zwischen 20.00 und 22.00 Uhr sind Tagesrandzeiten. Nachtrandzeiten gibt es nicht, es gibt nur in Tarifverträgen, in gesetzlichen Vorschriften auch international festgelegt, eine Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Diese Nachtzeit hat wiederum Verfassungsrang und nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 einen besonderen Schutzbedarf. Ich kann weder im Grundgesetz noch in den Menschenrechten eine Passage finden, wo es auch nur einen ähnlichen Schutzbedarf für Wirtschaftsaktivitäten oder Wirtschaftsunternehmen gibt. Denn das ist eigentlich die Entwicklung, die nach der Aufklärung gekommen ist: dass der Mensch wichtiger ist als die Sache und dass das seinen Niederschlag in unseren Gesetzen, in unserer Rechtsordnung gefunden hat.

Dabei verkenne ich nicht, dass der Art. 2 Abs. 2 Satz 1 permanent durch den folgenden Satz unterlaufen wird, nach dem der Gesetzgeber in der Lage ist, zu Satz 1 Eingriffe vorzunehmen. Diese vom Grundgesetz eröffnete Möglichkeit hat es in den letzten 20 bis 30 Jahren auch der Flughafenlobby gestattet, Nachtflugregelungen durchzusetzen, auch vor den Gerichten und vor dem Bundesverwaltungsgericht, die exakt gegen das Menschenrecht auf Nachtruhe verstoßen.

Ich darf Sie herzlich bitten, wenn Sie hier über wirtschaftliche Interessen von Fluggesellschaften nachdenken, auch darüber nachzudenken, ob Sie sich Ihrer Verantwortung im Hinblick auf unsere Verfassung bewusst werden wollen. Ich sage Ihnen als Opfer - und ich bin das einzige Opfer von Nachtflügen, das einzige Opfer von 360 000 Flugbewegungen, das hier sitzt -: Wer diesen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 durch die Vertretung wirtschaftlicher Interessen relativiert, hat vom Geist und vom Buchstaben unserer Verfassung nur sehr wenig verstanden. Das will ich in aller Deutlichkeit sagen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte darauf hinweisen - und ich tue dies hier fragmentarisch, Frau Vorsitzende, und insoweit gilt das geschriebene Wort (Anlage 12), Sie bekommen gleich das, was ich aus Zeitgründen nicht sagen kann, schriftlich -, dass hier der Eindruck erweckt wird, als gebe es für Nachtflüge Kundschaft. Das hat mich in der Tat völlig aus den Socken gehauen. Es gibt für Nachtflüge das Produktionsmittel Fluggerät. Und dieses Produktionsmittel Fluggerät soll im Interesse von Gewinnen der Flugzeughersteller, aber auch der Flugzeugbetreiber nach Möglichkeit, wie das bei jedem anderen Produktionsmittel auch geschieht, so lange wie möglich am Tag, in der Woche und im Jahr eingesetzt werden. Jetzt wird erklärt, es gebe die Kundschaft für den Nachtflug. Das ist eine völlige Verkennung der Konsumenten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es ausreichend Menschen gibt, die freiwillig in der Nacht fliegen wollen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Familienväter mit zwei oder drei Kindern ihrer Familie zumuten, die Nachtruhe in Flugzeugen zu verbringen. Und in der Tat, machen Sie doch Folgendes: Sie veranlassen die Reisegesellschaften, die Kunden für die Nacht zwangszurekrutieren, damit Sie das Fluggerät auch in der Nacht einsetzen können. Wir reden hier also von einer Zwangskrutierung von Menschen im Interesse eines vollständigen Einsatzes von Flugzeugen. Die Betreiber von Flughäfen können genauso wenig wie die Flugzeugbesitzer bisher nachweisen, dass es Umfragen gibt, die ihre These stützen, dass der Nachtflug vom Kunden gewünscht ist.

In diesem Zusammenhang hat sich denn auch gezeigt, dass der Planfeststellungsbeschluss Nachtflug nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts neu erlassen worden ist. Ich bitte doch dieses Urteil einmal sehr genau zu lesen. Hier wird dargelegt, dass es einen Positivsaldo gibt zwischen den Entlasteten aus den Folgen der Schließung des Flughafens Tegel, die mit 140 000 hochgerechnet werden, gegenüber einem Saldo von 40 000 Menschen in dem jetzt betroffenen Bereich des BBI. Irgendetwas kann da nicht stimmen; denn gleichzeitig wird bekanntgegeben, dass man bei etwa 25 000 Haushalten Lärmschutz einbauen muss. Wenn ich rechne, dass jeder dieser Haushalte nur drei Mitglieder hat, bin ich schon bei 75 000. Nur ist das für mich nicht der entscheidende Punkt. Was verschwiegen wird, ist, dass diese 75 000 oder auch 40 000 von Anfang an auch in der Nacht und zusätzlich am Tage die mindestens doppelte, in kürzester Zeit dreifache Belastung von Fluglärm und von Immissionen aushalten müssen, wie sie in Tegel vorher angestanden hat.

Diese Dreifachbelastung ist doch im Hinblick auf die Gesundheit der Menschen ungleich kritischer zu sehen als eine Einfachbelastung selbst dann, wenn quantitativ mehr Menschen betroffen sind. Wer so etwas bestreitet, der hat sich mit dieser Frage überhaupt noch nicht befasst.

Was ist die Antwort, die man bekommt? Die Antwort ist: Es gibt Untersuchungen, nach denen auch der Nachtflug risikolos ist, wenn weniger als sechsmal 70 dB (A) außen auftreten. Diese Untersuchungen werden in aller Regel zu 90 % in Labors gemacht. Das heißt, es wird ein Proband - oder auch mehrere -, 40 Jahre alt, körperlich vollständig gesund, in ein Labor gelegt, sechs Tage lang mit Fluglärm beschallt, und an Messgeräten wird dann festgestellt, wie hoch seine Aufwachwahrscheinlichkeit war, ob es eine direkte oder indirekte Aufwachwahrscheinlichkeit gab. Alle diese Untersuchungen, mit denen Ihnen vorgemacht wird, dass der Fluglärm eigentlich eine harmlose Angelegenheit ist, beruhen darauf, dass ein 40-Jähriger untersucht wird, ohne dass man nach sechs Tagen Labor feststellen kann, wie sich denn die Fluglärmbelastung dieses 40-Jährigen in 10 oder 15 Jahren auswirkt, insbesondere dann, wenn er eine Steigerung des Fluglärms zu erwarten hat. Aus Sicht eines Betroffenen muss ich Ihnen sagen, dass solche Untersuchungen, die reihenweise von der DLRG bis zu Herrn Professor Scheuch gemacht worden sind - dabei sind auch regelmäßig Gutachter von Behörden, die eigentlich ein hohes Interesse am Schutz der Bevölkerung haben müssten -, wissenschaftlicher Hokusfokus sind. Als etwas anderes kann ich sie überhaupt nicht bezeichnen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, lassen Sie mich noch in aller Kürze auf das Arbeitsplatzargument eingehen. Auch das habe ich gerade einmal nachgerechnet, und zwar nur anhand der Aussagen, die hier gemacht worden sind. 20 000 Beschäftigte sollen ab 2012 am Flughafen tätig sein. Dann beruft man sich auf ein Gutachten von Herrn Professor Baum, der festgestellt hat, dass der BBI 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze bringt. Da bin ich - 20 000 plus 40 000 - bei 60 000. Und wenn der Nachtflug nicht stattfindet, fallen 18 000 dieser Arbeitsplätze weg. Schon allein an diesen Dimensionen kann man erkennen, dass etwas nicht stimmen kann. Denn die Untersuchungen von Professor Baum beruhen bei 33 Quellenangaben auf 28 eigenen Quellen, und fünf Quellen hat die FBS zur Verfügung gestellt. Wenn Sie sehen, was die Anhörungsbehörde auf einer der letzten Seiten zu dieser Untersuchung gesagt hat, dann wissen Sie, dass das, was Herr Professor Baum da ermittelt hat, mit Wissenschaft nur sehr wenig zu tun hat. Aber dieses Gutachten dient jetzt der Propaganda, auch der Begründung von Nachtflügen. Jeder Fachmann weiß, dass die Fluggesellschaften sehr gezielt das Arbeitsplatzargument in seiner quantitativen und qualitativen Dimension als Totschlagargument benutzen, um die dritte, vierte, fünfte Start- und Landebahn oder einen neuen BBI zu bekommen.

Ich will dazu nicht mehr sagen, sondern ich habe etwas dazu geschrieben. Vor allem gibt es keinerlei Beweise dafür, wie sich die katalytischen Arbeitsplätze auswirken. Es gibt keinerlei Beweise dafür, wie sich Input- und Output-Verhältnisse auswirken. Es gibt nur einen einzigen Beweis:

Die Arbeitsplatzsituation ist dort am günstigsten, wo der Flughafen die Freiräume hat, um sich entwickeln zu können. Hier müssen Sie fragen, ob der BBI für die Zukunft solche Freiräume hat. Er hat sie eigentlich nicht, es sei denn, dass wieder mithilfe der Planfeststellungsbehörde und der Gesellschafter noch eine dritte Start- und Landebahn, die ja ansteht, durchgesetzt wird. Wenn ich mir die Verhältnisse in München ansehe, weiß ich, dass in spätestens zwei bis drei Jahren die Diskussion um die dritte Start- und Landebahn geführt werden muss, vorausgesetzt, es gelingt, ausreichend Slots zu bekommen, die über 30 Millionen gehen. Zum Arbeitsplatzkonzept habe ich einige Ausführungen gemacht, diese bitte ich nachzulesen.

Sie werden fragen: Wie kommen wir überhaupt zu dieser Diskussion? Warum sitzen wir hier zusammen? Die Antwort ist ganz einfach: Alle Folgen, die hier und in Zukunft diskutiert werden, haben einen einzigen Ausgangspunkt. Das ist die Standortentscheidung, das sind die Start- und Landebahnen da, wo sie liegen. Hätte man, wie das Experten, selbst der Vorstand der Flughafengesellschaft und der Aufsichtsrat, bis 1993 festgestellt haben, eine andere Standortentscheidung getroffen, nämlich Sperenberg, oder wäre man dem gefolgt, was das Raumordnungsverfahren, abgezeichnet von Herrn Ministerpräsidenten Platzeck, festgestellt hat: „Der Standort Schönefeld ist ungeeignet“ - denn da hat man präzise vorhergesehen, welche Folgen kommen können -, dann säßen wir hier in einem völlig anderen Film, wahrscheinlich zur gemeinsamen Freude der jetzigen Opfer ebenso wie der Airlines, die nach einer dicken Entwicklung rufen.

Die Konflikte um diesen Flughafen, über die wir uns jetzt unterhalten, sind gegen das, was nach Aufnahme des Flugbetriebs kommt, gering, weil dann die Menschen, die jetzt immer noch Hoffnung haben - „So schlimm wird es nicht“ -, diese Konflikte in großen Dimensionen zu bewältigen haben werden; das gilt für die Politik und auch für die Betroffenen.

Wenn Sie mich nach einer Lösung fragen, dann ist die Antwort ganz einfach: Man hat zwischenzeitlich eingesehen - Herr Platzeck genauso wie Herr Wowereit -, dass die Standortentscheidung sachfremd und eine politische Entscheidung war. Ich glaube, vor dem Hintergrund der Gesamtentwicklung und der zu erwartenden Folgen ist es höchste Zeit, darüber nachzudenken, ob man auf ewig den BBI-Standort mit all seinen Folgen offenhalten will.

Der BVBB wird in 14 Tagen ein Konzept veröffentlichen: „Zentralflughafen für Deutschland, Nachnutzung des BBI“, und wir werden mit diesem Konzept beweisen, dass es eine Zukunftslösung gibt, eine Perspektive für die, die jetzt betroffen sind, vor allem für die zukünftigen Generationen, wenn der Flughafen hundert Jahre betrieben wird, die alle unter diesen Folgen leiden.

Den Gemeinden kann ich nur sagen: Sie müssen ganz fein aufpassen. In allen Flughafenschneisen der Welt mit einer Lärmbelastung, die ähnlich definiert ist wie die Lärmbelastung im Fluglärmschutzgesetz, verändert sich der Zusammenhalt der Gemeinden in dramatischem Ausmaß.

Sie haben ein soziokulturelles Problem, sie haben das Problem, dass immer mehr Prekariat in diesen Einflugschneisen wohnen wird. Das heißt, mit dem Standort ist nicht nur ein Segen für die nicht betroffenen Randgemeinden verbunden, sondern vor allen Dingen unglaubliche Kosten für den eigentlich betroffenen Bereich. Die nächste Diskussion, die Sie hier führen werden, wenn der Standort Schönefeld kommt, ist die Diskussion über Absiedlungen. Sie werden es nicht durchhalten, spätestens dann, wenn das Projekt beim Europäischen Menschenrechtsgerichtshof liegt, dass Menschen bei 70 dB (A) und mehr noch leben sollen.

Das schöne Schallschutzprogramm, das vorgestellt wurde, hat ja einen realen Hintergrund. Der reale Hintergrund ist folgender: Diejenigen, die einen Anspruch auf Schallschutz haben, werden verurteilt, ein ganzes Leben lang in Räumen zu schlafen, die ihnen keinen natürlichen Schall mehr ermöglichen, die gleichzeitig künstlich durch Ventilatoren belüftet werden. Das ginge ja noch; aber schauen Sie sich die Situation der Kinder an. Auch dieses Problem verbirgt sich hinter dem Schallschutzprogramm, und nach Aussage Ihres eigenen Gutachters, Herr Bretschneider, werden etwa 15 % fluglärmkrank. Die Kinder gehen in Horte, in Schulen, die ebenfalls schallabgedichtet sind, die künstlich belüftet, künstlich befeuchtet werden. Und wie man die CO₂-Probleme in diesen Räumen lösen kann, weiß man auch noch nicht. Da kann ich nur sagen: Eine schöne neue Welt für einen wirtschaftlichen Zweck. Stellen Sie sich selbst die Frage, ob Sie bereit wären, Ihre Kinder unter solchen Bedingungen groß werden zu lassen.

Ich glaube, wenn Sie sich selbst gegenüber ehrlich sind, wird genau das passieren, was jetzt die Flugrouten-Diskussion ausgelöst hat: Dann denkt jeder nur noch an das Sankt-Florians-Prinzip. Das bedeutet gleichzeitig eine Zerfleischung der Gesellschaft, wenn Sie so wollen, eine Aufteilung in erstklassige Menschen, die vom Fluglärm verschont werden müssen, und in zweitklassige Menschen, die den Fluglärm ertragen müssen.

Herr Kreilinger (BBI 21):

Ich möchte zunächst sehr herzlich danken, dass es die Gelegenheit gibt, hier zu sprechen. Ich gebe mich der Hoffnung - manche sagen „Illusion“ - hin, dass auch zugehört wird und dass die ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen einschließlich der dort benannten Quellen noch einmal in Ruhe zur Kenntnis genommen werden (Anlage 13). Man hat, wenn man feststellt, dass zwei Tage vor der heutigen Anhörung die Lärmgebühren einfach genehmigt wurden - wieder auch die Beschlusslage der Fluglärmkommission dazu -, schon den einen oder anderen Zweifel entwickeln können, ob diese Anhörung tatsächlich auch ernst gemeint ist.

Ich möchte noch einmal in das Horn stoßen, dass die Nacht von 22.00 bis 06.00 Uhr geht und dass der Begriff „Tagesrandzeiten“ für Zeiten zwischen 22.00 und 06.00 Uhr ein unerträglicher Euphemismus ist.

Ich möchte auch eine Erklärung dafür abgeben, warum ein Ministerpräsident Platzeck auf Demonstrationen geht und sagt, er sei für ein Nachtflugverbot, ohne zu sagen, dass seine Nachtzeit nur von 00.00 bis 05.00 Uhr geht, und warum der Begriff der Tagesrandzeiten - ich habe mit Entsetzen bemerkt, selbst Herr Vogel ist dem kurzzeitig auf den Leim gegangen - so verbreitet ist. Ganz einfach: Man gibt dem Kind einen neuen Namen, weil man erkannt hat, dass das Kind ein Schmutzfink ist und dass es ein Problem gibt, dieses Kind der Öffentlichkeit zu vermitteln. Dann versucht man mit neuen, eindeutig falschen Begriffen eine Debatte zu besetzen und eine Meinung herbeizuführen. Das ist für mich ein Thema, bei dem ich sage: Wir müssen ein bisschen ehrlicher miteinander umgehen. Wenn in einer Anhörung in einem Moment gesagt wird: „Das Drehkreuz macht nicht der Flughafen, das machen die Airlines, da können wir nichts dazu“, fünf Minuten vorher aber gesagt worden ist: „Wir haben ein ganzes Stockwerk gebaut für die Umsteigepassagiere, und das ganze Stockwerk wäre völlig nutzlos, wenn wir kein Drehkreuz werden“, dann sind das für mich Widersprüche, die mit Wahrhaftigkeit wenig zu tun haben.

Zur eigentlichen Frage Nr. 1: Ich habe mich bemüht, was ich in manchen anderen Schriftsätzen, gerade der Befürworter, leider nicht feststellen konnte, die einzelnen Fragen auch konkret zu beantworten. Ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr hätte aus meiner Sicht absolut positive wirtschaftliche Auswirkungen. Bei den Airlines ist das natürlich teilweise anders, je nachdem, wie sie strukturiert sind. Eine Lufthansa wird weniger Probleme damit haben als ein Low-Cost-Carrier. Beim Flughafen sehe ich es aufgrund der Argumentation von Herrn Faulenbach da Costa bereits als schlüssig an, dass mit dem Umfang an Nachtflugbedarf, der in Berlin tatsächlich besteht, bzw. mit dem, was man hier an Nachtflug aufbauen kann, nämlich ein Low-Cost-Segment, wo man den Bedarf erst durch das Angebot schafft, nicht genügend Einnahmen erzielbar sind, um die Betriebskosten hereinzuholen.

Gesamtwirtschaftlich gibt es für mich überhaupt keinen Zweifel: Denken Sie an die Grundstückswertverluste, an die Gesundheitskosten oder an die Kaufkraftverluste. Deutschland ist nicht gerade ein Shopping-Land. Schauen Sie sich den Koffer eines durchschnittlichen Deutschen an, der von einem Urlaubstrip zurückkommt, dann wissen Sie, wie viel Kaufkraft verlorengeht. Denken Sie aber auch an CO₂. Es ist vielleicht schon eine Auswirkung der beschriebenen Gefahren für psychotische Krankheiten durch Fluglärm, dass hier in schizophrener Weise - ich kann es wirklich nicht anders nennen - einerseits Milliarden von unseren öffentlichen Haushalten ausgegeben werden, um Gebäude energetisch zu ertüchtigen, dass ein Förderprogramm nach dem anderen aufgelegt wird - und jeder, der sein Haus schon einmal energetisch ertüchtigt hat, weiß, was das kostet -, dass aber gleichzeitig argumentiert wird, es sei gut, an diesem Flughafen nachts zu fliegen, weil dann besonders viel Flugverkehr stattfinden könne, und damit hingenommen wird, dass zusätzliche CO₂-Emissionen in Größenordnungen entstehen, die praktisch all das, was wir im Pkw-Verkehr in den nächsten Jahrzehnten an Vorteilen erzielen werden, wieder zunichtemachen werden.

Ich bin der Überzeugung, der Flughafen an sich wird Defizite machen, wenn nachts geflogen wird. Sie fragen sich natürlich trotzdem: Warum wird das vom Flughafen selbst anders gesagt? Warum wird hier deutlich gesagt: „Wir brauchen den Nachtflug“? Ich muss es leider mit einem Wort sagen: Es ist aus meiner Sicht die Großmannssucht. Man muss nicht Cargolifter, Lausitzring oder Chipfabrik nennen, man muss auch nicht behaupten, das sei ein Brandenburger Spezifikum. Es sind 28 von 30 relevanten deutschen Verkehrsflughäfen defizitär. Sie werden unterhalten, weil man sich gern einen Flughafen leistet und das als Prestigesache betrachtet. Und wir haben einen eklatanten, verrückten, völlig unsinnigen Wettbewerb zwischen Flughäfen in Deutschland, der dazu führt, dass die Airlines sich nur noch ins Fäustchen lachen. Sie haben nur das zweite Problem, dass sie sich gegenseitig auch noch so viel Konkurrenz machen, dass sie dabei selbst kaum noch verdienen.

Sie werden sich auch fragen: Wer hat denn nun eigentlich recht, was die wirtschaftlichen Auswirkungen angeht? Sie werden sich fragen: Wir haben hier in Brandenburg einen klammen Haushalt, und wie viele Lehrer und Polizisten könnten wir einstellen mit den Gewinnen, die uns mit dem BBI versprochen werden? Ich verstehe jeden Abgeordneten eines klammen Landes, dessen Augen leuchten, wenn ihm ein Goldesel versprochen wird, wenn ihm versprochen wird, dass sein Flughafen fantastische Gewinne machen wird und dass das über Nachtflüge zu erreichen ist. Ich will Sie allerdings bitten, bei der Frage, wie realistisch diese Prognosen sind und wie glaubwürdig die Aussagen der Leute sind, die Ihnen diesen Goldesel versprechen, die Vergangenheit zu betrachten. Dieses Bild

(Verweis auf die Projektion)

stellt den Chart der Air-Berlin-Aktie dar. Leuten, die im Jahr 2006 diese Aktie für 12 Euro gezeichnet haben, stand natürlich nicht der Sinn danach, ihr Geld zu vierteln. Diese Leute hatten leuchtende Augen. Diesen Leuten war von Herrn Hunold versprochen worden, dass fantastisches Geld hierbei zu verdienen ist. Ich werfe natürlich Herrn Hunold nicht vor, dass er das nicht geglaubt hat, dass er es nicht ernst gemeint und dumme Leute gesucht hat, die Anteile an seinem Unternehmen kaufen und damit Geld verlieren. Nein, er hat daran geglaubt; aber Sie sehen, was daraus geworden ist.

Zur Frage 2: Gibt es neben einem Nachtflugverbot noch andere wirkungsvolle Maßnahmen? Nein, ich meine, nur ein Nachtflugverbot hilft. Es gibt ein paar kleine Pflasterchen, mit denen Sie vielleicht die eine oder andere Blessur kurativ behandeln können, eher aber symptomatisch. Das wären einmal Nachtlärmgrenzwerte. Auch hier leider wieder eine Unwahrheit: Es wird heute von Herrn Schwarz in seinem Chart behauptet, nachts dürften nur leise Flugzeuge fliegen. Ich weise nochmals deutlich darauf hin: Es gibt für den Nachtbetrieb eine Beschränkung ausschließlich für strahlgetriebene Flugzeuge, also für die sogenannten Jets.

Propellergetriebene Flugzeuge, die oft besonders lästig sind, beispielsweise die Antonow 12, die von Beirut kommend im BBI mitten in der Nacht, um 01.00 Uhr, nur zum Tanken landet, um nach Belfast weiterzufliegen, die Sie im Bereich Werder-Schwielowsee, also 30 oder 40 km entfernt, noch wie einen Traktor in Ihrem Schlafzimmer wahrnehmen. Es gibt für Propellerflugzeuge keine Beschränkung im Planergänzungsbeschluss. Die Aussage, es dürften nur leise Flugzeuge fliegen, ist also unwahr. Es ist mir völlig unverständlich, warum man ausgerechnet die in der Lärmwissenschaft eindeutig anerkannt besonders nervigen, weil sehr gleichfrequente Schwingungen erzeugenden Propellermaschinen hier ohne jede Beschränkung lässt.

Eine zweite Kleinigkeit, die man tun könnte, wären effiziente Lärmgebühren, die besonders laute Flieger fernhalten. Hier ist auch aus meiner Sicht eine Chance vertan worden, die Fluglärmkommission desavouiert worden, weil man ihren Beschluss in keiner Weise berücksichtigt hat.

Es wird viel diskutiert, ob ein Flugbetrieb nachts nur auf der Nordbahn Sinn macht. Ich möchte auf das hinweisen, was die DFS in der Sitzung im Dezember geschrieben hat. Sie sagt zu dem Thema Dedicated Runway Operations bzw. Nachtflugbetrieb nur auf einer Bahn - es ist der unterstrichene Teil -:

„Betrieblich ist es gemäß den derzeitigen Flugplanprognosen möglich, in der Zeit von 00.00 bis 06.00 Uhr auf einen Einbahnbetrieb zu wechseln.“

Das heißt, von 22.00 bis 24.00 Uhr schließt die DFS schon nach den heutigen Verkehrsprognosen definitiv aus, mit nur einer Bahn zurechtzukommen. Warum? Weil sie zwischen 22.00 und 24.00 Uhr eine solche Menge an Flügen vorsieht, dass sie auf einer Bahn nach Aussage der zuständigen Behörde bzw. der zuständigen Organisation nicht abgewickelt werden können. Auch das Vertrösten auf andere Landeanflugverfahren wie GSL ist Augenwischerei. Sehen Sie sich Flughäfen wie München und Frankfurt an: Das sind die einzigen vom Verkehrsumfang mit dem künftigen BBI vergleichbaren Flughäfen in Deutschland. Sehen Sie sich dort die Flugspuren an im Landing Track, da gibt es keine Kunstflugrouten. Wenn Sie an einem Flughafen 1 000 Flugbewegungen am Tag abwickeln, dann haben Sie technische Zwangspunkte, die es Ihnen allenfalls, wenn Sie auch noch zwischen 00.00 und 05.00 Uhr fliegen wollen und sich dabei auf zehn Flieger beschränken, erlauben, in dieser Zeit irgendwelche abgknickten Anflüge durchzuführen, aber außerhalb dieser Zeit nicht.

Eine eindeutige Aussage zu der Frage: „Was bringt ein isoliertes Nachtflugverbot für die Nordbahn?“ ist auch ganz einfach, indem wir uns ansehen, wie die Anflüge auf die heute existente einzige Flugbahn dieses Flughafens ausschauen. Wir brauchen hier keine Glaskugel, wir brauchen doch nur anzusehen, was heute in Schönefeld geflogen wird; denn dort gibt es heute nur eine Bahn.

(Verweis auf die Projektion)

Die Flugspuren verteilen sich, sobald sie das unmittelbare Nahumfeld des Flughafens verlassen, in alle Himmelsrichtungen, weil gerade dann, wenn weniger Verkehr ist, gerade dann, wenn Sie nur eine Bahn haben, natürlich auch kreuz und quer geflogen werden kann. Wer Menschen in Potsdam beispielsweise verspricht, sie hätten etwas von einem isolierten Nordbahn-Nachtflugverbot, betreibt leider Augenwischerei.

Ich möchte konkret darauf eingehen, was an Beleg dafür vorhanden ist, dass es Nachtflugbedarf gibt. Sie sehen hier

(Verweis auf die Projektion)

einmal die Flugnachfrage nach Uhrzeiten, Vortrag der FBS in der Fluglärmkommission vom 13. Dezember. Sie können hier deutlich erkennen, dass für 05.00 bis 06.00 Uhr einerseits eine nicht unerhebliche Menge an Flügen vorgesehen ist, dass andererseits nach 23.00 Uhr vergleichsweise wenig vorgesehen ist. Sie können zum Beispiel sehen, dass zwischen 07.00 und 08.00 Uhr ganz deutlich mehr Flüge abgewickelt werden können, auch zwischen 19.00 und 21.00 Uhr. Man muss kein Experte für Integralrechnungen sein, um zu erkennen, dass man selbstverständlich die Bereiche, die für 05.00 bis 06.00 und 22.00 Uhr ff. abgebildet sind, auch tagsüber unterbringen könnte.

Wie ist Intraplan hergegangen und hat den Bedarf nachgewiesen? Ich habe Ihnen die konkreten Zitate aus dem Intraplan-Gutachten in meine schriftliche Stellungnahme geschrieben, und ich bitte Sie dringend, es nachzulesen, auch im Originalgutachten nachzulesen. Sie werden feststellen, dass es genau so ist, wie ich es dort beschrieben habe, nämlich: Es gibt zwei tragende Argumentationen. Die erste tragende Argumentation ist, man dürfe nicht einfach den heutigen Bedarf betrachten, sondern wenn die Fluggesellschaften - es ist ja eine Umfrage gemacht worden, wie viel die Fluggesellschaften fliegen wollen - fliegen wollen, dann gebe es auch Bedarf; denn es gebe in einer Marktwirtschaft nie Angebot ohne Bedarf.

Mit der gleichen logischen Stringenz kann Ihnen Intraplan nachweisen, dass es zwingend erforderlich ist, die Brandenburger Bevölkerung mit kostenlosem Toilettenpapier zu versorgen. Denn ich garantiere Ihnen, wenn sie kostenlos, bequem und möglichst unsichtbar abzuholen, Toilettenpapier anbieten, dann nachgucken, wie viele Brandenburger kommen und sich das holen, und sagen: „Weil Leute gekommen sind, sich das kostenlose Toilettenpapier zu holen, deshalb muss es einen zwingenden Bedarf geben“, dann kommen Sie zu dem Ergebnis, dass kostenloses Toilettenpapier für die Brandenburger zwingend erforderlich ist. Lesen Sie das wirklich in Ruhe nach; es ist logisch stringent die gleiche Argumentationslinie.

Die zweite These ist, es gebe heute Staus in Tegel kurz vor Betriebsschluss und eine starke Verkehrsspitze kurz nach Betriebsbeginn. Deshalb müsse man diese unnatürliche Verteilung der Flugbewegungen glätten, und das zeige an, dass man auch nachts fliegen müsse.

Mit der gleichen logischen Stringenz würde Ihnen Intraplan auf die Frage, was Sie tun können, damit auf der Avus zwischen 07.00 und 09.00 Uhr und zwischen 16.00 und 18.00 Uhr kein Stau ist, sagen: „Sie müssen die Avus nachts eröffnen.“ Leider ist die Avus nachts offen, und trotzdem gibt es da zu bestimmten Zeiten Staus. Der Zusammenhang ist völlig klar: Die Menschen wollen nach 06.00 Uhr wegfliegen, weil sie da noch vernünftig ausschlafen können, weil sie am Tag noch vernünftig arbeiten können, wenn sie nicht um 03.00 oder 04.00 Uhr völlig unnatürlich ihr Bett verlassen, und die Menschen wollen spätestens gegen 22.00 Uhr abfliegen, weil sie dann noch die Chance haben, wenn sie ein innerdeutsches Ziel haben, etwa 24.00 Uhr im Bett zu landen und den nächsten Arbeitstag vernünftig beginnen zu können.

Bitte, hören Sie auch sehr genau auf die Argumente, die die Nachtflugbefürworter heute vorgebracht haben. Ziehen Sie noch einmal zurate, was Ihnen Herr Wagner von der Lufthansa zum Thema „Verspätungen, Verfrühungen, Transferflüge“ gesagt hat. Herr Wagner hat mitgeteilt, es gebe heute bei der Lufthansa in Tegel 172, 70 und 25 Verspätungen über die verschiedenen Zeitschienen. Das sind addiert 267. Er hat weiter mitgeteilt, es gebe sogenannte Überführungsflüge, insbesondere für Business-Jets, 200; die Gesamtsumme ist 367. Das ist dyskalkuliefreundlich, gut zu verteilen, das ist ein Flug pro Tag. Die zweitgrößte Fluglinie, was den Berliner Flugbetrieb angeht, und die größte deutsche Fluglinie teilt Ihnen mit, dass sie einen Bedarf von einem Nachtflug pro Tag hat. In einer Anhörung, in der wir darüber debattieren, ob es zwingend erforderlich ist, in der Durchschnittsnacht 77 Flüge und in der Spitzennacht bis zu 123 bzw., wenn Sie es auf den 30-Tage-Schnitt herunterrechnen, 103 Flügen durchzuführen. Ein Flugbedarf pro Tag wird von der Lufthansa als Argument für die Notwendigkeit des Nachtbetriebs aufgeführt, und Air Berlin teilt mit, man fliege zweimal pro Monat zum Ausweichen nach Schönefeld. Vorher ist gesagt worden: Das Ausweichen ist zwingend erforderlich, da haben wir den dreifachen Weg, die dreifachen CO₂-Emissionen usw., und nach Schönefeld wird zweimal pro Monat ausgewichen.

Ich möchte des Weiteren auf die Frage 9, was die Gesundheitsfolgen angeht, dahingehend antworten, dass ich Ihnen als Nichtmediziner natürlich nicht sagen kann, wie es ist. Aber ich möchte Sie auf drei Dinge hinweisen. Erster Punkt: Wenn Sie sich durchlesen, wie sich die Wissenschaft in diesem Bereich weiterentwickelt hat, dann werden Sie einen roten Faden finden: Es gibt alle paar Jahre eine neue Erkenntnis, und diese neue Erkenntnis hat eine eindeutige Richtung. Es wird immer mehr erkannt und bewiesen, welche Probleme bestehen. In den 60er und 70er Jahren hat es noch geheißen: Maximal der allgemeine Durchschnittspegel ist relevant. Zu den Maximalereignissen pro Nacht, bis zu sieben Stück, von denen wir heute reden, hat es damals von absolut seriösen Wissenschaftlern geheißen, das sei völliger Kokolores, völlig irrelevant. Heute ist es absolut Stand der Wissenschaft, dass das ein großes Problem ist. Ich könnte das noch weiter ausführen. Sie haben auf alle Fälle einen roten Faden: Es wird immer mehr von dieser ganzen Geschichte erkannt.

Der zweite Kernpunkt ist für mich: Dass man nicht erkennt, wie etwas funktioniert oder wirkt oder dass man es nicht bis ins Letzte beweisen kann, bedeutet nicht, dass es ungefährlich ist. Man kann das drastische Beispiel der Radioaktivität nennen. In den 50er und 60er Jahren haben absolut seriöse, anerkannte Wissenschaftler vorgeschlagen, dass wir unsere Autos mit Atomreaktoren betreiben und dass jeder in der Zeit, in der wir heute leben, einen kleinen Atomreaktor bei sich zu Hause haben sollte, weil das alles ganz fantastisch sei. Das war keine dummen, keine bestochenen Leute, es waren Leute, die das ernst gemeint und geglaubt haben; aber sie haben es halt nicht richtig erkannt. Dieses drastische Beispiel - allerdings nicht vergleichbar - soll Ihnen zeigen: Der Zusammenhang zwischen Psyche und Physis sowie Stress allgemein als Krankheitsfaktor, das ist eines der unerforschtesten und kompliziertesten Dinge überhaupt. Und dass dieser Zusammenhang nicht völlig eindeutig bewiesen ist, heißt nicht, dass er nicht besteht. Es gibt mehr als genügend Indizien, und die Indizien sind so stark, dass Sie ihnen auch Beachtung schenken sollten.

Es gibt aus meiner Sicht als Betriebswirt auch ein klares Verfahren, wissenschaftlich anerkannt, wie Sie in einer solchen Situation mit der Frage: „Was glaube ich denn jetzt?“ umgehen sollten. Dieses wissenschaftliche Verfahren heißt: Entscheidungen unter Unsicherheit. Entscheidungen unter Unsicherheit trifft man, indem man bestimmten Sachverhaltsvarianten oder Wahrheitsversionen bestimmte Wahrscheinlichkeiten beimisst. Das funktioniert, vereinfacht und unterstellt, sie sind risikoneutral, so, dass Sie sagen: Wenn Herr Professor Greiser oder Herr Professor Kaltenbach mit 50 % Wahrscheinlichkeit recht hat, dann treten um den BBI in einem Jahr nicht 200 zusätzliche Schlaganfälle durch den Nachtflug auf, sondern $0,5 \text{ mal } 200 = 100$. Dieses Rechenverfahren kann jeder für sich mit den Wahrscheinlichkeitswerten durchmachen, die er nach allem, was er hier gehört hat, für möglich hält. Nur wenn Sie sicher ausschließen, dass Koryphäen wie Professor Kaltenbach und wissenschaftlich anerkannte Forscher auf dem konkreten Gebiet des Fluglärms wie Professor Greiser recht haben, liegt die Wahrscheinlichkeit bei 0 %, und nur dann können Sie diese Gefahren außer Betracht lassen.

Bitte bedenken Sie auch eines, wenn Beweise gefordert werden: Endgültige und eindeutige Beweise für Todesfälle durch Fluglärm vom BBI sind die Leichen der durch den Fluglärm im BBI verstorbenen Menschen, und zwar in statistisch signifikantem Umfang. Auch der ungläubige Thomas wollte seine Hand in die Wunde legen; aber Jesus war bereits auferstanden. Deshalb rege ich nicht an, diesem Beispiel zu folgen.

Abschließend: Worum geht es bei Ihrer Entscheidung letztlich? Wovon sollten Sie sich leiten lassen? Man könnte denken, die Demokratie beruht auf dem Mehrheitsprinzip, und es wäre wichtig, danach zu entscheiden, was die Mehrheit der Brandenburger meint. Dazu zwei Bemerkungen:

Erstens: Die Mehrheit der Brandenburger wird natürlich auch von dem beeinflusst, was Sie ihnen sagen; sie wird beeinflusst von einer medialen Debatte mit Kampf Begriffen wie Tagesrandzeiten, mit Begriffen wie „18 000 Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel“ und anderem mehr. Sie sind Meinungsbildner, nicht nur Meinungsexekutierer.

Zweitens: Es geht um den Kernbereich des Staates, es geht um die eigentliche Existenzbegründung des Staates, nämlich den Schutz des Schwächeren - auch gegen eine Mehrheitsmeinung. Der Staat erhält letzten Endes den Kern seiner gesamten Berechtigung daraus, dass nicht einfach der Stärkere und nicht einfach die größere Anzahl von Bürgern recht bekommen und sich durchsetzen können, sondern dass diejenigen, die geschützt werden müssen, auch geschützt werden. In Blankenfelde-Mahlow beispielsweise tritt ein katastrophaler Zustand ein, der nicht zulässig ist.

Ich habe Ihnen schriftlich noch mit auf den Weg gegeben, wie viel heute in Schönefeld nachts geflogen wird, damit wir es einmal ganz konkret machen: 28. November 2010, Schönefeld - Moskau ein Flug; Schönefeld - Istanbul zwei Flüge, der vierte Flug: Schönefeld - Izmir. Ich habe Ihnen den 5. April 2011 ausgedruckt: Schönefeld - Moskau, Schönefeld - Istanbul, Schönefeld - Antalya, Schönefeld - Rom. Dass Schönefeld - Antalya und Schönefeld - Rom schon um 06.00 bzw. 06.05 Uhr gestartet werden, weist darauf hin, dass es zwei Flüge gibt an einem Flughafen, der heute überhaupt keine Nachtbeschränkungen hat. Und nach allem, was Sie gehört haben, was es für fantastische Wachstumsaussichten für einen Flughafen bedeutet, wenn er Nachtflüge zulässt. Wir können das Ganze auch für den gestrigen Tag haben: Schönefeld - Moskau, Schönefeld - Istanbul, zweimal Schönefeld - Rom. Wenn Sie bei diesen Tatsachen von einem sogenannten Luftverkehrsexperten im RBB hören: „Wenn wir dieses Nachtflugverbot bekommen, das wir heute in Tegel haben, dann bleiben die Berliner Hotelbetten leer“, dann fragen Sie sich bitte, wie viele Berliner Hotelbetten durch diese zwei bis drei Nachtflüge Schönefeld - Istanbul gefüllt werden.

Herr Bock (Stadtplaner SRL):

Ich habe die undankbare Aufgabe, als Letzter zu sprechen; aber vielleicht schaffe ich es doch, Ihre Aufmerksamkeit zu fesseln. Sie sehen an der Eingangsfolie (Anlage 14):

(Verweis auf die Projektion)

Ich bin Sprecher des Bürgerdialogs BBI 21. Dieser Bürgerdialog hat fünfmal getagt. Wir bekommen dort sehr intensive Einblicke in die Verwaltungsstruktur des Landes Brandenburg und haben sehr interessante Diskussionen. Wir haben aber im Moment noch keine Ergebnisse erreicht außer dem einen: dass sich das Land Brandenburg schon bewusst ist, jedenfalls die Verwaltung, dass sie sich in diesem Thema neu aufstellen muss.

Für diesen Vortrag ist wichtig, dass wir eine Umkehr in der Flughafenpolitik fordern. Die zentrale Frage ist: Ist der Zug hier abgefahren? Gibt es Handlungsmöglichkeiten? Und sollten Sie Handlungsmöglichkeiten wahrnehmen?

Angesichts der Reaktorkatastrophe in Japan ist mir ein Begriff noch einmal gegenwärtig geworden, der Begriff Umweltkapazität. Was bedeutet das? Jede Einrichtung, ob es ein Flughafen oder eine Galvanik-Industrie ist, hat eine bestimmte Umweltkapazität. Das heißt; Wie dicht liegt der jeweilige Standort an besiedelten Wohngebieten? Wie stark ist er zum Beispiel durch Erdbeben gefährdet? Wie stark ist überhaupt die Akzeptanz um diesen Standort herum? Wenn wir eine Situation hätten, dass hier alles in Butter wäre und man sagen könnte: „Okay, die Betroffenen bekommen Schallschutz, und das wirkt dann schon alles“, dann wäre das ja in Ordnung. Aber hier haben wir eine ganz andere Situation. Wir haben hier viermal Raunheim am Tag: Wir haben Bohnsdorf, Schmöckwitz-Siedlung mit Schulzendorf-Eichberg, Blankenfelde und Mahlow. Die zentrale Frage ist: Ist es angesichts der Wünsche der Wirtschaft, die nach meinem Dafürhalten überhaupt nicht begründet sind, überhaupt tragbar, in dieser Situation Betroffene zusätzlich zum Tag diesen Belastungen in der Nacht auszusetzen?

Sie sehen hier

(Projektion)

103 Flugbewegungen. Es ist einmalig in der Bundesrepublik, dass versucht wird, solche Zahlen an einem so dichtbesiedelten Standort zu genehmigen. Es gibt auch andere Flughäfen, z. B. den Flughafen Zürich, der auf Druck der Betroffenen erst um 06.30 Uhr seinen Flugbetrieb aufnimmt.

(Zuruf: Das ist kein Drehkreuz!)

Die Aufforderung des Gerichts, möglichst viele Flüge in den Tageszeitraum zu verlagern und die Nacht flugfrei zu halten, ist missachtet worden. Die Argumentation, dass sich die Luftverkehrsgesellschaften an unbeschränkten Nachtflug in Schönefeld gewöhnt haben und insofern Beschränkungen des Nachtflugs existenzgefährdend sein würden, entbehrt jeder rechtlichen Grundlage.

Selbst bei der Gewährung des passiven Schallschutzes ist gespart worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat offen gelassen, ob die Planfeststellungsbehörde sagt: Sechsmal über 55, sechsmal 55 oder auch nur einmal 55 dB (A). Die Planfeststellungsbehörde hat die schlechteste Variante gewählt, und in der Umsetzung des Schallschutzprogramms ist der Flughafen noch dabei, statt der echten Maximalpegel gemittelte Maximalpegel anzusetzen. Dieses Vorgehen bedeutet, dass die Betroffenen überhaupt keinen Schutz bekommen. Auf schutzbedürftige Einrichtungen - das wäre viel zu kompliziert - kann ich hier nicht eingehen.

Wie macht man das, wenn man jetzt als Verwaltung, als Landesregierung ein dickes Problem hat? Man hat einfach ein dickes Problem, und man wird dieses Problem - da hat Herr Breidbach vollkommen recht - erst dann bemerken, wenn der Flugbetrieb beginnt. Man versichert sich der Unterstützung von Gutachtern. Sie sehen hier

(Projektion)

ein Zitat aus der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen; das sagt eigentlich alles über die Lärmwirkungsforschung aus Flughafensicht:

„In der jüngeren Vergangenheit ist zu beobachten, dass verschiedene Fluglärmgegner, insbesondere die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, eine wachsende Zahl von Wissenschaftlern dazu motivieren, sehr kritische Gutachten zu Fluglärmwirkungen vorzulegen. Die ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) hat bisher meist erfolgreich auf die mangelnde fachliche Qualität dieser Gutachten hingewiesen. Jedoch muss befürchtet werden, dass eine Verschiebung der Wahrnehmung nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch vor Gericht bzw. im politischen Raum stattfindet. Parallel hierzu schrumpft altersbedingt die Zahl der aktiven Lärmwirkungsforscher, die aus Flughafensicht realistische Beurteilungen der Fluglärmwirkungen abgeben.“

Diese Passage sagt eigentlich alles über die Zustände in der Bundesrepublik. Es ist dann auch kein Wunder, dass Herr Professor Scheuch von der Planfeststellungsbehörde, der an unterschiedlichsten Standorten seine Risiko- und Schwellenbetrachtungen durchgeführt hat, jetzt derjenige ist, der rechtfertigen soll, dass ca. 80 000 Personen - die Zahlen von Herrn Schwarz waren nicht ganz korrekt - mit Nachtflug belastet werden sollen.

Das erste Zitat - ich bringe nur das erste Zitat, das andere lesen Sie selbst - bezog sich auf den Flughafen Rammstein. Sie alle erinnern sich an das Flugunglück in Rammstein. 2002 sagten Herr Jansen und Herr Scheuch:

„Die Gefahr ist nicht zu leugnen, dass unser Leben mehr aus diskutierten, nicht mehr überschaubaren, aber tatsächlich kaum vorhandenen Gefährdungen besteht.“

Derartige Aussagen ziehen sich auch durch die Planfeststellungsunterlagen, die lärmmedizinischen Gutachten des Planergänzungsbeschlusses Schönefeld und den Planfeststellungsbeschluss. Es ist unglaublich, und ich halte es auch nicht in irgendeiner Form, weder fachlich noch politisch, für vertretbar, auf dieser Basis einen Nachtflug mit diesen Ausmaßen zu begründen. Weitere Zitate dazu können Sie nachlesen.

Ich hatte die Möglichkeit, im Umweltausschuss in Brandenburg auch zur Lärmkartierung vorzutragen. Sie sehen hier,

(Projektion)

wie die Planfeststellungsbehörde mit der Lärmkartierung umgeht. Die Lärmkartierung und die Lärmvorsorgegesichtspunkte der EU-Umgebungslärmrichtlinie existieren für die Planfeststellungsbehörde gar nicht. Es steht ein einfacher Satz darin: „Das interessiert uns nicht.“ Wenn das alles sauber abgearbeitet worden wäre, könnte man sagen: Es ist gar kein Fehler daran. Dann gibt es vielleicht ein Risiko, wenn man den Planergänzungsbeschluss zurücknimmt. Wenn man sich aber die Fehler ansieht, die hier passiert sind, dann gibt es hier selbstverständlich einen Überarbeitungsbedarf, der eigentlich sofort greifen müsste, also überhaupt kein Risiko, auch nicht in Schadenersatzfragestellungen.

Sind die Grundstücksprobleme erkannt worden? Wir haben die Situation, dass die Behörden sagen: Es geht hier um einen Bestandsflughafen; der Flughafen Schönefeld ist Bestand, ist kein Ausbau, kein Neubau, er besteht einfach, und weil er besteht, müssen auch die schlechteren Werte gelten. - Bei der Außenwohnbereichsschädigung sind das 60 dB (A) nach Gesetz, und die Planfeststellungsbehörde ist der Meinung, 62 dB (A) seien zumutbar. Zur Erinnerung: Es gibt dort ein sehr detailliertes Gutachten. Die Grundstückswertverluste sind in Höhe von 2,1 Milliarden Euro hochgerechnet worden, und zwar in Teilen, also von den Referenzbereichen, Grundstücksscharf. Das alles ist erhältlich. Das sind die Analysen der Grundstücke und der Grundstückswertverluste. Sie sehen sowohl die Übernahmegebiete, für die also eigentlich Übernahmeansprüche begründet werden müssten - da weigert sich aber auch der Flughafen, diese anzuerkennen -, und weitergehende Entschädigungsansprüche.

Dann gab es ein Bundesverfassungsgerichtsurteil, Beschluss vom 23.02.2010. Dazu muss man sagen: Die Betroffenen dort haben entgegen jedem gesunden Menschenverstand geklagt, geklagt und geklagt. Im März 2006 gab es das eigentliche Urteil, und 10 bis 15 betroffene Bürger haben gesagt: „Nein, wir sehen das nicht ein, wir klagen weiter“, bis dann das Bundesverwaltungsgericht gesagt hat: „Das alles interessiert uns nicht, wir machen jetzt einen Schlussbeschluss.“ Am Ende hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass beim Wertermittlungstichtag für die Grundstücke die Planfeststellungsbehörde einen Fehler gemacht hat. Es ist also durch das Bundesverfassungsgericht ein definitiver Fehler angemahnt worden, und es ist zur Entscheidung zum Bundesverwaltungsgericht zurückgegeben worden. Meinen Sie, das interessiert die Planfeststellungsbehörde? Meinen Sie, die sagt: „Jetzt müssen wir doch einmal darüber nachdenken und im jetzigen Planergänzungsverfahren noch einmal herangehen“? Nein, gar nicht; das ist ein Einzelfall, und mit Einzelfällen beschäftigt man sich im stillen Kämmerlein, aber man ändert nicht seine Meinung.

Ist das Vertrauen in den Rechtsstaat noch gegeben? Das ist die zentrale Frage. Ich würde die Auffassung vertreten, dass es entweder an politischer Kultur und Reife des Infrastrukturministeriums fehlt oder dass es ein bedenkenloses Durchsetzen der übrigen Anteilseigner des Flughafens gibt. Ich plädiere eher für die zweite Variante, weil ich doch einige brandenburgische Ministerialbeamte kennengelernt habe.

Wie sieht es mit der rechtsstaatlichen Verantwortung aus? Das ist ein Zitat des ehemaligen Bundesverwaltungsgerichtspräsidenten Eckart Hien:

„Der Rechtsstaat ist keine Einbahnstraße, sondern beruht auf Gegenseitigkeit. Denn der Staat lebt von der Chance, für seine Anordnungen Befolgung zu finden - eine Rechtsstaatskultur, deren geistige, wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorbedingungen weit über die reine Staatsrechtslehre hinausgreifen“,

also eine Akzeptanz aufseiten der Bürger. Das ist das, was hier fehlt.

Die nächste Frage ist - und damit kommen wir zu den wirtschaftlichen Dingen -: Gab es hier eine volkswirtschaftliche Analyse? Also, ist hier eigentlich analysiert worden, wie hoch die Gesundheitsschäden, die Konzentrations- und Lernstörungen, die Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Bevölkerung sind - ein ganz wichtiger Punkt auch für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region -, und wie es mit Lärmslums aussieht? Was ist mit dem Hamburger Beispiel? Es gibt ein Gutachten zur Situation in Hamburg. Das ist am Heathrow Airport gemacht worden, es nennt sich Social Cost-Benefit Analysis, das ist im Prinzip eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse. Diese Analyse ist immer dann notwendig, wenn es sich um wichtige, politisch relevante Entscheidungen handelt. Hier geht es darum, entweder jemandem zu Kreuze zu kriechen, der der Meinung ist, man sollte möglichst schnell hundert Flugbewegungen in der Nacht festlegen, bevor der Flugbetrieb überhaupt beginnt. Oder es gibt die Auffassung, dass man abwarten sollte, was sich da mit viermal Raunheim überhaupt tut, und dann sollte man entscheiden. Weil die planerisch-politische Kompetenz hier gefragt ist, habe ich mich als Stadtplaner SRL hier benannt. Die planerisch-politische Kompetenz bedeutet, dass man sich überlegt, was man anrichtet, wenn man diese Entscheidung jetzt durchgehen lässt, wenn man das jetzt einfach durchlaufen lässt. Man hat keinerlei Möglichkeiten zurückzukehren, man hat keinerlei Möglichkeit, eine No-Regret-Entscheidung zu fällen.

Die verantwortlichen Planer in München, Ministerialbeamte im bayerischen Ministerium, hatten denselben Druck, als der Flughafen München ans Ruder ging. Sie hatten dieselben Argumente mit dem Nachtflug. Sie haben gesagt: „Wir warten erst einmal ab.“ Der Flughafen München war als Drehkreuz geplant. Dieser hier ist nicht als Drehkreuz geplant. Der Vorhabensträger hat in der Anhörung gesagt: „Wir wollen gar kein Drehkreuz.“ Auf einmal denkt man nicht mehr an das, was man im Planfeststellungsverfahren gesagt hat. „Vertrauensschutz“, sagen andere. Wo bleibt denn der Vertrauensschutz bei diesen Fragestellungen? Aber ich appelliere ganz intensiv an Sie: Überlegen Sie sich, ob es nicht sinnvoll ist, zum jetzigen Zeitpunkt eine Umkehr zu machen; denn wenn einmal die hundert Flüge genehmigt worden sind, dann gibt es Schadenersatzpflichtigkeiten gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften, und das sollte ein Land vermeiden.

Die Voraussetzungen in Heathrow und Schönefeld sind etwas unterschiedlich. Es gibt natürlich in Heathrow ein internationales Drehkreuz mit 35 % Umsteigern, auch eine hohe Siedlungsdichte, sehr hohe Flugbewegungszahlen am Tag, mehr als in Schönefeld. In Schönefeld habe ich eine Zahl: 5 %, einfach einmal konservativ geschätzt. Wir haben heute erfahren, dass es nur 1,7 % sind. Aber die Flugbewegungszahlen in der Nacht sind in Heathrow 5 800 pro Jahr, und in Schönefeld sollen es 22 000 bis 28 000 sein. Bei den Zahlen bin ich immer etwas vorsichtig, damit mir nichts vorgeworfen werden kann. Es ist alles ausgedruckt bzw. kann alles ausgedruckt werden. Dieser Teil ist noch nicht ausgedruckt; es bedarf noch der Feinarbeit.

Die Kritik an den gängigen Analysen ist ganz einfach. Es wird immer gesagt: Alles oder nichts. Entweder kommt ein Nachtflugverbot, dann können wir gar nichts machen, dann muss man alles als negativ ansetzen, was sonst positiv angesetzt werden würde. Man hatte in Heathrow bei der volkswirtschaftlichen Betrachtung drei Szenarien. Das ist das übliche Planungsszenario. Alle Flüge und Verbindungen werden für den Tagzeitraum neu geplant; alle Nachtflüge werden für den Tagzeitraum neu geplant. Die Drehkreuzfunktion geht verloren; das ist das zweite Szenario. Das dritte Szenario ist: Alle Nachtflüge werden ersatzlos gestrichen.

Jetzt schauen Sie einmal die Ergebnisse an:

(Projektion)

Über den Zeitraum von zehn Jahren haben die Gutachter ausgerechnet, dass im Szenario 1 673 Millionen Euro Gesamtersparnis eintreten, also volkswirtschaftliches Plus, bei 966 Millionen Euro Ersparnis aufgrund der Reduktion von Lärm und 294 Millionen Euro Kosten wegen Veränderung der Anschlüsse, Reisezeiten usw. Im zweiten Szenario ist es sogar eine Milliarde Euro Gesamtersparnis. Nur im dritten Szenario - und das ist das, was hier immer an die Wand geworfen wird, nämlich Totalverlust - ist, wenn man alles gegenrechnet, ein Gesamtverlust in Höhe von 41 Millionen Euro zu beklagen.

Die Effekte, die in diese wissenschaftliche Untersuchung eingehen, sind auf der einen Seite direkte Effekte: Die gesundheitlichen Auswirkungen, die Auswirkungen auf den Tourismus, die Auswirkungen auf die Beschäftigung. Es sind sehr detaillierte Angaben. Ich frage mich, warum die Planfeststellungsbehörde das hier nicht berücksichtigt hat.

Die Schlussfolgerungen hatte ich eben schon vorgetragen, also maximal eine Milliarde Euro volkswirtschaftliche Erträge und die Kosten wie genannt. Jetzt haben wir das Ganze einmal auf Schönefeld hochgerechnet - es ist viel zu kompliziert, als dass ich in der Kürze der Zeit alles hätte nennen können -, und zwar nur den Ausschnitt Lärm, obwohl es dazu noch mehr gesundheitliche Kosten gibt. Da komme ich auf 13 Millionen Euro im Jahr, also im Zehnjahreszeitraum auf 130 Millionen Euro.

Wie sieht es mit der Problematik des Flughafens aus? Ist zu erwarten, dass wir in irgendeiner Form bei ganz zentralen Punkten Einvernehmen bekommen? Es ist leider so, dass wir keine Hoffnung haben, es sei denn, Politik und Verwaltung setzen sich einmal zusammen und sagen: „So geht es nicht weiter.“ Wenn das nicht passiert, wird hier das Horrorszenario aufgebaut, nicht nur wegen des Nachtflugs, sondern auch wegen der gesamten Tagbelastungen. Die Aussage, dass ein unabhängiger Flugbetrieb zwingend erforderlich ist, ist nicht im Planfeststellungsbeschluss enthalten. Es ist auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht erforderlich. Dass ein Flughafenchef trotz all der Diskussionen, trotz der ständigen Demonstrationen diese fehlerhaften Auffassungen weiterhin so behaupten kann, ist unglaublich.

Es ist bei der Drehkreuzfunktion ganz ähnlich. Im Planfeststellungsverfahren ist vom Flughafen die Drehkreuzfunktion als nicht erforderlich bezeichnet worden. Das ist übrigens die Begründung, der gegenwärtige Zustand: Es gibt nie mehr als 40 Starts oder 40 Landungen pro Stunde. Also, der unabhängige Betrieb ist problemlos möglich; man muss sich nur die Zahlen angucken.

Der abhängige Betrieb ist also problemlos möglich; man muss sich nur die Zahlen ansehen.

Kriegserklärungen des Flughafens, weiterhin gesundheitsschädigender Nachtflug und - wichtig - das Schallschutzprogramm ist vollkommen unzureichend. Es werden durchschnittliche Maximalpegel genommen. Der Nachtschutz ist schlechter als der Tagschutz, Abschlüsse soll es geben und Kostenobergrenzen. Gewährleistungen, Nachmessungen, das wird alles auf die Bürger abgewälzt. Es gibt Abgeltungsvereinbarungen, in denen steht, dass der Bürger auf jegliche Ansprüche verzichten soll. Wir wissen aber vom Flughafen München, dass Ansprüche - das ist ja beim Bau immer so - mit der Zeit entstehen. Solche Abgeltungsvereinbarungen stoßen an die Grenze der Sittenwidrigkeit.

Ich würde Sie bitten, zu überlegen, wie Sie mit der Situation umgehen können. Es gibt drei Möglichkeiten: Der Flughafen zieht seinen Antrag zurück, natürlich nach einer politischen Diskussion. Natürlich muss man sich offen darüber unterhalten, wie viel Verspätungsflüge der Flughafen oder die Airlines wirklich brauchen. Aber man kann angesichts der Situation, dass man vier Raunheims am Tag geschaffen hat, nicht noch mal zusätzlich vier Raunheims in der Nacht schaffen.

Sie sind nach meinem Dafürhalten als Parlament gefordert, über Ihre gesetzlichen Grundlagen auch gewisse Weichenstellungen vorzunehmen. Der § 19 Absatz 11 LEPro ist Gesetzeskraft. Es ist die Frage, wie Sie als Parlament sich dazu verhalten. Es wird, falls es keine Diskussion gibt, mit Sicherheit in Berlin und Brandenburg auf Bürgerseite Initiativen dazu geben. Es wird eine spannende Diskussion werden.

Wenn es neue Erkenntnisse oder neue Notwendigkeiten der Begutachtung gibt, dann ist es natürlich möglich, dass das Bundesverwaltungsgericht sagt: Stopp, wir müssen uns das Ganze noch einmal überlegen, vor allen Dingen deshalb, weil der Flughafen es bis zum heutigen Tage nicht für notwendig gehalten hat, das Datenerfassungssystem für diesen ganzen Ausbaufall zur Verfügung zu stellen. Ich hatte unlängst die Situation, dass ein Eigentümer mich fragte, wie hoch die Belastung im Außenwohnbereich ist. Wir haben versucht, das zu ermitteln. Das ging nicht. Man muss sich das einmal bildlich vorstellen: Ich stelle einen Baugenehmigungsantrag und teile der Behörde mit: Meine Statik ist nicht stimmig, ich reiche die irgendwann nach. So ist die Situation beim Flughafen, dem größten Infrastrukturprojekt dieses Landes. Das wesentlichste Element überhaupt, das Datenerfassungssystem, ist nicht korrigiert zur Verfügung gestellt worden. Der Flughafen hat vor Monaten erklärt, dass er da irgendetwas nachbessern will. Hier müssen sich viele Leute zusammensetzen. So darf es nicht weitergehen. Es muss eine Wende in der Flughafenpolitik geben.

(Beifall der Besucher)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Bock. - Ich rufe die Damen und Herren Abgeordneten zu Wortmeldungen auf. Herr Jungclaus, bitte.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Auch wenn es jetzt schon spät ist, werden wir an die drei wichtigsten Vertreter, weil Betroffene, auch noch einige Fragen richten. Ich finde es bemerkenswert - hier tagen drei Ausschüsse gemeinsam -, wie viele Vertreter von der Opposition und wie viele von der Regierungskoalition da sind. Gleichwohl möchte ich als Ausschussvorsitzender meine Verwunderung und mein Bedauern darüber aussprechen, dass weder Ministerin noch Staatssekretär vom Umweltministerium anwesend sind.

(Beifall der Besucher)

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Breidbach. Sie haben das Szenario von Klagen, Absiedlungen, Schadensersatzansprüchen, die auf den Flughafen Schönefeld nach Inbetriebnahme zukommen, angedeutet. Vielleicht können Sie noch etwas detaillierter zum Ausdruck bringen, womit wir da rechnen müssen.

Dann wurde gesagt, dass die Zahlen von Herrn Schwarz, was die Betroffenen angeht, nicht stimmen würden. Dazu hätte ich gerne eine Konkretisierung.

In dem Vortrag von Herrn Kreilinger sind mir zwei Sachen aufgefallen. Zum einen wurde die Auffächerung der Flugrouten beschrieben. Die Flugroutendiskussion geht immer sehr in Richtung auf die in den Karten gezeichneten straßenähnlichen Darstellungen. Dass es mitnichten so ist, zeigt Ihre Auffächerung, die Sie in einer Folie gezeigt haben.

Ich hätte gerne gewusst, ob diese Auffächerung grundsätzlich überhaupt verhindert werden kann; denn wir reden nur immer von den Betroffenen in diesen schmalen Bereichen.

Meine letzte Frage richtet sich auch an Herrn Kreilinger. Sie hatten sich kritisch gegenüber der gerade beschlossenen Flug- und Lärmgebühren und deren Lenkungs-funktion geäußert. Ich hätte gerne gewusst, inwiefern Sie diesen Gebühren die Lenkungs- und Steuerungsfunktion absprechen. Könnten Sie das konkretisieren?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Gibt es weitere Anfragen?

(Zuruf aus den Besucherreihen: Können Sie das nicht erst beantworten lassen, damit der Zusammenhang erhalten bleibt?)

Die Leitung der Veranstaltung habe immer noch ich. Wir haben ein Verfahren verabredet, das schon bei drei Blöcken Anwendung fand und sich gut bewährt hat. - Herr Genilke, bitte.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Meine Frage richtet sich auch an Herrn Kreilinger. Sie haben dargestellt, wie viel Flugbewegungen wir in Schönefeld in der uns jetzt zu beschäftigenden Zeit haben. Mich würde interessieren, wie die kumulierte Summe der Flugbewegungen aussieht, wenn wir Tegel und Schönefeld zusammenrechnen, also zwischen 22.00 und 24.00 Uhr bzw. 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr, damit wir das im Kontext sehen können.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Im Flughafen Zürich, internationales Drehkreuz, geht es um 6.30 Uhr los. Wir reden heute über das Nachtflugverbot, das heißt, von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr soll nichts fliegen. Ich weiß nicht, wer von den drei Anzuhörenden dazu etwas sagen kann, wie sich das in Zürich verhält. Vielleicht kann auch noch jemand etwas zu Amsterdam-Schiphol oder zu London-Heathrow sagen, dort gibt es auch Nachtflugkorridore, wo nichts oder wenig passiert, und das in den Kontext setzen zu den Passagieren, die dort befördert werden. Ich glaube, in Heathrow sind es 80 Millionen, in Schiphol sind es auch deutlich mehr als in Frankfurt. Vielleicht können Sie dazu noch etwas ausführen.

Zu den Grundstückswerten: Vielleicht können Sie noch etwas zu den Problematiken sagen, die die Betroffenen berühren. Wir reden hier einerseits von - ich meine das jetzt gar nicht im Negativen - Kapitalinteressen von Airlines. Es ist ja in der sozialen Marktwirtschaft ein legitimes Interesse, Geld einzusetzen und Gewinne machen zu wollen und dazu auch entsprechende Freiräume haben zu wollen. Auf der anderen Seite muss jemand den Preis dafür bezahlen.

Können Sie sagen, ob es Erkenntnisse gibt, wie sich das verhält? Denn ein Grundstück direkt an der Start- und Landebahn, an der Einflugschneise ist mit Sicherheit weniger Wert als ein Grundstück in einer etwas ruhigeren Lage, weil man da besser wohnen kann.

Herr Kreilinger, wenn meine Recherchen richtig sind, waren Sie einmal bei McKinsey beschäftigt. Da haben Sie sicher persönliche Erfahrungen, was das Fliegen betrifft. Ist Nachtflug in der Branche von very busy persons ein wichtiger Aspekt oder nicht?

Abgeordneter Vogel (GRÜNE/B90):

Herr Bock, Sie haben gesagt, im Planfeststellungsverfahren sei die Drehkreuzfunktion als nicht erforderlich bezeichnet worden. Können Sie konkretisieren, von wem dieses Zitat gekommen ist? Person und Quelle wären für die weitere Diskussion ganz hilfreich.

Herr Kreilinger, Sie haben gesagt, ich sei auf die Propaganda hereingefallen. Ich möchte gerne wissen, an welcher Stelle ich hereingefallen bin. War das die Geschichte mit den Nachtrandzeiten, die es in Wirklichkeit gar nicht gibt? Aus der heutigen Veranstaltung habe ich zumindest die Lehre gezogen, dass die ganze Zeit mit Begriffen argumentiert wird, die zwar umgangssprachlich gebraucht werden, aber rechtlich überhaupt nicht existieren. Nacht ist, wenn ich es jetzt richtig verstanden habe, von 22.00 bis 6.00 Uhr, und Nachtrandzeiten gibt es nicht. Vielleicht können Sie sagen, ob das die Kritik war, die Sie an meinem Verständnis oder Missverständnis geäußert haben.

Zu Zürich war schon eine Frage gestellt worden.

Wir haben heute das Thema „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot“. Nun ist bei verschiedenen Referenten auch angeklungen, dass das Nachtflugverbot eigentlich nicht ausreicht, zumindest bei Herrn Bock habe ich das so verstanden, sondern dass zumindest auch eine Verbesserung des Schallschutzprogramms erforderlich ist, möglicherweise auch noch weitergehende Forderungen Ihrerseits bestehen. Vielleicht können Sie das noch einmal kurz zusammenfassen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich habe Fragen an alle Anzuhörenden mitgeschrieben. Insofern würde ich vorschlagen, dass wir wieder so verfahren, wie wir es in den Gruppen davor auch gemacht haben. Herr Breidbach hat als Erster das Wort.

Herr Breidbach (BVBB e. V.):

Die erste Frage lautete: Was kommt auf die Politik oder auf uns zu, wenn der Flughafen BBI in Schönefeld in Kraft tritt? Ich kann Ihnen darauf eine ganz einfache Antwort geben.

Da können Sie sich als Politiker, der diesem Standort zugestimmt hat, bei dem überwiegenden Teil der Menschen nicht mehr sehen lassen, weil die dann zum ersten Mal erfahren, was es bedeutet, wenn 1 000 Flugzeuge am Tag, das heißt zweiminütlich, und dann noch nach Möglichkeit zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr, wie das hier gewünscht wird, bei 70 Flugbewegungen minütlich drübergehen.

Die zweite Antwort, die ich Ihnen gebe: Ich habe darauf hingewiesen, Sie werden nicht umhinkommen, im Bereich Blankenfelde-Mahlow genauso wie auf der anderen Seite im Bereich Bohnsdorf, Schmöckwitz Absiedlungen vorzunehmen. Sie haben hier die Schiphol-Situation. Sie haben hier auch die Zürich-Situation. Die Absiedlungsflächen können Sie identifizieren. Wir haben das zumindest gemacht und haben abschätzen lassen, wie teuer die Absiedlung wird und sind vorsichtig bei 3,5 Milliarden Euro gelandet. Das heißt, nur die Folgen, die sich aus der Absiedlung ergeben, sind größer als das Investment, das im Flughafen gemacht worden ist.

Dann ist die Frage der Grundstücke angesprochen worden. Hier kann ich Ihnen nur sagen: Wer bewusst eine Investition vornimmt - das gilt für alle Bereiche der Wirtschaft -, die einem anderen Schaden zufügt, der muss für den Schaden aufkommen. Ausgenommen ist hier offensichtlich die Flugbetriebswirtschaft. Die kann bis zur quasi Enteignung Grundstücke durch Lärmbetroffenheit entwerten.

Nächster Punkt: Ich bin nach der Marktwirtschaft gefragt worden. Sie müssen sich davon verabschieden, dass der ganze Bereich Flugbetriebswirtschaft Marktwirtschaft ist. Dieser ganze Bereich ist ein hoch subventioniertes Investment auf allen Ebenen, das nur bedingt nach Marktgesetzen arbeitet.

Nächster Punkt: Alles, was hier an Möglichkeiten diskutiert wird, was Herr Bock vorgetragen hat, was ich vorgetragen habe, was Herr Kreilinger vorgeschlagen hat, sind nur Verschlimmbesserungen der Situation der Betroffenen. Das heißt, wir kurieren an Symptomen herum, und die Ursache wird dabei völlig außer Acht gelassen. Dieses Kurieren an Symptomen hat noch nie dazu geführt, dass Menschen gesund geworden sind, sondern die Krankheit hat sich weiter negativ entwickelt. Auch das muss man sehen.

Zahl der Betroffenen: Alle Zahlen, die bisher vorgelegt worden sind, sind ohne Flugrouten vorgelegt worden. Das muss man so nüchtern sehen. Ich habe versucht, hochzurechnen, dass wir bei 3-Personen-Haushalten und 25 000 Anträgen, die Immobilienbesitzer stellen können, bei mindestens 70 000 sind. Die Flugrouten, je nachdem, wie sie gelegt werden, generieren noch einmal ungefähr 30 000. - Herr Bretschneider, Sie schütteln mit dem Kopf. Wir haben es ausgerechnet. Sie wissen: Wenn wir rechnen, dann stimmt es in der Regel. Wir haben uns bisher in 15 Jahren noch nie mit etwas vertan und mussten auch noch nie etwas widerrufen. Noch nie! Wir haben da sauber gearbeitet.

Zur Flugroutendiskussion auch noch eine Bemerkung. Das bringt alles nichts. Bei 360 000 Flugbewegungen können Sie Flugrouten erfinden wie Sie wollen, der Fluglärnteppich bleibt. Wenn Sie über 360 000 Flugbewegungen hinausgehen, bald auf 550 000, dann finden Sie keine einzige Stelle mehr zwischen Schmöckwitz und Ludwigsfelde oder auch darüber hinaus, wo Sie mit Flugrouten oder intelligenten oder nicht intelligenten An- und Abflugverfahren den Fluglärm vermeiden können. Diese Diskussion ist ein riesiges Ablenkungsmanöver.

Ich darf zusammenfassen: Der BVBB ist nicht bereit, an Symptomen herumzukurieren. Wir sind auch nicht bereit, den Menschen irgendwelche Hoffnungen im Hinblick darauf zu machen, dass es vielleicht doch besser wird, weil wir der Auffassung sind: Das Problem ist nur bei einer Standortaufgabe lösbar.

Wir machen uns gar keine Illusionen über die Frage des Fluglärms, die wird hier politisch nicht anders geregelt als im Planfeststellungsbeschluss bis hin zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Wer die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts genau verfolgt und die Hinweise im Hauptsacheurteil liest, der weiß, was dabei herauskommt. Dann gibt es bis 23.00 Uhr eben nicht 70 Genehmigungen, sondern vielleicht nur 35. Da reicht dann in Anbetracht des Bedarfs, der da ist, auch 25 Mal aus. Und dann haben Sie den Zirkus.

Das heißt, man muss das illusionslos sehen. Das sagen wir auch unseren Leuten. Hier irgendwelche Hoffnungen zu machen halte ich wirklich für völlig unangebracht. Das gilt bis hin zu den Arbeitsplätzen. In Bezug auf diese Rechnungen, Herr Schwarz, die da aufgemacht worden sind, werden Ihnen spätestens in drei Jahren die Hammelbeine langgezogen werden. Dann werden Sie nämlich nachweisen müssen, wie viel neue Arbeitsplätze tatsächlich entstanden sind. Dann wird man nur noch so staunen; denn wenn die Zahlen stimmen sollten, die Sie hier angegeben haben und die propagandistisch immer weiter genudelt werden, wäre das ein Arbeitsplatzwunder, einmalig in der Welt. Es geht immer um 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze. Ich kenne - bitte belehren Sie mich - keinen Flughafen der Welt, der diese Arbeitsplatzkapazitäten bei rund 30 Millionen Fluggästen, die uns hier vorgerechnet werden, generiert. Ich kenne keinen, und ich warte darauf, dass mir das endlich einmal einer beweist.

Ich meine, Sie sollten aufpassen und die Situation genauso realistisch sehen wie wir. Auf die Folgen habe ich hingewiesen, wenn es bei dem Standort bleibt. Das wird für Sie alle keine lustige Angelegenheit; das kann ich Ihnen sagen. Ich habe bei 1 000 Überflügen den Selbstversuch gemacht. Ich habe mich in eine Einflugschneise gesetzt, nicht 3,5 Kilometer entfernt, wie Blankenfelde-Mahlow oder auf der anderen Seite Waltersdorf, das sind nämlich 1,5 Kilometer weniger als in Raunheim, sondern 6 Kilometer entfernt. Das ist ungefähr der Aufsetzpunkt von meinem Ort Diedersdorf. Sie müssen einmal versuchen, das zwei oder drei Stunden lang im Außenbereich durchzuhalten, wenn alle zwei Minuten in einer Überflughöhe zwischen 300 und 400 Metern ein Flugzeug über Sie hinweggeht.

Wer das schafft, ohne Schaden zu nehmen, ist entweder ein Übermensch oder aber jemand, der Schlafpillen oder sonst irgendwas nimmt. Sie halten es nicht durch.

(Abgeordneter Schulze [SPD]: Das hat nur noch keiner gemacht!)

Herr Kreilinger (BBI 21):

Herr Jungclaus, die Flugroutenauffächerung würde jetzt ein wenig weit führen. Richtig ist, dass die Flugroutendiskussion eine aufgenötigte Diskussion ist, die in vielen Bereichen nicht zu durchgreifenden Lösungen führt. Ich für meinen Teil sehe mich mit einer laufenden Entwicklung konfrontiert, wo ich nicht die große Hoffnung habe, dass sie jetzt von einem Tag auf den anderen gestoppt wird. Ich habe die Hoffnung, dass noch erkannt wird, dass man perspektivisch auch einen zweiten Standort in Betracht ziehen sollte und dass das eine valide Option ist, auch wirtschaftlich im Übrigen, aufgrund der dann gegebenen Investitionssicherheiten. Aber jetzt muss ich erst einmal mit dem leben, was auf dem Tisch liegt.

Es ist so, dass Sie mit den Flugrouten symptomatisch behandeln können. Es kommt immer darauf an. Wenn Sie sehr nah am Flughafen sind, dann ist die Disziplin auf den Flugrouten noch relativ hoch, und es spielt eine Rolle, wo Sie die entlanglegen.

Es ist so, dass Sie bei verschiedenen Verfahren ganz unterschiedliche Aussagen treffen können. Um es einmal pauschal zu sagen: Je größer der Flugverkehr, umso größer die Routendisziplin. Wenn Sie drei Flieger am Himmel haben, dann können Sie dem einen sagen, er soll links herum fliegen, dem Zweiten, er soll mittig kommen, und dem Dritten, er soll von rechts kommen. Das funktioniert für die Lotsen so halbwegs. Wenn 50 Flugzeuge oben sind, schicken Sie die im Prinzip schon ab Oranienburg in eine zentrale Zuführung hinein, dann erst mal in den Gegenanflug, weg vom Flughafen, lassen die dann irgendwo drehen, um sie zu sortieren, und führen sie wieder zurück. Wenn Sie sich bei STANLY Track anschauen, wie heute in München oder Frankfurt geflogen wird, dann sehen Sie dort bei den Landeanflügen zum Beispiel exakt diese Routen abgebildet. Die liegenden Hufeisen, die es heute formell für Schönefeld auch gibt, die Sie dort aber praktisch nie erkennen können, sind deutlich erkennbar.

Wir an den Havelsee-Gemeinden zum Beispiel befinden uns im Moment unter der zentralen Zuführung in diesen Landeanflug. Das wäre ein radargeführtes Verfahren, das auf wenige hundert Meter genau beflogen wird. Deshalb sagen wir an der Stelle: Um Gottes willen, das muss nach westlich der Autobahn und nicht mitten über unsere Kernbesiedlungen, denn das macht an der Stelle einen großen Unterschied.

Aber dass Sie alle Probleme mit den Routen lösen können, das wäre natürlich Illusion. Deshalb sollte man die Routen optimieren, sich aber nicht erhoffen, dass damit alles gelöst ist.

Im Übrigen ist die Frage technisch nicht eindeutig zu beantworten, sondern es ist letztlich auch wieder eine politische Frage. Wie diszipliniert Sie auf Routen bleiben, ist auch letzten Endes ausschlaggebend dafür, ob einmal eine Verzögerung oder ein Umweg in Kauf genommen wird oder nicht. Wenn Sie es hinnehmen, dass in der Spitzenzeit einmal eine Verzögerung eintritt, dann können Sie die Flieger in der Tat relativ diszipliniert hintereinander fliegen lassen. Der langsamste bestimmt das Tempo. Wenn Sie maximale Kapazität und schnelle Bewegungen haben wollen, dann müssen Sie diejenigen, die von hinten kommen, aber eigentlich schneller sind, seitlich vorbeifliegen lassen.

Was die Lärmgebühren angeht: In der Tat, hier erheben wir massive Kritik. Die Fluglärmmmission ist desavouiert, das sehe ich auch so. Die Fluglärmmmission hat in ihrer Sitzung am 14. März einen ausdrücklichen Antrag beschlossen, was die Lärmgebühren angeht, und dort klare Forderungen aufgestellt. Das ist in Gänze missachtet worden. Ich halte es für sehr bedenklich, dass die Landesregierung, die Planfeststellungsbehörde, die nach dem Luftverkehrsgesetz ausdrücklich Adressat von Empfehlungen der Fluglärmmmission ist, ebenso wie die DFS und der Flughafen selbst, in keiner Weise auf die Fluglärmmmission geachtet und gehört haben, während von der DFS erwartet wird, dass sie der Fluglärmmmission nahezu gesetzeskraftähnlich zu folgen hat. Das finde ich auch deshalb sehr bedenklich, weil es taktisch nicht wirklich gut ist, jemanden wie der DFS, von der man sich erhofft, dass Routenverbesserungen, die die Fluglärmmmission vorschlägt, tatsächlich umgesetzt werden, das Beispiel zu liefern: Es ist uns komplett egal, was die Fluglärmmmission sagt.

Worum geht es im Kern bei den Lärmgebühren? Es geht im Kern darum, die wirklich lautesten Flieger fernzuhalten. Der Flughafen sagt immer: Das sind ganz wenige. Genau das ist aber doch der Punkt. Es war ja nie der Ansatz, mit Lärmgebühren 70 oder 80 % der Flugzeuge fernzuhalten. Das ist nicht der Sinn und Zweck. Es interessiert mich nicht, ob überhaupt eine Gebühr oder 10 oder 20 oder 30 Euro erhoben werden für die 70, 80, 90 % der Flugzeuge. Mich interessiert, dass die 2 bis 3 % lautesten Flugzeuge so hoch mit Lärmgebühren belegt werden, dass sie zuverlässig ferngehalten werden. Wenn der Flughafen selbst sagt, dass das wenige sind, dann ist es doch kein Problem, hier steuernd einzugreifen. Wenn 1 % der Flugbewegungen besonders laut sind, dann sind das bei 360 000 Flugbewegungen im Jahr immerhin zehn Überflüge am Tag. Wenn das genau die Flüge sind, die Sie, weil Sie nicht ganz nah am Flughafen wohnen, möglicherweise bei geöffnetem Fenster über die Aufwachselle tragen, dann ist das ein dramatischer Unterschied, ob Sie die erfolgreich ferngehalten haben oder nicht. Die Antonow 12 zum Beispiel ist ein katastrophales Flugzeug. Es ist wie ein Traktor, wenn der in der Nacht, selbst in 3 000 m Höhe, über Sie drüberfliegt.

Ich sage es noch einmal deutlich: Es gibt keine Lärmbeschränkung für diese Flugzeuge, weil nicht strahlgetrieben. Umso wichtiger wäre es jedoch, mit Lärmgebühren zu steuern. Aber was wird gemacht? In den entscheidenden Bereichen werden die Gebühren gesenkt.

Wir haben bei aller Umstellung von nur Landungen bepreist auf jetzt Starts und Landungen insgesamt eine Absenkung in den Lärmklassen 4, 5, 6 - 6 ist schon kaum praxisrelevant, bei 4 und 5 spielt die Musik - von etwa 10 % zuzüglich der Inflation, die in den letzten Jahren aufgelaufen ist. Wir haben weiter eine massive Absenkung der Zusatzgebühren, die uhrzeitbedingt sind. Wir haben heute für Landungen in Tegel zwischen 5.30 Uhr und 6.00 Uhr einen Zuschlag von 250 %, in Schönefeld von 100 %. Wir haben künftig am BBI einen Zuschlag von nur 50 %. Das ist ein Fünftel des bisherigen. Jetzt denke ich mir als Ökonom natürlich: Was ist da los? Da wird behauptet, von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr muss zwingend geflogen werden. Das wird auch vor Gericht vorgetragen, das wird in Gutachten belegt. Ich habe gelernt, dass ein besonders zwingender Bedarf ökonomisch zur Folge hat, dass die Preissensibilität gering ist. Ich habe auch gelernt, dass jemand, der wie der Flughafen Geld verdienen will, einen hohen Preis nimmt, wenn er ihn nehmen kann. Jetzt frage ich mich: Wenn Sie von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr einen zwingenden Flugbedarf haben und wenn der Flughafen Geld verdienen will, damit Sie Lehrer und Polizisten einstellen können, warum wird dann das Lärmzusatzentgelt in der Zeit von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr im Vergleich zum Istzustand Tegel gefünftelt? Es ist doch eindeutig, dass hier gefünftelt wird, um Flüge anzuziehen, die sonst gar nicht kämen.

Man kann noch weiter in die Einzelheiten gehen. Es gibt einen Katalog, in dem festgelegt ist, wie die Flugzeuge wo zugeordnet werden. In Lärmgruppe 5 zum Beispiel, das ist eine der höheren, sind heute 20 Flugzeuge eingetragen. In der neuen Lärmklassenzuordnung sind nur noch sechs. Die anderen sind entweder verschwunden oder finden sich in Klasse 4 wieder, was sie auf den Sitz noch einmal um die Hälfte günstiger macht.

Insgesamt ist es einfach Augenschere, wenn Vergleiche mit anderen Flughäfen nach dem Motto, wir sind soundso teuer und die anderen sind soundso billig, angestellt werden, weil immer Flugzeugklassen herangezogen werden, bei denen es gar keine Rolle spielt; BBI nimmt 30 Euro und Frankfurt vielleicht 20 Euro. Es ist vollkommen irrelevant. Welcher Disponent bei einer Airline soll sich wegen 30 Euro für einen ganzen Flieger, der Abfertigungsgebühren von vielleicht 2 000 Euro ausmacht, kümmern, ob der jetzt 30 oder 20 Euro Lärmgebühr kostet? Unter 600 Euro Unterschied fängt keiner an, darüber nachzudenken. Diese 600 Euro Unterschied müssen Sie natürlich zwischen den Flugzeugen machen, die zur Wahl stehen. Sie können nicht, wenn Sie 200 Leute transportieren wollen, mit einem Hubschrauber fliegen. Insofern bringt es nichts, wenn Sie zwischen Lärmklassen für die superkleinen Flugzeuge und Lärmklassen für die supergroßen Flugzeuge einen Unterschied von vielleicht 600 Euro haben, sondern Sie müssen immer in Bezug auf den Flugzeugpool, den die Airline für den konkreten Flugbedarf zur Verfügung hat, steuernd eingreifen und sagen: Es kostet so viel mehr, dass du es merkst, wenn du den lauten Flieger nimmst. Das ist hier nicht ansatzweise der Fall.

Wir haben seit Monaten versucht, die Beweislast geradezurücken, nämlich dass der Flughafen und die Planfeststellungsbehörde wissenschaftlich oder zumindest für den gesunden Menschenverstand belegbar zeigen können, dass diese Gebührenordnung Anreizwirkungen entfaltet. Dieses Zeigen kann nicht darin bestehen, zu sagen, dass heute nur noch wenig laute Flugzeuge fliegen; denn es gibt zum Glück nur noch wenig ganz alte laute Flugzeuge. Und natürlich gibt es einen technologischen Fortschritt. Auch der Umstand, dass Sie heute draußen selten ein Auto finden, das 30 Jahre oder älter ist, kommt nicht daher, dass irgendwelche besonders tollen Gebühren für alte Autos erhoben werden. Im Gegenteil, Oldtimer sind besonders steuerünstig. Trotzdem sind sie nicht weit verbreitet. Die Ursache-Wirkungs-Geschichte ist hier völlig abstrus dargestellt. Sie können nicht von technologischen Entwicklungen darauf schließen, dass es Lenkungswirkungen gibt, sondern Sie müssen das vorrechnen können. Das ist absolut nicht möglich.

Herr Genilke fragt nach der kumulierten Summe von Tegel und Schönefeld. Ich habe die Zahl nicht. Ich erinnere aber daran, dass die Lufthansa sehr ausführlich referiert hat, wie viele Flüge sie zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr - vor 6.00 Uhr geht ja nicht -, darauf beschränkt es sich jetzt in Tegel, durchgeführt hat. Das war im Jahreschnitt ein Flug pro Tag. Die Lufthansa ist bekanntlich die größte deutsche Airline. Vielleicht kann Air Berlin die Zahlen noch nachliefern. Mag sein, dass es dann vielleicht zwei sind, weil die Berliner hier ihren Standort haben. Ich gehe davon aus: mehr wird es nicht sein.

Man muss eines realistisch sehen: Ich würde mir ganz klar 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr wünschen. Ich anerkenne, wenn ich mir anschauere, was an den meisten Flughäfen der Welt so los ist und mir flugbetriebliche Dinge überlege, dass Verspätungen bis 23.00 Uhr tatsächlich ein valider Punkt sein können. Aber von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr gibt es weder den Bedarf noch irgendwelche Rechtsprobleme. Klar ist eines: Tegel hat von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr Nachtflugverbot. Wenn das gegen zwingendes Bundesrecht verstoßen würde, dann wäre das mit Sicherheit erfolgreich beklagt worden. Dafür hätte Herr Hunold schon längst das Geld ausgegeben und die entsprechenden Klagen angestrengt. Tegel zeigt, was geht. Ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr ist rechtlich unproblematisch möglich.

Es war die Frage von Herrn Schulze, was in Zürich passiert ist. Ich weiß es nicht exakt, was die Flugbewegungen angeht. Aber eines ist klar: Zürich hat in jedem Fall nach wie vor eine Drehkreuzfunktion, selbst für die Lufthansa. Zürich hat jetzt auch wieder steigende Flugbewegungen. Die haben natürlich Sondereffekte, zum Beispiel mit der Swiss, die dort ihre Heimat hatte und zwischendurch nicht so rosig dastand und ihr Kerosin nicht zahlen konnte etc.

In jedem Fall ist Tatsache, dass der Flughafen in Zürich nicht daran zugrunde gegangen ist, dass er jetzt ein strenges Nachtflugverbot hat, sondern sich deutlich auf dem aufsteigenden Ast befindet. Auch der Airport in Tokio ist von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr geschlossen; es handelt sich also nicht um eine provinzielle Sache.

Wenn man sich als Berliner mit Tokio vergleicht, ist das eine Größenordnung, mit der man leben kann und nicht von Provinz sprechen muss.

Zu den Grundstückswerten: Es gibt dezidierte Studien zur Entwicklung von Grundstückswerten, zum Beispiel aus dem Umfeld des Züricher Flughafens. Sie finden aber auch auf der Homepage des Dialogforums des Flughafens Dortmund eine vom Flughafen Dortmund programmierte Seite mit entsprechenden Angaben zu Untersuchungen in Dortmund, worin klar belegt wird, dass es zu Grundstückswertrückgängen gekommen ist. Man spricht im Schnitt von 10 bis 15 %. Das hängt natürlich immer auch von den konkreten Gegebenheiten ab. Ein Grundstück, das direkt an der Autobahn liegt, wird, wenn auch nicht von allen Seiten wie beim Fluglärm, aber von einer Seite von der Stadtautobahn beschallt wird, hat von Hause aus einen gewissen Lästigkeits- und Lärmabschlag. Da ist es praktisch nicht mehr so dramatisch. Wenn Sie andererseits ein Grundstück in einer Sackgasse haben, in der sich ansonsten niemand bewegt, und führen plötzlich die Flugzeuge darüber, können es auch 20 bis 25 % sein. Wenn das Grundstück im Nahbereich liegt, kann es bis zur Unverkäuflichkeit gehen. Fakt ist: Sie müssen sich dessen bewusst sein, welche Milliardensummen an Grundstückswerten hier, im relevanten Umkreis dieses Flughafens in Rede stehen. Die Grundstücke, die dort liegen, sind ja nicht nur 3,50 Euro pro Quadratmeter wert. Wenn sie eine entsprechende Basis haben, die Milliarden beträgt, und nur von 5 % ausgehen, ist man schnell bei 150 Millionen, die mal eben weg sind. Oft wird gesagt - das hat zum Beispiel auch der Flughafen Dortmund gesagt -: Ja, da gibt es Wertrückgänge, aber längerfristig wird das wieder aufgeholt. - Auch Herr Bretschneider hat auf Veranstaltungen schon gelegentlich gesagt, das ginge mal zurück, aber dann wieder hoch - ja, na klar, es gibt so etwas wie die Inflation in unserem Wirtschaftswesen. Ein Grundstück, das heute 115 Euro pro Quadratmeter wert ist und um 15 % entwertet wird, ist nach der Entwertung 100 Euro pro Quadratmeter wert. Wenn dieses Grundstück in zehn Jahren 130 Euro pro Quadratmeter wert ist, ist das mehr, als die 115 einmal darstellten, ist aber nur die 100 inflationsbereinigt fortgeschrieben. Mit anderen Worten: Der reale Wertverlust, der durch den Fluglärm eintritt, bleibt erhalten. Er wird durch die Inflation optisch kaschiert, bleibt aber erhalten. Wenn dann der Flughafen Dortmund schreibt: Ja, in den Überfluggebieten stellen wir nur einen geringeren Wertzuwachs fest!, dann ist das genau der Effekt. Wenn dort der „Wertzuwachs“ ein Drittel der Inflation ausmacht und in den nicht fluglärm betroffenen Gebieten die volle Inflation greift, dann ist klar, wer Realwertverluste erleidet, nämlich die überflogenen Menschen.

Was meine Erfahrungen als Berater und als Vielflieger angeht: Die Frage, ob unsere Topleute, die ich in der Tat zum internationalen Topmanagement zählen würde, gern nachts geflogen sind, ist abhängig davon zu beantworten, wohin sie wollten. Wenn sie interkontinental geflogen sind, wollten sie durchaus nachts fliegen. Ich betone aber: fliegen - nicht abfliegen oder landen. Natürlich ist man, wenn man eine sehr lange Strecke zu seinem Ziel zurücklegen muss, bestrebt, den Arbeitstag noch auszunutzen, gegen 21.00 Uhr in den Flieger zu steigen.

Dann ist man gegen 22.30 Uhr - 23.00 Uhr mit Abendessen, Ansagen usw. durch, legt den Sessel zurück und schläft durch bis morgens früh um 08.00 Uhr, wenn man in Johannesburg oder wo auch immer ankommt. Das macht Sinn, denn das spart Arbeitszeit, das erlaubt effizientes Arbeiten. Aber niemand bei uns wäre je auf die Idee gekommen, dass er nach 23.00 Uhr noch von Berlin nach London fliegt, um dann nachts um 02.30 Uhr ins Hotel und am nächsten Tag schlichtweg tot zu sein. Ein Manager kann so gut und wichtig sein, wie er will: Er ist ein Mensch und keine Maschine. Wenn sie ihren Nachtschlaf kaputt machen, haben sie ein Problem. Deshalb wird, wenn das Meeting länger dauert, in Berlin ein Hotel gebucht und dort übernachtet und am nächsten Tag der Flieger um 06.00 Uhr bis 06.30 Uhr genommen, im Flieger die Financial Times gelesen, und dann ist man um 09.00 Uhr ausgeruht beim Meeting in London. So läuft das.

Sie sehen das auch an den heutigen Flugbewegungen in Schönefeld, wo man ja diese Nachtflüge haben könnte, wenn es den Bedarf gäbe. Wären echte Managerdestinationen oder Geschäftsverbindungen in dieser Nachtzeit erforderlich, würden bereits viele Airlines in Schönefeld Schlange stehen, um die wichtigen Manager mit ihren Business-Jets zu fliegen. Da steht aber keiner bereit. Wo keine Nachfrage ist, wird auch nicht geflogen.

Was die Begrifflichkeiten angeht, Herr Vogel: Der von mir absolut nicht gelittene Begriff ist der der Tagesrandzeiten für Zeiten, die eindeutig in den Nachtzeitraum gehören. Wenn dieser Tisch hier beginnt, und hier ist 22.00 Uhr, dann stoßen Sie sich hier verdammt noch mal am Tischrand. Und Sie stoßen sich nicht am Rand der Luft. Dieser Euphemismus „Tagesrandzeit“ wird hier gepflegt, weil man eben weiß, dass die Menschen ein Nachtruhebedürfnis, schlafende Kindern usw. verbinden. Der Begriff „Tagesrand“ suggeriert, dies sei die Zeit, wo man abends gemütlich noch ein Bierchen trinkt, sodass da auch noch einer fliegen könne.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Kreilinger. - Herr Bock, bitte.

Herr Bock (Stadtplaner SRL):

Es ist doch interessant, dass zu später Stunde ein paar unterschiedliche Auffassungen unter uns Dreien zutage treten. Was die Auffächerung der Flugrouten angeht, bin ich der Meinung, dass das sehr viel bringt. Ich bin Air Berlin sehr dankbar, dass sie diejenige Fluggesellschaft ist, die ganz hervorragend in ihre Flugzeugflotte investiert hat, sodass es darüber möglich ist, echte verkürzte Segmente - Anflüge - hinzubekommen, und auch Umfliegungen von Ortslagen möglich sind. Nur, die zentrale Frage ist: Will man das überhaupt? Wir haben gerade in der Fluglärmkommission festgestellt, dass über bestimmte Flugrouten einfach abgestimmt worden ist. Ich würde sagen, da hat jemand einfach den Daumen rausgehalten, denn die Karten, die ich kenne und die NIROS-Verfahren, die dort diskutiert werden, sind für mich überhaupt nicht plausibel.

Ich kann überhaupt nicht erkennen, wie viele Betroffene von welchen Flugrouten dort erfasst oder vielleicht auch verschont werden sollen.

Das Problem ist ganz einfach: Die Ortslagen, die wie Raunheim im Anflug massiv belastet werden, sollten im Abflug entlastet werden. Was ist passiert? In der Fluglärmkommission ist einfach beschlossen worden, geradeaus zu fliegen. Es wäre natürlich eine andere Möglichkeit gegeben. Statt Geradeausflug über Mahlow-Blankenfelde wäre es denkbar, die doppelte Südabkurvung zu fliegen. Die doppelte Südabkurvung wäre auch kein Verlust für die Luftverkehrsgesellschaften, weil man da sehr schnell an die Ziele im Süden und Südwesten gelangt. Das Problem ist aber, dass Herr Schwarz es als Credo aufgebaut hat, dass er unabhängigen Flugbetrieb haben will, also zeitgleiches, paralleles Starten und Landen. Dieses Credo macht jeglichen Versuch, diese vor Kopf der Start- und Landebahn liegenden Ortslagen zu umfliegen, zunichte.

Ich halte es für unglaublich. Im abhängigen Flugbetrieb in Frankfurt am Main werden 370 000 Flugbewegungen abgefertigt. Wir haben hier - das wissen wir alle - zu Beginn 240 000 bis 250 000 Flugbewegungen laut 2015-Modellflugplan. Trotzdem sagt der verantwortliche Flughafenchef, er könnte 240 000 Flugbewegungen im abhängigen Flugbetrieb nicht unterbringen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass an Flugrouten, die effektiv die Siedlungslagen entlasten würden, überhaupt nicht gedacht wird. Die Deutsche Flugsicherung weigert sich, darüber nachzudenken und überhaupt Güterwerte für diese Flugrouten zu bestimmen. Das Ganze wird dann natürlich absurd, wenn man weiß, dass im kommunalen Dialogforum im Februar 2010 Herr Niebergall gefragt worden ist, wie es sich denn mit dem abhängigen und dem unabhängigen Flugbetrieb verhalten würde. Herr Niebergall hat damals gesagt: Im Planfeststellungsbeschluss ist nur festgelegt, dass die Start- und Landebahn bodenseitig rein potenziell den unabhängigen Flugbetrieb ermöglicht. - Das bedeutet, dass dort keine Wirbelschleppen aufgrund des Abstands bestehen. Aber natürlich konnte der Planfeststellungsbeschluss - Herr Beyer wird mir Recht geben - niemals die luftseitige Definition festlegen. Und jetzt behauptet Herr Schwarz mit Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss, wo nur etwas zu den Start- und Landebahnen steht, dass der unabhängige Flugbetrieb in der Luft ihm zugestanden worden sei. Genauso gut hätte Herr Bretschneider sagen können: Dann legen wir doch die Flugrouten gleich fest - parallel zum Planfeststellungsbeschluss! - Da würde er aber den Kopf schütteln und sagen: Das geht nicht, die Kompetenz haben wir gar nicht. - Diese Fragen sind so gravierend. Überall, wohin man guckt, finden Sie diese Detailpunkte.

Zum Schallschutzprogramm gibt es ebenfalls einen solchen Konflikt. Ich dachte, das kann es doch gar nicht geben. Wir haben hier offensichtlich einen politischen Konflikt. Die Senatskanzlei des Landes Berlin schreibt einem Betroffenen, der sich beschwert hat, einen Antwortbrief. Er hatte eine Raumhöhe von 2,40 m, hat sich Teppichboden, Linoleum oder Parkett hineingelegt und eine abgehängte Decke angebracht, sodass die bauordnungsrechtlich vorgeschriebene Deckenhöhe von 2,50 m nicht mehr gegeben war. Der Flughafen weigert sich, diesem Betroffenen, der in einem normalen genehmigten Wohngebäude wohnt, Schallschutz zu geben.

Der Betroffene schreibt die Senatskanzlei an, die Senatskanzlei antwortet nicht selbst, sondern schickt den Brief wieder zum Flughafen. Der Flughafen antwortet, und die Senatskanzlei antwortet mit einem Zitat:

„Es tut uns sehr leid: Ihre Räume sind nicht genehmigt. Seien Sie doch froh, dass Sie keine Abrissverfügung bekommen.“

Das ist der Stand in der Auseinandersetzung mit dem sich so fortschrittlich gebärdenden Herrn Schwarz und seinem Flughafen. Herr Schwarz, ich habe nichts gegen Sie persönlich. Ich habe auch hier aufgeschrieben: Wer A zum Flughafen sagt, also für den Flughafen ist, muss nicht B wie Nachtflug sagen.

Es steht auch die Aussagen zur Drehkreuzfunktion auf der Tagesordnung. Die brandenburgische Anhörungsbehörde hat im Anhörungsbericht ausgeführt, dass der Vorhabensträger selbst kein Drehkreuz haben will. Das ist dort Schwarz auf Weiß verankert. Ich frage mich ständig: Was ist das hier? Was wird hier eigentlich gemacht? Die Einen reden von Vertrauensschutz und die Anderen können sich nicht einmal daran erinnern, was sie im Planfeststellungsverfahren gesagt haben. Ich halte es für schlichtweg äußerst problematisch und für überhaupt nicht sinnvoll, so weiter zu verfahren. Es müsste im Landtag eine Enquetekommission zwecks Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung gegründet werden.

Die Abgeltungsvereinbarung war ein ganz altes Problem. Vor einem Jahr hat Herr Schwarz Frau Tack versprochen, dass die Abgeltungsvereinbarung entfällt. Dazu gibt es aber kein Protokoll. Herr Schwarz kann sich nicht mehr daran erinnern, dass er das Frau Tack versprochen hat. Wir sind seit einem Jahr dabei, die Leute aufzuklären, dass sie das auf keinen Fall unterschreiben sollen, denn wenn sie das unterschreiben, haben sie keinerlei Anspruch mehr, wenn der Flugbetrieb beginnt, effektiven Schallschutz zu bekommen. Sie können sich gar nicht vorstellen, wie viele Leute mit wie viel Energie gegen fehlerhaftes Vorgehen ankämpfen. Das sind ja unnötige Verschärfungen; da spart man sich einiges, wenn man diese Abgeltungsvereinbarung im Einzelfall sein lassen würde.

Zu den Grundstückswertverlusten: Da muss ich meinen Vorrednern leider ebenfalls widersprechen. Die beste Untersuchung - da muss ich die brandenburgischen Ministerien loben - gab es, weil wir über sechs Monate der Anhörung in Oberschöneweide und Rangsdorf die Frage gestellt haben: Wie verhält es sich mit den Grundstückswertverlusten? Da hat die Anhörungsbehörde Brandenburg gesagt: Uns reicht dieses ständige Nörgeln dieser ewig Betroffenen - wir lassen das untersuchen! - Dann hat Prof. Drangsfeld das untersucht, drei dicke Bände dazu vorgelegt und herausbekommen - sehr detailliert, allerdings nur für bebaute Grundstücke; bebaute hat er nicht untersucht -, dass Wertverluste von 40 bis 60 % bereits eingetreten sind, und zwar nicht aufgrund vorhandener Fluglärmbelastung, sondern nur aufgrund der Erwartung, dass der Fluglärm kommen werde.

(Schulze [SPD]: Das war 2002!)

- Das war 2002. Ich habe jetzt noch einmal alles durchgeschaut. Es handelt sich nicht um 10 bis 15 %; das ist ja lächerlich, da würden wir überhaupt nicht meckern. Es ist wirklich so, dass Wertverluste von 40 bis 60 % eingetreten sind. Das hat das Bundesverfassungsgericht erst jetzt erkannt und gesagt: Bundesverwaltungsgericht, ihr habt das doch als Vorlage gehabt - 40 bis 60 %; das sind doch keine Peanuts, damit müsst ihr doch anders umgehen, müsst auf den Wertermittlungstichtag schauen. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt: Der Wertermittlungstichtag wird auf den Zeitpunkt festgelegt, zu dem der Eigentümer seinen Antrag stellt. - Es ist also - positiv formuliert - dem Eigentümer überlassen, ob er den Antrag heute stellt oder vielleicht Wertsteigerungen noch erwartet werden und er den Antrag später stellt. Da hat das Bundesverfassungsgericht gesagt: So nicht! Ihr müsst prüfen, ob die Wertverluste seit 1996, seit 2000, seit 2001 - das ist, glaube ich, die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses gewesen - zu verzeichnen sind; ihr müsst den Wertermittlungstichtag richtig festlegen.

Ich frage mich: Warum tut die Planfeststellungsbehörde nichts, wenn das Bundesverfassungsgericht so etwas sagt? Warum gehen die in dem Planergänzungsverfahren, wo es sich exakt um diese Verkehrswerte dreht, darauf nicht ein? Das Planergänzungsverfahren müsste schon allein wegen dieses Punktes sofort gestoppt werden.

Zum Nachtflugverbot: Das ist das Zentrale überhaupt. Man darf nicht sagen, dass es möglich wäre, politisch über Nachtflugverbote zu befinden. Das ist Bundesrecht. Das Luftverkehrsrecht wird von meinem Nachbarn und vom Herrn Minister sowie von Herrn Bretschneider ausgelegt. Die haben als Exekutive dort die Verantwortung. Das gilt aber nur für den direkten Planergänzungsbeschluss. Wir haben aber hier noch etwas ganz Anderes: Wir haben hier eine Hoheit des Landesplanungsgesetzgebers, und diese Hoheit kennen Sie. Sie haben hier ganz vorbildlich zwischen zwei Ländern - Berlin und Brandenburg; das gibt es in Bremen nicht, in Hamburg in anderen Ländern in der Form nicht - eine gemeinsame Landesplanung. Das ganze Flughafenthema ist rauf und runter in den Staatsverträgen, in der gemeinsamen Landesplanung definiert, und Sie haben als Parlament in § 19 Abs. 11 LEPro die Weichen gestellt. Da können Sie auch hineinschreiben - wie das in Frankfurt, in München geschehen ist -: Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Deshalb darf es keine Verschärfung der Nachtflugbelastung geben. - Das steht im Regionalplan München und ist von den Gerichten anerkannt worden. Das können Sie selbstverständlich auch tun. Das bedeutet allerdings nur in einer großen Kehre: Wenn Sie das parlamentarisch beschließen, dann müssen sich Herr Bretschneider und Herr Beyer sowie Frau Schneider von der gemeinsamen Landesplanung mal Gedanken machen, dass es nicht weitergehen kann wie bisher.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Bock. - Herr Breidbach hat sich noch einmal gemeldet.

Herr Breidbach (BVBB e. V.):

Meine Damen und Herren Abgeordnete, ich möchte nicht über vergossene Milch von gestern reden, aber das Thema Flugrouten ist ein Thema, mit dem Sie wahrscheinlich alle in die Bedrouille kommen.

Ich will Klartext reden: Wer weismachen will, dass es möglich ist, mit Flugrouten im Bereich der Meistbetroffenen - ich nenne einmal vorsichtig Schmöckwitz bis Diedersdorf Dorfgrenze - eine Entlastung zu erreichen, der ist sich nicht darüber im Klaren, dass in diesem Bereich An- und Abflüge - und zwar alle 360 000 - stattfinden, und das hat zur Konsequenz, dass sich die DFS genau überlegen muss, ob eine Flugroute über diesem Bereich von etwa 15 Kilometern von der Start- und Landebahn entfernt nicht dafür sorgt, dass es in weiteren Bereichen auch eine Entlastung gibt. Oder noch präziser ausgedrückt: Wenn es eine Flugroute gibt, die bei einer Flughöhe des Flugzeuges von über 250 Metern dazu beiträgt, diesen Bereich, der normalerweise durch An- und Abflug belastet wird, zu entlasten, und die DFS das nicht berücksichtigt - wozu sie nach dem Fluglärmschutzgesetz und nach dem Luftfahrtgesetz verpflichtet ist - , dann wird gegen die DFS geklagt. Das ist der erste Teil.

Der zweite Teil: Herr Schwarz, ich habe das Gutachten vom November dieses Jahres, was Sie sich haben machen lassen, genau gelesen. Sie haben in der Tat Recht; Sie haben 360 000 genehmigte Überflüge. Es ist davon auszugehen, dass Sie die auch im An- und Abflugverfahren optimal nutzen wollen. Sie haben sich ja am 6. September auf der Sitzung der Fluglärmkommission folgendermaßen eingelassen: Wir schließen nicht in Berlin vier Start- und Landebahnen, um in Schönefeld zwei neue zu bauen, von denen wir eine Start- und Landebahn sofort wieder halbieren. - Das heißt, wenn Ihnen dieser parallele Abflug nicht genehmigt wird - da gucke ich Ihnen gar nicht in die Augen -, dann müssen Sie klagen. Vielleicht klagen wir beide. Aber es wird auf jeden Fall an der Stelle zu einer Klage kommen, weil es die Aufgabe der DFS, des Bundesumweltamtes ist, Flugrouten zu entwickeln, die vor allen Dingen den meist belasteten Bereich entlasten können und nicht den Bereich, der nur belästigt ist und keine Schutzrechte nach Fluglärmschutzgesetz hat. Ich sage das hier in aller Offenheit. Sie wird das freuen. Das bedeutet natürlich, dass die Abkürzung stattfinden muss. Wenn sie nicht stattfindet, um diesen meist belasteten Bereich zu entlasten, dann gibt es die Klage. Dann können Sie sich freuen. Vielleicht teilen wir uns das Geld für die Klage, weil Sie etwas davon haben und wir ebenfalls.

Eine weitere Bemerkung: Diese Flughafengesellschaft wird eher wie eine Aktiengesellschaft geführt. Glaubt denn jemand in diesem Kreis hier ernsthaft, dass der Aufsichtsrat und der Aufsichtsratsvorsitzende Entscheidungen treffen, die der Gesellschaft schaden, für die sie als Aufsichtsräte die Verantwortung tragen? Ich bin immer fassungslos, wenn ich hier Forderungen an die Politik höre. Die Politik ist als Eigentümer gebunden und stellt die Mehrheit des Aufsichtsrates, einschließlich Aufsichtsratsvorsitzendem. Ein Aufsichtsratsvorsitzender - vielleicht kann Herr Kreilinger dazu ein Koreferat halten -, der dem Unternehmen in seiner Entwicklung bewusst schadet, macht sich unter Umständen strafbar; das muss man ganz nüchtern sehen.

Ich bleibe dabei: Die Ursache all diesen Desasters sind einmal die Eigentumsverhältnisse, die es dem Aufsichtsrat bzw. der Mehrheit des Aufsichtsrates nicht möglich machen, etwas anderes zu tun, als eine positive Entwicklung des Unternehmens zu generieren - und der Standort. Wer diese beiden Dinge aus dem Auge verliert, kann noch so viel über Flugrouten sprechen, kann noch so viel darüber sprechen, dass Grundstücke enteignet werden, kann noch so viel jammern: An diesen beiden Dingen scheitert jeder Widerstand.

Herr Bretschneider, Sie kennen mich: Ich würde dem BVBB und seinen Mitgliedern - den Meistbetroffenen - nie empfehlen, sich auf Dinge zu stützen, wo ihnen nur Hoffnung gemacht werden kann, denn die Flugroutendiskussion ist spätestens im Herbst dieses Jahres beendet. Wenn die DFS ihre Entscheidung getroffen hat, werden diese Flugrouten halten. Wenn es auf 30 Millionen Passagiere zugeht, werden sowieso wieder neue Flugrouten besprochen. Das Ergebnis ist: Der Fluglärm wird immer breiter gefächert - je nachdem, wie viele Flugzeuge abgehen. Diese Diskussionen, die hier geführt werden, sind alle Ergebnis der vergossenen Milch, und die vergossene Milch ist die Standortfrage.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Breidbach. - Herr Kreilinger, verstehen Sie bitte: Ich würde es gern so stehen lassen. Herr Breidbach hat hier mit Recht darauf aufmerksam gemacht, dass er in der Reihe der Anzuhörenden der einzige direkt Betroffene ist. Die Fragen stellen die Abgeordneten, auf die die Anzuhörenden reagieren, und Anzuhörende reagieren jetzt schon auf Anzuhörende. Insofern würde ich es also gern so stehen lassen, wie es Herr Breidbach mit aller Deutlichkeit an die Politik gegeben hat, und frage, ob es aus der Runde der Abgeordneten noch Fragen gibt. - Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die heutige Anhörung und bedanke mich bei Ihnen, insbesondere bei Herrn Prof. Dr. Greiser, der von Anbeginn bis jetzt ausgehalten hat, obwohl sich alle anderen neben ihm „verflüchtigt“ haben.

Der Landkreis Dahme-Spreewald hat eine schriftliche Stellungnahme eingereicht - Anlage 15.

Zu TOP 2: Verschiedenes

Zum Protokoll der 20. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft gibt es keine Einwände, sodass es in der vorliegenden Fassung als bestätigt gilt.

(Dieses Protokoll wurde durch Beschluss des Ausschusses gemäß § 83 Satz 3 GOLT in der 23. Sitzung am 12. Mai 2011 bestätigt.)

Anlagen

- Anlage 1: Stellungnahme des UVB
- Anlage 2: Stellungnahme der Deutschen Lufthansa AG
- Anlage 3: Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Cottbus
- Anlage 4: Themenpapier Nr. 65 und Präsentation der fdc Airport Consulting
- Anlage 5: Stellungnahme der Epi.Consult GmbH
- Anlage 6: Präsentation Rechtsanwalt Hofmann
- Anlage 7: Unterlagen der Stadt Raunheim
- Anlage 8: Präsentation und Stellungnahme Herr Prof. Dr. Kaltenbach
- Anlage 9: Stellungnahme Air Berlin
- Anlage 10: Präsentation und Sachstandsbericht der Berliner Flughäfen
- Anlage 11: Information über Verkehrslärm und Grenzwerte des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn
- Anlage 12: Stellungnahme des Bürgervereins Brandenburg Berlin e. V.
- Anlage 13: Stellungnahme BBI-21
- Anlage 14: Präsentation und Stellungnahme des Stadtplaners Bock
- Anlage 15: Stellungnahme des Landkreises Dahme-Spreewald



Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft

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

Stellungnahme der UVB

I. Vorbemerkung

Als Spitzenverband der regionalen Wirtschaft in Berlin und Brandenburg haben wir in dieser Stellungnahme **Aspekte von volks- und regionalwirtschaftlicher Bedeutung in den Mittelpunkt** gestellt. Fragen, zu denen wir keine Stellung nehmen, haben wir farblich zurückgesetzt und unbeantwortet gelassen.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass die **Abwägung der Interessen und Lärmschutzanliegen der Anwohner und der gesamtwirtschaftlichen Interessen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bereits stattgefunden** hat. Diese Abwägung ist durch das Bundesverwaltungsgericht in letzter Instanz – somit also gerichtsfest – bestätigt worden.

Allerdings haben die Richter in ihrer Urteilsbegründung festgelegt, dass das von der Planfeststellungsbehörde vorgelegte Lärmschutzkonzept unvollständig ist und durch eine Planergänzung zu beheben ist (vgl. Ziffer 290 BverwG 4 A 1075.4).

Im Hinblick auf die im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Nachtflugregelungen, die einen 24-Stunden-Betrieb vorsahen, haben die Richter ausgeführt, dass

- *„... zur Bereinigung des bisher nicht angemessenen Lärmkonflikts nur ein Lösungsansatz in Betracht kommt, durch den sichergestellt wird, dass zumindest die besonders lärmsensiblen Stunden zwischen 0:00 und 5:00 Uhr grundsätzlich frei von Flugaktivitäten bleiben.“ (Ziffer 288 BverwG 4 A 1075.4)*

Für die wichtigen **Randzeiten 22.00 bis 24.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr verlangt das Gericht sachliche Gründe** für die Erteilung von Start- und Landeerlaubnissen. Welche Gründe darunter fallen können, spezifiziert das Gericht wie folgt:

- *„Solche für die Nutzung der Nachtrandzeiten sprechenden Gründe können sich z.B. – wie bei vergleichbaren internationalen Verkehrsflughäfen auch – aus den Erfordernissen einer effektiven Flugzeug-Umlaufplanung, aus den Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs (Verspätungen, Verfrühungen) oder aus dem Umstand ergeben, dass der Flughafen als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften deren Bedürfnisse nachvollziehbar nicht ausschließlich in den Tageszeiten abdecken kann.“ (Ziffer 288 BverwG 4 A 1075.4)*

Dabei müssen diese Gründe belastbar dargelegt werden und in ein ausgewogenes Verhältnis zu den berechtigten Lärmschutzbelangen der Anwohner gebracht werden. Den Lärmschutzinteressen der Anwohner ist dabei ein umso höheres Gewicht beizumessen, je näher die zugelassenen Flugbewegungen zeitlich an den Kernzeitraum von 0.00 bis 5.00 Uhr heranrücken.

Mit dem Planergänzungsbeschluss vom Oktober 2009 hat die Planfeststellungsbehörde in Brandenburg eine Regelung gefunden, die den **Anforderungen des Gerichts Rechnung trägt**.

1. Sie sieht eine nächtliche Kernzeit von 0.00 – 5.00 Uhr vor, in welcher keine Flugbewegungen stattfinden dürfen.
2. In den halben Stunden vor und nach dieser Kernzeit werden Flüge nur bei Verspätungen und Verfrühungen, Bereitstellungen von Luftfahrzeugen und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge gestattet.
3. In den Zeiten von 22.00 – 23.30 Uhr und von 5.30 – 6.00 Uhr kann bei sachlicher Begründung (Umlaufplanung, Interkontinentalverkehr, Wartungsschwerpunkt und Heimatflughafen) eine Flugerlaubnis erteilt werden.

II. Zu den einzelnen Fragen

1. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätten

- a) ein umfassendes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr,
- b) ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr oder
- c) weitergehende Einschränkungen des Flugbetriebes in den Tagesrandzeiten im Vergleich zu den jetzt geltenden Bedingungen nach Festsetzungsbeschluss zum Planfeststellungsverfahren für die Flughafengesellschaft und damit für das Land?

ANTWORT

Flugzeuge verdienen ihr Geld in der Luft und nicht am Boden. Insofern sind Fluggesellschaften an Rahmenbedingungen interessiert, die einen Flugbetrieb mit möglichst geringen Einschränkungen ermöglichen.

Diese Rahmenbedingungen schaffen die Flughäfen. Sie bieten Fluggesellschaften ihre Leistungen an und befinden sich in einem nationalen und internationalen Wettbewerb. Für diesen Wettbewerb stellen die Zeiten, in welchem Flugverkehr stattfinden bzw. nicht stattfinden kann, maßgebliche Rahmenbedingungen eines Flughafens dar. Jede Änderung dieser Rahmenbedingungen hat damit auch **direkte und indirekte Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit**.

Direkte Auswirkungen

Eine Einschränkung der Flugverkehrszeiten auf einem Flughafen hat direkt und **unmittelbar eine Streichung der Flugverbindungen** zur Folge, die in das von der Streichung betroffene Zeitfenster fallen. Unter Zugrundelegung der Flugbewegungsstatistik für das Jahr 2010 würden in Schönefeld von einer Streichung der Flüge in der nächtlichen Kernzeit (00.00 – 04.59 Uhr) 5,9% aller Flüge betroffen sein. Nimmt man die Tagesrandzeiten hinzu, wären 2010 insgesamt 14,1% aller Flüge betroffen gewesen.

Flugbewegungen in Schönefeld 2010

Zeit	Airport SXF – Istzeiten					gesamt	Prozent
	Linie, Charter	Fracht	Post	Reg./Not	sonstige		
00.00 bis 04.59	3.635	65	490	71	251	4.512	5,9%
05.00 bis 05.29	196	177		3	23	399	0,5%
05.30 bis 05.59	99	26		2	59	186	0,2%
06.00 bis 21.59	53.423	503		785	11.085	65.796	85,9%
22.00 bis 22.59	3.191	231		20	249	3.691	4,8%
23.00 bis 23.29	1.081	22		11	96	1.210	1,6%
23.30 bis 23.59	713	9	1	5	73	801	1,0%
Summe	62.338	1.033	491	897	11.836	76.595	

Quelle: ADV, Flughafengesellschaft Berlin

Indirekte Auswirkungen

Gravierender sind allerdings die indirekten Auswirkungen. Denn eine Ausweitung beispielsweise der Nachtkernzeit – z.B. von 22.00 – 6.00 Uhr stellt aus Sicht der Wirtschaft eine erhebliche Verschlechterung der Rahmenbedingungen dar. Sie führt mittelfristig zu Verlagerungseffekten wirtschaftlicher Aktivitäten hin zu Wettbewerbern, die diesen Restriktionen nicht unterliegen. Damit gingen in der Region wichtige Wachstumsimpulse verloren. Die **Auswirkungen auf die verschiedenen Flugangebotssegmente sind unterschiedlich** und werden im folgendem ausführlicher beschrieben.

1. Geschäftsfieger (Hub-Feeder-Verkehr)

Bei Hub-Feeder-Verkehr handelt es sich um Zubringerverkehr für Anschlussflüge an andere Drehkreuze (Hubs), insbesondere Frankfurt, München, Zürich, Amsterdam und London.

Da die Anschlussflüge auf den Hubs ebenfalls mit einer Ballung morgens ab 7.00 Uhr und abends ab 18.00 Uhr bis 21.00Uhr starten, besteht für den Zubringerverkehr die Notwendigkeit, entsprechend früher bzw. später zu starten. Müssen von Berlin beispielsweise Anschlussflüge um 7.00 Uhr in Frankfurt erreicht werden, so muss spätestens um 5.30 Uhr ein Flug von Berlin nach Frankfurt aus starten. Dies macht die Nutzung der nächtlichen Randzeiten dringend erforderlich. Analog verhält es sich beim Abendumlauf. Erreicht der Geschäftsreisende das Drehkreuz gegen 20.00 oder 21.00 Uhr, so wird sein Anschlussflug nicht vor 22.00 Uhr Berlin erreichen. Auch in diesem Fall ist eine Nutzung der nächtlichen Randzeiten erforderlich.

Da Berlin im Bereich der Geschäftsfiegerei auf absehbare Zeit Zubringerfunktion für andere Drehkreuze wie Frankfurt und München erfüllt, bedarf es der Nutzung der nächtlichen Randzeiten.

2. Point-to-Point-Verkehr

Der Point-to-Point-Verkehr wird in Berlin gegenwärtig in verschiedenen Geschäftsmodellen betrieben. Im Bereich der Low-Cost-Carrier (EasyJet, German Wings, Air Berlin) wird insbesondere die **Mittelstrecke** bedient. Dabei wird der Flugplan so konzipiert, dass man eine tägliche Einsatzdauer mit bis zu 14,5 Blockstunden erreicht. Nur diese intensive Nutzung des Fluggeräts ermöglicht es diesen Fluggesellschaften zu sehr günstigen Preisen anbieten zu können.

Diese Blockzeiten sind allerdings nur dann zu erreichen, wenn dabei auf die nächtlichen Randzeiten zurückgegriffen werden kann. In der Regel werden dabei drei oder vier Umläufe pro Tag abgewickelt. Da Fluggesellschaften wie German Wings und EasyJet einen ihrer Heimathäfen in Schönefeld haben, landen die letzten Flüge in der Regel zwischen 22.00 und 24.00 Uhr in Berlin.

Dabei ist zu beachten, dass eine derartige Flugplangestaltung den Präferenzen der Verbraucher entspricht. Sowohl Privat- wie auch Geschäftsreisende wünschen, den Tag optimal zu nutzen. Daher sind sie im Bereich der Mittelstrecken an späten Abflugzeiten interessiert, die am Zielort Berlin zu noch späteren Landezeiten führen – in der Regel nach 22.00 Uhr.

Anders verhält es sich bei **Point-to-Point-Verkehr im Bereich der Kurzstrecke** – in der Regel Inlandsverkehr. Hier wünschen die Kunden keine Ankunftszeiten nach 22.00 Uhr bzw. Abflugzeiten nach 21.00 Uhr. In diesen Fällen ist die Nutzung der nächtlichen Randzeiten in Ausnahmefällen erforderlich.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass beim Point-to-Point-Verkehr insbesondere im Bereich der Mittelstrecke die Nutzung der nächtlichen Randzeiten erforderlich ist, während dies im Bereich der Kurzstrecke nicht der Fall ist.

3. Interkontinentalverbindungen

Das Interkontinentalflugangebot von und aus Berlin-Brandenburg ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Ab Mai 2011 wird es insgesamt 13 Langstreckenflugverbindungen geben, die mehrmals wöchentlich bzw. z.T. täglich angefliegen werden. Diese Zahl soll mittelfristig deutlich erhöht werden, um den BBI systematisch als Drehkreuz zu entwickeln.

Die meisten Interkontinentalflüge erfolgen während der Tageszeit und machen keine Nutzung der Nachtstunden erforderlich. Allerdings kann sich das dann ändern, wenn der Flugverkehr nicht als Point-to-Point-Verkehr, sondern als Umsteigeverkehr organisiert werden wird. Unter Umständen machen dann die Einbindung in ein Knotensystem und lokale Zeitverschiebungen insbesondere bei Verbindungen in den asiatischen und afrikanischen Kontinent Abflüge am späten Abend und am frühen Morgen erforderlich, um Anschlussflüge zu erreichen. Dabei gilt grundsätzlich: Je weiter östlich der europäische Abflughafen liegt, desto später müssen die Abflüge für ein Ziel in der Golfregion erfolgen.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass bei Interkontinentalflügen bisher in sehr geringem Ausmaß auf die Nutzung der nächtlichen Randzeiten zurückgegriffen werden muss. Allerdings wird die Nutzung der nächtlichen Randzeiten für Interkontinentalverbindungen in dem Maße an Bedeutung gewinnen, in dem sich Berlin als Drehkreuz in den asiatischen Raum entwickelt.

4. Nutzung Berlins als Heimathafen und Wartungsschwerpunkt

Grundsätzlich unterliegen alle Flugzeuge einem festen Wartungsplan. Für Wartung müssen die Flugzeuge zu den Wartungsschwerpunkten verbracht bzw. überführt werden können. Kleinere Checks werden dabei durch die Wartungsteams der Fluggesellschaft selber übernommen, während beispielsweise der umfangreichere C-Check häufig fremdvergeben wird.

So lässt Condor seinen C-Check durch Lufthansa Technik Berlin auf dem Flughafengelände Schönefeld durchführen. In diesen Fällen fallen Überführungsflüge an, die in der Regel nachts stattfinden, weil die Fluggesellschaften aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus die Zeit, in denen das Fluggerät aufgrund der Wartung nicht zur Verfügung steht, minimieren wollen. Hierfür bieten sich die Nachtstunden an, da in der flugintensiveren Tageszeit das vorhandene Fluggerät ausgelastet werden soll, während in den Nachtstunden nicht alles Fluggerät benötigt wird.

Gibt es nun keine Möglichkeit mehr, einen Wartungsschwerpunkt wie Schönefeld in den Nachtstunden anzufliegen, entfällt aus Sicht der Airlines ein wesentlicher Grund, diese Wartungsarbeiten in Berlin durchführen zu lassen. Diese Aufträge würden dann durch Wettbewerber, die keiner Nachtflugbeschränkung unterliegen, durchgeführt. Auch für den Fall von ungeplanten Wartungsarbeiten ist die Überführung der Maschinen hin zu den Wartungsschwerpunkten entscheidend.

Insofern ist für Airlines, die ihren Wartungsschwerpunkt in Berlin haben, dringend erforderlich, Überführungsflüge auch noch nach 22.00 Uhr durchführen zu können. Ist dies nicht der Fall, wird dies auf die in Berlin ansässigen Wartungsunternehmen (Lufthansa-Bombardier Aviation Services, Werft von Condor Flugdienst, Werft von EasyJet) gravierende Auswirkungen haben.

5. Charterflieger

Charterflieger benutzen bisher nicht nur die Randzeiten, sondern auch die nächtliche Kernzeit von 0.00 – 5.00 Uhr. Ursächlich für die Nutzung der Nachtzeiten ist u.a. ein spezifisches Verbraucherinteresse. Touristen, die insbesondere Charterverkehr nutzen, sind daran interessiert, ihr Urlaubsziel so früh wie möglich zu erreichen. Dafür nehmen sie Abflugzeiten in der Nacht gerne in Kauf. Ähnlich verhält es sich beim Rückflug. Hier möchten die Kunden den Urlaubsort möglichst spät verlassen und erreichen Schönefeld daher in den Nachtstunden.

Insofern ist der Nachtflugverkehr nachfragegetrieben und die Charterfluggesellschaften entsprechen damit den Präferenzen ihrer Kunden bzw. der Reiseveranstalter.

Haben die Fluggesellschaften keine Möglichkeit mehr, zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Flugverkehr abzuwickeln, reduziert sich die mögliche Betriebseinsatzzeit auf maximal 16 Stunden. Dies hätte deutliche Auswirkungen auf die Umlaufstruktur der Fluggesellschaften. In der Regel ist diese Umlaufstruktur von der Entfernung der Region Berlin-Brandenburg zum jeweiligen touristischen Urlaubsziel geprägt. Dabei gibt es zwei unterschiedliche Muster. Zum einen werden auf den kürzeren Strecken, insbesondere zu den Balearen und Südwesteuropa, Dreifachumläufe geflogen, zum anderen auf den etwas längeren Strecken (Türkei, Ägypten, Kanaren) Zweifachumläufe.

Bei **Dreifachumläufen** benötigen die Fluggesellschaften in Berlin eine Blockzeit (Zeit vom Verlassen der Parkposition bis zur Ankunft an der Parkposition) von 15,5 Stunden. In diesen 15,5 Stunden Blockzeit sind noch nicht die Bodenzeiten (Zeit die benötigt wird, einen Flieger nach der Landung wieder startklar zu machen) und die Rollzeiten (Zeit auf der Rollbahn zwischen Start und Landung) berücksichtigt. Geht man von einer Bodenzeit von 30 Minuten und einer Rollzeit von 10 Minuten pro Flug aus, so bedeutet das bei einem Dreifachumlauf – also 6 Flügen – einen zusätzlichen Zeitbedarf von 4 Stunden pro Tag. Dies führt zu einer notwendigen Gesamtbetriebszeit von 19,5 Stunden. Da selbst unter Nutzung der nächtlichen Randzeiten maximal 19 Stunden Betriebszeit möglich sind, macht das nächtliche Flugverbot zwischen 0:00 Uhr und 5:00 Uhr einen Dreifachumlauf unmöglich.

Bei **Zweifachumläufen** benötigen die Fluggesellschaften dagegen eine Gesamtbetriebszeit von 18,5 Stunden. Unter Nutzung der nächtlichen Randzeiten wäre in diesen Fällen ein Flugangebot noch möglich, nicht jedoch ohne die Nutzung der Randzeiten.

Im Ergebnis bleibt daher festzuhalten, dass die geplanten Nachtflugbeschränkungen auf die Charterflieger deutliche Auswirkungen haben werden. Werden die Nachtflugbeschränkungen noch weiter ausgedehnt, dürfte dies im preissensiblen Charterverkehr zu einer Verlagerung zu anderen attraktiveren Standorten führen.

FAZIT – FRAGE 1

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass eine Reduzierung der Tagesrandzeiten zu Verlagerungseffekten und damit auch zu negativen wirtschaftlichen Auswirkungen führen würde. Der neue Flughafen befindet sich in einer Konkurrenzsituation zu Flughäfen wie München und Frankfurt, die gegenwärtig über weniger restriktive Randzeitbeschränkung verfügen. Um keinen weiteren Wettbewerbsnachteil zu erleiden, ist deshalb die Nutzung der nächtlichen Randzeiten und deren flexible Handhabung eine entscheidende Voraussetzung für einen weiterhin erfolgreichen Wachstumsmotor BBI.

2. Welche Varianten der Einschränkung von Flugbewegungen und damit Lärmemission wären über die jetzt bestehenden Bedingungen bei Nachtflug möglich und denkbar?

ANTWORT

Die jetzt zu Diskussion stehende Regelung ist bereits ein Kompromiss eines Abwägungsprozesses zwischen individuellen Schutzbedürfnis und gesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Interessen. Teil dieses Abwägungsprozesses war die Konzentration des Flugverkehrs auf einen Standort und die Schließung von zwei Flughäfen und eine komplette Lärmentlastung der Anwohner dieser Flughäfen im dicht besiedelten Ballungsraum Berlin.

3. Wie werden die Möglichkeiten der Einschränkung der Nachtflüge auf bestimmten Flugrouten und -zeiten eingeschätzt? Welche Vergleiche können diesbezüglich mit anderen Großflughäfen wie Frankfurt/Main oder München gezogen werden?

ANTWORT

Die Festlegung der Flugrouten liegt letztendlich im Ermessen der Deutschen Flugsicherung (DFS). Sie legt die Flugrouten unter Berücksichtigung der Empfehlung der Fluglärnkommision fest. Dabei berücksichtigt sie neben den Lärmaspekten u.a. Sicherheits- und Umweltaspekte. Solange die Flugrouten nicht feststehen ist eine Abschätzung darüber, ob auf bestimmten Flugrouten eine Einschränkung der Nachtflüge durchführbar ist, nicht möglich.

In der Grafik für Frankfurt werden die Nachtflüge durch die schwarze Linie gekennzeichnet. Unmittelbar nach dem Start von beiden Startbahnen schwenkt die Flugroute Richtung Südwesten aus, um dann zu einem späteren Zeitpunkt auf Flugrouten nach Süden, Westen und Norden einzuschwenken. Insofern hat die DFS bei dieser Regelung mit nur einer Startroute der Flugverkehr auf einen Bereich beschränkt und konzentriert. Ähnliches bietet sich unter Umständen auch für den BBI an.

Die Grafik zeigt aber auch, dass es im Hinblick auf die Flugrouten auch in den Tagesrandzeiten beim Landeanflug bei einem Geradeausanflug in der Nähe des Flughafens bleibt.

Abflugrouten und Endanflugrouten für Strahlflugzeug Frankfurt Main



Verantwortlich:
LFL Deutsche Flugsicherung GmbH

Datenbasis für die Darstellung der Schaltkreispunkte
Flugplan 602

Die nachfolgende Tabelle gibt eine vergleichende Übersicht hinsichtlich der Nachtflugregelungen in Berlin, Frankfurt und München. Sowohl im Vergleich mit München wie auch mit Frankfurt ist die **Regelung der Planfeststellungsbehörde für den BBI strenger als Regelungen in München und Frankfurt.**

In München dürfen besonders leise Flugzeuge der sogenannten München-Liste bereits ab 5.00 Uhr morgens starten und bis 23.30 Uhr landen. In der vorgesehenen Regelung des **BBI sind dagegen keine planmäßigen Starts und Landungen in der Zeit zwischen 5.00 und 5.30 Uhr** vorgesehen. Gleiches gilt für den Flughafen Frankfurt, auf dem Flugzeuge sogar bis 24.00 Uhr landen dürfen und für Flugzeuge mit Heimathafen oder Wartungsschwerpunkt Frankfurt sogar Landungen bis 1.00 Uhr und ab 4.00 Uhr möglich sind.

Vergleich der Nachtflugregelungen zwischen Frankfurt, München und Berlin

Flughafen	Nachtflugverbote von-bis (L= Landungen, S= Starts)	Gültigkeit für Flugzeuge	Verspätungs- regelung	Lärmkontingent/ Bewegungskontingent o.ä.
FRANKFURT	24.00-5.00 nur L (1.00-4.00 Home Carrier)	Kap. 3	nein	ja
MÜNCHEN	23.30-5.00 L 23.30-5.00 S	Kap. 3 Bonusliste	bis 24.00 ab 5.00	ja
BERLIN	23.30-5.30 L 23.30-5.30 S	Kap. 3	bis 24.00 ab 5.00	ja

Quelle: Intraplan Consult GmbH – Abschlussbericht 2009

München-Liste: Flugzeugtypen, die an jeder Lärmmessstelle im Mittel pro Start oder Landung keinen höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugen. Die München-Liste erscheint zum jeweiligen Flugplanwechsel neu.

u.a.

Airbus A318-100
Airbus A319-100
Airbus A320-200

Airbus A321-100
Airbus A321-200
Boeing 717 (MD 95)

Boeing 737-600
Boeing 757-200 PW 2040
Boeing (Douglas) MD-90

Quelle: Flughafen München

Nachtflugregelung für den Flughafen München

		22.00	23.00	00.00	01.00	02.00	03.00	04.00	05.00	06.00
Planmäßige Flugbewegungen max. 28. Bewegungen/Nacht	S									
	L									
Verspätungen/Verfrühungen	S									
	L									
Homebase: Interkontinental	S									
	L									
Homebase: Kurz- und Mittelstrecke	S									
	L									
Homebase: Überführungsflüge	S									
	L									
München-Liste	S									
	L									
Post sowie Vermessungsflüge DFS	S									
	L									
Ausbildungs- und Übungsflüge	S									
	L									
Flüge zur Hilfeleistung und in Notfällen	S									
	L									
Landungen aus meteorologischen, technischen und sonstigen Flugsicherungsgründen	S									
	L									
Flüge in begründeten Ausnahmefällen	S									
	L									

Quelle: Flughafen München

4 Wie hoch wird der Bedarf an unabweisbaren Nachtflügen (Verspätungen, Notfälle usw.) eingeschätzt? Wie stark ist darüber hinaus der nach dem derzeitigen Festsetzungsbeschluss zulässige Nachtflugverkehr? Durch wen und für welche Zwecke sollen Starts und Landungen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr in Anspruch genommen werden?

ANTWORT

Für Schönefeld ergab sich für 2010 bei Notfällen und Regierungsflügen (112), Postflügen (491) und Sonstigen (751) – darunter auch die Verspätungen – insgesamt ein Bedarf von 1.354 Flügen in den Tagesrandzeiten. Da momentan noch ein Großteil der Flüge am Flughafen Tegel abgewickelt werden, dürfte bei einer Konzentration des Flugverkehrs auf den BBI diese Zahl höher ausfallen.

Die Zwecke, die für eine Nutzung der Tagesrandzeiten in Betracht kommen, hat das Bundesverwaltungsgericht genau festgelegt. Darunter fallen:

- *Erfordernisse einer effektiven Flugzeug-Umlaufplanung (Maßstab vergleichbare internationale Verkehrsflughäfen),*
- *Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs (Verspätungen, Verfrühungen),*
- *Nutzung des Flughafens als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften*

Können Airlines einen Bedarf aus diesen Gründen nachweisen, muss eine Flugerlaubnis erstellt werden.

5. Die Bundesregierung plant ausweislich des Koalitionsvertrages, die Bedingungen für Nachtflüge zu erleichtern. Wie würde sich dies unter Bedingungen eines umfassenden Nachtflugverbotes am BBI auswirken? Wäre z. B. mit einem Ausweichen an andere Flughäfen und entsprechenden wirtschaftlichen Folgen zu rechnen?

ANTWORT

Werden die Bedingungen für Nachtflüge für Nachtflüge in Deutschland erleichtert und gleichzeitig am BBI ein umfassendes Nachtflugverbot eingeführt, hätte dies **gravierende wirtschaftliche Auswirkungen auf den BBI zur Folge**. Durch eine solche einseitige Verschlechterung der Rahmenbedingungen am BBI wäre die Wettbewerbsfähigkeit des BBI erheblich herabgesetzt und es würden Verlagerungen hin zu Wettbewerbern stattfinden.

6. Welche Position vertreten der Bund und das Land Berlin als Gesellschafter zu einem umfassenden Nachtflugverbot?

7. Wie ist der Nachweis erbracht worden, dass der Nachtflug unabweisbar ist und nicht im Tageszeitraum abgewickelt werden kann? Wie viele Flüge werden ohnehin als nicht planmäßige Flüge (Rettungsflüge, Regierungsflüge etc.) in einer Nacht prognostiziert?

ANTWORT

Der Nachweis ist im Rahmen des Planergänzungsverfahrens erbracht worden. Siehe auch die Antworten zu Frage 4 und 1 sowie die Vorbemerkung.

8. Hat es beispielsweise am Flughafen München landesplanerische bzw. regionalplanerische Festlegungen zur Einschränkung des Nachtfluges gegeben? Welche Auswirkungen hatten z. B. Einschränkungen des Nachtfluges am Flughafen München?

ANTWORT

Siehe Antwort zu Frage 3

9 Welche gesundheitlichen Auswirkungen können nächtliche Flugbewegungen im vorgesehenen Umfang (ca. 100 Flüge in der Spitzennacht) auf die Einwohner der direkt angrenzenden Siedlungsgebiete haben? Schließen der Vorsorgegedanke des Immissionschutzrechtes und das Grundrecht auf Schutz der Gesundheit die Abwicklung von Nachtflugbetriebe am Flughafen Schönefeld aus? Welche Auswirkungen hat nächtlicher Fluglärm auf:

- Herz- und Kreislaufkrankungen;
- Schlafstörungen und ihre Folgen
- die Gesundheit und das Wohlbefinden generell und
- die Konzentration und Leistungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen?

10 Welche volkswirtschaftlichen Aspekte hat die gesundheitliche Gefährdung von ganzen Regionen durch nächtlichen Fluglärm?

11. Welche Auswirkungen hätte ein generelles Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr im Vergleich zu dem derzeit geltenden Planergänzungsbeschluss in Bezug auf

- die wirtschaftliche Entwicklung (z. B. Arbeitsplätze)
- das verkehrliche Angebot (z. B. Interkontinentalflüge, Drehkreuz)
- lärmmmedizinische Belange (z. B. Schlafstörungen)?

ANTWORT

Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Ausdehnung des Nachtflugverbotes bzw. eines generellen Nachtflugverbots zwischen 22.00 und 6.00 Uhr sind ausführlich in einer Studie des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Köln 2007 untersucht worden.

Wirtschaftliche Wirkungen des BBI in der Region Berlin/Brandenburg im Jahr 2023 für alternative Zeitlagen des regelmäßigen gewerblichen Flugverkehrs

		Referenzfall: "Betrieb rund um die Uhr"	Szenario m: Betrieb von 5,00 bis 24,00	Szenario w: Betrieb von 6.00 bis 22.00	
Passagieraufkommen		30 Mio.	29 Mio.	25 Mio.	22 Mio.
Beschäftigung aus dem Betrieb des BBI	direkt (auf dem Flughafen)	21.300	20.600	16.400	15.000
	indirekt (Auftragsvergabe und Einkommensverausgabung)	9.700	9.400	7.400	6.800
	Summe	31.000	30.000	23.800	21.800
Beschäftigung aus Kaufkrafteffekten		13.600	13.200	11.300	9.900
Beschäftigung aus Standorteffekten		34.500	34.500	30.900	29.100
Summe der Beschäftigungseffekte		79.100	77.700	66.000	60.800
Summe der Einkommenseffekte (Mio. €)		2.740	2.690	2.300	2.100
Summe der Wertschöpfungseffekte (Mio. €)		4.300	4.220	3.600	3.300
Steuereinnahmeneffekt (Mio. €)		1.090	1.075	910	840
davon Länder und Gemeinden Berlin/Brandenburg (Mio. €)		180	180	150	140

Quelle: Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI

Daraus geht deutlich hervor, dass für den veranschlagten Zeitraum bis 2023 der Gesamtbeschäftigungseffekt bei einem Betrieb von 5.00 – 24.00 Uhr mit 77.700 um bis zu 17.000 Arbeitsplätze über dem Referenzszenario mit einer Betriebszeit von 22.00 bis 6.00 Uhr liegt.

Auf diese Arbeitsplätze kann eine Region mit hoher Arbeitslosenquote nicht verzichten. Bezogen auf den März 2011 mit einer Arbeitslosenquote in Brandenburg von 11,7% (159.960) entsprechen diese **17.000 zusätzlichen Arbeitsplätze einer Reduzierung der Arbeitslosenquote um 1,25%**.

12. Wie werden sich die derzeit durch das Planergänzungsverfahren festgestellten Bedarfe für Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 22.00 und 06.00 Uhr verteilen? Welche Wirkung entfaltet diesbezüglich die vom Flughafenbetreiber beantragte lärmabhängige Entgeltordnung? Welche Änderungen zur derzeitigen Situation am Flughafen Berlin Schönefeld sind zu erwarten?

ANTWORT

In den sog. Tagesrandzeiten zwischen 22.00 Uhr und 0.00 Uhr ist am BBI ein begrenzter Flugverkehr von der zuständigen Luftfahrtbehörde mit klar definierten Kontingenten erlaubt. Laut ergänzendem Planfeststellungsbeschluss sind pro Kalendertag:

- durchschnittlich 77 Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten möglich,
- zwei Drittel dieser Flüge müssen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr stattfinden,
- in der Zeit zwischen 23.00 Uhr und 0.00 Uhr sowie 5.00 Uhr und 6.00 Uhr sind maximal 31 Flugbewegungen erlaubt
- Maximal sind in den Tagesrandzeiten 103 Flugbewegungen pro Kalendertag erlaubt.

Diese Regelung für die Kernnachtzeit und die Einschränkung des Flugverkehrs in den Tagesrandzeiten ist bereits ein Kompromiss zwischen den Ansprüchen von Airlines und Passagieren sowie dem Schutzbedürfnis der Anwohner vor Lärm.

13. Für welche Flüge besteht auch in den Nachtrandzeiten ein wirtschaftlicher Bedarf?

ANTWORT

Die Zwecke, die für eine Nutzung der Tagesrandzeiten in Betracht kommen, hat das Bundesverwaltungsgericht genau festgelegt. Darunter fallen:

- *Erfordernisse einer effektiven Flugzeug-Umlaufplanung (Maßstab vergleichbare internationale Verkehrsflughäfen),*
- *Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs (Verspätungen, Verfrühungen),*
- *Nutzung des Flughafens als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften*

14. In welchem Umfang wurden durch die Länder Berlin und Brandenburg, den Bund sowie private Unternehmen bereits Investitionen getätigt, die durch eine Ausweitung des Nachtflugverbotes nicht wirksam werden könnten?

15. Welche möglichen finanziellen und rechtlichen Risiken bestehen für das Land, wenn es im Vergleich auf das erwartete Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planergänzungsbeschluss ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr verordnet? Wie ist die Rechtslage einzuschätzen, wenn Fluggesellschaften gegen eine solche Entscheidung klagen würden?

16. Welche gesundheitlichen Risiken im Hinblick auf Fluglärm und weiteren Verkehrsplan in den Nachtabschnitten zwischen 23.00 und 06.00 Uhr und 22.00 und 24.00 Uhr wurden bisher nachgewiesen und wie können diese Risiken mit den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Fluggesellschaften vereinbart werden? Wie wird darüberhinaus die Minderung möglicher gesundheitlicher Vorbeugungen wie steilere Abflugwinkel, segmentierte Anflüge oder gesonderte Startbahnzuweisungen eingeschätzt?

17. Mit welchen wirtschaftlichen Auswirkungen wäre im Falle eines umfassenden Nachtflugverbots von 22.00 bis 06.00 Uhr zu rechnen im Vergleich zur aktuellen Regelung im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“?

ANTWORT

Siehe Antwort zu Frage 11 und die dortige Tabelle.

18. Mit welchen wirtschaftlichen Auswirkungen wäre im Falle eines Nachtflugverbots zwischen 23.00 und 05.00 Uhr zu rechnen im Vergleich zur aktuellen Regelung im Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“?

ANTWORT

Siehe Antwort zu Frage 11 und die dortige Tabelle.

19. Sind Regelungen denkbar, die bei möglichst geringen wirtschaftlichen Auswirkungen für den Flughafen BBI einen besseren nächtlichen Lärmschutz ermöglichen könnten?

20. Auf wie viele Flugbewegungen ist das derzeitige Flugbewegungskontingent zwischen 23.00 und 06.00 Uhr begrenzt und welche Flüge sollen in dieser Zeit generell zugelassen werden?

ANTWORT

Siehe Antwort zu Frage 12.

21. Wie viele Flugbewegungen als Ausnahmetfälle könnten für die Zeit zwischen null und fünf Uhr groß prognostiziert werden?

22. Welche sicherheitstechnischen Unterschiede bestehen bei Starts und Landungen am Tage, in der Dämmerung und in der Nacht?

23. Hätte ein striktes Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr Auswirkungen auf Boden- und Fluggesamnt und wenn ja, welche?

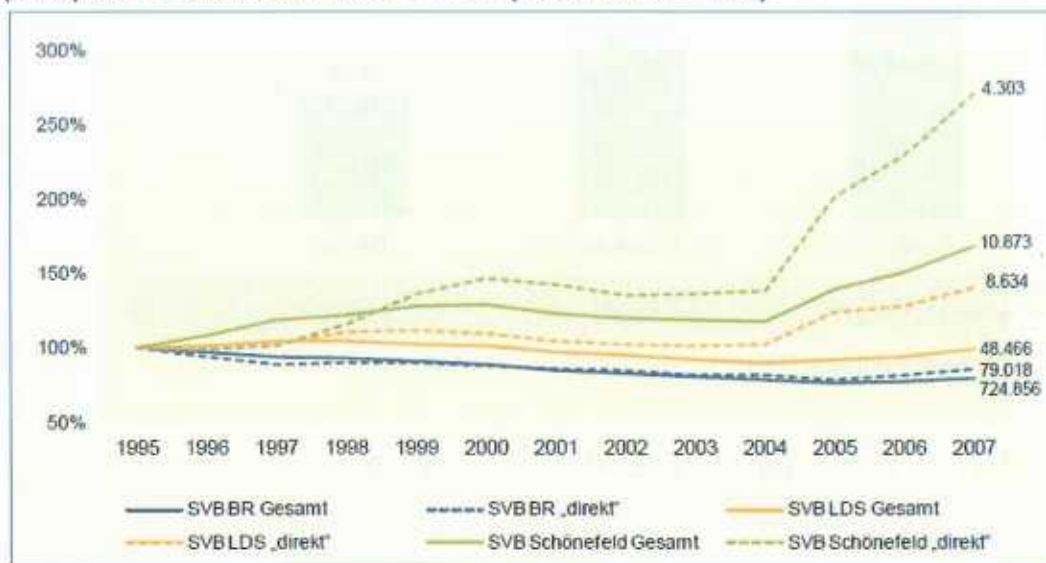
24. Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Flughafen BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?

ANTWORT

Der BBI ist das größte Infrastrukturprojekt in der Region Berlin-Brandenburg. In den letzten Jahren wurden direkt an den Flughäfen und im flughafenaffinen Bereich zahlreiche Arbeitsplätze aufgebaut.

Die grundsätzliche Beschäftigungswirkung des Flughafens ist in einer Studie des Instituts für Arbeitsmarktforschung (IAB) untersucht worden. Dabei ist **ab 2003 ein deutlicher Beschäftigungseffekt** zu erkennen. Dieser Beschäftigungseffekt ist umso stärker, je näher sie dem Flughafen kommen. Da die Studie nur direkt Beschäftigte berücksichtigt, fällt unter Zugrundelegung eines Faktors von 1:1,5 Direktbeschäftigte zu Indirektbeschäftigten die **gesamtwirtschaftliche Beschäftigungswirkung noch wesentlich stärker** aus.

Beschäftigungsentwicklung in Brandenburg (BR), Dahme-Spreewald (LDS) und Schönefeld 1995 – 2007 (1995 Index = 100)



Quelle: IAB-Regional 2/2010: Großflughafen Berlin Brandenburg
Analyse airportaffiner Beschäftigungspotenziale in Berlin und Brandenburg

Weiteres Beschäftigungs- und Wirtschaftswachstum wird sich aufgrund des Ausbaus des BBI zu einem Drehkreuz ergeben. Hinsichtlich des Direktverkehrs befindet sich Berlin im Vergleich zu München bereits **auf Augenhöhe**. Allerdings liegt die **Umsteigerate in München (36,3%) wesentlich höher** als in Berlin mit lediglich (1,7%). Insofern liegt in der **Generierung von Umsteigerverkehr ein großes wirtschaftliches Potential** für Berlin.

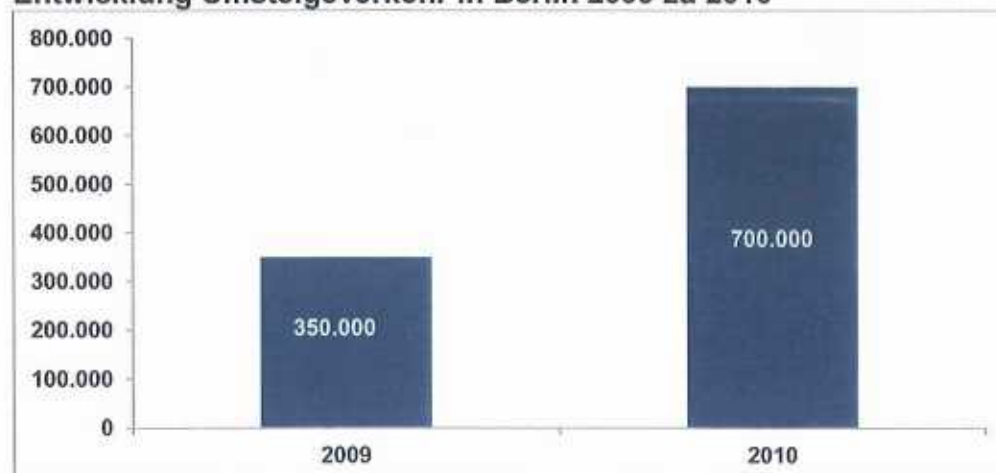
Im Mai 2010 hat AirBerlin seine Entscheidung bekannt gegeben, Berlin zu einem Drehkreuz ausbauen zu wollen. Seitdem sind die **Umsteigerverkehre in Berlin deutlich angestiegen** und haben sich innerhalb von 7 Monaten gegenüber dem Vorjahr bereits verdoppelt. Wird dieses Wachstum beibehalten, wird der aktuelle Münchener Wert nach 9 Jahren erreicht.

Passagieraufkommen und Umsteigerverkehre 2009 (in Mio.)



Quelle: ADV, Berechnungen UVB

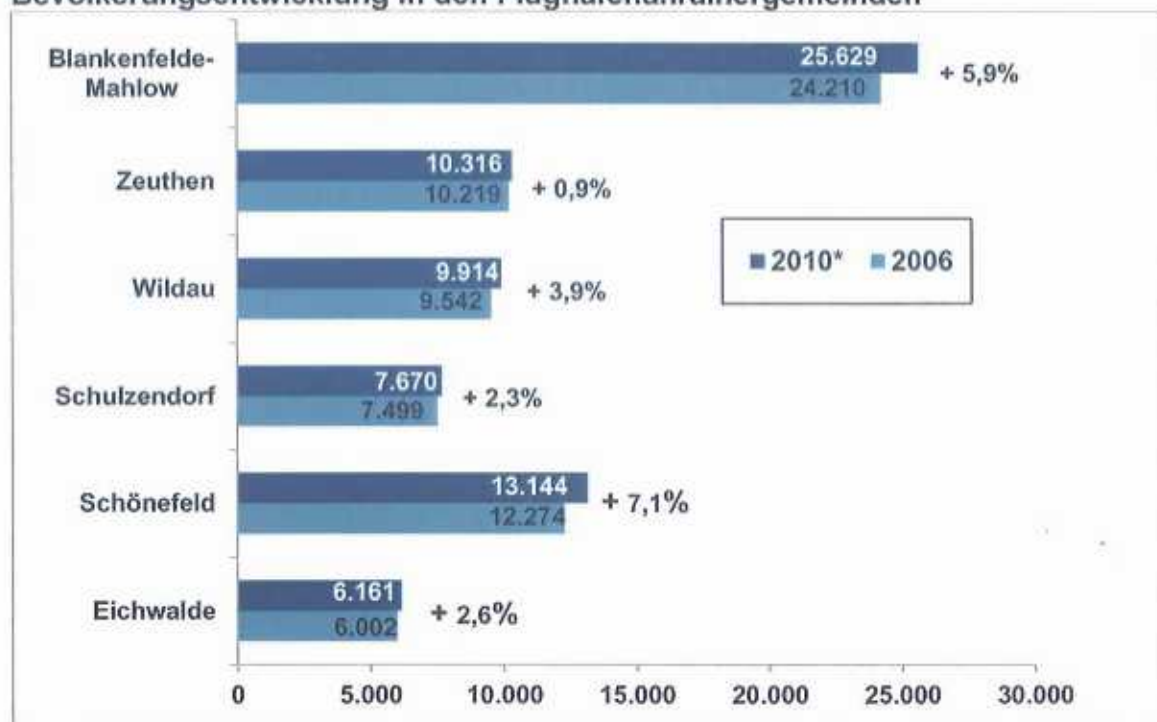
Entwicklung Umsteigerverkehr in Berlin 2009 zu 2010



Quelle: ADV, Berechnungen UVB

Interessant ist, dass die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens verbundenen **Zukunftsperspektiven stärker zu wiegen scheinen als die damit einhergehende Fluglärmbelastung**. Seitdem der BBI 2006 in letzter Instanz bestätigt worden ist, hat die Bevölkerung in den Anrainergemeinden kontinuierlich zugenommen. Dieser Zuzug hat in dem Bewusstsein stattgefunden, dass dort schon jetzt Flugzeuge rund um die Uhr fliegen dürfen und der Fluglärm durch den BBI weiter zunehmen wird. Diese Gemeinden werden als Gemeinden mit Lebensqualität, Arbeitsplätzen, Einkommen und Zukunftsperspektiven empfunden. Deswegen verzeichnen sie einen Bevölkerungszuwachs – und zwar nicht trotz, sondern wegen des BBI.

Bevölkerungsentwicklung in den Flughafenanrainergemeinden



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, * 1. Halbjahr 2010

25. Welche finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen hätte eine weitere Verzögerung der Eröffnung des Flughafens BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?



A STAR ALLIANCE MEMBER ™

Anhörung zum Thema „Schutz der menschlichen Gesundheit:

**Umfassendes Nachtflugverbot am BBI
von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“**

auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,

Drucksache 5/2394 (Neudruck)

**Oliver Wagner
Bereichsleiter Direct Services, Deutsche Lufthansa AG**

Landtag Brandenburg
Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft

Donnerstag, 7. April 2011

1. Unternehmensprofil

1.1. Der Lufthansa Konzern

Die Deutsche Lufthansa AG ist ein weltweit operierender Luftfahrt-Konzern mit mehr als 400 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften in fünf strategischen Geschäftsfeldern: Passagierbeförderung, Logistik, Technik, IT-Services, und Catering. Haupttätigkeitsfeld ist der internationale Passagier- und Luftfrachtverkehr. Die Lufthansagruppe bedient 283 Zielorte in 105 Ländern. Gemeinsam mit den Partnern der Star Alliance, deren Gründungsmitglied Lufthansa ist, bedient Lufthansa ca. 1.200 Ziele in über 180 Ländern. Lufthansa ist im Deutschen Aktienindex (DAX) notiert.

Im Jahr 2010 wurden von Lufthansa insgesamt 91.157 Tsd. Passagiere befördert. Die Konzernflotte umfasst 710 Flugzeuge und genügt den weltweit strengsten Lärmkriterien. Milliardeninvestitionen in eine emissionsarme und treibstoffeffiziente Flotte sowie zahlreiche operative Umwelt- und Effizienzmaßnahmen im Flugbetrieb und am Boden sorgen für eine stetige Verbesserung der Umweltbilanz.

Der Lufthansa Konzern beschäftigte 2010 durchschnittlich 117.066 Mitarbeiter und erzielte einen Jahresumsatz in Höhe von rund 27,3 Mrd. EUR. Der Konzerngewinn betrug ca. 1,1 Mrd. Euro.

1.2. Der Lufthansa Konzern in Berlin-Brandenburg

In Berlin und Brandenburg ist der Lufthansa Konzern mit allen strategischen Geschäftsfeldern vertreten. Als einer der größten privaten Arbeitgeber beschäftigt der Konzern in der Hauptstadtregion mehr als 3.500 Mitarbeiter in über 20 Konzern- und Beteiligungsgesellschaften, weit mehr als jedes andere Luftfahrtunternehmen. Insbesondere am Standort Berlin-Schönefeld hat der Lufthansa Konzern bis heute tausende hoch qualifizierter Arbeitsplätze geschaffen. Da die Lufthansa - aufgrund des Alliiertenstatus der Stadt – Berlin erst seit 1990 anfliegen darf, ist dieser rasche Aufbau sehr bemerkenswert.

Die Lufthansa Gruppe, zu der Fluggesellschaften wie Austrian Airlines, Brussels Airlines, British Midland International (bmi), SWISS, Germanwings und SunExpress gehören, sowie ihre europäischen und amerikanischen Star-Alliance-Partner, bieten im aktuellen Sommerflugplan wöchentlich über 820 Flugverbindungen von und nach Berlin an. Im Jahr 2010 wurden im Lufthansa-Verbund ca. 6 Millionen Passagiere von und in die deutsche Hauptstadt befördert.

2. Ausgangslage

Die Genehmigungsbehörde in Brandenburg hat im Oktober 2009 mit dem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss eine Nachtflugregelung für den neuen Flughafen BBI vorgelegt. Diese stellt im Vergleich eine deutliche Verschärfung der aktuellen Nachtflugregelung am Flughafen Schönefeld dar, gleichwohl aber auch

eine leichte Verbesserung gegenüber der derzeit gültigen Regelung am Flughafen Tegel:

- Keine regulären Linienflüge in der Kernnachtzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr
- 77 Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten von 22:00 bis 24:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr
- Für die Zeit zwischen 5:00 und 6:00 Uhr sowie zwischen 23:00 und 24:00 Uhr sind maximal durchschnittlich 31 Flugbewegungen erlaubt (Deckelung)
- Von 23:30 bis 24:00 Uhr und von 5:00 bis 5:30 Uhr dürfen keine planmäßigen Flüge stattfinden. In diesen Zeiträumen sind ausschließlich Verspätungen bzw. Verfrühungen, Bereitstellungen von Luftfahrzeugen und instandhaltungsbedingte Überführungsflüge gestattet.

In den Zeiten von 22:00 bis 22:30 Uhr und von 5:30 bis 6:00 Uhr kann bei sachlicher Begründung eine Flugerlaubnis erteilt werden.

3. Auswirkungen eines Nachtflugverbotes auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region

3.1. Arbeitsplätze

Direkte, indirekte und induzierte Effekte

Ein generelles Nachtflugverbot von 22:00 – 06:00 Uhr hätte sowohl nachteilige Auswirkungen auf bereits bestehenden Arbeitsplätze als auch auf zukünftige Arbeitsplatzeffekte.

Zum einen besteht die Gefahr der Verlagerung von bereits bestehenden Arbeitsplätzen an attraktivere Standorte, zum anderen werden zusätzliche Arbeitsplätze nicht oder nur im begrenzten Umfang entstehen. Als Faustregel gilt, dass 1 Mio. Passagiere p.a. ca. 1.000 zusätzliche direkte Arbeitskräfte bedeuten. Zusätzlich schafft jeder Arbeitsplatz am Flughafen in Deutschland bis zu 1,8 zusätzliche Arbeitsplätze.

3.2. Investitionen

Lufthansa hat in den vergangenen Jahren Investitionen in Millionenhöhe in die Entwicklung des Luftfahrtstandortes Berlin/Brandenburg getätigt; z.B. Aufbau eines Simulatorzentrums mit dreizehn Simulatoren. Der Lufthansa-Konzern wird weiterhin am BBI ca. 30 Mio. € investieren, u.a. in einen Wartungshangar und Passagierlounges. Diese Investitionen erfolgen ganz bewusst und damit nachhaltig als Eigeninvestitionen.

3.3. Umfeldentwicklung

Am Beispiel Flughafen München zeigt sich ein Wachstum der Passagierzahlen von 12 Mio. Pax (1992) auf 34,7 Mio. Pax (2010). Zudem sind im Umfeld die niedrigsten

Arbeitslosenquoten Deutschlands (LK Erding 2,5 %, LK Freising 2,6 % Stand 3/2011) zu verzeichnen.

Fazit: Aus volkswirtschaftlicher Sicht birgt ein umfassendes Nachtflugverbot für den Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg die Gefahr nachhaltig negativer Auswirkungen.

4. Auswirkungen eines umfassenden Nachtflugverbotes in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr auf die Lufthansa Passage / Verbundpartner

4.1 Die Anbindung von Berlin an die Lufthansa Drehkreuze wird deutlich schlechter

Ein generelles Nachtflugverbot von 22:00 – 06:00 Uhr hätte nachteilige Auswirkungen auf die Anbindung von Berlin an die Lufthansa-Drehkreuze und somit auch auf die Abbildung von nachfragegerechten Verkehrsströmen. Im Geschäftsreiseverkehr werden frühe Ankünfte und späte Abflüge verlangt, um den gesamten Arbeitstag am Zielort nutzen zu können. Eine Verschärfung der heute geltenden Regelungen würde unweigerlich zum Abschneiden bestimmter Verkehrsströme führen. Des Weiteren würden Flugzeuge nicht mehr in Berlin „übernachten“, was wiederum einen Rückgang von Wartungsereignissen am Technikstandort Berlin bedeuten würde.

Die Konsequenzen wären:

- Mögliche Umsatzverluste würden durch Verlagerung von Flugzeugen an andere Standorte ausgeglichen
- Neben Flugzeugen würden auch Crews und Technik an andere Standorte verlagert
- Wachstum und Arbeitsplätze würden gefährdet

Flugzeuge und Arbeitsplätze sind sehr mobil. Sie wandern dahin, wo die besten Einsatzmöglichkeiten bestehen bzw. die attraktivsten Angebote vorhanden sind.

4.2 Verfrühungen / Verspätungen sind nicht mehr möglich

Verspätungen haben überwiegend externe Ursachen und sind nur in sehr geringem Maße von den Fluggesellschaften beeinflussbar. Witterungsgründe (hieraus resultieren auch Verfrühungen), infrastrukturelle Engpässe, wie z.B. Flugsicherungskapazität und Bodenabfertigung, können zu Verspätungen führen. Durch ein striktes Nachtflugverbot werden Ausweich- und zusätzliche Positionierungsflüge notwendig. In Folge findet nicht nur eine Landung in BER statt, sondern zusätzlich eine Landung und ein Start am Ausweichflughafen. Weiterhin müssen Passagiere und Besatzung per Bus / Bahn nach BER transportiert werden.

Fazit: Zusätzlicher Lärm / zusätzliche Umweltbelastung entsteht und wird nicht vermieden.

Des Weiteren wird die letzte Stunde als Planungspuffer benötigt. Dies führt wiederum zu einer weiteren Verschlechterung der Verbindungsqualität und zu einer weiteren Reduzierung der Flugzeugproduktivität.

Nicht zuletzt wird die Stationierung möglicher Langstrecken-Maschinen erschwert, da diese umlaufbedingt (z.B. aus den USA) auf sehr frühe Landungen angewiesen sind. Traditionellerweise liegen Abflüge nach Asien und Afrika eher am späten Abend. (Ein Langstreckenflugzeug vom Typ A340-600 generiert ca. 220 direkte Arbeitsplätze).

5. Auswirkungen eines umfassenden Nachtflugverbotes in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr auf die Lufthansa Technik

5.1 Für Wartungsereignisse am Technikstandort Berlin sind Überführungsflüge in den Nachtrandzeiten unerlässlich

Berlin ist ein wichtiger Wartungsstandort der Lufthansa (Lufthansa Technik AG und Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH).

Die technische Wartung der Flugzeuge ist ein integraler Bestandteil des Flugbetriebes. Die zwingend notwendigen Wartungsarbeiten müssen nachts erfolgen, um einen reibungslosen und sicheren Einsatz der Flugzeuge über Tag zu gewährleisten.

Zudem sind separate Überführungsflüge - vor allem von Business Jets - erforderlich, da diese regelmäßig nur am Tag und an stets unterschiedlichen Standorten operieren. Diese Ereignisse sind nicht planbar.

5.2 Die Wartungsereignisse am Standort Berlin müssten deutlich reduziert werden

Sollten Flugzeuge aufgrund einer Ausweitung des Nachtflugverbots nicht mehr an den Technikstandort Berlin angebunden werden können, müssen die notwendigen Wartungsarbeiten an anderen Standorten durchgeführt werden. Dies gilt nicht nur für die Fluggesellschaften im LH-Verbund, sondern für alle von der LH-Technik gewarteten Airlines.

In der Konsequenz bedeutet dies den Verlust von qualifizierten Arbeitsplätzen für die Region Berlin/Brandenburg.

6. Zusammenfassung

Lufthansa anerkennt ausdrücklich, dass die im Planergänzungsbeschluss festgelegte Regelung aus Sicht der Lufthansa einen fairen und akzeptablen ortsbezogenen und an der spezifischen Funktion von BBI orientierten Kompromiss darstellt, der die Interessen von Flughafensbetreiber, -nutzer und -anlieger situationsbezogen in Ausgleich bringt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Deutsche Lufthansa in Berlin als größter Arbeitgeber der Luftverkehrsbranche bereits in der Vergangenheit große Investitionen getätigt hat und diese Tradition auch am BBI fortsetzen wird. Dennoch sind Fluggesellschaften auf attraktive infrastrukturelle und wirtschaftliche Rahmenbedingungen angewiesen, um in einem sehr kapital- und wettbewerbsfähigen Umfeld wirtschaftlichen Erfolg erzielen zu können. Ersteres wird

mit dem Planergänzungsbeschluss erreicht, mit einer Verschärfung desselben nicht. Letzteres wird aktuell mit der seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft verabschiedeten Entgeltregelung für den BBI nicht erreicht.

Diese Entgeltregelung verteuert den im internationalen Wettbewerb stehenden Luftverkehrsstandort Berlin erheblich. Sie erschwert die Wachstumspläne der Fluggesellschaften am Standort Berlin und stellt damit den erhofften Zuwachs an Arbeitsplätzen und die Rolle des neuen Airports als „Jobmaschine“ in Frage.

**IHK**Landesarbeitsgemeinschaft
der Industrie- und Handels-
kammern des Landes
Brandenburg

Landtag Brandenburg
Ausschuss für Infrastruktur
und Landwirtschaft
Am Havelblick 8
14473 Potsdam



4. April 2011

Öffentliche Anhörung im Ausschuss Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtags Brandenburg zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Sicherung eines Nachtflugverbotes am BBI

Gemeinsame Position der Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit, uns anlässlich einer öffentlichen Anhörung zu dem von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellten Antrag zum BBI im Interesse der Wirtschaft des Landes Brandenburg äußern zu können. Wir vertreten mit unserer Position ca. 150 000 wirtschaftlich tätige Unternehmen im ganzen Land Brandenburg.

Für eine Beurteilung eines Nachtflugverbotes ist es entscheidend, die Zeiten der Nacht-kernzeit, also von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr, sowie die sog. Tagesrandzeiten, von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr, differenziert zu betrachten.

Das letztinstanzlich bestätigte, grundsätzliche Nachtflugverbot von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr ist zwar gegenüber den derzeit am Standort Schönefeld möglichen Flugbewegungen – ohne zeitliche Befristungen, rund um die Uhr – eine deutliche Einschränkung, wird aber von der Wirtschaft akzeptiert.

Dagegen ist die uneingeschränkte Nutzung der Tagesrandzeiten von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr am künftigen Flughafen BBI für die Einbindung des BBI in den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr und damit für einen wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens sowie der Airlines unerlässlich. Sie ist damit Bedingung für den Erfolg des größten Infrastrukturprojektes in den ostdeutschen Ländern.

Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil am 16. März 2006 zum Planfeststellungsbeschluss festgestellt, dass der vorgesehene 24 Stunden-Betrieb nicht ausreichend begründet wurde.

Das Gericht gab eine Kernzeit von 00:00 Uhr bis 5:00 Uhr vor, die grundsätzlich von Flugaktivitäten frei bleiben sollte. Für die Tagesrandstunden von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr bedarf es wegen der Lärmschutzinteressen der Anwohner plausibel nachgewiesener sachlicher Gründe, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrsegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann. Für eine Regelung des Nachtflugbetriebs auf dem ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld hatte die Planfeststellungsbehörde nun zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr ein Flugbetrieb zulässig ist.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist Teil eines engen Geflechtes europäischer Zentren von Politik, Wirtschaft und Kultur. Sie kann ihre Funktion nur wahrnehmen, wenn sie ohne wesentliche Einschränkungen in die internationale Kommunikation eingebunden ist. Den Luftverkehrsverbindungen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Die Qualität und Vielfalt der Flugverbindungen der Hauptstadtregion hat daher auch eine gesamtdeutsche und europäische Bedeutung. Mit 22 Millionen Passagieren im Jahr 2010 liegt Berlin unter den deutschen Flughafenstandorten an dritter Stelle und gehört in Europa zu den 20 größten.

Ein weitgehendes oder völliges Verbot von Flügen während der Tagesrandzeiten von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr sowie von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr würde die Wirtschaftlichkeit des Flugverkehrs und die Qualität der Verkehrsanbindung der Region deutlich verschlechtern. Es würden sich nicht allein spürbare Nachteile für die im Luftverkehr engagierten Unternehmen ergeben, sondern sich vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der Hauptstadtregion insgesamt erheblich verschlechtern.

Ein vollständiges Verbot von Flügen während der Nachtzeit würde Unternehmen, die auf diese Flüge angewiesen sind, erheblich schädigen und Entwicklungschancen für den Luftverkehr und damit auch Entwicklungschancen für die Wirtschaft der Region verhindern. Die Wirtschaft kann auf einen Flugbetrieb in den Tagesrandzeiten nicht verzichten. Dies wird aus Sicht der Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg zu verschiedenen Aspekten näher erläutert.

Begründungen

1. Gründe für Flüge in den Tagesrandzeiten von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr

1.1 Erfordernisse einer effektiven Flugzeugumlaufplanung

Als einen Grund für den Verkehrsbedarf in den Tagesrandzeiten nennt das Bundesverwaltungsgericht die Erfordernisse einer effektiven Flugzeugumlaufplanung. Synonyme für „effektiv“ sind „wirksam“ und „erfolgreich“. Dies kann sich auf organisatorische und wirtschaftliche Fragen beziehen.

Da bei der Begründung von Verkehrsbedarf in den Tagesrandzeiten organisatorische Fragen nur im Zusammenhang mit Flugverspätungen eine Rolle spielen, ist unter einer „effektiven Flugzeitumlaufplanung in erster Linie eine „wirtschaftlich erfolgreiche Flugzeugumlaufplanung“ zu verstehen. Diese hat drei eng zusammenhängende Gesichtspunkte:

Kostenaspekt: Verringerung der hohen Kapitalkosten eines Flugzeugs durch eine möglichst große Anzahl von täglichen Umläufen bzw. Betriebsstunden.

Wettbewerbsaspekt: Der starke und immer weiter zunehmende Preiswettbewerb zwingt die Fluggesellschaften, die Kosten so gering wie möglich zu halten. Eine hohe Nutzungszeit senkt die Kapitalkosten für die eingesetzten Flugzeuge. Eine hohe Nutzungszeit stellt inzwischen nicht mehr allein ein Merkmal bei den sog. Low-Cost-Fluggesellschaften dar, sondern ist auch für klassischen Linien- und Charterflugverkehr ein Muss. Im Hinblick auf den künftigen Verkehr auf dem Flughafen Schönefeld wird dies kein signifikanter Unterschied zwischen den Fluggesellschaften mehr sein. Vielmehr sind alle Gesellschaften zu einer maximalen Auslastung von Flugzeiten gezwungen.

Nachfrageaspekt: Fluggesellschaften veranstalten Flüge in den Tagesrandstunden allein dann, wenn es sich für sie wirtschaftlich lohnt. Die entscheidende wirtschaftliche Begründung für diese Flüge stellt die bestehende Nachfrage dar. Dabei dürfen die Flüge in den Tagesrandzeiten auch nicht einzeln betrachtet werden. Wegen der oft unpaarigen Verkehrsströme bilden für die Fluggesellschaften ein Hin- und Rückflug als sog. Umlauf wirtschaftlich eine Einheit.

Aus IHK-Sicht sind damit alle als Fortsetzung des Tagflugverkehrs veranstalteten gewerblichen Flüge in der Tagesrandzeit wirtschaftlich begründet und damit plausibel als nicht während der Tagzeit realisierbar nachgewiesen anzusehen.

Aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit hat dies nicht nur für Flüge der am BBI stationierten Gesellschaften, sondern für alle Flüge nach Berlin zu gelten, auch von den Gesellschaften, die an anderen Flughäfen beheimatet sind. Ein Verbot würde gegen die europäische Dienstleistungsfreiheit verstoßen. Im Sinne einer Gleichbehandlung bei der „effektiven Flugzeugumlaufplanung“ muss für die auswärtige Gesellschaft die Möglichkeit bestehen, vom BBI aus zu ihrem Standort wieder zurückzukehren.

1.2 Bedeutung des ausgebauten Flughafens Schönefeld als „Heimatflughafen“

Ein weiterer Grund für einen Verkehrsbedarf in den Tagesrandzeiten ist die Funktion von Schönefeld als „Heimatflughafen“ durch die Stationierung von Maschinen. Dies ist in der Regel mit einem Wartungsschwerpunkt verbunden.

Die Beheimatung von Flugzeugen durch Fluggesellschaften hat für Berlin gerade in den letzten Jahren eine zentrale Bedeutung gewonnen. Der Anstieg der Passagierzahlen auf den Berliner Flughäfen ist ungebrochen und liegt seit acht Jahren kontinuierlich über dem Durchschnitt der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland¹. Dies wäre ohne die zusätzliche Stationierung von Flugzeugen nicht möglich gewesen. Die Zahl der angebotenen Ziele und die Zahl der Flugfrequenzen haben sich in den letzten Jahren spürbar erhöht. Die Wirtschaft der Hauptstadtregion profitiert in sehr hohem Maße davon. Gerade der Ausbau des Low-Cost-Luftverkehrs geschah in wesentlichem Umfang durch die Stationierung von Maschinen. Einer der Hauptakteure, die Fluggesellschaft EasyJet, startete im Mai 2004

¹ Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen ADV

mit sechs Maschinen mit denen sie 13 Ziele anflieg. Im Geschäftsjahr 2006/7 waren es 28 Ziele mit acht Flugzeugen, die drei Millionen Passagiere beförderten, heute werden von Schönefeld aus 35 Ziele mit nunmehr neun Maschinen angefliegen. Im Zuge der von EasyJet bereits angekündigten Angebotserweiterung von Flugzielen ist mit einem weiteren Ausbau des Angebotes zu rechnen.

Diese zusätzlichen Stationierungen schaffen neue Arbeitsplätze in der Region. Für den Betrieb einer normalen Linienmaschine benötigt eine Gesellschaft ca. 100 neue Mitarbeiter als direkte Beschäftigte auf dem BBI.

Zum Vergleich mit anderen Flughäfen Deutschlands kann hier die Beschäftigungswirkung eines Langstreckenflugzeugs, ermittelt am Flughafen München aufgeführt werden. Ein Flugzeug vom Typ Airbus A340-600 generiert bei der Fluggesellschaft Lufthansa sogar rund 220 direkte Arbeitsplätze. Weitere 300 indirekte Arbeitsplätze entstehen bei den Lufthansa-Konzerntöchtern sowie bei regionalen Dienstleistungs- und Wirtschaftsunternehmen². Damit generiert ein stationiertes Langstreckenflugzeug mehr Arbeitsplätze als ein durchschnittliches Unternehmen in dem von kleinen und mittelständischen Betrieben geprägten Land Brandenburg.

Im Weiteren entstehen zahlreiche Arbeitsplätze bei nachfolgenden Einrichtungen der Luftfahrt. Die Deutsche Lufthansa beschäftigt in der Region insgesamt über 4900 Mitarbeiter und unterhält wichtige Serviceeinrichtungen wie die Flugzeugwartung auf dem Flughafen Schönefeld und ein großes Simulatorzentrum für die Pilotenaus- und weiterbildung. Beide Einrichtungen werden von anderen Fluggesellschaften stark genutzt und stellen wesentliche Eckpfeiler der Luft- und Raumfahrtindustrie in der Hauptstadtregion dar. Die Air Berlin ist in Berlin beispielsweise mit ihrer Zentrale und einer großen Wartungsstation vertreten, die Fluggesellschaft EasyJet betreibt in Potsdam ein internationales Servicezentrum mit 100 Arbeitsplätzen.

Air Berlin und Deutsche Lufthansa beabsichtigen im Zuge der BBI-Eröffnung weitere Flugzeuge in Berlin zu stationieren und ihr Angebot dadurch deutlich zu erweitern. Es ist davon auszugehen, dass andere Fluggesellschaften ihnen folgen werden. Eine genauere Planung für den BBI ist jedoch für die Fluggesellschaften gerade wegen der bestehenden Unsicherheit über den künftigen Flugverkehr zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr nicht möglich, obwohl sie wegen der Lieferfristen Maschinen frühzeitig bestellen müssten. Bei Eröffnung des BBI dürften daher die Entwicklungschancen nicht ausgeschöpft sein. Bei gravierenden Einschränkungen in den Tagesrandstunden würden sie überhaupt in Frage gestellt. Die rückläufige Erreichbarkeit und schlechteren Entwicklungschancen im Luftverkehr hätten unmittelbar negative Folgen für die Wirtschaft der Hauptstadtregion. Die Wertigkeit der Region als Wirtschaftsstandort würde sich deutlich verringern. Es gingen einerseits Arbeitsplätze in der Luftfahrt und in den von ihr abhängigen Branchen wie in der Tourismuswirtschaft verloren, andererseits verschlechterten sich die Chancen für wirtschaftliches Wachstum.

Die Stationierung von Maschinen bietet zudem erhebliche betriebliche Vorteile. Es fallen Stationierungsflüge morgens und abends weg. Man kann mit „Übernachtern“ die Frührnachfrage ab dem BBI und die Spätnachfrage zum BBI bedienen, was sonst nicht möglich wäre. Steht am BBI Berlin eine Reihe von Maschinen zur Verfügung, ist der Flugplan leichter und nachfragegerechter zu realisieren, z. B. in dem Maschinen verschiedener Größe bei Nachfrageänderungen die Strecken tauschen oder Reserven für Unregelmäßigkeiten berücksichtigt werden können.

² Quelle: Flughafen München GmbH

Die „Heimatflughafen-Funktion“ ist ein wichtiger Motor für die Entwicklung des Luftverkehrs der Hauptstadtregion, wie das Beispiel Air Berlin zeigt. Die Gesellschaft hatte das Europa-Angebot weiter ausgebaut und eine neue Fernlinie (LTU) eingerichtet. Sie nutzt dies, um von anderen deutschen Flughäfen Umsteigeverbindungen über Tegel und künftig über den BBI anzubieten. Daraus ergeben sich neue Chancen für den Flughafenstandort Berlin-Schönefeld.

Fluggesellschaften stationieren ihre Maschinen dort, wo sie den größten Gewinn erwarten können. Die Höhe des Gewinns hängt nicht nur von den pro Umlauf erzielten Überschüssen ab, sondern wesentlich auch von der Zahl der realisierbaren Umläufe. Sollten am BBI die Tagesrandzeiten nicht mehr zur Verfügung stehen oder der Verkehr in diesen Zeiten erheblich eingeschränkt werden, würde Schönefeld als Stationierungsort national und international erheblich an Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Es ist von einem Rückgang der Zahl der in Schönefeld (derzeit in Tegel und Schönefeld) stehenden Flugzeuge bis hin zum Rückzug ganzer Gesellschaften auszugehen. In Folge ergeben sich Arbeitsplatzverluste am BBI sowie in der Dienstleistungs- und Zulieferindustrie in den oben beschriebenen Größenordnungen.

Die damit verbundene verringerte Zahl an Flugzielen und –frequenzen würde den Luftverkehr der Hauptstadtregion gegenüber seinem heute erreichten Niveau deutlich zurück werfen.

1.3 Wartung und Instandhaltung

Die Wartungs- und Instandhaltungsbetriebe sind in einem hohen Maße von der Nutzung der Tagesrandstunden abhängig. Das Bundesverwaltungsgericht hatte den Aspekt „Wartungsschwerpunkt“ in seine Liste von Beispielen für die Begründung von Flügen in den Tagesrandzeiten aufgenommen und respektiert damit die hohe wirtschaftliche Bedeutung. Sollten Flüge in den Tagesrandzeiten künftig nicht möglich sein oder stark eingeschränkt werden, ist zu erwarten, dass dadurch die Zahl der am BBI stationierten Maschinen zurückgeht. Damit hätten die Wartungsbetriebe weniger Beschäftigung.

Da keine Positionierungsflüge nach dem Tagesumlauf mehr möglich wären, könnten die Betriebe Maschinen von anderen Airlines nicht mehr oder nur noch in beschränktem Umfang übernehmen und würden ein wichtiges Zusatzgeschäft verlieren. Die Lufthansa-Wartungsbasis in Schönefeld ist beispielsweise zu 80 Prozent vom Drittgeschäft abhängig.

Mit dem Bau des BBI wurde die Erwartung verknüpft, dass die Bedeutung als Wartungsschwerpunkt zunehmen würde. Bei einer nicht möglichen Nutzung der Tagesrandzeiten würde der Standort deutlich an Bedeutung einbüßen. Einhergehend damit würden zahlreiche hochqualifizierte Arbeitsplätze sowie eine Vielzahl weiterer Arbeitsplätze im Umfeld verloren gehen, was dem öffentlichen Interesse direkt entgegen steht.

Die in Schönefeld derzeit ansässigen Unternehmen haben sich auch unter der Perspektive an diesem Flughafen angesiedelt, die Maschinen wie bereits derzeit möglich 24 Stunden – am Tag und in der Nacht – zu empfangen und wieder auszuliefern. Die Betriebe können nur wettbewerbsfähig bleiben, wenn Positionierungsflüge in den Tagesrandzeiten möglich bleiben.

Es besteht die konkrete Gefahr von Betriebseinstellungen (Lufthansa aufgrund der hohen Abhängigkeit von Dritten), und es muss mit Abwanderungen von Betrieben gerechnet werden, wie beispielsweise von Lufthansa Bombardier, die Maschinen der Business Aviation wartet.

Erst vor kurzem wurde mit der Grundsteinlegung für den neuen Wartungshangar auf dem BBI der Fluggesellschaften airberlin und Germania ein neues Großprojekt auf den Weg gebracht. Die beiden Airlines bauen mit ihrem Engagement auf die Möglichkeit einer optimalen Nutzung des neuen Hangars, mit dem auf 17 000 m² Hangar-, Büro- und Wartungsfläche insgesamt sechs Flugzeuge stationiert werden können.

1.4 Verbindungen mit Hubs in Deutschland und Europa

Ein wesentlicher Teil der Ziele von Flugreisen ab Schönefeld und Berlin kann nicht mit einem Direktflug, sondern nur mit Umsteigen auf einem oder mehreren Flughäfen erreicht werden. Die von der Lufthansa an den Flughäfen Frankfurt/Main oder München eingerichteten Drehscheiben ermöglichen es Reisenden von Berlin-Brandenburg aus, mehrfach am Tag eine Vielzahl europäischer Ziele mit Hilfe über den Tag verteilter „Knoten“ zügig zu erreichen, auch wenn die Direktverbindungen ab Berlin aus wirtschaftlichen Gründen nicht angeboten werden. Fernziele sind zurzeit noch mit wenigen Ausnahmen nur über deutsche und europäische Drehkreuze zu erreichen. Dies wird sich zum Teil ändern, wenn der BBI wie erwartet selbst eine Drehkreuzfunktion und deutlich mehr direkte Fernlinien erhält. Gute Umsteigeverbindungen über deutsche und europäische Hubs bleiben aber auch in Zukunft für die Wirtschaft der Hauptstadtregion ein wesentlicher Standortfaktor.

Wichtig ist dabei nicht allein die Einbindung in die in kurzer Flugzeit erreichbaren Hubs auf den Flughäfen Frankfurt/Main, München, Wien oder Amsterdam. Bedingt durch die östliche Lage des BBI sind die wichtigen westeuropäischen Hubs nur mit einer längeren Flugzeit zu erreichen, als von westdeutschen Konkurrenzstandorten aus. Die Nutzung der Tagesrandstunden wird daher dringend gebraucht, um die Verbindungen morgens und abends dorthin herzustellen, z. B. zu dem Hub der Air Berlin auf Mallorca.

Zeitliche Einschränkungen für die Tagesrandzeiten würden bedeuten, dass die Flüge zum BBI nur noch einen Teil der Verbindungen der Flüge in den Morgen- und Abendknoten bedienen könnten. Diese Flüge sind überdies verspätungsanfällig. Ohne sichere Möglichkeiten, später am BBI zu landen, wird die betroffene Hubverbindung in Frage gestellt. Im Grenzfall müssten solche Flüge wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt werden. Die Folge ist eine schlechtere Erreichbarkeit der Region. Nicht zuletzt wegen der allgemeinen Slotknappheit auf europäischen Flughäfen wandern die Frühverbindungen zu den Morgenknoten in der Tendenz zeitlich immer weiter nach vorne und die Flüge aus den Abendknoten tendenziell zeitlich immer weiter nach hinten.

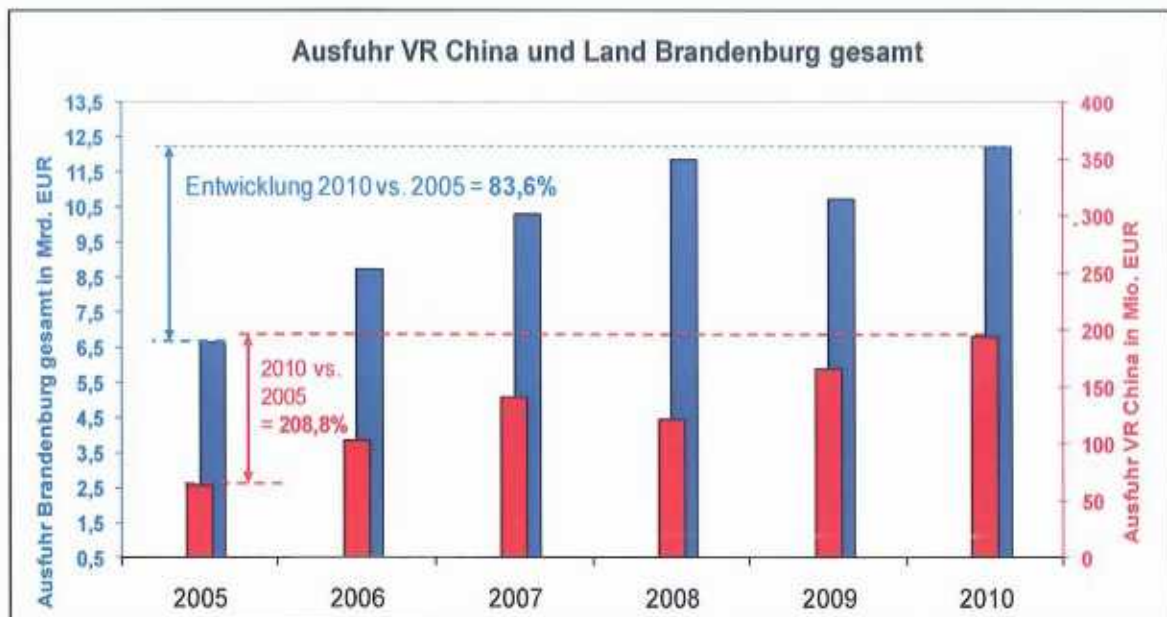
Wie die Entwicklung auf dem Luftverkehrsmarkt zeigt, werden in Zukunft die Verbindungen zu den wichtigen Hubs nicht ohne die Nutzung der Tagesrandzeiten auskommen. Stunden diese Zeiten nicht mehr zur Verfügung, wären Verbindungen zu Morgen- und Abendknoten nur noch eingeschränkt oder gar nicht mehr möglich. Dies bedeutete für die Hauptstadtregion eine spürbar verschlechterte internationale und interkontinentale Erreichbarkeit und damit einen bedeutenden Standortnachteil für die Wirtschaft.

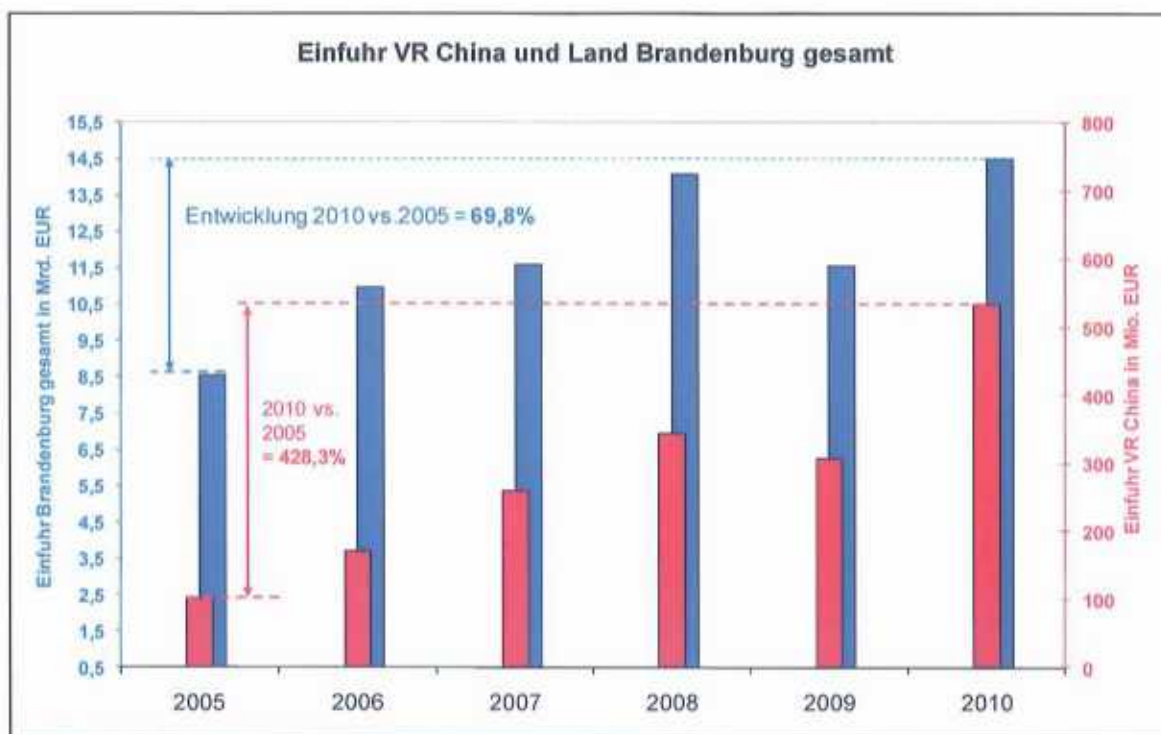
1.5 Langstreckenverkehr in den Tagesrandstunden

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch die „Besonderheiten des interkontinentalen Verkehrs“ ausdrücklich als Grund für Flüge in den Tagesrandzeiten anerkannt. Es unterstreicht damit die besonderen Gesetzmäßigkeiten, denen solche Flüge, speziell nach Südost-Asien, aus Umlaufgründen (notwendige „Zeitfenster“ für Start und Landung sowie Verspätungen und Verfrühungen), der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit unterliegen.

Der asiatische Luftverkehrsmarkt wird nach allen Prognosen in den kommenden Jahren die höchsten Zuwachsraten aufweisen. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hat als Zieldestination wegen seiner östlichen Lage (ca. eine Flugstunde weniger als nach Frankfurt/Main) auf diesem Zukunftsmarkt gute Chancen. Für die Wirtschaft der Region bietet sich durch den Ausbau von direkten Flugverbindungen eine Vielzahl von günstigen Entwicklungschancen.

Bereits jetzt sind zunehmende Wirtschaftsbeziehungen zum asiatischen Markt zu verzeichnen. Als Beispiel kann hier der Ein- und Ausfuhr von Waren und Gütern des Landes Brandenburg gesamt und im Vergleich dazu der Anteil des Warenverkehrs mit der Volksrepublik China aufgeführt werden.





Während sich die Ein- und Ausfuhrgrößen des Landes Brandenburg in den letzten fünf Jahren deutlich positiv entwickelt haben, ist der Warenverkehr nach China sprunghaft angewachsen. Die Ausfuhrquote hat sich mehr als verdoppelt; der Anteil der eingeführten Waren aus China nach Brandenburg stieg in 2010 sogar auf das mehr als Vierfache des Referenzwertes aus dem Jahr 2005.

1.6 Business Aviation

Die Business Aviation ist für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg eine unverzichtbare Ergänzung des Linienverkehrs. Sie ist in zunehmendem Maße Treffpunkt der Spitzen aus Politik, Wirtschaft und Kultur aus Deutschland, Europa und der übrigen Welt. Die Gründe für die Nutzung eigenen Fluggeräts oder gecharterter Maschinen sind vielfältig (enges Zeitbudget, Sicherheit oder mangelnde bzw. fehlende Linienverbindungen).

Diese Flüge finden nur aufgrund der individuellen Bestellung eines Kunden statt. Wenn es das Zeitbudget eines Passagiers der Business Aviation zuließe, während der Tagstunden zu fliegen, so würde er den Flug zur entsprechenden Zeit bestellen. Erhält der Kunde nicht die Möglichkeit, ein möglichst großes Zeitfenster für Abflüge oder Ankünfte zu nutzen, würde er auf andere Flughäfen ausweichen.

Von Bedeutung für die Wirtschaft sind auch die zunehmend nachgefragten Expressfrachtdienste, die von Maschinen der Business Aviation ausgeführt werden, z.B. für sehr eilige Ersatzteile, ohne die ganze Fabrikanlagen stillstehen würden. Sie haben für eine ganze Reihe von Brandenburger Unternehmen, die in kleinen Stückzahlen oder Einzelfertigungen hochspezialisierte Bauteile produzieren, einen hohen Stellenwert für ihren Lieferverkehr.

1.7 Luftfracht

Die Luftfracht wird zum überwiegenden Teil mit Passagiermaschinen im Linienverkehr befördert. Frachtmaschinen werden zurzeit regelmäßig nur von sog. Integrators vorwiegend ab Schönefeld eingesetzt. Die abgehende Fracht wird, nachdem sie über Tag eingesammelt wurde, am späten Abend zu den Frachthubs der Integrators geflogen. Die eingehende Fracht landet derzeit am frühen Morgen, damit sie noch am Vormittag verteilt werden kann. Beides findet derzeit von 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr statt, also in den Tagesrandzeiten.

Wesentliche Verschiebungen sind vor allem wegen der festliegenden betrieblichen Arbeitsabläufe in der Nacht nicht möglich. Mit einem nach 6:00 Uhr ein- und ausgehenden Frachtaufkommen werden die auf Wirtschaftlichkeit und Effektivität ausgerichteten betrieblichen Arbeitsabläufe gestört. Es ist nicht zu erwarten, dass bei einem Versagen der Nutzung von Tagesrandzeiten ein längerer Frachtumlauf in Kauf genommen wird. Vielmehr ist in diesem Fall von der Nutzung anderer Frachtflughäfen auszugehen und damit einem weiteren Verlust eines der wirtschaftlichen Betätigungsfelder des Flughafens und in dessen Folge wiederum mit Firmenverlagerungen aus der Region und Arbeitsplatzverlusten.

Vor allem würde die Einstellung dieser Flüge einen weiteren wirtschaftlichen Nachteil für die Hauptstadtregion darstellen, da das bisherige Angebotsniveau dieser Dienste nicht mehr aufrecht zu erhalten wäre. Gerade weil auf dem BBI die bestätigte Nachtkernzeit keine Frachtflüge während der für die Luftfracht wichtigen Zeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr erlaubt, ist es wichtig, dass solche Flüge in den Tagesrandstunden ungehindert und gleichwertig mit dem Passagierverkehr stattfinden können.

2. Zusammenfassende Wertung eines Flugbetriebs in den Tagesrandzeiten

Die Nutzung der Tagesrandzeiten ist für die Fähigkeit des künftigen Flughafens Schönefeld, den Luftverkehrsbedarf der Hauptstadtregion künftig abzudecken, entscheidend. Wie dargestellt, werden die Flüge in diesen Zeiträumen zahlreicher und wichtiger (mehr Spätverkehr; mehr Fernflüge), andererseits brauchen nicht nur die am BBI ansässigen Fluggesellschaften diese Zeit für einen „effektiven Flugzeugumlauf“. Eine Reduzierung der Flüge auf einen Zeitraum von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr würde die Hauptstadtregion von einer marktgerechten Bedienung abschneiden, die Wirtschaftlichkeit des Flughafens in Frage stellen und die Chancen für künftiges Luftverkehrswachstum spürbar beschneiden.

Es würde eine unmittelbare Verschlechterung des heute bestehenden Angebots eintreten. Die Nachfrage nach kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen könnte nicht mehr ausreichend bedient werden. Die Folge sind nicht allein Arbeitsplatzverluste bei Fluggesellschaften und Wartungsbetrieben oder deren Wegzug aus Berlin, sondern vor allem Verluste von Investitionen bei Unternehmen, die auf Flugverbindungen angewiesen sind.

Besonders betroffen wäre die internationale und interkontinentale Erreichbarkeit. Sie ist jedoch für die Hauptstadtregion schon heute ein ausschlaggebender Wirtschaftsfaktor. Beispielfähig kann anhand des Berlin-Tourismus aufgezeigt werden, wie stark die Wirtschaft heute schon von der Entwicklung des Luftverkehrs abhängig ist. Die Schaffung einer großen Zahl europaweiter Low-Cost-Linienverbindungen hat in den letzten Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Touristenzahlen in Berlin geführt. Die Zahl der ausländischen Touristen nimmt überproportional zu. Zwischen Luftverkehr und Tourismus in der Hauptstadt Ber-

lin besteht ein enger Zusammenhang, denn die Zahl der Übernachtungen in Berlin entwickelt sich parallel zum Passagieraufkommen im Berlin-Brandenburger Luftverkehr.

Von diesen Wachstumsraten profitieren direkt auch die Unternehmen aus Brandenburg, die als Zulieferer oder Dienstleister für den Berliner Markt tätig sind. Im Weiteren profitiert davon auch der Brandenburger Arbeitsmarkt. Die bestehenden Pendlerverflechtungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg zeigen dies mit stetig anwachsenden Werten anschaulich. Im Jahr 2009 hatten mehr als 170.000 Brandenburger ihren Arbeitsort in Berlin in den Schwerpunktbranchen Dienstleistungen und Gastgewerbe³.

Der Tourismus spielt für die Brandenburger Wirtschaft eine herausragende Rolle. Er ist einer der Wachstumsmärkte, die sich in steigenden Übernachtungszahlen verdeutlichen, und damit eine Jobmaschine in Brandenburg.

Tourismusentwicklung im Land Brandenburg			
Gäste und Übernachtungen	2009	2010	Veränderung geg. Vorjahr
geöffnete Beherbergungsstätten**	1.286	1.335	3,8%
Betten/Schlafgelegenheiten*	70.656	71.940	1,8%
Durchschnittliche Kapazitätsauslastung in %*	34,5	35,7	3,5%
Ankünfte der Gäste**	3.705.614	3.883.504	4,8%
Übernachtungen**	10.251.982	10.690.086	4,3%
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer (Tage)**	2,8	2,8	0,0%

*Beherbergungsstätten mit mehr als acht Gästebetten ohne Camping

**einschl. Campingplätze

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Anhand der vom Amt für Statistik für 2010 vorgelegten Zahlen, gewinnt auch die Exportwirtschaft für das Land Brandenburg an Bedeutung. Im Jahr 2010 betrug das Ausfuhrvolumen des Landes Brandenburg mehr als 12,2 Milliarden Euro. Der Warenwert lag damit um 13,9 Prozent über dem des Vorjahres. Den Export im Jahr 2010 aus dem Land Brandenburg bestimmten Luftfahrzeuge, pharmazeutischen Erzeugnisse, Blech aus Eisen oder Stahl sowie Papier und Pappe und Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge. Zu den wichtigsten Absatzmärkten gehören die EU-Länder, aber auch die USA sowie mit den höchsten Steigerungsraten aller Außenhandelsregionen die Zukunftsmärkte in Asien, zuletzt mit einer Steigerung von 29 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit wird deutlich, dass auch die Notwendigkeit nach Flugverbindungen mit den Außenhandelspartnern steigt, insbesondere die auf die Tagesrandzeiten angewiesenen Langstreckenverbindungen⁴.

³ Quelle: Pendlerstatistik 2010 der Bundesagentur für Arbeit

⁴ Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Insbesondere sind die innovativen Wachstumsbranchen der Region, Biotechnologie/Biomedizin, Medizintechnik, Verkehrstechnik und Mobilität, Informationstechnologie und neue Medien, optische Technologie und Gesundheitswirtschaft international aufgestellt und von einer guten, weltweiten Kommunikation abhängig.

In dem Cluster Verkehr gehört die Luft- und Raumfahrtindustrie zu den Schlüsselindustrien der Hauptstadtregion. Vom Gesamtexport werden 16-20 % durch diese Industrie realisiert. Mit über 4000 industriellen Arbeitsplätzen in Berlin-Brandenburg konnte die Luft- und Raumfahrtindustrie ihre Beschäftigtenzahl in den letzten 10 Jahren annähernd vervierfachen. Die besondere Stärke dieser Industrie in der Hauptstadtregion stellt ein engverzweigtes Netz von Produzenten, Dienstleistern, Hochschulen, Instituten, Flughafen und Airlines dar. Eine stark gebremste oder negative Entwicklung im Luftverkehr hat daher unmittelbare Auswirkungen auf die Luft- und Raumfahrtindustrie der Region als Ganzes.

Ohne die Nutzung der Tagesrandzeiten würde der ausgebauter Flughafen Schönefeld mit schlechteren Betriebszeiten dastehen als die beiden Standorte der Berliner Flughäfen heute. Die Einschränkung der Erreichbarkeit würde für die Wirtschaft der Hauptstadtregion einen erheblichen Rückschlag und einen gravierenden Wettbewerbsnachteil gegenüber konkurrierenden europäischen Standorten bedeuten. Die Wirtschaft kann auf Flüge in den Tagesrandzeiten nicht verzichten. Auch sind größere Flugbeschränkungen in diesen Zeiten nicht akzeptabel, da sie die weitere Entwicklung des Luftverkehrs behindern.

Der Luftverkehr von und nach Berlin-Brandenburg ist auch zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr und von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr ganz überwiegend als Tagesverkehr anzusehen. Der Passagier registriert keinen prinzipiellen Unterschied zwischen Abflügen vom BBI nach London um 5:25 Uhr und um 6:15 Uhr oder Ankünften aus Paris um 21:30 Uhr oder um 22:10 Uhr. Er wird auf andere Flughäfen ausweichen, die sich mit einem tageszeitlich längeren Betrieb empfehlen. Gleiches gilt für sog. ethnische Flüge, Fernflüge, Frachtflüge und Flüge der Frachtintegrators sowie Positionierungsflüge, die – zeitlich auf bestimmte Abläufe festgelegt – nicht am Tag durchführbar sind.

Die IHKs sehen daher auch keinen Ansatz, bestimmte Verkehre in den Tagesrandzeiten sinnvoll auszuschließen, ohne den Luftverkehr und die Wirtschaft der Hauptstadtregion im Wettbewerb der großen europäischen Standorte schlechter zu stellen.

3. Wirtschaftliche Auswirkungen bei Versagen jeglicher Flugaktivitäten in den Tagesrandzeiten von 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr und von 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr

3.1 Umfeldentwicklung

In den letzten Jahren ist eine deutliche wirtschaftliche Belebung im direkten Flughafenumfeld zu beobachten. Dies äußert sich in einer stetig steigenden Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen und freien Immobilien sowie einem spürbaren Wirtschaftswachstum mit der Etablierung von Unternehmen und einer Vielzahl von Firmenneugründungen.

Diese Entwicklung gründete sich auf alle Teilaspekte im Zusammenhang mit dem Vorhaben des Flughafens BBI, zu dem auch der ursprünglich vorgesehene, uneingeschränkte Nachtflugbetrieb gehört.

Beispiel Firmen-Neugründungen Landkreis Dahme-Spreewald	
im Jahr 2000 (Beginn der Planfeststellung - Konzentration des Berlin-Brandenburger Flugverkehrs in Schönefeld)	510 neue Fa.
im Jahr 2004	1091 neue Fa.
im Jahr 2007	1240 neue Fa.
im Jahr 2010	1292 neue Fa.
Steigerung 2000 – 2010: <u>253 Prozent</u>	

Quelle: IHK Cottbus

Die heute im Flughafenumfeld etablierten Unternehmen wären von einem Verkehrsverbot in den Tagesrandzeiten stark betroffen. Durch organisatorische Maßnahmen oder Änderungen der Betriebsabläufe könnte das Verbot nach Aussage dieser Unternehmen nicht mehr kompensiert werden. Es steht zu befürchten, dass das aktuell gesunde Wirtschaftswachstum zunächst stagniert, dann aber rückläufig wird.

Aus IHK-Sicht ist zu erwarten, dass sich bei gravierenden Einschränkungen in den Tagesrandzeiten die gewerblichen Aktivitäten dann hin zu anderen europäischen Flughafenstandorten mit besseren Wettbewerbsbedingungen orientieren, was im Weiteren zum Verlust von Investitionen, einer Reihe von Firmenaufgaben, einem negativem Strukturverlauf sowie einem erheblichem Verlust von Arbeitsplätzen führen kann. Auch für die industrielle Entwicklung im weiteren Flughafenumfeld ist die Realisierung von Flügen in den Tagesrandzeiten von großer Bedeutung. Große Brandenburger Unternehmen haben ihre Standortinvestitionen auf eine optimale Flughafenentwicklung abgestellt.

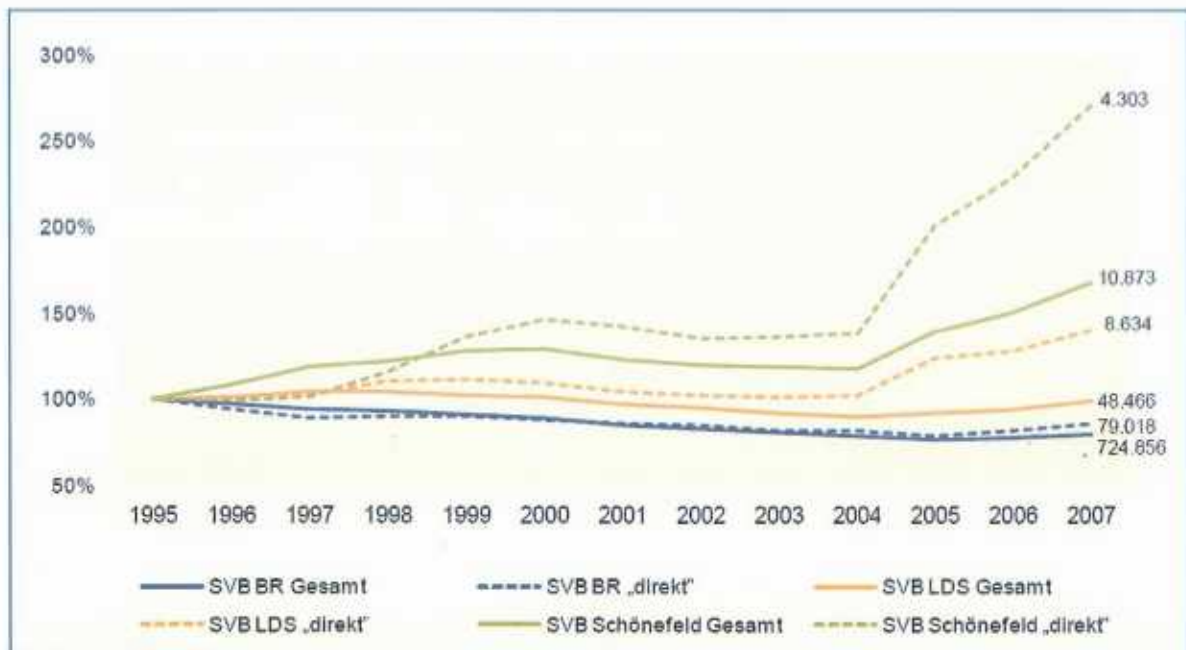
In diesem Zusammenhang unterstreichen die IHKs die Aussagen des Gutachtens zu „Regionalwirtschaftlichen Effekten einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI“ vom 26.06.2007. Jede Beschränkung der Flugaktivitäten wird, wie oben gezeigt, erhebliche negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region haben.

3.2 Entwicklung der Beschäftigungswirkung

Das Gutachten zu den regionalwirtschaftlichen Effekten (s. o.) setzt die sich für das Jahr 2023 ergebenden Beschäftigungseffekte (Referenzfall einer uneingeschränkten Nutzung des Flughafens) in einen Vergleich zu den Beschäftigungseffekten bei Verkehrseinschränkungen in Schönefeld. Bei der Sperrung des Flugverkehrs in den Nachtkern- und Tagesrandzeiten ergibt sich vor allem wegen des erheblich geringeren Passagieraufkommens ein um 15 % bis 22 % geringerer Beschäftigungseffekt. Hinzu kommt nach IHK-Einschätzung ein erheblicher, nicht bezifferbarer Beschäftigungsverlust durch nicht realisierte Investitionen, die aufgrund der verschlechterten Erreichbarkeit der Region an Konkurrenzstandorten getätigt werden.

Dabei handelt es sich nicht ausschließlich um Arbeitsplätze auf dem BBI. Die Beschäftigungswirkungen eines Flughafens bestehen aus den Wirkungen aufgrund des Flughafenbetriebes (**direkte Arbeitsplätze** auf dem Flughafen, **indirekte Effekte** – bezogen auf die Vorleistungen aus der Region und die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen sowie **induzierte Effekte** durch die Kaufkraft der direkt und indirekt Beschäftigten) und den Wirkungen – katalytische Effekte – durch die Nutzung des Flugverkehrs.

Eine detaillierte Untersuchung der airportaffinen Beschäftigungspotenziale in qualitativer Hinsicht hat aktuell das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit erstellt und dabei Vergleiche mit anderen deutschen Regionen mit einem Großflughafen gezogen. Hier sind Korrelationen ermittelt worden, die bereits jetzt ein überaus positives Wachstum der Arbeitsplatzzahlen und Einkommensstrukturen bewirken. Beispielsweise konnte bei einer eher nachlassenden Beschäftigungsentwicklung im gesamten Land Brandenburg, die Region um den künftigen BBI erhebliche Wachstumsraten verzeichnen, wie die abgebildete Grafik zeigt.



Quelle: IAB Berlin-Brandenburg

Diese Wachstumsraten – dargestellt bis zum Jahr 2007, in dem noch mit einer zeitlich uneingeschränkten Nutzung des BBI zu rechnen war – sind mit einer Beschränkung des Flugverkehrs auf die Tageszeiten und einem absoluten Verbot der Nutzung von Tagesrandzeiten nicht zu halten.

In der bereits oben beschriebenen Kategorisierung der Beschäftigungswirkungen des Flughafens BBI (direkte, indirekte, induzierte, katalytische Effekte) hat die Studie des IAB festgestellt, dass zunächst die dienstleistungsorientierten sowie technischen Berufsfelder begünstigt werden, wenn die direkten und indirekte Effekte betrachtet werden. Die südlich an Berlin angrenzenden Brandenburger Kreise werden durch die Nähe zum BBI, das bereits vorhandene Know-how in Produktion und Forschung sowie durch das Gewerbeflächenpotenzial am stärksten profitieren. Deutliche Wachstumschancen weist die Studie hier ebenfalls den Dienstleistungstätigkeiten, aber auch vermehrt dem produzierenden Gewerbe zu.

Bezüglich der Wachstumsraten bei den Dienstleistungsbeschäftigungen ergibt sich im Vergleich zu anderen Flughafenregionen ein Schwerpunkt bei den wissensintensiven, unternehmensnahen Leistungen, beispielsweise von Rechtsvertretern, von der Datenverarbeitung oder auch durch Werbefachleute.

Die Studie des IAB legte ihren Schwerpunkt auf qualitative Aussagen zu den Beschäftigungseffekten und zielte eher auf Aussagen zur künftigen Struktur des Arbeitsmarktes ab. Dennoch wurde eine Tendenz bis zur Eröffnung des BBI 2012 aufgestellt, nach denen bei einem Anstieg der jährlichen Wachstumsrate von bisher 0,6 Prozent auf 1,5 Prozent in der Arbeitsmarktregion Berlin-Brandenburg allein eine Mehrbeschäftigung (gegenüber 2007) von knapp 33 000 zu erwarten ist.⁵

Derartige Zuwächse sind bei einem über die Nachtkernzeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr hinaus ausgedehntem Flugverbot nicht zu halten und in den o. g. negativen Wirkungen begründet, wie beispielsweise abnehmende Wartungsdienstleistungen, geringere Stationierungen von Flugzeugen, fehlende Etablierungen von Fluggesellschaften (Heimatflughafen) oder auch geringere Passagierzahlen bis hin zu einem Bedeutungsverlust der Hauptstadtregion mit Auswirkungen auf den Tourismus.

Daher sollten in dieser von hoher Arbeitslosigkeit geprägten Region die nächtlichen Beschränkungen des Luftverkehrs auf ein Minimum begrenzt bleiben, um eine weitere Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sowie die zu erwartenden positiven regionalwirtschaftlichen Effekte im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des ausgebauten Flughafens Schönefeld nicht zu gefährden.

Mit freundlichen Grüßen

für die Landesarbeitsgemeinschaft der
Industrie- und Handelskammern des
Landes Brandenburg

Industrie- und Handelskammer Cottbus



Dr. Wolfgang Krüger
Hauptgeschäftsführer

Anlage

Resolution der Wirtschaft

„Leistungsfähiger Flughafen Berlin Brandenburg für eine leistungsfähige Hauptstadtregion“

⁵ Quelle: IAB Regional 2/2010: Großflughafen Berlin Brandenburg, IAB Berlin-Brandenburg



Wirtschaft veröffentlicht Resolution: „Die Region braucht einen leistungsfähigen Flughafen Berlin Brandenburg“

Tagesrandzeiten sind Voraussetzung für internationale Anbindung und für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze

Berlin, den 11. März 2011

Die Unternehmensverbände und Kammern aus Berlin und Brandenburg haben heute in einer gemeinsamen Resolution an die Landesregierungen in Berlin und Brandenburg und alle anderen politischen Akteure aus der Region appelliert, an den getroffenen Beschlüssen zum Flughafen BBI festzuhalten. Zum 3. Juni 2012 muss das wichtigste Infrastrukturprojekt der gesamten Region wie geplant und beschlossen seinen Betrieb aufnehmen. Berlin und Brandenburg brauchen einen leistungsfähigen Flughafen als internationales Drehkreuz und für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze.

Der Hauptgeschäftsführer der Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg (UVB), Christian Amsinck, erklärte dazu: „Der Flughafen ist mit zwei unabhängig zu betreibenden Start- und Landebahnen konzipiert. Sie sind wesentlicher Kern des Flughafenkonzepts und unverzichtbar, weil der Flughafen BBI ohne Parallelstarts nicht nur an seine Wachstumsgrenzen kommt, sondern sogar hinter die Kapazitäten von Schönefeld und Tegel zurückfallen würde. Das geht zu Lasten der Wirtschaftlichkeit von BBI und damit auch zu Lasten des Wirtschaftswachstums und von Arbeitsplätzen in der Region.“

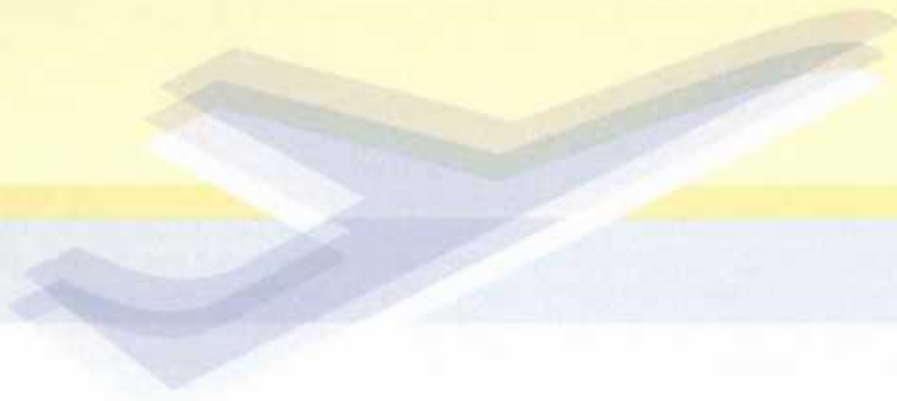
Klaus Aha, Präsident der IHK Cottbus, sagte weiter: „Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat mit seinem Urteil vom 16. März 2006 konkret definiert, unter welchen Rahmenbedingungen Flüge in den Tagesrandzeiten möglich sind. Die von der Planfeststellungsbehörde der Länder Berlin und Brandenburg auf dieser Basis getroffene Festlegung von maximal 103 Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten gewährleistet eine wirtschaftliche Entwicklung des neuen Flughafens gemeinsam mit den ansiedlungsbereiten Unternehmen. Wir appellieren an das Bundesverwaltungsgericht, die jetzt gefundene Lösung zu bestätigen. Sollte es zu Einschränkungen dieser Nutzungsmöglichkeit des Flughafens kommen, würden anstehende Investitionen verhindert und die ökonomischen Perspektiven der gesamten Region verschlechtert.“



Bernd Ebert, Präsident der Handwerkskammer Potsdam sagte: „Mit dem Flughafen BBI bekommt die gesamte Region einen Standortvorteil. Von Schönefeld aus werden direkt und indirekt wirtschaftliche Impulse ausgehen, die man nicht hoch genug bewerten kann. Die Ansiedlung neuer Unternehmen im Flughafenumfeld hat bereits begonnen und wird sich fortsetzen. Ein Flughafen braucht Vorleistungen, durch die bei den Lieferanten von Gütern und Dienstleistungen weitere Beschäftigung entsteht.“

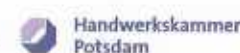
Der Hauptgeschäftsführers der Handwerkskammer Berlin, Jürgen Wittke, erklärte abschließend: „Spätestens mit dem gültigen Planfeststellungsbeschluss ist die Zeit der Grundsatzsatzdiskussionen über den BBI abgelaufen. Jetzt gilt es, sehr zügig einen Flugroutenkompromiss zu finden und dann heißt es für den BBI und unseren Wirtschaftsstandort gleichermaßen: Ready for take-off.“

Anlage: Resolution der Wirtschaft „Leistungsfähiger Flughafen Berlin Brandenburg für eine leistungsfähige Hauptstadtregion“



Resolution der Wirtschaft

Leistungsfähiger Flughafen Berlin Brandenburg
für eine leistungsfähige Hauptstadtregion



Die Wirtschaft bekennt sich zum Flughafen Berlin Brandenburg

Die Wirtschaft steht geschlossen hinter dem neuen Flughafen der Hauptstadtregion. Wir brauchen den Start des wichtigsten Infrastrukturprojektes in Ostdeutschland zum geplanten Termin am 3. Juni 2012. Im internationalen Wettbewerb der Metropolen ist eine moderne und leistungsfähige Flughafeninfrastruktur der entscheidende Standortfaktor. Der Flughafen wird das Aushängeschild der deutschen Hauptstadtregion. Sein Ausbau zum internationalen Drehkreuz sichert Wirtschaftswachstum und damit tausende Arbeitsplätze über Luftfahrtindustrie und Tourismus hinaus.

Berlin kann für die Region seine Metropolenfunktion nur wahrnehmen, wenn die Region uneingeschränkt international angebunden und vernetzt ist. Das Wirtschaftswachstum in Berlin-Brandenburg wird auch in den nächsten Jahren wesentlich von der Weiterentwicklung des Luftverkehrs mit interkontinentalen Verbindungen abhängen. Wird die Entwicklung des Luftverkehrs behindert, verringern sich die Chancen für Wachstum und Beschäftigung. Deshalb sind Flüge auch in den Tagesrandzeiten von 22.00 bis 24.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr erforderlich.

Bedeutung des Flughafens für die Region

- FAKT** Der Flughafen ist bereits in der Bauphase Wachstumsmotor für die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg. Zwei Milliarden Euro sind verbaut. Davon gingen Aufträge im Wert von 1,4 Mrd. Euro an Unternehmen aus der Region. Allein im ersten Halbjahr 2010 wurden im Flughafenumfeld Projekte mit einem Investitionsvolumen von 42 Mio. Euro realisiert.
- FAKT** Der Flughafen schafft Arbeitsplätze in der Region. Das Passagieraufkommen ist seit 2006 jährlich um 5% gewachsen. Prognosen erwarten durch den Flughafen allein bis 2012 mehr als 30.000 zusätzliche Beschäftigte.
- FAKT** Der Flughafen ist als leistungsfähiger Airport mit unabhängigem Parallelbetrieb genehmigt und gebaut worden. Die Teilhabe am Wachstum der internationalen Märkte ist nur möglich, wenn er auf dieser Basis als leistungs- und ausbaufähiger Flughafen betrieben wird.
- FAKT** Der Flughafen führt zu einer deutlichen Nettofluglärmelastung der gesamten Region. Mehr als 150.000 Anwohner werden vollständig vom Fluglärm entlastet. Dies ist das Ergebnis des Abwägungsprozesses des gerichtlich bestätigten Planfeststellungsbeschlusses.
- FAKT** Gegenwärtig verfügt der Flughafen Schönefeld über einen genehmigten 24-Stunden-Betrieb. Auf dem neuen Flughafen Berlin Brandenburg wird dagegen zwischen 24.00 Uhr und 05.00 Uhr nicht geflogen.

Die Wirtschaft fordert einen leistungsfähigen Flughafen Berlin Brandenburg

Wir fordern die Bundesregierung, die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg und die Parlamentarier in Bund, Ländern und Kommunen auf, an den getroffenen Entscheidungen festzuhalten.

Wir fordern:

- **Flugroutendiskussion ja, Flughafendiskussion nein!** Für die Flugrouten zeichnen sich tragfähige Kompromisse ab. Diese gilt es rasch in die Realität umzusetzen. Der Flughafen selbst darf nicht zur Diskussion gestellt werden.
- **Kein Verzicht auf Parallelstarts!** Die Region benötigt einen leistungsfähigen Flughafen. Ohne Parallelstarts werden die Kapazitäten geringer sein als aktuell in Schönefeld und Tegel.
- **Nutzung der Tagesrandzeiten!** Die Nutzung der Tagesrandzeiten ist für die Einbindung in den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr und somit einen wirtschaftlichen Betrieb von Flughafen und Airlines unerlässlich.
- **Keine zusätzlichen Steuern und Abgaben!** Jede weitere finanzielle Belastung des Luftverkehrs und der Flugreisenden gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens und geht zu Lasten von Arbeitsplätzen, insbesondere im preissensiblen Tourismussektor.





(Dr. Eric Schweitzer)
Präsident
Industrie- und Handelskammer
zu Berlin



(Dr. Ulrich Müller)
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Ostbrandenburg



(Burkhard Ischler)
Präsident
Vereinigung der Unternehmensverbände
in Berlin und Brandenburg e.V.



(Peter Dreißig)
Präsident
Handwerkskammer Cottbus



(Bernd Ebert)
Präsident
Handwerkskammer Potsdam



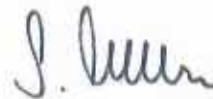
(Dr. Kaspar-Dietrich Freymuth)
Präsident
Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e.V.



(Klaus Aha)
amtierender Präsident
Industrie- und Handelskammer
Cottbus



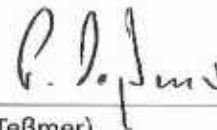
(Dr.-Ing. Victor Stimming)
Präsident
Industrie- und Handelskammer
Potsdam



(Stephan Schwarz)
Präsident
Handwerkskammer Berlin



(Wolf-Harald Krüger)
Präsident
Handwerkskammer Frankfurt (Oder)



(Peter Teßmer)
Präsident
Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg e.V.



Resolution der Wirtschaft

Leistungsfähiger Flughafen Berlin Brandenburg
für eine leistungsfähige Hauptstadtregion



Themenpapier Nr. 65

Anhörung des Landtags
des Landes Brandenburg
am 07. April 2011
Beantwortung der Frageliste

Erstellt am: 23. März 2011

Erstellt durch: fdc Airport Consulting
Tulpenhofstr. 1
63067 Offenbach am Main
Tel.: 069-8002623
Fax: 069-8001877
Email: dieter.faulenbach@fdc-airport.de
www.fdc-airport.de



Verfasser: fdc Airport Consulting
Dieter Faulenbach da Costa
Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)

Dipl.-Ing. Freier Architekt (AKH)

Dieter Faulenbach da Costa



Dieter Faulenbach da Costa - Stadt- und Regionalplaner - hat im Bereich der Flughafenplanung mehr als 24 Jahre nationale und internationale Berufserfahrung, insbesondere in den Bereichen der **Flughafenentwicklungsplanung**, der **Dimensionierung** der flugbetrieblichen Anlagen, der **Kapazitätsanalysen**, der **Simulationen** mit SIMMOD Plus, der **Funktionsplanung** von Flugbetriebsflächen, von Passagier- und Fracht- abfertigungsanlagen und als **Projektleiter, Gutachter und Berater** in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren.

Dieter Faulenbach da Costa war Berater und Bereichsleiter für Master Planning bei der Hochtief AG und Hochtief AirPort GmbH (1998 – 2000) und als Projektleiter der Berlin Brandenburg Partner verantwortlich für den Generalausbauplan und den Planfeststellungsantrag für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Als weitere Beispiele seiner nationalen und internationalen Erfahrungen können die Konzeptplanungen, Machbarkeitsstudien oder Generalausbaupläne für die Flughäfen Berlin, Karachi, Breslau, Dakar, Düsseldorf, Kansai, Lahore, Macao, Male, Meteora, New York JFK, New York LGA, Rostock, Sofia, Yaounde, Machbarkeitsstudien für Passagiertransportsysteme (Frankfurt), nationale Luftverkehrsstudien (Äquatorial Guinea), u.a.m. aufgeführt werden. Dieter Faulenbach da Costa war in der Entwicklungsplanung, Ausbauplanung oder der Realisierung von 44 Flughäfen und 45 Passagierterminals weltweit beteiligt und dort als Projektmitarbeiter oder als Projektleiter tätig.

Dieter Faulenbach da Costa ist seit 1985 als Berater für Flughafenplanung für deutsche und ausländische Flughäfen, Baufirmen, Ingenieurbüros, Investitions- und Finanzierungsinstitute und Entwicklungshilfeorganisationen tätig und war in der Zeit von 1985 bis 1992 Senior Architekt der Abteilung Airconsult der Flughafen Frankfurt Main AG (heute Fraport AG).

Countries of work experience:

- Albania
 - Angola
 - Austria
 - Barbados
 - Bulgaria
 - Cambodia
 - Cameroon
 - Cape Verde
 - Chile
 - China
 - Croatia
 - Gaza
 - Germany
 - Ghana
 - Great Britain
 - Greece
 - Guinea Equatorial
 - Hungary
 - Island
 - Japan
 - Kuwait
 - Malaysia
 - Maldives
 - Nigeria
 - Malta
 - Norway
 - Pakistan
 - Philippines
 - Poland
 - Portugal
 - Rumanian
 - Russia
 - Senegal
 - Singapore
 - South Africa
 - St. Vincent and the Grenadines
 - Ukraine
 - United Arabian Emirates
 - USA
 - Zambia
- and others.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Vorbemerkung	7
Persönliche Anmerkung.....	10
Beantwortung der gestellten Fragen	10
1. Frage	10
_____ fdc Antwort zur 1. Frage	11
2. Frage	14
_____ fdc Antwort zur 2. Frage	14
3. Frage	15
_____ fdc Antwort zur 3. Frage	15
4. Frage	16
_____ fdc Antwort zur 4. Frage	16
5. Frage	20
_____ fdc Antwort zur 5. Frage	20
7. Frage	21
_____ fdc Antwort zur 7. Frage	21
8. Frage	22
_____ fdc Antwort zur 8. Frage	22
11. Frage	23
_____ fdc Antwort zur 11. Frage	23
12. Frage	27
_____ fdc Antwort zur 12. Frage	27
13. Frage	28
_____ fdc Antwort zur 13. Frage	28
14. Frage	29
_____ fdc Antwort zur 14. Frage	29
15. Frage	30
_____ fdc Antwort zur 15. Frage	30
16. Frage	31
_____ fdc Antwort zur 16. Frage	31
17. Frage	32

_____	fdc Antwort zur 17. Frage	32
18.	Frage	33
_____	fdc Antwort zur 18. Frage	33
19.	Frage	34
_____	fdc Antwort zur 19. Frage	34
22.	Frage	34
_____	fdc Antwort zur 22. Frage	34
24.	Frage	34
_____	fdc Antwort zur 24. Frage	34
25.	Frage	35
_____	fdc Antwort zur 25. Frage	35
_____	Änderungsdienst	37

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AG	Aktiengesellschaft
AKH	Architektenkammer Hessen
BB	Brandenburg
BBI	Drei Letter Code für den Flughafen Berlin Brandenburg Internationale
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVBB	Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CGN	Drei Letter Code für den Flughafen
DFS	Deutsche Flugsicherung
e.V.	eingetragener Verein
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
FAA	Federal Aviation Administration
FBS	Flughafen Schönefeld GmbH
Fbw	Flugbewegung
fdc	Faulenbach da Costa Airport Consulting
ff	fortfolgend
FRA	Drei Letter Code für den Flughafen
ggf.	gegebenenfalls
HHN	Drei Letter Code für den Flughafen
ICAO	International Civil Aviation Organization
ITP	Intraplan GmbH
JAR	Joint Aviation Regulations
JFK	Drei Letter Code für den Flughafen New York John-F-Kennedy
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm

LCC	Low-Cost-Carrier
Ldtg	Landtag
LEJ	Drei Letter Code für den Flughafen Leipzig
LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandort
LGA	Drei Letter Code für den Flughafen New York La Guardia
LuftVO	Luftverkehrsordnung
m	Meter
Mio.	Million
Pax	Passgier
PFB	Planfeststellungsbeschluss
S.	Seite
Rnd	Randnummer
TP	Themenpapier
VE	Verkehrseinheit
VGH	Verwaltungsgerichtshof
z. B.	zum Beispiel

Vorbemerkung

Der Autor ist seit mehr als 25 Jahren in der Flughafenplanung tätig. Die Flughafenplanung zeichnet sich durch eine geringe Regelungsdichte und hohe planerische Gestaltungsfreiheit aus. Im Vordergrund der Flughafenplanung steht die Sicherheit des Luftverkehrs und die Funktionalität der betrieblichen Anlagen. Die Sicherheit des Luftverkehrs ist immer dann gegeben, wenn die Empfehlungen / Regelungen der Internationalen Zivilen Luftfahrt Organisation (ICAO) und die Europäischen Joint Aviation Regulations (JAR), sowie die Gesetze der Physik beachtet werden.

Bei den betrieblichen Anlagen gibt es weder „moderne“ Anlagen noch Anlagen die „modernen“ Anforderungen entsprechen. Es gibt nur funktionale oder dis-funktionale Anlagen; vom Letzteren gibt es weltweit viele. Der Autor war sowohl in der Planung, dem Bau, als auch der Qualitätskontrolle tätig. In Deutschland war er für die Flughafenseite, als auch für die Flughafennachbarn tätig; er kennt also die Betrachtungsweise beider Seiten. Da diese Fachplanung nur dann nachvollziehbar ist und nur Akzeptanz finden kann, wenn sie sich bemüht objektiv den Anforderungen des Luftverkehrs und der Raumordnung gerecht zu werden, hat sich der Autor in der Flughafenplanung nicht als Parteigutachter verstanden, sondern immer versucht, durch die Objektivierung der Fragen zur Problemlösung beizutragen.

In die Beantwortung der Fragen fließen die beruflichen Erfahrungen und Analysen aus der Luftverkehrsplanung ein. Dabei wird ausschließlich auf die in der Luftverkehrs- und Flughafenplanung angewandten Gesetze, Verordnungen, Normen, Richtlinien und Erfahrungen des praktischen Betriebs zurückgegriffen. Kurzum: Es wird mit den gleichen Mitteln, Methoden

und Erkenntnissen anderer erfahrener Luftverkehrs- und Flughafenplaner gearbeitet.

Der vorgelegte Fragenkatalog legt die Widersprüchlichkeit der gesamten gegenwärtigen Diskussion offen.

*„2.2.6 Entwicklung nach Abschluss des Ausbaus
 Nach Abschluss des Ausbaus besitzt der Flughafen Berlin-Schönefeld entsprechend dem Antrag eine Kapazität von 30 Millionen Passagieren und wenigstens 360.000 Flugbewegungen pro Jahr. ... Im Passagierverkehr werden ... 90 möglichen Bewegungen nicht ganztägig ausgenutzt. In den Nachtstunden finden nur wenige Passagierflüge, hauptsächlich Touristikflüge, statt. ... Bei 14 Stunden Maximalbetrieb pro Tag ergeben sich 450.000 Bewegungen pro Jahr. Bei durchschnittlich 100 Passagieren je Flug (Flugzeuggröße Airbus A 320) errechnen sich ca. 45 Millionen Passagiere pro Jahr als theoretische Leistungsfähigkeit für den ausgebauten Flughafen. Mit Errichtung der zwei, unabhängig voneinander zu betreibenden Start- und Landebahnen würde damit eine Kapazitätsreserve bis weit in die Zukunft bestehen.“*

(PFB, S. 334)

Weiterhin wird festgestellt, dass der Ausbau in Schönefeld einen Kapazitätsengpass beseitigen wird. Dies, obwohl die Planfeststellungsbehörde selbst feststellt, dass das bestehende Flughafensystem eine Kapazität von 33 Mio. Pax/a und 426.000 Fbw/a habe (PFB, S. 331). Der Single Airport Schönefeld (PFB, S. 234) erreiche mit dem planfestgestellten Ausbau 360.000 Fbw/a und 30 Mio. Pax/a.

„Szenario 20XX (Endausbauszenario): Dieses Szenario beschreibt die Situation zu dem Zeitpunkt, an dem das Passagieraufkommen die geplante Endkapazität von 30 Millionen Passagieren pro Jahr erreicht.“

(PFB, S. 358)

*„5.2 Entwicklung der raumordnerischen und landesplanerischen Festlegungen
 Die Länder Berlin und Brandenburg beabsichtigen, den Luftverkehr von den bestehenden Flughäfen Ber-*

lin-Tegel, Berlin-Tempelhof und Berlin-Schönefeld auf einen einzigen Internationalen Flughafen mit einer Kapazität von 30 Millionen Fluggästen pro Jahr (Prognosehorizont 2023) zu konzentrieren."

(PFB, S. 367)

„Der im Gesamtraum Berlin-Brandenburg zu erwartende Bedarf an Luftverkehrskapazitäten soll durch rechtzeitige Bereitstellung vornehmlich innerhalb des bestehenden internationalen Flughafensystems, insbesondere unter Verringerung der Lärmbetroffenheit, gedeckt werden. Dabei soll der nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden. Hierbei soll eine enge räumliche Beziehung des Flughafens zum Aufkommensschwerpunkt Berlin ... angestrebt werden."

(PFB, S. 370)

„Materiell ist zunächst einmal auf das bereits oben dargestellte Ergebnis der damaligen Landesplanung (Ausbau mit drei Start- und Landebahnen) zu verweisen, wohingegen im hiesigen Verfahren in der Endausbaustufe nur zwei Start- und Landebahnen beantragt sind."

(PFB, S. 375)

„Das Kriterium der engen räumlichen Beziehung zum Hauptaufkommensgebiet ist von wesentlicher Bedeutung. Der Hauptanteil der Nachfrage kommt aus Berlin und dem engeren Verflechtungsraum des Landes Brandenburg mit ca. 4,5 Millionen Einwohnern, das entspricht 72 % des Gesamtraumes."

(PFB, S. 403)

Vergleichbare Formulierungen finden sich auch im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) vom 28. Oktober 2003. Im LEP FS wird dazu noch ausgeführt, dass

„... ein Großflughafen ... agglomerationsfern angemessen ..."

(LEP FS, S. 18)

eingeordnet wäre. Darauf bezieht sich auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 16. März 2006, indem es

feststellt, dass das Ziel des Ausbauvorhabens **nicht ein internationaler Großflughafen, sondern ein mittelgroßer Flughafen** sei (Rnd 86 und Rnd 157). Offensichtlich sei auch der unterschiedliche Flächenanspruch zwischen einem Großflughafen und einem mittelgroßen Flughafen, für den lediglich ein Bedarf von 30 Mio. Passagieren pro Jahr bestehe (Rnd 139).

Unter Maßgabe der vorstehenden Anmerkungen werden die gestellten Fragen schriftlich nachfolgend wie folgt beantwortet.

Persönliche Anmerkung

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft kann als die erfolgreichste Lobbygruppe bei der Wahrnehmung ihrer Interessen angesehen werden. Kein anderer Wirtschaftszweig in Deutschland hat so unmittelbaren Einfluss auf die Gesetzgebung, die Genehmigungsverfahren und die Beeinflussung der öffentlichen Meinung. Kein anderer Wirtschaftszweig versteht es, seine Leistungen als öffentliche Daseinsvorsorge darzustellen, die negativen Folgen seines Handelns und die Betriebsverluste zu vergesellschaften und gleichzeitig mögliche Gewinne zu privatisieren. Vergleichbar erfolgreich waren bisher nur die Atomindustrie, die Banken und die Versicherungswirtschaft.

Beantwortung der gestellten Fragen

1. Frage

„Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätten

- a) ein umfassendes Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr,*
- b) ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr oder*
- c) weitergehende Einschränkungen des Flugbetriebes in den Tagesrandzeiten im Vergleich zu den jetzt geltenden Bedingungen nach Festsetzungsbeschluss*

zum Planfeststellungsverfahren für die Flughafengesellschaft und damit für das Land?"

fdc Antwort zur 1. Frage

Siehe hierzu auch TP47 von fdc zum Nachflugbedarf.

Es ist unklar, was die Fragesteller meinen. Zum einen gilt für die Definition der Nacht die gesetzliche Nacht von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr. Nachtflugbeschränkungen oder -verbote können die gesamte Nacht oder Teile der Nacht umfassen. Als Tagesrand werden allgemein die Zeiten von 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr und von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr bezeichnet. Es wird unterstellt, dass für diese Zeiten Einschränkungen des Flugbetriebs nicht beabsichtigt sind.

Wichtig:

Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote verhindern nicht, dass nachts geflogen wird. Die Beschränkungen / Verbote verhindern nur, dass an dem Standort für den diese Regelungen gelten, in der Zeit dieser betrieblichen Regelungen, Starts oder Landungen stattfinden.

In der Frage ist die Unterstellung enthalten, dass Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote negative Auswirkungen auf den Flughafen und das Land Brandenburg haben. Es wird dabei übersehen, dass neben den betriebswirtschaftlichen Effekten (positiv oder negativ), bei den volkswirtschaftlichen Effekten (positiv oder negativ) auch die externen Kosten (Gesundheitskosten, Wertminderung, Schadstoffeintrag, aktive und passive Schallschutzmaßnahmen, Nachtzuschläge, höhere Betriebskosten, etc.) zu berücksichtigen sind. Generell zu unterstellen, dass Nachtflugbetrieb an einem konkreten Flughafenstandort positive betriebs- und volkswirtschaftliche Effekte zeitigen würde, ist unbegründet.

Die Frage müsste eigentlich lauten, ob der Wegfall eines nachgewiesenen Nachtflugbedarfs negative Auswirkungen haben könnte. Deshalb sollte als Erstes geklärt werden, was Nachtflugbedarf auslöst. Zweitens sollte geklärt werden, was Nachtflugbedarf ist. Drittens sollte geklärt werden, ob ein Nachtflugbedarf auch für einen bestimmten Standort und unter welchen Bedingungen vorhanden ist. Schließlich sollte der Unterschied zwischen Nachtflugbetrieb an einem Flughafenstandort und Nachtflugbedarf der Luftverkehrsgesellschaften beachtet werden. Letztlich muss geklärt werden, welche Kosten in die Betrachtungen einfließen, um dann mit einer vollständigen Bewertung die Frage der wirtschaftlichen Folgekosten beantworten zu können¹. Erst dann kann die Frage beantwortet werden.

¹ Im Auftrag der FBS haben IfV Köln und KE-Consult mit einem Gutachten vom 20.06.2007 die regionalwirtschaftlichen Effekte eines Nachtflugverbots bewertet. Dabei gehen die Gutachter von einem restriktionsfreien Referenzszenario mit 360.000 Fbw/a und 30 Mio. Pax/a aus und betrachten weiter die Szenarien w-1 mit nur noch 236.000 Fbw/a und 25 Mio. Pax/a und einem Szenario w-2 mit 265.000 Fbw/a und 22 Mio. Pax/a in 2023 und einem Nachtflugverbot. Die Gutachter ermitteln neben den direkten Beschäftigungsverhältnissen am Flughafen auch die indirekten, die induzierten und die katalytischen Beschäftigungseffekte. Dabei wird im Schnitt unterstellt, dass jeder Arbeitsplatz am Flughafen etwa 1,6 Arbeitsplätze außerhalb des Flughafens bewirken wird. Da die Gutachter ihre Ergebnisse in Bezug zum Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen aufbauen, und ungewöhnlich hohe externe Effekte unterstellen sind die dann folgenden Ergebnisse der Arbeitsplatzwirksamkeit nicht mehr verwunderlich. In Tabelle 26, S. 74 kommen die Gutachter, in Abhängigkeit zum betrachteten Szenario, zu unterschiedlichen Beschäftigungseffekten. Für das Referenzszenario (30 Mio. Pax/a) wird eine Gesamtbeschäftigung von 79.100, für das Szenario w-1 (25 Mio. Pax/a) nur noch 66.000 Beschäftigte und für das Szenario w-2 (22 Mio. Pax/a) nur noch 60.800 Beschäftigte angegeben.

Anmerkung:

Verwunderlich sind die im Gutachten unterstellten unterschiedlichen Verkehrsaufkommen. Kommt doch der Prognosegutachter Intraplan zum Ergebnis, dass Nachtflugbeschränkungen durch die singuläre Lage des Berliner Flughafens keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben. Folglich können Nachtflugbeschränkungen auch keine Auswirkungen auf die Beschäftigungseffekte haben. Weiterhin sind die im Gutachten angenommenen Zahlen inkonsistent. So wird die höchste Flugzeugauslastung mit 106 Passagieren pro Flugbewegung im Szenario w-1 erreicht. Während die Prognosegutachter einen nächtliche Verkehrsanteil des Flugbewegungsaufkommens von etwa 7% prognostizieren, liegen diese Anteile in dem regionalwirtschaftlichen Gutachten des unbegrenzten Szenarios gegenüber dem Szenario w-1 bei 36% und gegenüber dem Szenario w-2 bei 28%. Die Flugzeugauslastung ist in diesem Gut-

Sicher nicht beantwortet wird die Frage mit der Aussage, dass ein Nachtflugverbot den Verlust einer bestimmten Anzahl von Arbeitsplätzen bewirke (siehe hierzu auch Frage 11).

Der Nachtflugbedarf und damit auch die möglichen Einschränkungen müssen, wie für den Gesamtbetrieb standortspezifisch nachgewiesen werden.

- Fakt ist, dass interkontinentaler Linienverkehr keinen Nachtflugbedarf auslöst.
- Fakt ist, dass Umsteigeverkehr an einer deutschen Drehscheibe keinen Nachtflugbedarf auslöst.
- Fakt ist, dass Nachtflugbedarf im Regionalverkehr (Europaverkehr) nur bei Ferienfluggesellschaften und Low Cost Carrier durch die Umlaufplanung der Flugzeuge ausgelöst wird.

Wirtschaftliche Vorteile für Fluggesellschaften führen nicht gleichzeitig zu wirtschaftlichen Vorteilen für den betreffenden Flughafen. Nächtliche Flüge führen nicht an jedem Flughafenstandort zum Bedarf nächtlicher Betriebszeiten.

Betriebsbeschränkungen der Tagesrandzeiten (18 Uhr bis 22 Uhr und 6 Uhr bis 8 Uhr) sind nach Kenntnis des Autors nicht geplant; entsprechende Forderungen werden auch nicht aufgestellt.

Generell lässt sich die Frage 1 aber nicht beantworten, da zu betrachten ist, ob durch andere Verkehrsträger (Schiene) die nachgewiesene Nachfrage auch

achten in der Nacht dagegen extrem niedrig. In 2008 gab es im Berliner Flughafensystem 820 Arbeitsplätze je 1 Mio. VE. Die lineare Fortschreibung ergibt für 2023 eine Arbeitsplatzwirksamkeit von 658 Arbeitsplätzen je 1 Mio. VE. Die Gutachter des regionalwirtschaftlichen Gutachtens gehen im unbeschränkten Szenario für 2023 von 1033 Arbeitsplätzen je 1 Mio. VE aus. Eine Relation die im Berliner Flughafensystem nie erreicht und seit 1993 immer deutlich unterschritten wurde.

bedient werden kann und damit mögliche negative volkswirtschaftliche Auswirkungen durch Nachtflugbetrieb oder Nachtflugbeschränkungen vermieden und die positiven/negativen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen nur auf einen anderen Verkehrsträger verlagert werden. Da die Befriedigung der Verkehrsnachfrage eine öffentliche Daseinsvorsorge ist, sollte bei einer bloßen Verlagerung auf einen anderen Verkehrsträger die Betrachtung betriebswirtschaftlicher Auswirkungen auf einen Verkehrsträger nachrangig sein. Im Vordergrund der Betrachtungen sollte die öffentliche Daseinsvorsorge der Bedarfsbefriedigung der Transportnachfrage stehen. Danach der Vergleich der internen und externen Folgekosten des jeweiligen Verkehrsträgers stehen. Die externen Folgekosten wurden in einer Studie des Regionalen Dialogforums ansatzweise untersucht.

2. Frage

„Welche Varianten der Einschränkung von Flugbewegungen und damit Lärmemissionen wären über die jetzt bestehenden Bedingungen bei Nachtflug möglich und denkbar?“

fdc Antwort zur 2. Frage

Derzeit gibt es am Standort Schönefeld keine Nachtflugbeschränkungen. Den im Planergänzungsbeschluss bestimmten Regelungen fehlt die nachvollziehbare Begründung außerdem sind diese wenig restriktiv. Eine nachhaltige und qualitative Lärminderung wird dadurch nicht erreicht.

Eine nachhaltige Begrenzung oder sogar Reduzierung der im Planfeststellungsverfahren ermittelten Emissionen, (Lärm und Luftschadstoffe) lässt sich nur über eine Begrenzung des Flugbewegungsaufkommens auf den in der Planfeststellung prognostizierten Umfang des Flugbewegungsaufkommens und des Flottenmixes erreichen. Höhe-



re Bewegungszahlen führen zwangsläufig zu einer Kreditierung der Lärminderung zugunsten der Luftverkehrswirtschaft. Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes unter der Maßgabe der Bewegungszahlen der Planfeststellung habe ich in einem Gutachten für die Stadt Ludwigsfelde, die Gemeinde Großbeeren, die Schutzgemeinschaft Flughafen Schönefeld e.V. und den Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V. erstellt.

3. Frage

„Wie werden die Möglichkeiten der Einschränkung der Nachtflüge auf bestimmten Flugrouten und -zeiten eingeschätzt? Welche Vergleiche können diesbezüglich mit anderen Großflughäfen wie Frankfurt/Main oder München gezogen werden?“

fdc Antwort zur 3. Frage

Vergleich zu anderen Flughäfen helfen nicht weiter. Es sei denn, den Fragestellern kommt es nicht auf die raumordnerische Lage des Flughafenstandorts, sondern allein auf die Durchführung nächtlicher Starts und Landungen an. Laut Urteil des BVerwG ist am Standort Schönefeld nur ein „mittelgroßer“ und kein „Großflughafen“ geplant (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Rnd 86 und Rnd 157).

Generell gilt für ein Drehkreuz mit der Lage Berlins innerhalb der Zeitzonen folgende Knotenstruktur²:

- Flüge von und nach Nord-, Mittel- und Südamerika finden in der Regel am Vormittag statt.
- Flüge von Afrika kommen am Vormittag an und fliegen am späten Tagesrand (vor 22 Uhr) nach Afrika.

² Bei diesen Betrachtungen wird davon ausgegangen, dass regionaler Luftverkehr Verkehr bis zu einer Entfernung von 3.500 km (also auch Nordafrika umfasst) und interkontinentaler Luftverkehr ab 6.000 km durchgeführt wird. Der Verkehr zwischen 3.500 km und 6.000 km wird als internationaler Luftverkehr definiert.

- Flüge von und nach Nahost, Mittlerer Osten kommen am frühen Nachmittag und fliegen am späten Nachmittag zurück.
- Flüge von Fernost kommen am Vormittag an und fliegen am späten Tagesrand zurück.
- Innereuropäische Flüge bilden ein kontinuierliches Drehkreuz (Gleichverteilung über den Tag) und garantieren so den Feeder für die Interkont-Flüge.

4. Frage

„Wie hoch wird der Bedarf an unabweisbaren Nachtflügen (Verspätungen, Notfälle, usw.) eingeschätzt? Wie stark ist darüber hinaus der nach dem derzeitigen Festsetzungsbeschluss zulässige Nachtflugverkehr? Durch wen und für welche Zwecke sollen Starts- und Landungen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr in Anspruch genommen werden?“

fdc Antwort zur 4. Frage

Zuerst die unabweisbaren Flüge in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr: Vermessungsflüge der DFS! Darüber hinausgehende unabweisbare Flüge gibt es nicht. Es gibt lediglich politisch gewollte Ausnahmen.

Verspätungen/Verfrühungen

Dass Verspätungen / Verfrühungen nicht unabweisbar sind, belegen die Regelungen zum Nachtflugbetrieb der Luftverkehrsbehörde im Planergänzungsbeschluss. Dort werden Verspätungen und Verfrühungen in der Kernzeit der Nacht nicht zugelassen. Folgerichtig können diese Flüge auch in anderen Nachtzeiten ausgeschlossen werden. Rund 75% der Verspätungen haben die Airlines, z. B. durch knappe Umlaufplanung, selbst zu verantworten. Die mögliche Verspätungszeit ist dem Piloten beim Abflug bekannt, folglich kann er reagieren. Verspätungen sind tägliche Routine im Luftverkehr, ebenso der Flug zu einem Ausweichflughafen.

Verfrühungen treten nur bei Langstreckenflügen auf. Verfrühungen entstehen durch schnelles Fliegen, Rückenwind, oder durch Einsatz eines anderen Flugzeugtyps (Boeing fliegt schneller als Airbus). In der Regel liegen mögliche Verfrühungen nicht über 30 Minuten. Eine Verfrühungszeit kann durch langsames Fliegen im Rahmen des verfügbaren Geschwindigkeitsspektrums vermieden werden.

Notfälle

Für jeden Flug sind nach den internationalen Regeln (FAA und EU-JAR) für Notfälle Ausweichflughäfen auf der Strecke und zum Zielflughafen einzuplanen. Im Notfall müssen die Flugzeuge nicht unmittelbar auf dem nächsten Flughafen landen. Sollte dies doch der Fall sein, handelt es sich nicht mehr um einen Notfall, sondern einen Unfall. Beispielhaft mag das Verfahren der havarierten A380 in Singapore beschrieben werden: Wenige Minuten nach dem Start in einer Höhe von 2286 m meldet sich der Pilot bei der Flugkontrolle und sprach von einem Problem. Er bat darum, den Kurs ändern und die Flughöhe beibehalten zu dürfen. Bereits fünf Minuten nach dem Start wurde das betreffende Triebwerk stillgelegt. Trotz der 58 Störmeldungen flog die Crew noch eine Stunde und 45 Minuten Warteschleifen, um die Störmeldungen abzuarbeiten und um Flugbenzin zu verfliegen. Trotz immer noch zu hohem Landegewicht erfolgte dann die Landung. Laut Meldung kam das Flugzeug, trotz der komfortablen Länge der Landebahn von 4.000 m, erst kurz vor dem Ende der Piste zum Stehen. Ohne die Zeit im Warteraum wäre das Flugzeug vermutlich mit nicht absehbaren Folgen über das Ende der Landebahn hinausgeschossen (Flug Revue 01/2011). Diese Ausführungen in der Flug Revue machen deutlich, **den Notfall**, der eine sofortige Landung erforderlich macht, gibt es nicht.

Hilfs- und Rettungsflüge

Auch Hilfs- und Rettungsflüge erfolgen nicht spontan. Neben der Vorbereitung, der Flugzeit müssen Hilfs- und Rettungsflüge geplant und angemeldet werden. Steht ein Flughafen nicht zur Verfügung, wird ein anderer Flughafen ausgewählt, auf dem Nachtflüge zulässig sind. Außerdem: Da Hilfs- und Rettungsflüge am Tage vorher koordiniert werden, ist die Möglichkeit der Ausnahme, soweit die Nutzung des Flughafens unabweisbar ist, durch die zuständige Luftverkehrsbehörde gegeben; einer generellen Ausnahme für solche Flüge bedarf es deshalb nicht.

Regierungsflüge

Soweit Politiker nächtliche Flüge zur Ausübung und Privilegierung ihrer Arbeit für unabdingbar halten und gerne in der Nacht abfliegen oder ankommen – also nicht in der Luft sein wollen – wird ein politischer Beschluss zur Notwendigkeit dieser Starts- und Landungen – nicht der Flüge – in der Nacht nicht zu verhindern sein.

Wartungs- und Überführungsflüge

Der bedeutendste deutsche Wartungsstandort (Flug Revue 03/2011) ist der Flughafen Hamburg. Am Flughafen Hamburg besteht ein Nachtflugverbot von 22 bis 5 Uhr, im Passagierlinienverkehr sind Verspätungen – nach vorheriger Anmeldung- bis 23 Uhr zulässig.

Ebenfalls in der Flug Revue 03/2011 wird der Wartungsstandort Schönefeld vorgestellt. Danach werden derzeit pro Jahr 58 Flugzeuge der Typen A320/321 oder B737 dem C-Chek unterzogen (macht 80% der Auslastung). Außerdem werden weitere Arbeiten (Lackierung, Ausbau, Avionik, etc.) angeboten. Die Basis in Schönefeld gehört zu einem Verbund von Wartungsstätten (Sofia, Malta, Budapest, Shannon). In der Regel – so der Artikel – kommen die Überführungsflüge am Sonntagabend. Ins-

gesamt 20 Tage beträgt die Liegezeit für einen C-Chek. Anders formuliert: Wartungs- und Überführungsflüge müssen nicht nachts stattfinden.

Bereitstellungsflüge

Bereitstellungsflüge werden immer dann erforderlich, wenn ein Flugzeug aufgrund technischer Mängel ausfällt, oder aus anderen Gründen kein Flugzeug am Abflugort vorhanden ist, um den Umlauf von diesem Standort aus vorzunehmen. Bei der technischen Sicherheit der Flugzeuge und einer qualifizierten Umlaufplanung ein äußerst seltenes Ereignis. Bei diesen seltenen Ereignissen nehmen die Luftverkehrsgesellschaften schon heute Abflugverzögerungen in Kauf, zumal auch eine Ersatzcrew mobilisiert werden muss. Auch hierfür gibt es keine Dringlichkeit für einen Nachtflugbedarf. Sollte eine solche Ausnahme doch vorliegen, ist ausreichend Zeit vorhanden, über die zuständige Luftverkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Anders formuliert: Bereitstellungsflüge müssen nachts nicht mit einer generellen Betriebsgenehmigung stattfinden.

Fracht- und Postflüge

Für Fracht- und Postflüge gibt es am Standort Berlin keinen Bedarf. Die vier Frachtflughäfen (FRA, CGN, LEJ und HHN) fertigen 97% des gesamten deutschen Frachtaufkommens ab. Dies weist auch darauf, dass innerdeutsch der Transport zu und von den vier Flughäfen per Lkw erfolgt. Ein Nachtflugbedarf für Fracht- und Postflüge am Standort Berlin ist nicht erkennbar.

Bedarf laut Planergänzung

Der im Planergänzungsbeschluss genehmigte Bedarf wird mit einem Gutachten der Intraplan GmbH vom Oktober 2010 begründet. Daraus ist zu entnehmen, dass der Gutachter aufgrund der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Tegel zu der Überzeugung kommt, dass die

dichter stattfindenden Landungen vor 23 Uhr, einen Nachtflugbedarf begründen. In den weiteren Ausführungen untersucht der Gutachter Intraplan verschiedene Szenarien mit und ohne Nachtflugbeschränkungen. Auffällig dabei ist, dass die Jahresflugbewegungen unverändert bleiben (siehe hierzu auch Fußnote 1). Dies weist darauf hin, dass Nachtflugbeschränkungen keinen Einfluss auf das Bewegungsaufkommen am Standort Berlin haben. Es findet lediglich eine Verschiebung von Nachtflugbewegungen auf den Tag statt. Der Gutachter kommt selbst zu dem Ergebnis, dass zeitliche Verlagerungen durchaus stattfinden können, ohne dass dadurch Verkehrsverluste entstehen (ITP, S. 14).

5. Frage

„Die Bundesregierung plant ausweislich des Koalitionsvertrages, die Bedingungen für Nachtflüge zu erleichtern. Wie würde sich dies unter Bedingungen eines umfassenden Nachtflugverbotes am BBI auswirken? Wäre z. B. mit einem Ausweichen an andere Flughäfen und entsprechenden wirtschaftlichen Folgen zu rechnen?

Welche Position vertreten der Bund und das Land Berlin als Gesellschafter zu einem umfassenden Nachtflugverbot?“

fdc Antwort zur 5. Frage

Hierzu verweise ich auf mein Themenpapier TP 47. Darin wird nachgewiesen, dass es keinen generellen nächtlichen Betriebsbedarf an allen Flughafenstandorten in Deutschland gibt. Weiter wird belegt, dass es der Luftverkehrswirtschaft nicht um die Befriedigung eines nachgewiesenen nächtlichen Bedarfs geht, sondern ausschließlich darum entgegengesetzte Belange zurückzudrängen. Seitens der Luftverkehrswirtschaft wird die Forderung aufgestellt, dass Nachtflugbetrieb generell zulässig ist und keines Nachweises bedarf. Mit dieser Forderung sollen die Grundlagen unseres Rechtssystems ausgehebelt werden. Noch gilt, dass es bei Eingriffen in die Belange Dritter des

Bedarfsnachweises, der Abwägung und der Genehmigung bedarf. Sollte diese Reihenfolge aufgegeben werden, benötigen zukünftig alle Großprojekte nur noch der Bedarfsanforderungen des Vorhabenträgers zur Realisierung.

Kritisch im Zusammenhang mit der Frage ist darauf hinzuweisen, dass der Bund, durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und das Land durch die Luftverkehrsbehörde Aufsichts- und Genehmigungsbehörde des Luftverkehrs sind, und gleichzeitig Gesellschafter des Flughafens sind. Kritisch zu bewerten ist auch, dass sowohl der Bund als auch das Land Brandenburg, Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), einem ausgewiesenen Verband des Lobbyismus, sind. Dazu ist der BMVBS auch Schirmherr der Initiative Luftverkehr, die sich zum Ziel gesetzt hat, gemeinsam mit Politik und den Ministerien auf Bundes- und Landesebene höchste Qualität und Effizienz für den Luftverkehrsstandort Deutschland zu erreichen³.

7. Frage

„Wie ist der Nachweis erbracht worden, dass der Nachtflug unabweisbar ist und nicht im Tageszeitraum abgewickelt werden kann? Wie viele Flüge werden ohnehin als nicht planmäßige Flüge (Rettungsflüge, Regierungsflüge etc.) in einer Nacht prognostiziert?“

fdc Antwort zur 7. Frage

Der Luftverkehr als schnelles Transportmittel über lange Distanzen ist allein aufgrund der Zeitzonen darauf angewiesen, dass Flüge – **Flüge** – auch in der Nacht stattfinden. Eine andere Frage ist, ob der Bedarf an Starts und Landungen an einem bestimmten Kristallisationspunkt des Luftverkehrs – einem Flughafen – vorhanden

³ <http://www.initiative-luftverkehr.de/>

ist? Der Bedarf ist generell nicht vorhanden. Der Bedarf an Starts und Landungen in der Nacht kann durch wenige Flughäfen in Deutschland gedeckt werden, ohne dass Flexibilität und Kapazität des Luftverkehrs eingeschränkt werden. Die Durchführbarkeit von Starts und Landungen an einem bestimmten Standort sollte zuerst durch eine raumordnerische Konfliktbewertung erfolgen, ggf. sollte diese Konfliktbewertung bei der Standortauswahl ausschlaggebend sein. Starts und Landungen an einem bestimmten Standort können jederzeit, ohne Nachteile, auch am Tage abgewickelt werden.

In Bezug auf die Regierungsflüge verweise ich auf die Beantwortung der Frage 4. Dies ist ausschließlich eine politische Entscheidung und keine Entscheidung der Unabweisbarkeit. Bei den anderen genannten Flügen verweise ich ebenfalls auf die Beantwortung der Frage 4.

Die im Intraplan-Gutachten „prognostizierten“ Nachtflüge stellen ausschließlich eine Extrapolation des Bestands (Schönefeld einschließlich Beamten-Shuttle) dar. Eine nachvollziehbare und begründete Prognose wurde nicht erstellt.

8. Frage

„Hat es beispielsweise am Flughafen München landesplanerische bzw. regionalplanerische Festlegungen zur Einschränkung des Nachtflugs gegeben? Welche Auswirkungen hatten z. B. Einschränkungen des Nachtfluges am Flughafen München?“

fdc Antwort zur 8. Frage

Im Raumordnungsverfahren für die 3. Piste am Flughafen München hat es die entsprechenden Festlegungen gegeben. Die Nachtflugbeschränkungen waren nach meiner Kenntnis Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens. Diese Beschränkungen haben jedenfalls nicht dazu ge-

führt, dass der Flughafen München sich nicht zum Hub entwickelt hat.

Beim Flughafen Frankfurt hat es im LEP zum Flughafen die allgemeine Aussage der Obersten Landesplanung gegeben, dass das im Mediationsverfahren vereinbarte Nachtflugverbot „Planungsvoraussetzung“ für die Standortbewertung war. Dies hat schließlich dazu geführt, dass der VGH-Kassel diese landesplanerische Bewertung als „Ziel“ ansah und in seinem Urteil vom 21.08.2009 verfügte, dass in einer Planergänzung die betrieblichen Regelungen für die Nachtzeit am Standort neu zu bescheiden sei. Gegen dieses Urteil hat die Hessische Landesregierung die zulässige Revision eingelegt, mit dem Argument durch ein Bundesgericht klären zu lassen, welche Zuständigkeiten – die des Landes in der Raumordnung oder die des Bundes in der Fachplanung - höher zu bewerten seien? Vereinfacht formuliert ist die Hessische Landesregierung gerade dabei, die Zuständigkeiten der Länder gegen die Bundeszuständigkeit einzutauschen. Wird dem Begehren des Landes Hessen gefolgt, kastriert sich das Land in der originären Zuständigkeit der Raumordnung zugunsten der Fachplanung des Bundes.

11. Frage

„Welche Auswirkungen hätte ein generelles Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr im Vergleich zu dem derzeit geltenden Planergänzungsbeschluss in Bezug auf

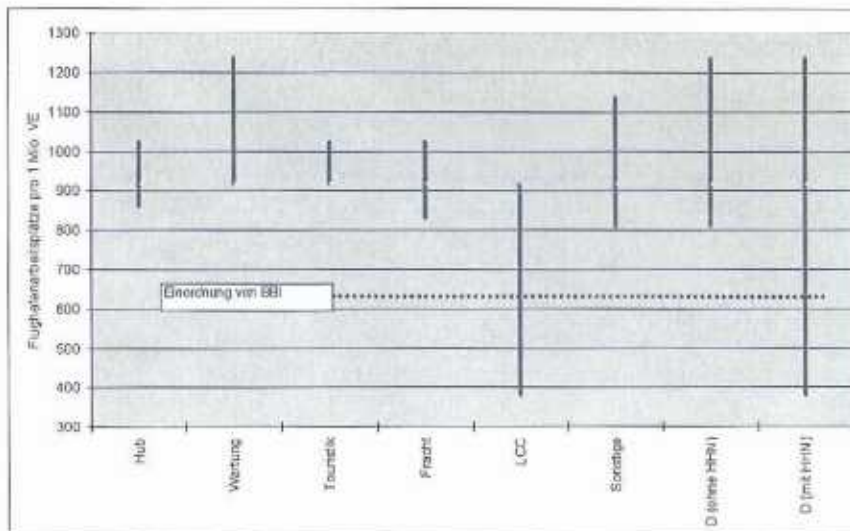
- a) die wirtschaftliche Entwicklung (z. B. Arbeitsplätze)*
- b) das verkehrliche Angebot (z. B. Interkontinentalflüge, Drehkreuzfunktion)*
- c) lärmmedizinische Belange (z. B. Schlafstörungen)?“*

fdc Antwort zur 11. Frage

zu a)

Arbeitsplätze an Flughäfen werden definiert und ermittelt über Verkehrseinheiten (VE). Eine VE wird reprä-

sentiert durch einen Passagier (inkl. Gepäck) oder 100 kg Fracht. Eine bundesweite Auswertung durch fdc zeigt folgende Spannweite der Arbeitsplätze je 1 Mio. VE in Abhängigkeit vom Schwerpunktaufkommen des jeweiligen Flughafens:



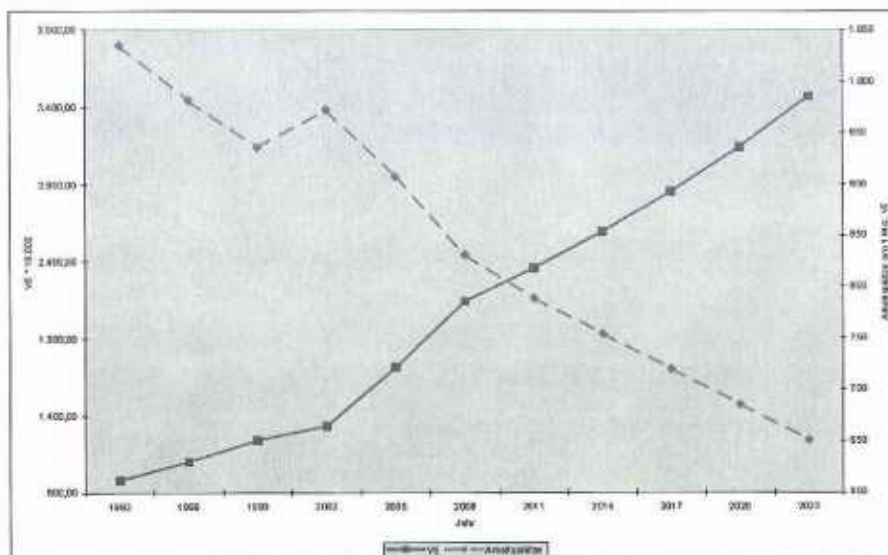
Anmerkung: Die gelben Punkte stellen den Durchschnitt (925 Arbeitsplätze pro 1 Mio. VE) aller deutschen Flughäfen dar. Der Trend für BBI (blau punktierte Linie) für 2023 liegt bei 650 Arbeitsplätze pro 1 Mio. VE.

Die folgende Abbildung zeigt die Auswertung der Entwicklung der VE im Berliner-Flughafensystem und ab 2012 am Standort BBI zeigt die Entwicklung der Arbeitsplätze im Verhältnis zur Verkehrsentwicklung.

Die folgende Abbildung verdeutlicht auch, dass mit zunehmendem Verkehrsaufkommen die Zunahme der neuen Arbeitsplätze abnimmt. Diese Trendlinie zeigt auch die weiter vorhandenen Rationalisierungspotenziale im Luftverkehr auf.

Aus beiden Abbildungen ist zu entnehmen, dass der Flughafenstandort BBI in Bezug auf die Arbeitsplatzentwicklung am Flughafenstandort am unteren Ende der Ska-

la liegen wird. Die weiterhin von den Flughafengutachtern geschätzten indirekten, induzierten und katalytischen Effekte beschreiben bestenfalls die Bruttoeffekte einer Flughafenentwicklung⁴. Die negativen Effekte – Abbau von Arbeitsplätzen im sekundären Bereich und deren Verlagerung in Billiglohnländer, Vernichtung des Berufszweigs des Reisebürokaufmanns, der Reisebürokauffrau durch die Buchungssysteme der LCC oder Hybrid-Fluggesellschaften – bleiben bei den Bruttobetrachtungen der Luftverkehrswirtschaft unberücksichtigt.



Anmerkung: Die Abbildung zeigt, dass die Wachstumsraten des Verkehrsaufkommens oberhalb der Wachstumsraten der Arbeitsplatzeffekte liegen. Anders formuliert: Die möglichen Rationalisierungseffekte bei den Arbeitsplätzen sind höher als das Wachstum des Verkehrsaufkommens.

Weiterhin ist anzumerken, dass die Betrachtung der Arbeitsplatzeffekte außerhalb des Flughafengeländes, bei konsequenter Anwendung, zu einem Boom bei den versicherungspflichtigen Beschäftigten in Deutschland führen

⁴ Sarkastisch könnte auch festgestellt werden, dass zu den induzierten Arbeitsplätzen des Luftverkehrs auch mit den durch Lärm und Luftschadstoffe des Flugverkehrs auslösten gesundheitliche Folgen Arbeitsplätze in der Gesundheitsvorsorge und der Gesundheitsnachsorge geschaffen werden. Zynisch: dass auch Arbeitsplätze im Bestattungswesen mit bewirkt werden.

müsste. Die Luftverkehrswirtschaft behauptet, dass jeder Arbeitsplatz am Flughafen mindestens mit dem Faktor 1 einen weiteren Arbeitsplatz generiert (die Gutachter der FBS nehmen sogar den Faktor 1,6). So waren im Jahr 2008 im Kfz-Gewerbe rd. 4,95 Mio. Beschäftigte registriert. Mit der Methode der Luftverkehrswirtschaft werden daraus mindestens weitere 4,95 Mio. indirekte, induzierte und katalytische Arbeitsplätze. Im Gegensatz dazu trägt der Luftverkehr dazu bei, industrielle Arbeitsplätze in Billiglohnländer zu verlagern. Eine Verlagerung der Produktion von Mobiltelefonen der Firma Nokia von Bochum nach Rumänien, wäre ohne die Vorteile des Luftverkehrs nicht möglich gewesen.

Statt knapp 40 Mio. versicherungspflichtigen Verhältnissen müsste es, wenn der Berechnungsmethode der Luftverkehrswirtschaft gefolgt würde, fast 80 Mio. versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse in Deutschland und bei Berücksichtigung der für BBI ermittelten Effekte sogar mehr als 100 Mio., geben.

zu b)

Die Beantwortung dieser Frage hängt wiederum davon ab, ob das prognostizierte Verkehrsaufkommen durch Nachtflugbeschränkungen verändert wird. Nach dem im Auftrag der Luftverkehrsbehörde durch Intraplan erstellten Nachtfluggutachten, kann davon ausgegangen werden, dass nächtliche Beschränkungen des Start- und Landeverkehrs am Standort BBI nicht zu Einbußen des Verkehrsaufkommens führen. Folglich können diese Betriebsbeschränkungen auch nicht zu „Verlusten“ von Arbeitsplätzen in der Drehkreuzfunktion führen. Ebenso wenig muss befürchtet werden, dass nächtliche Betriebsbeschränkungen am Standort Schönefeld zu Einbußen bei der Angebotsqualität eines potenziellen Drehkreuzes führen werden.

Die Drehkreuzfunktionen in Mitteleuropa wird auf den großen Drehkreuzen in drei bis sechs Konten (abhängig von der Bedeutung des Drehkreuzes) zwischen 6 bis 22 Uhr abgefertigt (siehe hierzu Antwort zu Frage 3).

zu c)

Keine fachplanerische Bewertung.

12. Frage

„Wie werden sich die derzeit durch das Planergänzungsverfahren festgestellten Bedarfe für Flugbewegungen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr verteilen? Welche Wirkung entfaltet diesbezüglich die vom Flughafenbetreiber beantragte lärmabhängige Entgeltordnung? Welche Änderungen zur derzeitigen Situation am Flughafen Berlin Schönefeld sind zu erwarten?“

fdc Antwort zur 12. Frage

Nach Analyse des Planergänzungsbeschlusses und dem den Planergänzungsbeschluss stützenden Gutachten, liegen keine Nachweise für einen Nachtflugbedarf vor. Der Gutachter Intraplan führt selbst aus, dass seine Verkehrszahlen für 2020 Hochrechnungen des Status quo gegenüber 2008 seien. Der Status quo 2008 am Flughafen Schönefeld ist ohne Nachtflugbeschränkungen. Es ist weder begründbar noch nachvollziehbar, dass der Gutachter Intraplan bei der Nachtflugprognose von den bisher angenommenen Stützjahren abweicht und nicht das Jahr 2005 als Ausgangsbasis nimmt. Zumal der Gutachter beim neu gewählten Ausgangsjahr das Planungszieljahr hätte verändern müssen. Die vom Gutachter Intraplan gewählte Vorgehensweise und fehlende Einstellung von Planungsstützjahren stellen sicher, dass die Ergebnisse nicht nachvollziehbar und mit früheren Prognosen auch nicht vergleichbar sind.

Eine Analyse der von der FBS vorgelegten Entgeltordnung, wurde nicht vorgenommen. Aufgrund der langjährigen Erfahrungen am Flughafen Frankfurt kann zu den lärmabhängigen Landentgelten folgende Anmerkung gemacht werden:

- Lärmabhängige Landentgelte für nächtliche Starts und Landungen sind die am wenigsten geeigneten Regelungsinstrumente zur Lärmvermeidung / Lärmreduzierung.

Dies lässt sich wie folgt erklären. Die Entgeltordnungen der Flughäfen sind stark abhängig von den Konkurrenzflughäfen, stark abhängig von der Verkehrsstruktur und stark abhängig davon, ob eine Luftverkehrslinie eine dominierende Stellung am Flughafenstandort hat. In diesem Fall werden die für die Nachtzeit erhobenen Zuschläge durch Reduktionen am Tage wieder ausgeglichen. So dass das Ergebnis für die Luftverkehrslinie insgesamt ausgabeneutral und für den Flughafen einnahmeneutral ist. Fremde Luftverkehrslinien werden abwägen zwischen den Kosten einer veränderten Umlaufplanung und den Zusatzkosten durch nächtliche Zuschläge. Hier wird es wesentlich auf die Frequenzen des Flugbetriebs ankommen. Bei einer geringen Frequenz wird ein Zuschlag bei den Landentgelten nicht zu einer anderen Verkehrsstruktur führen.

13. Frage

„Für welche Flüge besteht auch in Nachtrandzeiten ein wirtschaftlicher Bedarf?!

fdc Antwort zur 13. Frage

Nachtrandzeiten sind zu definieren. Es könnten die Zeiten von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr, oder von 22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr sein.

Der wirtschaftliche Bedarf ist eine unbestimmte Größe. Betriebswirtschaftlich ist ein möglichst langer Umlauf für jedes Flugzeug für die Luftverkehrslinien von Bedeutung (jedes Wirtschaftsunternehmen wird eine möglichst lange Laufzeit der Maschinen anstreben). Die Umlaufzeit der Flugzeuge der Luftverkehrsgesellschaften hat aber nichts mit den Betriebszeiten eines Flughafens zu tun. Ich gehe davon aus, dass die Fragesteller mit ihrer Frage die Betriebszeiten des Flughafens meinen. Generell kann dazu gesagt werden, dass der Luftverkehr bei der Lage Mitteleuropas - innerhalb der Zeitzonen - insgesamt nur einen geringen nächtliche Betriebsbedarf bei den Flughäfen generiert. Hinzuweisen ist darauf, dass nächtliche Betriebszeiten bei Flughäfen nicht kostendeckend betrieben werden können. Nächtliche Betriebszeiten von Flughäfen müssen immer durch Tageseinnahmen quer subventioniert werden.

14. Frage

„In welchem Umfang wurden durch die Länder Berlin und Brandenburg, den Bund sowie private Unternehmen bereits Investitionen getätigt, die durch eine Ausweitung des Nachtflugverbots nicht wirksam werden können?“

fdc Antwort zur 14. Frage

Bei Betriebsbeschränkungen geht es auch in den Luftfahrthandbüchern immer nur um örtliche Beschränkungen von Starts und Landungen auf dem betreffenden Flughafen. Selbst bei einer vollständigen Betriebsbeschränkung (Start- und Landverbot) in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr stehen alle Anlagen des Flughafens mindestens 16 Stunden zur Verfügung.

Aus fachplanerischer Sicht sind keine Anlagenteile des Flughafenbetreibers und seiner Gesellschafter an einem Flughafen ausschließlich deshalb notwendig, weil nächtliche Starts- und Landungen zugelassen werden sollen. Es

ist nicht erkennbar, welche Investitionen privater Unternehmen, unter dem Gesichtspunkt nächtlicher Starts- und Landungen erfolgten. Selbst bei einem Betriebsverbot von 22 bis 6 Uhr können Flugzeugwartungsanlagen unbeschränkt und ohne wirtschaftliche Einbußen betrieben werden. Alle anderen Anlagen (primäre und sekundäre⁵) sind, unabhängig von den Betriebszeiten des Flughafens, notwendige Einrichtungen zum Betrieb des Flughafens.

15. Frage

„Welche möglichen finanziellen und rechtlichen Risiken bestehen für das Land, wenn es im Vorgriff auf das erwartete Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Planergänzungsbeschluss ein Nachtflugverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr verordnet? Wie ist die Rechtslage einzuschätzen, wenn Fluggesellschaften gegen eine solche Entscheidung klagen würden?“

fdc Antwort zur 15. Frage

Ohne auf die juristischen Aspekte dieser Frage einzugehen, eine Anmerkung allein aus fachplanerischer Sicht. Die Fluggesellschaften, die „umziehen“, werden sich auf das zum Zeitpunkt des Umzugs vorgefundene Betriebsreglement einstellen. Bei den am Standort Schönefeld derzeit dominierenden Low Cost Carrier (LCC), stellt sich die politische Frage, ob ein dominierender LCC-Verkehr erwünscht ist.

Die Folge eines dominierenden LCC-Verkehrs ist die dauerhafte Unterdeckung der Betriebskosten des Flughafens. Da Genehmigung und Kontrolle von Luftverkehrsanlagen in Auftragsverwaltung wahrgenommen werden, könnte eine Weisung des Bundes landespolitische Absichten wirkungslos werden lassen. Im Rahmen des Revi-

⁵ Primäre Anlagen sind: Flugbetriebsflächen, alle Passagier- und alle Frachtterminals. Sekundäre Anlagen sind: Air Traffic Control, Betankungsanlagen, Feuerwehr, Rettungswesen, Flugzeugwartung, Betriebswerkstätten etc.

sionsverfahrens des Landes Hessen vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Nachtflugbetrieb auf dem ausgebauten Flughafen Frankfurt Main geht es um die Frage, ob landesplanerische Entscheidungen in der Frage von Nachtflugbeschränkungen zulässig und einzuhalten sind – so die Meinung des VGH-Kassel – oder die originäre Zuständigkeit des Landes raumordnerische Konflikte über Ziele der Raumordnung zu regeln, durch die Fachplanung des Bundes überwunden werden kann, weil die Fachplanung in die Bundeszuständigkeit falle. Abhängig von der Entscheidung des BVerwG könnte das Land nur über den Weg der Raumordnung, ein Nachtflugverbot durchsetzen.

16. Frage

„Welche gesundheitlichen Risiken im Hinblick auf Fluglärm und weiteren Verkehrslärm zwischen 05:00 und 6:00 und 22:00 und 24:00 Uhr wurden bisher nachgewiesen und wie können diese Risiken mit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Fluggesellschaften vereinbart werden? Wie wird diesbezüglich die Wirkung möglicher flugtechnischer Vorkehrungen wie steilerer Abflugwinkel, segmentierte Anflüge und gesonderte Startbahnzuweisungen eingeschätzt?“

fdc Antwort zur 16. Frage

Die gesundheitlichen Risiken durch Fluglärm können fachplanerisch nicht eingeschätzt werden. Die Frage zeigt jedoch auf, dass Flugverkehr und in dessen Folge der Fluglärm und der Schadstoffausstoß externe Folgekosten verursacht. So wie die Luftverkehrswirtschaft die positiven externen Arbeitsplatzeffekte beständig herausstreicht, ist es zur Betrachtung der volkswirtschaftlichen Kosten erforderlich, eine umfassende Analyse aller Kosten zu erstellen. Die vorliegenden Gutachten der FBS zu den regionalwirtschaftlichen Effekten geben nur Teile der gesamten Auswirkungen des Flughafenbetriebs wieder. Für die Be-

wertung der regionalwirtschaftlichen Effekte sind die Gutachten der FBS ungeeignet.

Mit der Frage werden auch weitere externe und durch Dritte zu erbringende Kosten des Flugbetriebs – der passive Lärmschutz in der Tag-Schutzzone 2 – thematisiert, ohne diese jedoch zu erfassen. Die zur Lärminderung möglichen und nicht vollständig aufgezeigten flugtechnischen Maßnahmen sind nur dann nachhaltig wirksam, wenn diese Maßnahmen mit der Begrenzung des Flugbewegungsaufkommens einhergehen.

Steilere Abflugwinkel – nach LuftVO vorgeschrieben – wirken nur im unmittelbaren Flughafenumfeld – bis etwa 10 km. Segmentierte Anflugverfahren bedürfen einer detaillierten Analyse. So wie diese Verfahren am Flughafen Frankfurt angelegt sind, sind sie nur kapazitiv eng begrenzt einsetzbar. Eine Analyse am Flughafen Frankfurt zeigt, dass knapp 5% der Landungen zwischen 22 und 6 Uhr im segmentierten Verfahren stattfinden. Dies entspricht pro Betriebsrichtung durchschnittlich weniger als zwei Landungen pro Nacht, die nach diesem Verfahren am Standort Frankfurt geflogen werden.

17. Frage

„Mit welchen wirtschaftlichen Auswirkungen wäre im Falle eines umfassenden Nachtflugverbots von 22.00 bis 06.00 Uhr zu rechnen, im Vergleich zur aktuellen Regelung im Planergänzungsbeschluss 'Lärmschutzkonzept BBI' ?“

fdc Antwort zur 17. Frage

Generell wird auf die Beantwortung der vorhergehenden Frage verwiesen. Vordergründig negative Auswirkungen durch ein nächtliches Betriebsverbot können nur dann eintreten, wenn ein solches Verbot zu Verkehrseinbußen führen würde. Nach dem vorliegenden Gutachten der Luftverkehrsbehörde spricht aber nichts für diese Annah-

me. Weiterhin lässt diese Frage weitere wesentliche Aspekte unbeachtet. Der prognostizierte Nachtbetrieb von Starts und Landungen stellt lediglich 7% des Jahresbewegungsaufkommens dar. Die Betriebskosten für die Nachtzeit liegen aber deutlich oberhalb der Betriebskosten für den Tagbetrieb. Wohingegen die Einnahmen in der Nachtzeit deutlich geringer ausfallen – trotz lärmabhängiger Landeentgelte und Nachtzuschlägen – als während der Tageszeit. Dies macht deutlich, dass ein potenzieller Nachtflugbetrieb durch den Tagflugbetrieb quer subventioniert werden muss und insgesamt das betriebswirtschaftliche Ergebnis des Flughafens negativ beeinflusst. Weiterhin bleibt die Frage der externen Kosten einer nächtlichen Betriebsbereitschaft des Flughafens unbeantwortet. Entsprechende wissenschaftliche Gutachten liegen nicht vor. Deshalb ist eine objektive Bewertung der Folgen nächtlicher Betriebsbeschränkungen am Standort BBI nicht möglich.

Klar ist aber auch, dass in Deutschland nächtliche Betriebszeiten in einem begrenzten Umfang auf einzelnen Flughäfen erforderlich sein könnten, allerdings nicht an jedem Flughafenstandort. Es wäre Aufgabe einer nationalen Luftverkehrsplanung diesen Bedarf zu definieren, und unter Klärung raumordnerischer Konflikte Standorte auszuwählen, an denen ein Nachtflugbetrieb für Deutschland erforderlich und möglich ist.

18. Frage

„Mit welchen wirtschaftlichen Auswirkungen wäre im Falle eines umfassenden Nachtflugverbots von 23.00 bis 05.00 Uhr zu rechnen im Vergleich zur aktuellen Regelung im Planergänzungsbeschluss `Lärmschutzkonzept BBI`?“

fdc Antwort zur 18. Frage

Siehe Antwort zu Frage 17.

19. Frage

„Sind Regelungen denkbar, die bei möglichst geringen wirtschaftlichen Auswirkungen für den Flughafen BBI einen besseren nächtlichen Lärmschutz ermöglichen?“

fdc Antwort zur 19. Frage

Generell wird die Auffassung vertreten, dass ein Nachtflugbetrieb am Standort BBI mehr negative Auswirkungen (betriebswirtschaftlich, regionalwirtschaftlich und volkswirtschaftlich) verursacht, als ein Nachtflugverbot. Da die Luftverkehrslobby die hohen Aufwendungen der Flughäfen für den passiven nächtlichen Lärmschutz beklagt⁶, würde ein Nachtflugverbot dazu führen, diese Aufwendungen einzusparen.

22. Frage

„Welche sicherheitstechnischen Unterschiede bestehen bei Starts und Landungen am Tage, in der Dämmerung und in der Nacht?“

fdc Antwort zur 22. Frage

Keine. Der fliegende Pilot schaut auf die Instrumente. Für ihn ist es unerheblich ob „draußen“ Tag, Dämmerung oder Nacht herrscht. Nur der zweite Pilot schaut aus dem Fenster.

24. Frage

„Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Flughafen BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?“

fdc Antwort zur 24. Frage

Ein Flughafen ist nicht Treiber einer Wirtschaftsentwicklung. Ein Flughafen kann Folge aber nicht Voraussetzung einer Entwicklung sein. Außerdem hält der Autor ein Flughafensystem für leistungsfähiger, effektiver und an-

⁶ [http://www.adv.aero/laerm.html?&no_cache=1&sword_list\[\]=Nachtflug](http://www.adv.aero/laerm.html?&no_cache=1&sword_list[]=Nachtflug)

passungsfähiger als einen Single-Standort. Das Berliner Flughafensystems hat dies während der Fußballweltmeisterschaft unter Beweise gestellt. Vergleichbares wäre mit dem Single-Standort Schönefeld nicht möglich gewesen. Da mit dem Single-Standort Schönefeld die Kapazitäten des Luftverkehrs in Berlin nicht erweitert, sondern reduziert werden, ist die regionalwirtschaftliche Wirksamkeit – auch die Wirksamkeit in Bezug auf die Beschäftigungseffekte – des Single-Airports keinesfalls höher einzustufen als die des bisherigen Flughafensystems. Durch die Konzentration auf einen Standort werden dagegen Synergieeffekte wirksam, die zu einer Reduzierung der Arbeitsplatzwirksamkeit führen.

25. Frage

„Welche finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen hätte eine weitere Verzögerung der Eröffnung des Flughafens BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?“

fdc Antwort zur 25. Frage

Negative Auswirkungen für die Wirtschaftsregion durch eine verzögerte Inbetriebnahme sind nicht zu befürchten. Die luftverkehrliche Erschließung der Region ist gewährleistet. Die verkehrliche Entwicklung wird durch die Schließung des Flughafensystems und die Inbetriebnahme des Single-Airports nicht forciert werden. Zumal der neue Single-Standort – im Gegensatz zum bisherigen Flughafensystem – in erkennbarem Zeitraum seine Kapazitätsgrenze erreichen wird. Die Absicht die absehbaren und erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Flugbetriebsflächen zeitgerecht in Angriff zu nehmen ist nicht erkennbar. So dass der Flughafen BBI, bei weiter zunehmendem Verkehrsaufkommen, schon jetzt erkennbar an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird und bestimmte Verkehre wegen Kapazitätsproblemen – nicht wegen der Nachtflugbeschränkungen – nicht mehr aufnehmen kann.

H. Faulenbach da Costa

(Dieter Faulenbach da Costa)

Änderungsdienst

Seite 4 Änderungsdienst

Seite 7 2. Absatz, letzter Satz

Da diese Fachplanung nur dann nachvollziehbar ist und nur Akzeptanz finden kann, wenn sie sich bemüht objektiv den Anforderungen des Luftverkehrs und der Raumordnung gerecht zu werden, hat sich der Autor in der Flughafenplanung nicht als Parteigutachter verstanden, sondern immer versucht, durch die Objektivierung der Konflikte Fragen zur Problemlösung beizutragen.

Seite 9 6. Absatz

*„... ein Großflughafen ... agglomerationsfern angemessen ...“
(LEP FS, S. 18)*

Seite 11 4. Absatz, letzter Satz

Die Beschränkungen / Verbote verhindern nur, dass an dem Standort für den diese Regelungen gelten, in der Zeit dieser betrieblichen Regelungen, keine Starts oder Landungen stattfinden.

Seite 14 1. Absatz, 2. Satz

Da die Befriedigung der Verkehrsnachfrage eine öffentliche Daseinsvorsorge ist, sollte bei einer bloßen Verlagerung auf den-einen anderen Verkehrsträger die Betrachtung betriebswirtschaftlicher Auswirkungen auf den einen Verkehrsträger nachrangig sein.

1. Absatz, letzter Satz

Danach der Vergleich der internen und externen Folgekosten des jeweiligen Verkehrsträgers stehen. Die externen Folgekosten wurden in einer Studie des Regionalen Dialogforums ansatzweise untersucht.

Seite 20 1. Absatz, letzter Satz

Der Gutachter kommt selbst zu dem Ergebnis, dass selbst zeitliche Verlagerungen durchaus stattfinden können, ohne

- dass dadurch Verkehrsverluste entstehen würden (ITP, S. 14).
- Seite 22 **Letzter Absatz, erster Satz**
 Im Raumordnungsverfahren für die 3. Piste am Flughafen München hat es die entsprechenden Festlegungen gegeben.
- Seite 23 **2. Absatz, erster Satz**
 Dies hat schließlich dazu geführt, dass der VGH-Kassel diese landesplanerische Bewertung als „Ziel“ ansah und in seinem Urteil vom ~~16.03.2010~~ 21.08.2009 verfügte, dass in einer Planergänzung die betrieblichen Regelungen für die Nachtzeit am Standort neu zu bescheiden sei.
- Seite 24 **Anmerkung:**
 Die gelben Punkte stellen den Durchschnitt (925 Arbeitsplätze pro 1 Mio. VE) aller deutschen Flughäfen dar. Der Trend für BBI (blau punktierte Linie) für 2023 liegt bei 650 Arbeitsplätze pro 1 Mio. VE).
- 3. Absatz, 1. Satz**
 Die folgende Abbildung verdeutlicht auch, dass mit zunehmendem Verkehrsaufkommen die Zunahme der neuen Arbeitsplätze abnimmt.
- Seite 25 **Anmerkung:**
 Die Abbildung zeigt, dass die Wachstumsraten des Verkehrsaufkommens oberhalb der Wachstumsraten der Arbeitsplatzeffekte liegen. Anders formuliert: Die möglichen Rationalisierungseffekte bei den Arbeitsplätze Arbeitsplätzen sind höher, als das Wachstum des Verkehrsaufkommens.
- Seite 31 **1. Absatz, 3. Satz**
 Im Rahmen des Revisionsverfahrens des Landes Hessen vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Nachtflugbetrieb auf dem ausgebauten Flughafen Frankfurt Main geht es um die Frage, ob landesplanerische Entscheidungen in der Frage von Nachtflugbeschränkungen zulässig und einzuhalten sind – so die Meinung des VGH-Kassel – oder die originäre Zuständigkeit des Landes raumordnerische Konflikte über Ziele der Raumordnung zu regeln, durch die Fachplanung des Bundes überwunden werden kann, weil die Fachplanung in die Bundeszuständigkeit falle.

- Seite 32 3. Absatz, letzter Satz
Dies entspricht pro Betriebsrichtung durchschnittlich weniger als zwei Landungen pro Nacht, die nach diesem Verfahren am Standort Frankfurt geflogen werden.
- Seite 33 2. Absatz, 1. Satz
Klar ist aber auch, dass in Deutschland ~~ein~~ nächtliche Betriebszeiten in einem begrenzten Umfang auf einzelnen Flughäfen erforderlich sein könnten, allerdings nicht an jedem Flughafenstandort.

Arbeitsplätze + Kosten des Nachtflugbetriebs

FBS am 02.06.2009

In Tegel gab es einen Zuwachs auf 9.792 Beschäftigte (+25,78% gegenüber 2006).

Mit Nachtflugverbot

Am Flughafen Schönefeld ist die Zahl der Beschäftigten auf 6.328 gestiegen (+9,72%)

Ohne Nachtflugverbot

FBS 2011

Mit Nachtflugverbot gehen 18.000 Arbeitsplätze verloren!

Für 2023 prognostiziert der FBS-Gutachter 31.000 Arbeitsplätze am Flughafen BBI!

Ohne Nachtflugverbot

Arbeitsplätze + Verkehrsaufkommen 2005

1 VE
≡
1 Pax
oder
100 kg Fracht

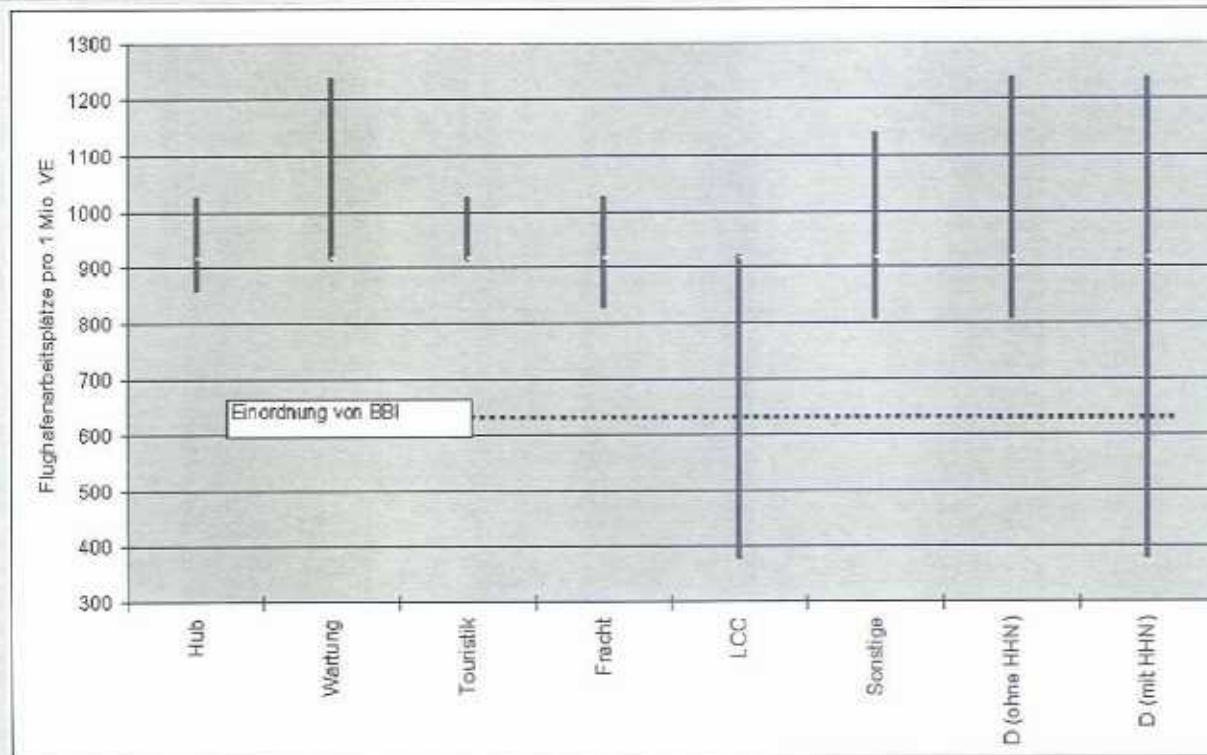
Drehkreuze
FRA + MUC
≡
860 bis 920
Arbeitsplätze/Mio. VE

Low Cost Airport
HHN
≡
390
Arbeitsplätze/Mio. VE

1 Mio. VE
≡
390 bis 1.240
Arbeitsplätze

Wartungsflughafen
≡
1.240
Arbeitsplätze/Mio. VE

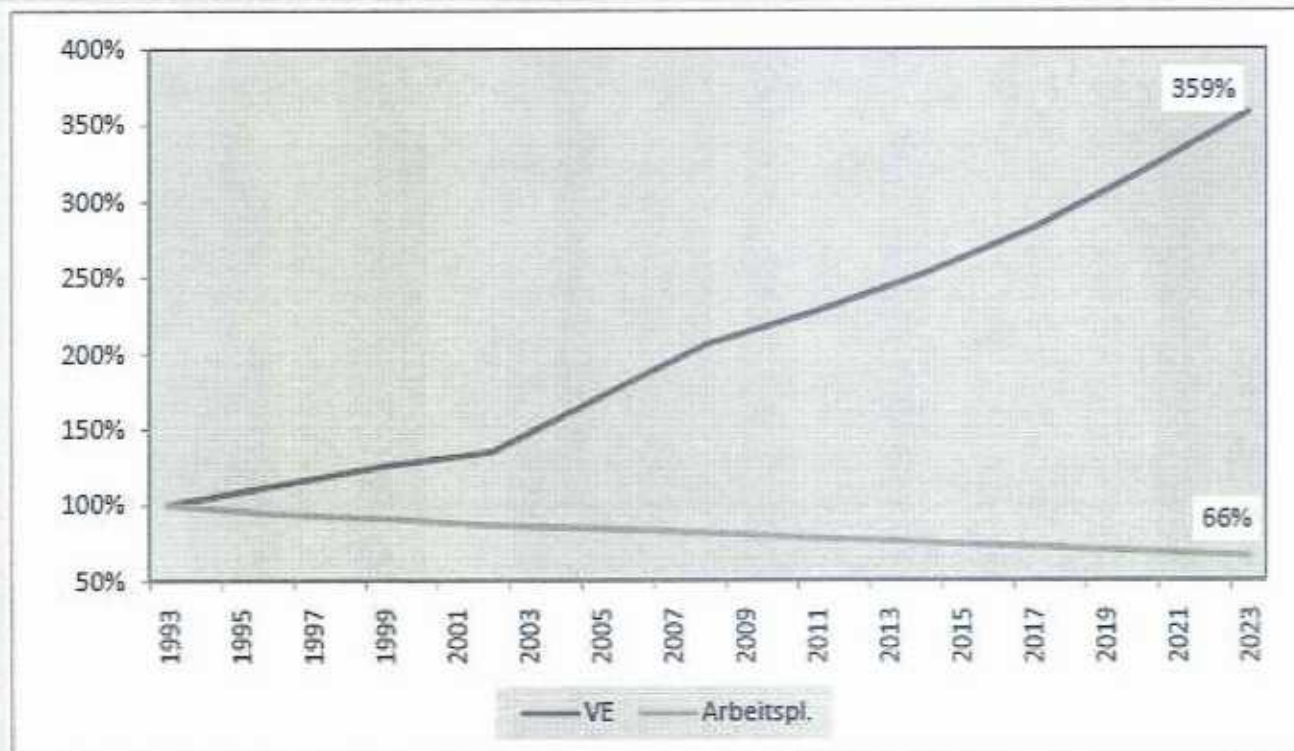
Flughafensystem
≡
952
Arbeitsplätze/Mio. VE



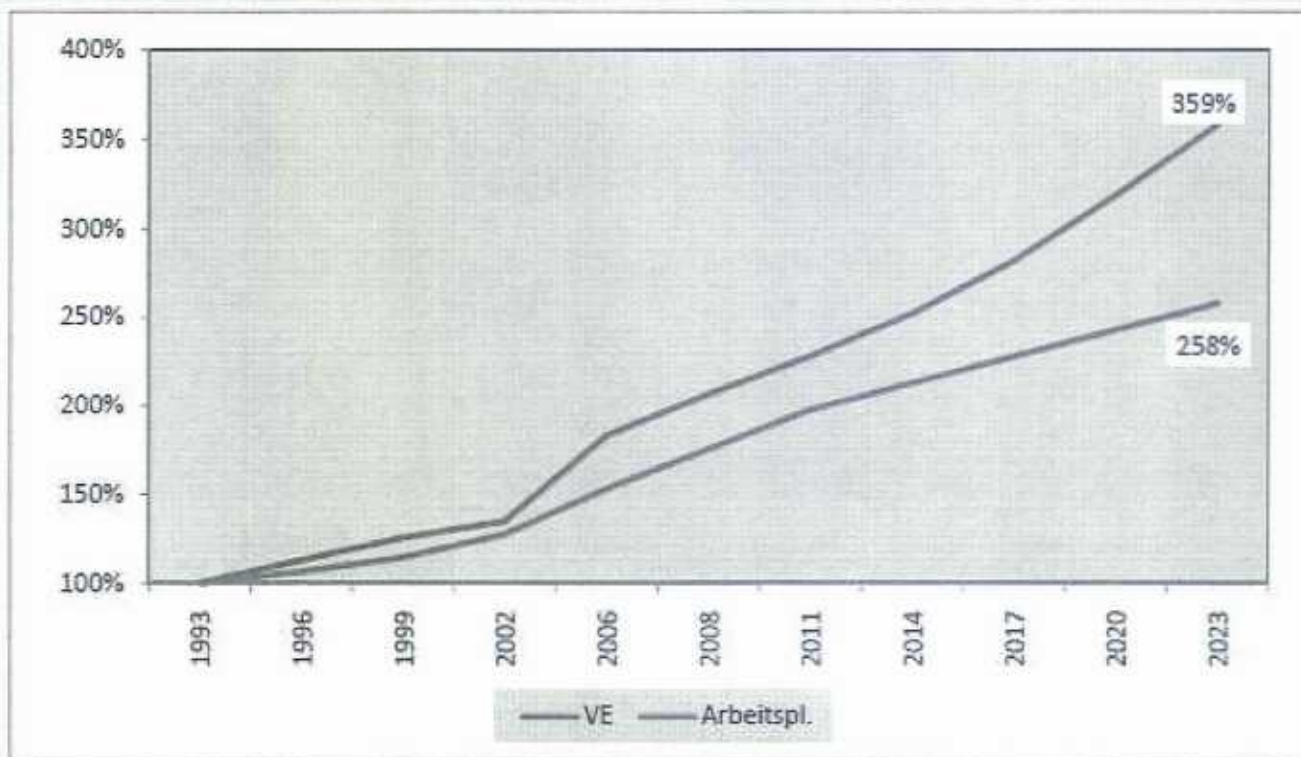
Arbeitsplätze der FBS-Gutachter 952 bis 1033 Arbeitsplätze/1 Mio. VE

Ohne NFV	w-1	w-2
0 bis 24 Uhr 30 Mio. Pax 370.000 Fbw	5 bis 24 Uhr 25 Mio. Pax 236.000 Fbw	6 bis 22 Uhr 22 Mio. Pax 265.000 Fbw
Am Flughafen ≡ 31.000 (x1.000)	Am Flughafen ≡ 23.800 (x915)	Am Flughafen ≡ 21.800 (x948)
Extern ≡ 48.100 (x1,55)	Extern ≡ 42.100 (x1,77)	Extern ≡ 39.000 (x1,79)
Gesamt ≡ 79.100	Gesamt ≡ 65.900	Gesamt ≡ 60.900
± 0	- 13.200	- 18.200

Verkehrsentwicklung + Arbeitsplatzentwicklung pro 1 Mio. VE am BER/BBI



Verkehrsentwicklung + Arbeitsplatzentwicklung am Flughafen BER/BBI



Wahrscheinliche Arbeitsplätze/1 Mio. VE

Planfall

30 Mio. Pax
370.000 Fbw

650 pro Mio. VE
≡
20.800

Extern
≡
???????

Gesamt
≡
???????

±

Externe Arbeitsplätze

In der Flughafenplanung werden damit indirekt, induzierte und katalytische Effekte bezeichnet.

Der FBS-Gutachtern rechnet mit einem Faktor von 1,6 im Verhältnis zu den Arbeitsplätzen am Flughafen.

Wird diese Berechnung der externen Effekte auf alle Wirtschaftsbereiche übertragen, müsste es in Deutschland mehr als 100 Mio. versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse geben.

In Deutschland gibt es derzeit ca. 39 Mio. versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse

Durch den Low-Cost-Verkehr wird der Anteil der prekären Beschäftigungsverhältnisse wachsen!

Was sagt der Prognosegutachter des Landes zu Einschränkungen in der Nachtzeit?

- Das Prognoseergebnis zeigt, dass Restriktionen in der Nacht keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen hat.
- Der Gutachter des Landes belegt mit seiner Masterplan-Prognose, als auch mit seinen Herleitungen für den Nachtflugbedarf am Flughafen BBI, dass die Verkehrs- und Versorgungsfunktion des Flughafens BBI durch Nachtflugbeschränkungen nicht gefährdet wird.

Ergebnis

Die „Arbeitsplatzverluste“ ereignen sich nur in den alternativen Modellen des FBS-Gutachters, nicht aber mit den Prognosegutachten des Landes.

Kosten des Nachtflugbetriebs

Wenn nachts nicht geflogen wird, kann der Flughafen nicht zum Drehkreuz ausgebaut werden!

- Auf den mitteleuropäischen Drehkreuzen liegen die Umsteigeknoten – bis zu sechs - zwischen 6 Uhr und 22 Uhr.
- Auf europäischen Drehkreuzen ist der Nachtflugbetrieb für den Umsteigeverkehr irrelevant!
- Der Nachtflugbedarf in Deutschland dürfte unter 2% betragen.
- Drehkreuze entstehen durch die Strategie einer Airline und nicht durch Nachtflugbetrieb!

Aufkommen / Einnahmen / Ausgaben

1. Schicht
6 bis 14 Uhr

Fbw
48%

Einnahmen aus:
Fbw: 46%
NAR: 50%

Ausgaben für:
Betrieb: 32%
Personal: 43%

2. Schicht
14 bis 22 Uhr

Fbw
47%

Einnahmen aus:
Fbw: 45%
NAR: 49%

Ausgaben für:
Betrieb: 32%
Personal: 43%

3. Schicht
22 bis 6 Uhr

Fbw
5%

Einnahmen aus:
Fbw: 9%
NAR: 1%

Ausgaben für:
Betrieb: 36%
Personal: 14%

Ergebnis: Nachtflugbetrieb ist betriebswirtschaftlich defizitär!

Fbw: Flugbewegungen, NAR: Non Aviation Revenue

Konklusion

Arbeitsplatzverluste durch Nachtflugbeschränkungen?

- Nur wenn ein Nachtflugverbot zur Abwanderung von Verkehr führt!
- Der Prognosegutachter der Landes sieht durch Nachtflugbeschränkungen keine Verkehrsverluste (solitäre Lage)!
- Die Arbeitsplatzversprechen für den Flughafenstandort sind mit 31.000 Beschäftigten am Flugplatz um rund 30% überhöht.
- Erwartet werden können für 30 Mio. Pax/a etwa 21.000 Beschäftigte am Flughafenstandort!

Nächtliche Betriebsbereitschaft am Flughafenstandort

- Sperrstunden an einem Flughafen in der Nacht verhindern keine Flüge in der Nacht!
- Für den Standort Schönefeld gibt es keinen unabweisbaren Bedarf für Starts und Landungen in der Nachtzeit!
- Möglicherweise stattfindender nächtlicher Start und Lande-betrieb am Standort ist allein politischen Entscheidungen geschuldet!
- Nächtliche Betriebszeiten des Flughafens erhöhen das betriebswirtschaftliche Defizit und damit die Ertragskraft.
- Eine betriebswirtschaftliche Ergebnisverbesserung kann durch nächtliche Betriebsbeschränkungen erreicht werden.
- Jede Stunde zusätzliche Stunde nächtlicher Betriebszeiten trägt zur Defiziterhöhung bei!
- Negative regionalwirtschaftliche Effekte sind durch Nachtflugbeschränkungen nicht zu erwarten!

Nächtliche Betriebsbereitschaft am Flughafenstandort

- Die Luftverkehrswirtschaft weist auf die Konkurrenz auf der arabischen Halbinsel hin, die durch Nachtflugbetrieb bessere Transferbedingungen biete als Flughäfen in Deutschland mit Nachtflugbeschränkungen!
- Bei einer Flugdauer von sechs Stunden von Deutschland auf die arabische Halbinsel und einer Zeitverschiebung von zwei Stunden würden diese „besseren“ Transferverbindungen in Deutschland immer am Tagesrand und nicht in der Nacht liegen.
- Bei der „Konkurrenz“ auf der arabischen Halbinsel geht es immer nur um Transfer (Passagiere und Fracht) zwischen Amerika und Asien und umgekehrt.
- Der weltweite Transfermarkt macht etwa 20% des Luftverkehrsmarktes aus. Bei der Konkurrenz geht es nicht um den Bestandmarkt, sondern nur um den Zuwachs des zukünftigen Aufkommens!

Herzlichen Dank

EINGEGANGEN

31. MRZ. 2011

A-10 5-333

Erledigt: *Klein, K. / Prof. AN, Prof. AUGV*

Anlage 5

Epi.Consult GmbH

Prof. Dr. med. Eberhard Greiser

**Vorlage
zur Anhörung des Brandenburgischen Landtages
am 7.4.2011**

- A. Nächtlicher Fluglärm und Gesundheitsgefährdung - Ergebnisse der epidemiologischen Fall-Kontroll-Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn**
- B. Beeinträchtigung kognitiver Fähigkeiten bei Schulkindern - Ergebnisse der RANCH-Studie**
- C. Volkswirtschaftliche Aspekte der Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm**
- D. Konzept für ein Gesundheitsmonitoring im Umfeld des Flughafens BBI**

Musweiler, 29.3.2011

Epi.Consult GmbH – Ortsstr. 1 A, 54534 Musweiler
Handelsregister Wittlich HRB 40 797 - Bankverbindung: Postbank Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto 181 111 707 - Steuer-Nummer 43 665 06983 (Finanzamt Bernkastel-Wittlich)

Inhaltsverzeichnis	
Zusammenfassung	3
C.V. Prof. Dr. Eberhard Greiser	6
Finanzierung der Fall-Kontroll-Studien	6
Danksagung	6
A. Nächtlicher Fluglärm und Gesundheitsgefährdung - Ergebnisse der epidemiologischen Fall-Kontroll-Studien im im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn	
1. Einleitung	7
2. Material und Methoden	
2.1 Lärmdaten	9
2.2 Adressdaten	10
2.3 Aggregierte Strukturdaten	10
2.4 Verarbeitung von Lärm- und Strukturdaten	11
2.5 Daten der gesetzlichen Krankenkassen	11
2.6 Statistische Methoden	14
3. Ergebnisse	
3.1 Verteilung des Fluglärms	18
3.2 Ergebnisse der logistischen Regressionen	22
3.2.1 Herz- und Kreislauferkrankungen	22
3.2.2 Psychische Erkrankungen	34
3.2.3 Krebserkrankungen	35
4. Diskussion	
4.1 Herz- und Kreislauferkrankungen	38
4.2 Krebserkrankungen	49
4.3 Limitationen der Studie	50
4.4 Stärken der Studie	52
B. Beeinträchtigung kognitiver Fähigkeiten bei Schulkindern - Ergebnisse der RANCH-Studie	53
C. Volkswirtschaftliche Aspekte der Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm	57
D. Konzept für ein Gesundheitsmonitoring im Umfeld des Flughafens BBI	65

Zusammenfassung

1. Die Frage nach möglichen Gesundheitsfolgen nächtlichen Fluglärms im Umfeld der Flughafens BBI bei einem maximalen aufkommen von ca. 100 nächtlichen Flugbewegungen kann anhand der Ergebnisse mehrerer epidemiologischer Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn beantwortet werden.
2. Es wurde mehrere Fall-Kontroll-Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn durchgeführt mit dem Ziel, das durch Fluglärm erhöhte Erkrankungsrisiko für eine Reihe relevanter chronischer Erkrankungen zu ermitteln. Diese Erkrankungen umfassen Herz- und Kreislaufkrankheiten (u.a. Herzinfarkt, Schlaganfall, Herzschwäche, koronare Herzkrankheit), psychische Erkrankungen (Depressionen, Psychosen), und Krebserkrankungen (insbesondere Brustkrebs der Frau). Vorgegangen war eine Fall-Kontroll-Studie, bei der der Einfluss von Fluglärm auf Arzneiverordnungen durch niedergelassene Ärzte untersucht worden war.
3. Als Studienregion wurde das Gebiet der Stadt Köln, der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis mit insgesamt knapp unter 2 Millionen Einwohnern definiert.
4. Die Daten von mehr als 1 Million Versicherten von acht gesetzlichen Krankenkassen (Stammdaten, Arzneiverordnungsdaten, Daten von stationärer Krankenhausbehandlung) wurden mit adressgenauen Daten des Fluglärms, des Straßenverkehrslärms und des Schienenverkehrslärms verknüpft.
5. Zur Berechnung des Einflusses von Fluglärm auf Erkrankungsrisiken wurden neben dem Fluglärm als mögliche Kofaktoren (Confounder) das Alter, Straßen- und Schienenverkehrslärm, die Sozialhilfe-Häufigkeit des Ortsteils bzw. des Stadtteils, die Dichte von Alten- und Pflegeheimen, die Möglichkeit der Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen durch den Flughafen Köln-Bonn sowie ein Zusammenwirken (Interaktion) von Alter und Fluglärm analysiert. Alle Analysen erfolgten für Männer und Frauen getrennt.
6. Es fanden sich deutlich erhöhte Erkrankungsrisiken durch Fluglärm für Herz- und Kreislaufkrankheiten, für Depressionen und Psychosen, sowie für Brustkrebs bei Frauen. Generell waren die Risikoerhöhungen bei Frauen stärker ausgeprägt als bei Männern.
7. Mit zunehmendem Alter nahmen die fluglärmbedingten Risikoerhöhungen ab. Bei einer Analyse der Erkrankungsrisiken bei denjenigen Personen, die keine

Möglichkeit zur Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen Köln-Bonn hatten, fanden sich im Vergleich zur gesamten Studienpopulation stärker erhöhte Erkrankungsrisiken.

8. Um die Möglichkeit zu analysieren, dass die gefundenen Risikoerhöhungen durch Fluglärm möglicherweise nicht durch Fluglärm, sondern durch individuelle Krankheitsfaktoren hervorgerufen sein könnten wurden sogenannte Sensitivitäts-Analysen durchgeführt. Dabei wurde geprüft, ob bei Einfügung von mehreren individuellen Faktoren (medikamentös behandelte Fettstoffwechselstörungen, mit Insulin oder mit oralen Antidiabetika behandelte Zuckerkrankheit, medikamentös behandelte Angststörungen, Depressionen und Psychosen) in das Analysemodell der Effekt einer Risikoerhöhung für Herz- und Kreislaufkrankheiten durch Fluglärm sich verminderte oder gar verschwände. Es zeigte sich, dass diese individuellen Risikofaktoren keinen Einfluss auf das durch Fluglärm erhöhte Erkrankungsrisiko hatten, jedoch als eigenständige signifikante Risikofaktoren für Herz- und Kreislaufkrankheiten wirken.
9. Die in diesen Studien ermittelten Ergebnisse für Herz- und Kreislaufkrankheiten stehen im Einklang mit einer Vielzahl von epidemiologischen Studien des Inlands und des Auslands. Ein ursächlicher Zusammenhang (Kausalzusammenhang) zwischen Fluglärm, vor allem während der Nacht, und dem Auftreten von Herz- und Kreislaufkrankheiten wird in der epidemiologischen Wissenschaft anerkannt.
10. Für die Feststellung einer ursächlichen Beziehung zwischen Fluglärm und Krebserkrankungen, insbesondere Brustkrebs der Frau, sind weitere epidemiologische Studien erforderlich.
11. Die Ergebnisse der epidemiologischen Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn lassen sich nur bedingt auf andere deutsche Flughäfen übertragen, da z.T. erhebliche Unterschiede im Flugaufkommen und der zeitlichen Verteilung von Flugereignissen eine Vergleichbarkeit erschweren.
12. Der negative Einfluss von Fluglärm am Tage auf Leseverständnis und Lesefähigkeit bei Schülern zwischen 9 und 10 Jahren ist in einer europäischen Studie in drei Ländern (RANCH-Studie: Großbritannien, Niederlande, Spanien) eindeutig nachgewiesen worden.
13. Eine Näherungsrechnung der zusätzlichen Krankheitskosten durch nächtlichen Fluglärm im Umfeld von BBI bei 360.000 Flugbewegungen pro Jahr er-

gab für einen Fluglärm von 47 dB(A) aufwärts für sämtliche Herz- und Kreislaufkrankheiten bei einer insgesamt von Fluglärm betroffenen Bevölkerung von ca. 220.000 zusätzliche Erkrankungsfälle von ca. 170-270 pro Jahr bei 35 bis 70-Jährigen mit Zusatzkosten, die sich über 10 Jahre auf ca. 86-140 Millionen Euro kumulieren.

14. Für eine genauere Ermittlung von zusätzlichen Erkrankungsfällen und Zusatzkosten sind genauere Daten über künftige Flugrouten, Anzahl der Flugbewegungen, Verteilung der Flugzeuge nach Lärmklassen und Verteilung der Flugbewegungen über Tages- und Nachtzeiten erforderlich.
15. Ein Gesundheitsmonitoring im Umfeld des Flughafens BBI wird eine Ermittlung von zusätzlichen Erkrankungsfällen und Zusatzkosten für das Gesundheitswesen erlauben.
16. Die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings befähigen Politiker in den Bundesländern und im Bund zu einer sachlich begründeten Abwägung zwischen dem wirtschaftlichen Nutzen des Hauptstadtflughafens und den durch den Flugbetrieb entstehenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen (Kosten und Erkrankungen).

C.V. Prof. Dr. med. Eberhard Greiser

- 1958-1965 Studium der Humanmedizin an der Universität Hamburg und der Freien Universität Berlin
- 1965-1967 Medizinal-Assistentenzeit an verschiedenen Hamburger Kliniken und im Pharmakologischen Institut der Universität Hamburg
- 1967 Promotion zum Dr. med. an der Medizinischen Fakultät der Universität Hamburg („Der aktive Transport von Pentobarbital durch biologische Membranen und seine Hemmung durch Äthanol“).
- 1967-1975 Wissenschaftlicher Assistent am Institut für Biometrie und medizinische Dokumentation der Medizinischen Hochschule Hannover
- 1969- Planung und Durchführung von epidemiologischen Studien jeder Art. Seit 1984 laufend Planung und Durchführung von umweltepidemiologischen Studien.
- 1975 Habilitation mit Erteilung der Venia legendi für medizinische Statistik und Epidemiologie
- 1975-1981 Leiter der Abteilung für medizinische Statistik und Epidemiologie des Diabetes-Forschungsinstitutes an der Universität Düsseldorf
- 1981-2004 Direktor des Bremer Instituts für Präventionsforschung und Sozialmedizin (BIPS) und Leiter der Abteilung Sozialmedizin und Arzneimittel-Epidemiologie
- 1984- Laufend Design und Durchführung von umweltepidemiologischen Studien
- 1987 Universität-Professor auf Lebenszeit (Epidemiologie und med. Statistik) Universität Bremen
- 1998-2004 Direktor des Bremer Krebsregisters und des Bremer Mortalitäts-Index
- 2002- Geschäftsführender Gesellschafter der Epi.Consult GmbH, einer Beratungsfirma zur Planung und Durchführung epidemiologischer Studien und sozialmedizinischer Gutachten.
- 2004- Mehrere umweltepidemiologische Studien zur Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm (meist im Auftrage des Umweltbundesamtes).

Finanzierung der vorliegenden Fall-Kontroll-Studien

Die Durchführung der Fall-Kontroll-Studie zu Fluglärm und Herz- und Kreislauferkrankungen sowie psychischen Erkrankungen erfolgte im Auftrage des Umweltbundesamtes (FKZ 3708 51 101). Die Fall-Kontroll-Studie zu Fluglärm und Krebserkrankungen wurde partiell durch einen Beitrag des Rhein-Sieg-Kreises, sowie durch Eigenmittel finanziert.

Danksagung

Dank für die wissenschaftliche Beratung bei der Planung, Durchführung und Analyse der vorliegenden Fall-Kontroll-Studien gilt vor allem dem wissenschaftlichen Beirat:

- Prof. Dr. med. Ursula Ackermann-Liebrich, Basel,
- Dr. med. Barbara Hoffmann, Essen,
- Prof. Dr. med. Wolfgang Hoffmann, Greifswald.

Für hilfreiche Anregungen und Kritik gilt besonderer Dank:

- Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach, Dreieich,
- Dr. med. Matthias Basner, Philadelphia,
- PD Dr. Christian Maschke, Berlin,
- Prof. Dr. Katrin Janhsen, Osnabrück.

1. Einleitung

Frage 9 der Anhörung des Brandenburgischen Landtages am 7.4.2011 verlangt die Beurteilung des Einflusses von nächtlichem Fluglärm bei ca. 100 Flügen während der Nachtzeit auf das Erkrankungsrisiko von Bewohnern angrenzender Siedlungsgebiete. Die im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn durchgeführten Fall-Kontroll-Studien beruhen auf Flugbewegungen des Jahres 2004. Dabei fanden in den verkehrsreichsten sechs Monaten pro Nacht im Durchschnitt 87 Flugbewegungen statt. Es erscheint deswegen zulässig, zur Beantwortung der Frage auf die Ergebnisse der Fall-Kontroll-Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn zurückzugreifen.

Die Vermutung, dass Fluglärm zu einem erhöhten Krankheitsrisiko bei Herz- und Kreislaufkrankheiten führen könnte, ist zuerst von Knipschild¹ 1977 in mehreren Untersuchungen, durchweg Querschnittsstudien, um den Amsterdamer Flughafen Schiphol plausibel gemacht worden. Er fand in stärker mit Fluglärm belasteten Gemeinden in unmittelbarer Nähe zum Flughafen einen erhöhten Verbrauch von blutdrucksenkenden Arzneimitteln² als auch eine vermehrte Häufigkeit von Bluthochdruck und von Beschwerden von Herz- und Kreislaufkrankheiten.

In jüngster Zeit haben sich vor allem durch eine Untersuchung in Schweden und durch eine multizentrische europäische Studie die Verdachtsmomente verdichtet, dass infolge von Fluglärm, vor allem, wenn er des Nachts auftritt, die Häufigkeit von Bluthochdruck in der Allgemeinbevölkerung dramatisch erhöhen könnte.

Rosenlund und Koautoren³ fanden bei Anwohnern des Stockholmer Flughafens Arlanda im Vergleich zu Personen aus einer Region ohne Fluglärmbelastung eine signifikante Erhöhung der Häufigkeit von ärztlich diagnostiziertem Bluthochdruck bei Männern und Frauen. Dieser Effekt fiel bei Schwerhörigen deutlich niedriger aus.

¹ Knipschild P. Medical effects of aircraft noise: Community cardiovascular survey. Int Arch Occup Environ Health 1977; 40: 185-190.

² Knipschild P. Medical effects of aircraft noise. Drug survey. Int Arch Occup Environ Health 1977; 197-200.

³ Rosenlund M, Berglind N, Pershagen G, Järup L, Bluhm G. Increased prevalence of hypertension in a population exposed to aircraft noise. Occup Environ Med 2001; 58: 769-773.

Im Rahmen der HYENA-Studie⁴ wurde die Häufigkeit von Bluthochdruck bei einer Stichprobe von über 5.000 Anwohnern in der Umgebung von sechs europäischen Großflughäfen untersucht. Als Folge einer Belastung mit nächtlichem Fluglärm ab 35 dB(A) Dauerschallpegel fand sich eine Erhöhung des Risikos für Bluthochdruck um 14 % je 10 dB(A)-Anstieg des Fluglärms. Fluglärm am Tage beeinflusste in dieser Studie die Häufigkeit von Bluthochdruck nicht. Dagegen zeigte Lärm von Straßenverkehr ebenfalls einen signifikanten, wenngleich geringeren Anstieg des Bluthochdruck-Risikos. An einer kleinen Unterstichprobe wurde der Einfluss von Lärmereignissen auf den aktuell gemessenen Blutdruck ermittelt.

Haralabidis und Koautoren berichteten⁵ das jedes akute Lärmereignis über 35 dB(A) zu einer signifikanten Steigerung des systolischen und des diastolischen Blutdrucks führen könnte.

In einer im Auftrage des Umweltbundesamtes durchgeführten epidemiologischen Studie um den Flughafen Köln-Bonn⁶ fanden sich schließlich mit zunehmendem Dauerschallpegel ansteigende Verordnungshäufigkeiten von blutdrucksenkenden Arzneimitteln und von anderen Arzneimitteln zur Behandlung von Herz- und Kreislauferkrankungen. Die dabei beobachteten Effekte waren bei Frauen stärker ausgeprägt als bei Männern und waren bei der Analyse der Folgen nächtlichen Fluglärms ausgeprägter als nach Fluglärm am Tage. Bei Frauen fanden sich zudem erhöhte Verordnungsmengen für Schlaf- und Beruhigungsmittel, sowie für Arzneimittel zur Behandlung von Depressionen.

Diese Ergebnisse rechtfertigten die Durchführung einer weiteren Studie, in der auf der Basis der Daten von mehr als 1.020 Millionen Versicherten gesetzlicher Krankenkassen im Rahmen einer Fall-Kontroll-Studie analysiert werden sollte, ob und in welchem Ausmaß Fluglärm das Erkrankungsrisiko für solche Erkrankungen erhöhen könnte, die eine stationäre Krankenhausbehandlung erforderlich machen. Als Ziel-

⁴ Jarup L, Babisch W, Houthuijs D, Pershagen G, Katsouyanni K, Cadum E, Dudley ML, Savigny P, Seiffert I, Swart W, Breugelmans O, Bluhm G, Selander J, Haralabidis A, Dimakopoulou K, Sourtzi P, Velonakis M, Vigna-Taglianti F on behalf of the HYENA study team. Hypertension and exposure to noise near airports: The HYENA Study. *Environ Health Perspect* 2008; 116: 329-333.

⁵ Haralabidis AS, Dimakopoulou K, Vigna-Taglianti F, Giampolo M, Borgini A, Dudley ML, Pershagen G, Bluhm G, Houthuijs D, Babisch W, Velonakis M, Katsouyanni K, Jarup L; HYENA Consortium. Acute effects of nighttime noise exposure on blood pressure in populations living near airports. *Eur Heart J* 2008; 29:658-664.

⁶ Greiser E, Greiser C, Janhsen K. Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen. Forschungsprojekt im Auftrage des Umweltbundesamtes. Publikationen des Umweltbundesamtes. Berlin, November 2006.

krankheiten wurden kardiovaskuläre Erkrankungen und psychische Erkrankungen definiert.

2. Material und Methoden

2.1 Lärmdaten

A. Fluglärmdaten

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat Daten über sämtliche Flugbewegungen des Kalenderjahres 2004 nach Luftfahrzeug, Zeitpunkt und Flugroute zur Verfügung gestellt. Diese Einzelflugdaten wurden von der AVIA-Consult, Strausberg, in ein Datenerfassungssystem (DES) überführt und auf der Basis der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres unter Verwendung einer modifizierten „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen“ (AzB 99 – Leq₍₃₎) in geokodierte Dauerschallpegel für definierte Zeitfenster umgerechnet:

- Für die gesamte Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr),
- für den gesamten Tag (6.00 bis 22.00 Uhr),
- für die Nachtstunden 23.00 bis 1.00 Uhr,
- für die Nachtstunden 3.00 bis 5.00 Uhr.

Die Zeitfenster der Nacht entsprechen der Haupt-Landezeit für Frachtflugzeuge (23-1 Uhr) und der Haupt-Startzeit für Frachtflugzeuge (3-5 Uhr). Die Dauerschallpegel wurden für einen Pegelbereich von 40 dB(A) aufwärts berechnet.

An weiteren Daten hatte der Flughafen Köln/Bonn eine Datei zur Verfügung gestellt, die sämtliche Anschriften enthielt, deren Bewohner die Finanzierung von baulichen Lärmschutzmassnahmen durch den Flughafen beantragen konnten. Die von der Flughafen Köln/Bonn GmbH zur Verfügung gestellten Daten erlauben die Unterscheidung von Versicherten, die Anspruch auf bauliche Lärmschutzmassnahmen im Rahmen des freiwilligen Schallschutzprogramms des Flughafens haben und denjenigen, die nicht unter dieses Programm fallen. Es liegen aber keine Daten darüber vor, ob die anspruchsberechtigten Versicherten ihre Ansprüche tatsächlich realisiert haben. Aller Erfahrung nach lässt aber ein großer Teil der Anspruchsberechtigten bauliche Lärmschutzmaßnahmen vornehmen.

B. Verkehrslärmdaten

Vom Landesumweltamt des Landes Nordrhein-Westfalen wurde im Rahmen eines sogenannten Screening-Projektes eine Lärmkartierung des gesamten Bundeslandes erstellt (Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen: Screening der Geräuschbelastung in NRW.11.2.2000). Für Zwecke des Forschungsprojektes wurden Rasterdaten zu Verfügung gestellt, die den Bereich der Stadt Köln, des Rheinisch-Bergischen Kreises und des Rhein-Sieg-Kreises umfassten. Für Straßen und Schienenwege waren Dauerschallpegel für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) verfügbar; die Dauerschallpegel lagen für einen Pegelbereich von 35 dB(A) aufwärts vor.

Die Rasterdaten wurden für die Stadt Köln vom Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln in geokodierte Daten umgesetzt. Für die beiden Kreise erfolgte dieses durch AVIA-Consult. Zusätzlich stellte die Stadt Köln Daten ihres eigenen differenzierten Lärmkatasters zur Verfügung. Diese Daten umfassen im Wesentlichen die rechtsrheinischen Stadtteile.

2.2 Adresdaten

Adresdaten für das Forschungsprojekt entstammen verschiedenen Datenquellen:

- Die Stadt Köln lieferte Adresdaten für sämtliche Gebäude innerhalb des Stadtgebietes und stellte gleichzeitig die Lärmdaten (Fluglärm, Verkehrslärm) gelinkt zu den Adresdaten zur Verfügung.
- Für die beiden Kreise standen geokodierte Adresdaten des Landesvermessungsamtes zur Verfügung.
- Daten zur Verbindung von Straßen bzw. Adressen zu einzelnen Ortsteilen waren in der Adresdatenbank der Stadt Köln bereits vorhanden.
- Für die beiden Kreise mussten diese Informationen aus verschiedenen z.T. disparaten Datenquellen erschlossen werden.

2.3 Aggregierte Strukturdaten

Für Zwecke des Forschungsprojektes waren Daten über die Sozialstruktur von Ortsteilen bzw. Stadtteilen erforderlich. Es wurde entschieden, hierfür die Anteile von Sozialhilfe-Empfängern an der Gesamtbevölkerung heranzuziehen, da diese Daten offenkundig als einzige in identischer Form für alle Gemeinden verfügbar waren.

Zusätzlich ist die Dichte von Alten- und Pflegeheim-Plätzen bezogen auf die über 64-jährige Bevölkerung der Städte und Gemeinden (im Falle der Stadt Köln bezogen auf Stadtteile) ermittelt worden.

2.4 Verarbeitung von Lärm- und Strukturdaten

Sämtliche Lärm- und Strukturdaten sind mit den insgesamt 376.223 Adressen der gesamten Untersuchungsregion verbunden worden. Diese Datenbank enthielt schließlich neben der Postleitzahl den Namen der Gemeinde, Strasse, Hausnummer und Hausnummern-Zusatz sowie einen Characterstring mit den die Lärm- und Strukturdaten.

2.5 Daten der gesetzlichen Krankenkassen

Von acht gesetzlichen Krankenkassen sind die Daten von insgesamt 1.020.508 Versicherten zur Verfügung gestellt worden, deren Hauptwohnsitz in der Studienregion (Stadt Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis) lag. Dieses entspricht ca. 55 % der Gesamtpopulation der Studienregion. Die Zeiträume, für die Daten zur Verfügung gestellt wurden, variierten zwischen 2 und 6 Jahren. Insgesamt 3.69 Millionen Versichertenjahre resultierten daraus.

Von den kooperierenden Krankenkassen wurden folgende Einzel-Daten aus verschiedenen Datenbanken in faktisch anonymisierter Form zur Verfügung gestellt:

A. Stammdaten

- pseudonymisierte Id-Nummer,
- Geburtsjahr,
- Geschlecht,
- Postleitzahl des Wohnortes,
- Beginn und Ende eines Versicherungsverhältnisses,
- Beitragsbemessungsgrundlage bei Pflichtversicherten, die noch im Erwerbsleben standen,
- Status als Stamm- bzw. Familienversicherter,
- Zuordnung mit Familienversicherten zum Stammversicherten.

B. Daten über stationäre Krankenhausbehandlung

- pseudonymisierte Id-Nummer
- Beginn und Ende der stationären Behandlung
- Hauptdiagnose und bis zu 8 Nebendiagnosen bei Entlassung

C. Lärm- und Strukturdaten

Die Krankenkassen erhielten die Adress-Datenbank der gesamten Studienregion mit den Lärm- und Strukturdaten. Auf der Basis der Anschriften der einzelnen Versicherten wurde ein Linkage für jeden Versicherten durchgeführt. Für das Forschungsprojekt wurde sodann für jeden Versicherten die pseudonymisierte Id-Nummer mit dem anhängenden Charakterstring für das Forschungsprojekt aufbereitet.

Aufbereitung der Entlassungsdiagnosen

Die Daten über stationäre Krankenhausbehandlung enthielten die Entlassungsdiagnosen nach der Internationalen Klassifikation von Erkrankungen und Todesursachen (ICD), teil kodiert nach der 9. Revision (ICD-9), zum größten Teil jedoch kodiert nach der 10. Revision (ICD-10). Aus den Einzelkodes wurden für die weiteren Analysen Kodes zu Diagnosen und Diagnosengruppen zusammengefasst. Die dabei verwendeten Algorithmen gehen aus Tabelle 1 hervor.

Für jeden Versicherten wurden über alle Versicherungsphasen die in diesen Phasen gestellten Entlassungsdiagnosen zusammengefasst, so dass als Ergebnis für jeden Versicherten das mindestens einmalige Auftreten einer Diagnose für die Weiterverarbeitung zur Verfügung stand. Diese Diagnosen sind für die weiteren Analysen in mehrfacher Weise validiert worden:

Tabelle 1. Algorithmen für die Zusammenfassung von ICD-Kodes zu Diagnosen

Diagnose	ICD-9	ICD-10
Schlaganfall	431, 432, 433, 434, 435, 435, 436	I60, I61, I63, I64
Hirndurchblutungsstörungen & Schlaganfall	431, 432, 433, 434, 435, 435, 436	I6
Koronare Herzkrankheit	411, 413 414	I24, I25
Herzinfarkt	410, 412	I21, I22, I23
Herzschwäche	402, 425, 428	I50, I51
Angst, Phobie	300	F40, F41
Depression	311	F33, F34
Psychose	290, 291, 292, 294, 295, 296, 297, 298, 299	F2, F03, F04, F05, F06, F09
Krebserkrankungen	140-208	C – D09
Brustkrebs bei Frauen	174	C50

- Zunächst wurde geprüft, ob bei den Versicherten mit einer entsprechenden Entlassungsdiagnose von niedergelassenen Ärzten solche Arzneimittel verordnet worden waren, die zur ambulanten Behandlung der entsprechenden Erkrankungen verwendet werden:
 - bei Herz- und Kreislauferkrankungen: blutdrucksenkende Arzneimittel und Arzneimittel zur Behandlungen von Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs,
 - bei Depressionen: Antidepressiva,
 - bei Psychosen: Neuroleptika und sonstige Arzneimittel zur Behandlung von Psychosen,
 - bei Krebserkrankungen: Zytostatika, Immunsuppressiva, Antihormone.

- Bei Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs wurde in einem weiteren Schritt Neuerkrankungen (inzidente Erkrankungen) bestimmt, indem geprüft wurde, ob nach einem Zeitraum von mindestens 180 Tagen zu Be-

ginn des Versicherungsverhältnisses **kein** Arzneimittel zur Behandlung von Bluthochdruck oder von Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs verordnet worden war. Wenn bei solchen Versicherten dann nach stationärer Krankenhausbehandlung eine entsprechende Diagnose gestellt wurde (Herzinfarkt, Herzschwäche, koronare Herzkrankheit, Schlaganfall) wurde angenommen, dass es sich um eine Neuerkrankung (inzidente Erkrankung) handele. Ein Vergleich der Neuerkrankungshäufigkeiten für Herzinfarkt bei Männern und Frauen mit den entsprechenden Neuerkrankungshäufigkeiten des Herzinfarkt-Registers Augsburg⁷ zeigte eine gute Übereinstimmung. Für die anderen Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs existieren keine Daten über Neuerkrankungshäufigkeiten in Deutschland.

2.6 Statistische Methoden

Die Analysen erfolgten mittels multivariater logistischer Regressionen (SAS-Prozedur Proc Phreg)⁸. Dabei wurden, der Methodik von Fall-Kontroll-Studien folgend, alle Versicherten, die die jeweils zu analysierenden Diagnosen aufwiesen, als Fälle definiert, alle Versicherten, die diese Diagnosen nicht aufwiesen, als Kontrollen. Für die einzelnen Analysen wurden Modelle definiert, die folgende Variablen enthielten:

- Fluglärm-Parameter,
- Straßenlärm-Parameter,
- Schienenlärm-Parameter,
- Alter,
- Sozialhilfe-Häufigkeit des Ortsteils bzw. Des Stadtteils,
- Dichte von Alten- und Pflegeheimplätzen bezogen auf die Bevölkerung über 64 Jahre,
- Interaktionsterm Alter*Fluglärm-Parameter,

⁷ Löwel H. Koronare Herzkrankheit und akuter Myokardinfarkt. Gesundheitsberichterstattung des Bundes. Heft 33. Robert Koch Institut, Berlin, 2006.

⁸ Version 9.2 (SAS Institute, Cary, North Carolina, USA)

Die Umgebungslärmparameter wurden linear transformiert, so dass dem untersten berechneten Wert der Wert 1 zugewiesen wurde. In allen Fällen, in denen für einzelne Umgebungslärmparameter keine Berechnung vorlag, wurde eine 0 substituiert. Im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse wurde untersucht, ob eine Verschiebung des Startpunktes zu relevanten Veränderungen der Schätzungen führen könnte. Es zeigte sich, dass eine Verschiebung um 2 dB(A) (d.h. Dauerschallpegel von 40 und 41 dB(A) wurden auf den Wert 0 gesetzt) zu nur geringfügig abweichenden Schätzungen führte.

Im Rahmen von weiteren Sensitivitätsprüfungen wurde analysiert, ob mit nichtlinearen Transformationen der Fluglärmparameter eine bessere Modellanpassung möglich wäre. Dafür wurden quadratische, kubische und gemischte Modelle (linear + quadratisch) untersucht. Es zeigte sich, dass die Lineartransformation die beste Modellanpassung gewährleistete.

Für den Fluglärm waren Berechnungen der Dauerschallpegel für vier Zeitfenster erfolgt (6-22 Uhr, 22-6 Uhr, 23-1 Uhr, 3-5 Uhr). Zusätzlich wurde ein ungewichteter 24-Stunden-Dauerschallpegel (Leq_{24}) berechnet.

Da die Untersuchungspopulation für die einzelnen Zeitfenster in unterschiedlichem Maße durch Fluglärm belastet war, konnte der Fall entstehen, dass Personen, die z.B. im Zeitfenster 22-6 Uhr von Fluglärm nicht belastet waren, während des Zeitfensters 3-5 Uhr eine Belastung erfuhren. Diese Personen hätten in den Analysen zur unbelasteten Referenzpopulation gezählt⁹. Dieses hätte letztendlich zu einer Unterschätzung der Effekte des Fluglärms für das Zeitfenster 22-6 Uhr geführt. Um dieses zu vermeiden, wurden die Werte dieser Personen aus der jeweiligen Analyse ausgeschlossen.

Bei der Analyse der Fluglärmeffekte für die einzelnen Zeitfenster wurden für die Nacht-Zeitfenster die entsprechenden Straßen- und Schienenlärm-Parameter für die Nacht ausgewählt, für das Tag-Zeitfenster wurde analog verfahren.

⁹ Herrn Dr. Michael Maiwald, Direktor des Gesundheitsamtes Offenbach, verdanke ich den Hinweis auf diese mögliche Unterschätzung von Fluglärmeffekten.

Um den möglichen Einfluss der Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen durch den Flughafen Köln-Bonn zu ermitteln, wurden alle Analysen in drei Formen durchgeführt:

- a) für die gesamte Studienpopulation;
- b) für die gesamte von Fluglärm nicht belastete Teilpopulation und diejenigen von Fluglärm Betroffenen, die sich vom Flughafen Köln-Bonn Schallschutzmassnahmen nicht finanzieren lassen konnten.

Die Analysen für Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs, sowie für psychische Erkrankungen wurden lediglich für das Zeitfenster 23 – 1 Uhr durchgeführt, da es Hinweise darauf gibt, dass Störungen des Schlafs in der ersten Nachthälfte verstärkt zur Ausschüttung von Stresshormonen führen, von denen angenommen werden muss, dass dadurch die Entstehung von Bluthochdruck begünstigt wird¹⁰. Bei der Analyse von Krebserkrankungen zeigte sich im Rahmen von Sensitivitätsanalysen, dass stärkere Effekte durch Exposition gegenüber Fluglärm am Tage, sowie für das Zeitfenster 3-5 Uhr in der Nacht zu beobachten waren.

Alle logistischen Regressionen wurden getrennt für Männer und Frauen durchgeführt.

¹⁰ Balbo M, Lepoult R, van Cauter E. Impact of sleep and its disturbances on hypothalamo-pituitary-adrenal axis activity. *Int J Endocrinol* 2010. doi:10.1155/2010/759234

3. Ergebnisse

3.1 Verteilung des Fluglärms

Ein Vergleich der Ausbreitung der Isophone des Fluglärms über die vier Zeitfenster (Abbildungen 1 – 4) zeigt deutlich, dass insbesondere die beiden spezifischen Zeitfenster in der Nacht, die vor allem durch den Anflug der Frachtmaschinen (23 – 1 Uhr) und durch ihren Abflug bedingt sind (3 – 5 Uhr) ein Flächenmuster aufweisen, dass in einigen Bereichen erheblich von den Ausbreitungsmustern des Fluglärms für den Tag und für die gesamte Nacht abweichen.

Insgesamt sind ca. 20 % der gesamten Studienpopulation durch Fluglärm mit einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) aufwärts betroffen. Dabei unterscheidet sich das Belastungsspektrum zwischen den einzelnen Zeitfenstern, wie Abbildung 5 zeigt, erheblich. Bei der Interpretation der Ergebnisse der logistischen Regressionen ist zu beachten, dass die jeweils betroffenen Teilpopulationen nur z. T. identisch sind.

Abbildung 1. Isophone für Fluglärm am Tage (6 – 22 Uhr)

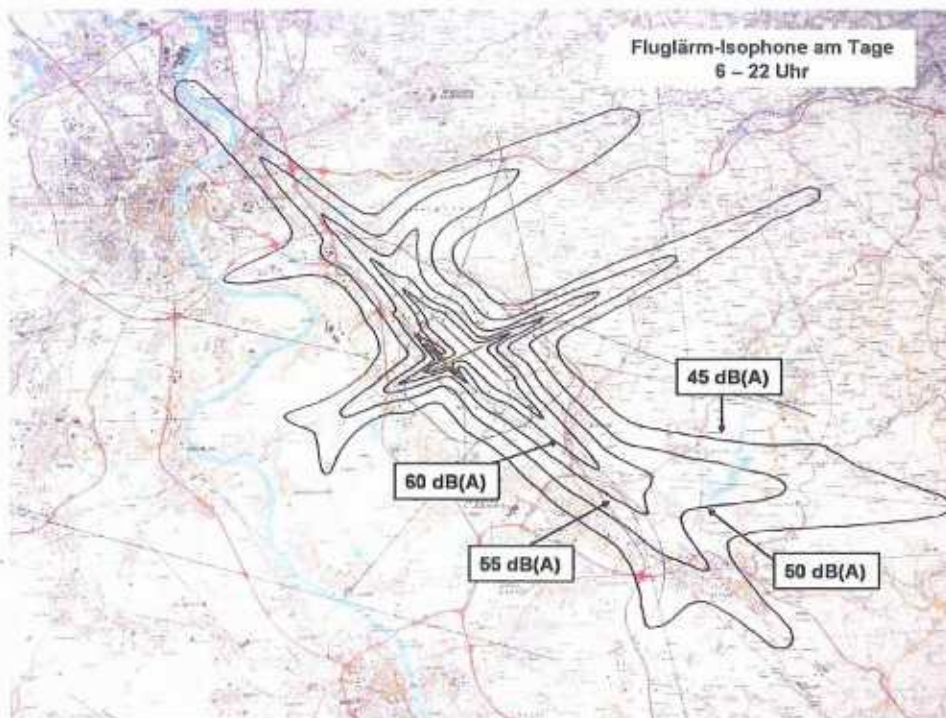
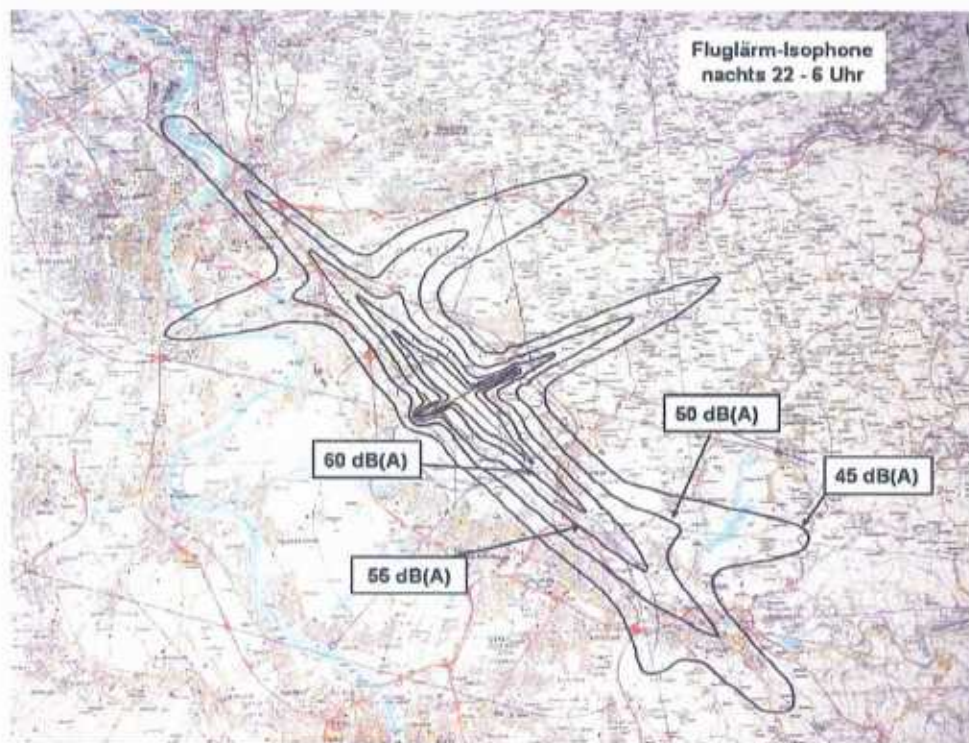


Abbildung 2. Isophone für Fluglärm in der Nacht (22 – 6 Uhr)



Eine Darstellung der Verteilung der Studienpopulation auf einzelne Isophon-Klassen für die vier Zeitfenster weist auf die ungleiche Belastung in den einzelnen Zeitfenstern hin (Abbildung 5).

Abbildung 3. Isophone für Fluglärm in der ersten Nachthälfte (23 – 1 Uhr)

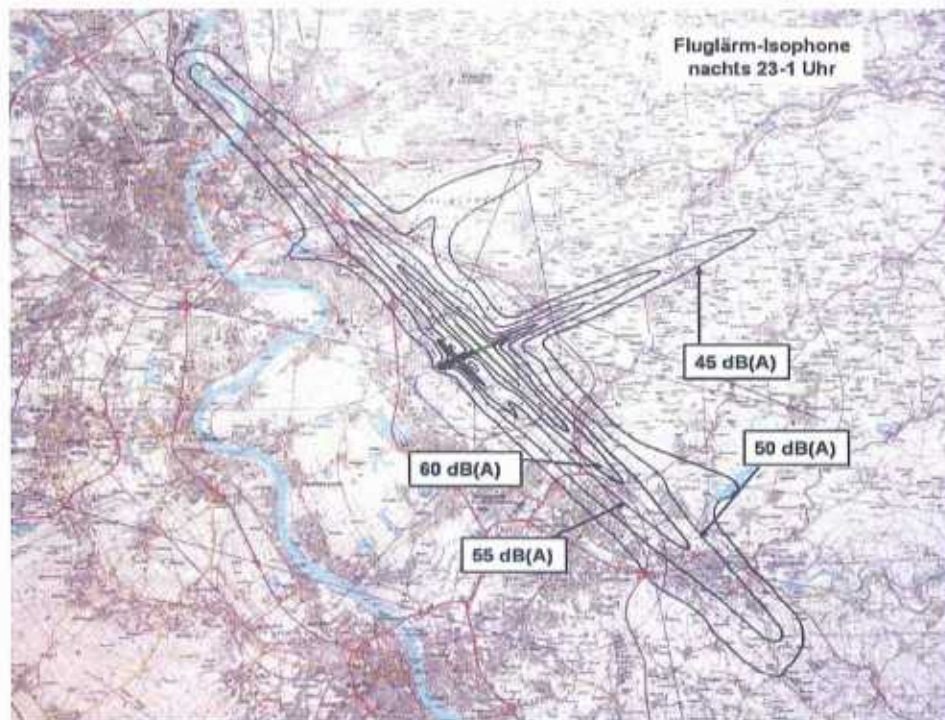
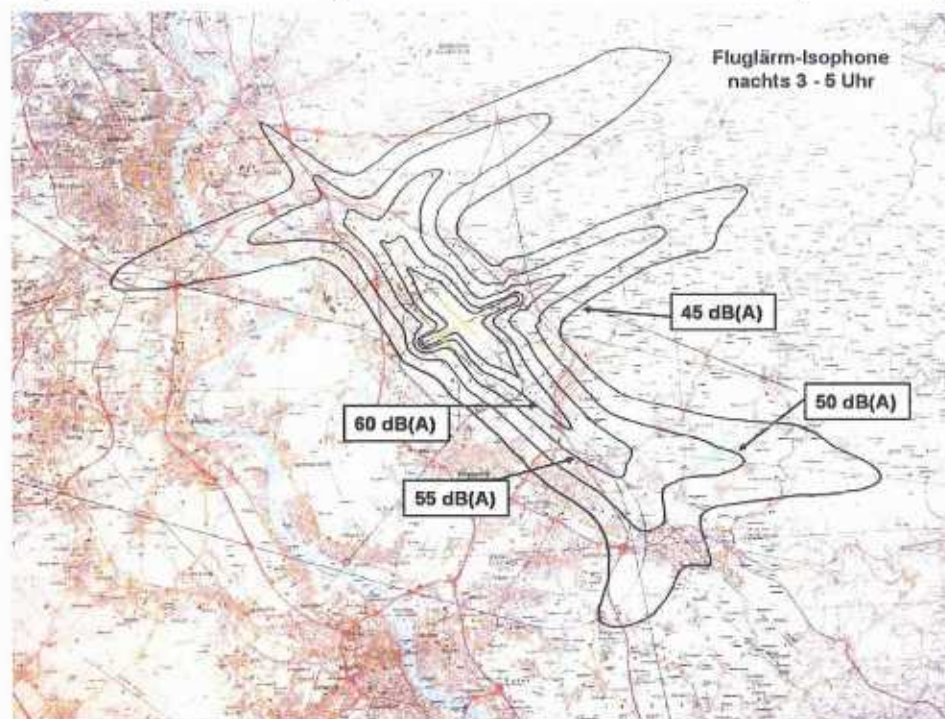


Abbildung 4. Isophone für Fluglärm in der zweiten Nachthälfte (3 – 5 Uhr)



Straßenverkehrslärm belastet im Vergleich zu Fluglärm einen ungleich größeren Anteil der Studienpopulation mit in der Spitze auch deutlich höheren Dauerschallpegeln (Abbildung 6).

Abbildung 5. Belastung der Untersuchungspopulation durch Fluglärm in verschiedenen Zeitfenstern.

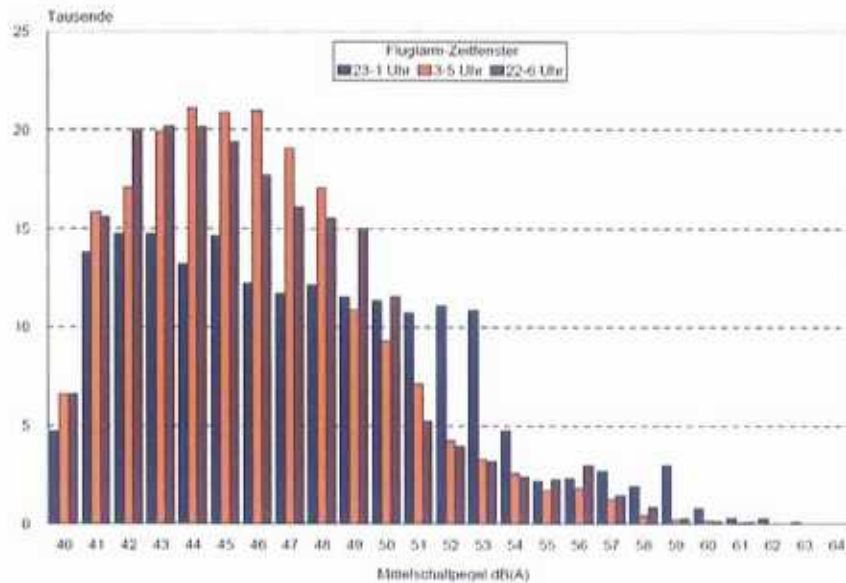
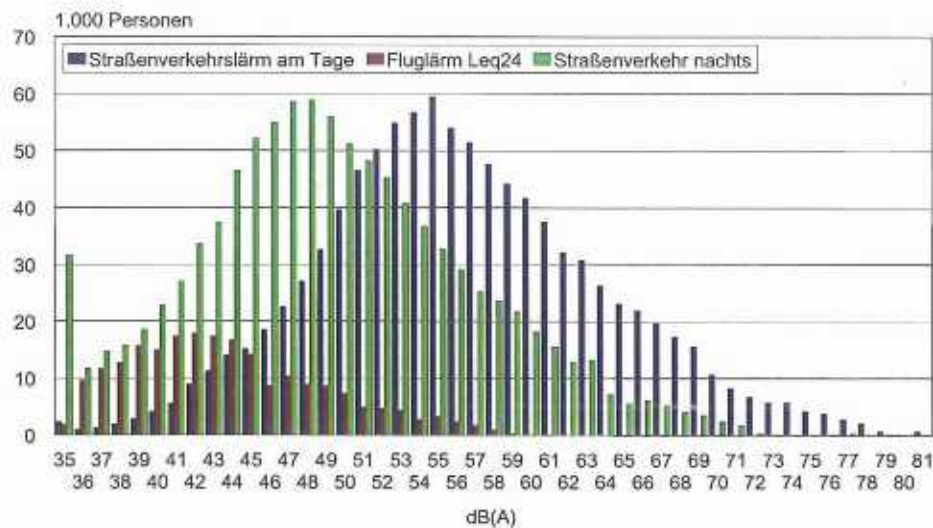


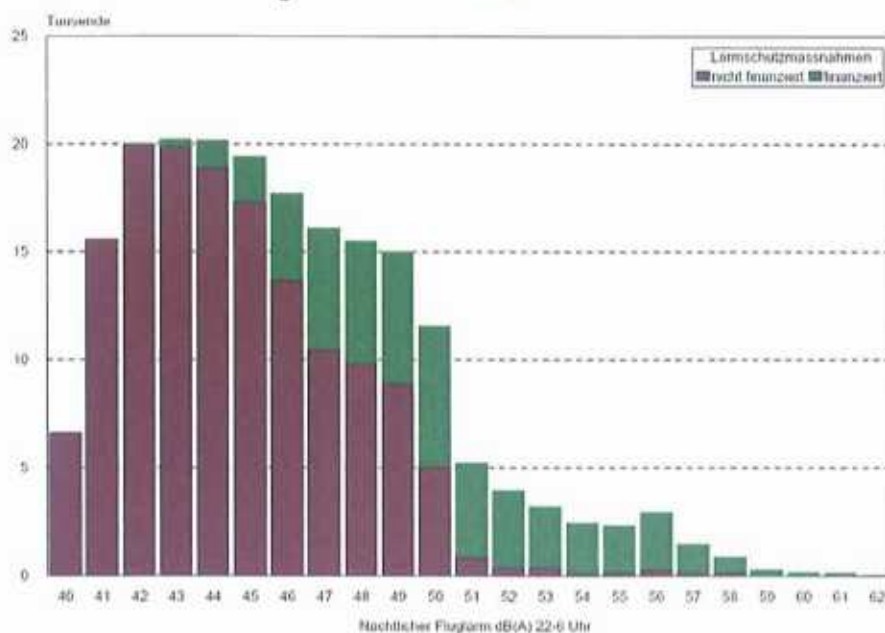
Abbildung 6. Belastung der Untersuchungspopulation durch Straßenverkehrslärm und durch Fluglärm (Leq₂₄).



Schließlich ist bei den multivariaten logistischen Regressionen, soweit sie die gesamte Studienpopulation betreffen, die Möglichkeit der Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen für Schlafzimmer als Einflussvariable berücksichtigt worden. Wie Abbildung 7 zeigt, korrespondiert diese Möglichkeit fast überhaupt nicht mit dem nächtlichen Dauerschallpegel, da von dieser Möglichkeit Anwohner bereits von einem

Dauerschallpegel von 43 dB(A) Gebrauch machen könne, andererseits andere mit einem Dauerschallpegel von 58 dB(A) davon ausgeschlossen sind.

Abbildung 7. Möglichkeit zur Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen für Schlafzimmer und nächtlicher Dauerschallpegel.



In Tabelle 2 finden sich für die gesamte Studienpopulation die Anzahl von Männern und Frauen sowie die jeweilige Anzahl von Personenjahren, die sich durch unterschiedlich lange Versicherungsdauern ergeben.

Tabelle 2. Studienpopulation nach Geschlecht und Alter, versichert für mehr als 180 Tage- Studienregion (Stadt Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis)

Alters- gruppe	Männer			Frauen		
	Studien- population	Personen- jahre	%	Studien- population	Personen- jahre	%
<40	232,660	1,698,560	51.7	240,339	1,979,136	46.2
40-44	37,139	145,056	8.3	41,448	159,456	8.0
45-49	31,083	123,632	6.9	35,050	137,760	6.7
50-54	26,256	105,040	5.8	31,291	124,928	6.0
55-59	23,907	95,664	5.3	27,815	112,032	5.3
60-64	28,303	115,488	6.3	32,307	129,536	6.2
65-69	26,950	113,728	6.0	32,243	134,112	6.2
70-74	17,671	75,232	3.9	22,688	98,320	4.4
75-79	13,359	54,992	3.0	21,497	91,248	4.1
80+	12,303	46,288	2.7	35,750	138,816	6.9
40-80+	216,971	875,120	48.3	280,089	1,126,208	53.8

Aus Tabelle 3 ergeben sich für Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs die Neuerkrankungshäufigkeiten pro 10.000 Personenjahre. Dabei zeigen sich für alle Diagnosegruppen bei Männern höhere Erkrankungshäufigkeiten als bei Frauen. Dieses war nach allen nationalen und internationalen Studien auch zu erwarten.

3.2 Ergebnisse der multivariaten logistischen Regressionen

3.2.1 Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs

Die Ergebnisse der logistischen Regressionen lassen sich nicht als eine einfache Maßzahl (Risiko-Erhöhung in der Folge einer Exposition gegenüber Fluglärm darstellen, weil bei den statistischen Analysen ein Interaktionsterm eingesetzt wurde, der Wechselwirkungen des Alters mit dem jeweiligen Fluglärmparameter darstellt¹¹. Daraus ergibt sich, dass bei unterschiedlichen Altersgruppen bei unterschiedlicher Ausprägung des Dauerschallpegels des Fluglärms jeweils divergierende Risiko-Erhöhrungen resultieren. Die Darstellung der Ergebnisse dieser Analysen erfolgen deshalb ausschließlich in grafischer Form. Dabei sind die Linienzüge, die die Risiko-Erhöhrungen darstellen jeweils als fette Linien ausgeführt, wenn für das entsprechende Alter die Ergebnisse signifikant waren. Für jede Krankheitsgruppe finden sich jeweils für Männer und Frauen ab 40 Jahren zwei Abbildungen: eine, die die Erhöhung des Erkrankungsrisikos für die gesamte Teilpopulation ausweist, die nächtlichem Fluglärm ab 40 dB(A) ausgesetzt war, und eine weitere, die die Teilpopulation ausweist, die nicht die Möglichkeit hatte, sich auf Kosten des Flughafens Köln-Bonn Schallschutzfenster für Schlafzimmer zu beschaffen.

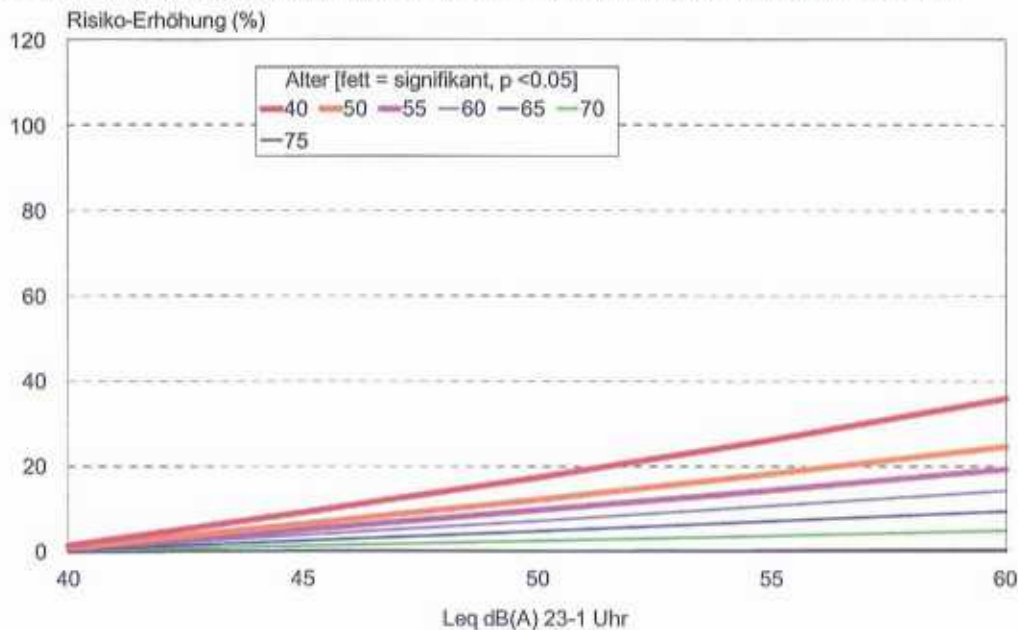
¹¹ Herrn Dr. Matthias Basner verdanke ich einen Hinweis auf diese spezifischen Probleme.

Tabelle 3. Neuerkrankungshäufigkeit (Inzidenz) von Herz- und Kreislauferkrankungen nach Geschlecht und Altersgruppe pro 10.000 Personenjahre (95%-Vertrauensbereich)

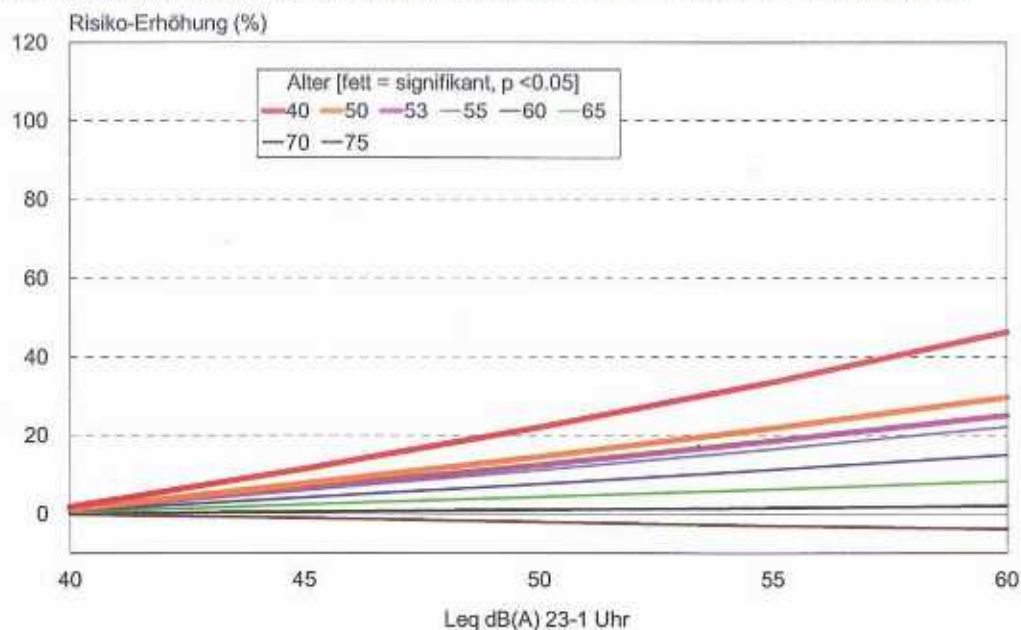
Altersgruppe	Alle Erkrankungen		Herzinfarkt		Coronare Herzkrankheit		Herzschwäche		Schlaganfall	
	Fälle	Inzidenz	Fälle	Inzidenz	Fälle	Inzidenz	Fälle	Inzidenz	Fälle	Inzidenz
Männer										
<40	275	3.3 (2.9-3.7)	66	0.8 (0.6-1.0)	109	1.3 (1.1-1.6)	140	1.7 (1.4-2.0)	29	0.4 (0.2-0.5)
40-44	350	24.1 (21.6-26.6)	130	9.0 (7.4-10.5)	227	15.6 (13.6-17.7)	94	6.5 (5.2-7.8)	51	3.5 (2.6-4.5)
45-49	693	56.0 (51.9-60.2)	213	17.2 (14.9-19.5)	499	40.4 (36.8-43.9)	173	14.0 (11.9-16.1)	79	6.4 (5.0-7.8)
50-54	1,172	111.6 (105.2-117.9)	286	27.2 (24.1-30.4)	809	77.0 (71.7-82.3)	306	29.1 (25.9-32.4)	170	16.2 (13.8-18.6)
55-59	1,807	188.9 (180.2-197.5)	393	41.1 (37.0-45.1)	1,318	137.8 (130.4-145.1)	484	50.6 (46.1-55.1)	276	28.8 (25.4-32.2)
60-64	2,975	257.6 (248.4-266.7)	556	48.1 (44.1-52.1)	2,145	185.7 (177.9-193.5)	925	80.1 (74.9-85.2)	461	39.9 (36.3-43.5)
65-69	4,047	355.8 (345.0-366.6)	625	54.9 (50.7-59.2)	2,891	254.2 (245.0-263.3)	1,372	120.6 (114.3-127.0)	752	66.1 (61.4-70.8)
70-74	3,897	517.9 (502.1-533.7)	588	78.1 (71.9-84.4)	2,730	362.8 (349.4-376.2)	1,522	202.3 (192.2-212.3)	754	100.2 (93.1-107.3)
75-79	3,634	660.8 (640.0-681.5)	516	93.8 (85.8-101.9)	2,492	453.1 (435.7-470.5)	1,584	288.0 (274.0-302.0)	788	143.3 (133.3-153.2)
80+	4,389	948.2 (921.5-974.8)	563	121.6 (111.6-131.6)	2,667	576.1 (554.9-597.4)	2,425	523.9 (503.6-544.2)	990	213.9 (200.7-227.0)
Frauen										
<40	137	1.6 (1.3-1.9)	12	0.1 (0.1-0.2)	31	0.4 (0.2-0.5)	69	0.8 (0.6-1.0)	28	0.3 (0.2-0.4)
40-44	164	10.3 (8.7-11.9)	33	2.1 (1.4-2.8)	67	4.2 (3.2-5.2)	55	3.4 (2.5-4.4)	41	2.6 (1.8-3.4)
45-49	360	26.1 (23.4-28.8)	67	4.9 (3.7-6.0)	177	12.8 (11.0-14.7)	94	6.8 (5.4-8.2)	74	5.4 (4.1-6.6)
50-54	603	48.3 (44.4-52.1)	84	6.7 (5.3-8.2)	329	26.3 (23.5-29.2)	173	13.8 (11.8-15.9)	106	8.5 (6.9-10.1)
55-59	942	84.1 (78.7-89.4)	124	11.1 (9.1-13.0)	534	47.7 (43.6-51.7)	254	22.7 (19.9-25.5)	167	14.9 (12.6-17.2)
60-64	1,593	123.0 (117.0-129.0)	191	14.7 (12.7-16.8)	923	71.3 (66.7-75.8)	464	35.8 (32.6-39.1)	276	21.3 (18.8-23.8)
65-69	2,796	208.4 (200.8-216.1)	311	23.2 (20.6-25.8)	1,691	126.1 (120.1-132.0)	1,012	75.4 (70.8-80.1)	456	34.0 (30.9-37.1)
70-74	3,492	355.1 (343.6-366.7)	376	38.2 (34.4-42.1)	2,058	209.3 (200.4-218.3)	1,416	144.0 (136.6-151.5)	667	67.8 (62.7-73.0)
75-79	4,615	505.7 (491.5-519.9)	507	55.6 (50.7-60.4)	2,571	281.7 (271.0-292.5)	2,196	240.6 (230.7-250.6)	973	106.6 (100.0-113.3)
80+	12,088	870.7 (855.9-885.6)	1,186	85.4 (80.6-90.3)	6,190	445.9 (435.0-456.7)	7,293	525.3 (513.6-537.1)	2,889	208.1 (200.6-215.6)

Abbildung 8. Sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen bei Männern

Männer - sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen- alle durch Fluglärm belasteten Personen



Männer - sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen- ohne Finanzierung für Schallschutzfenster



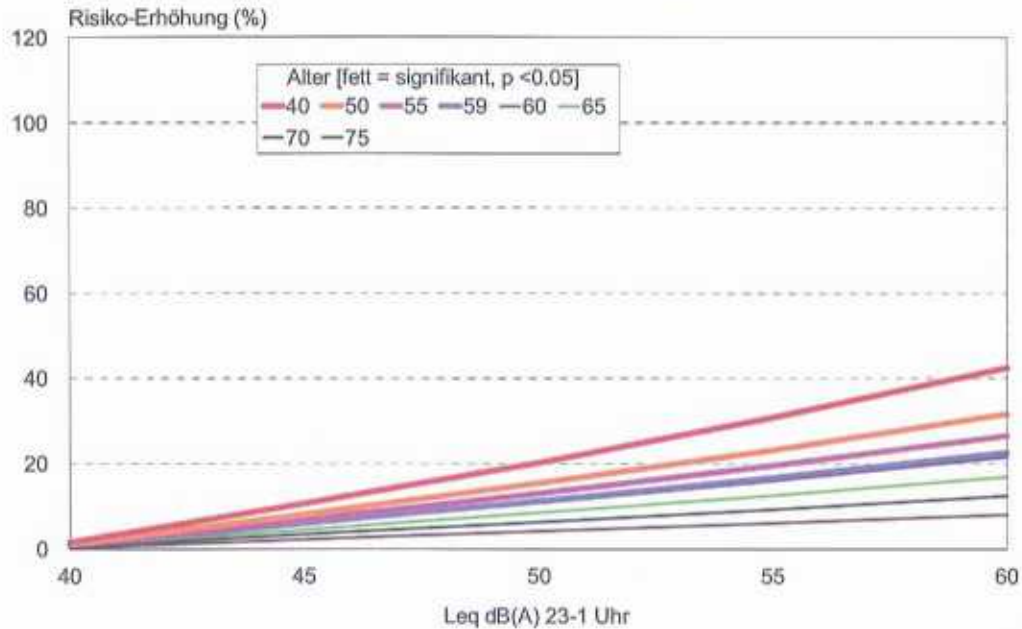
Generell zeigt sich für alle Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs mit zunehmendem Alter eine Abnahme der Risiko-Erhöingungen.

Bei sämtlichen Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs finden sich bei Männern Erhöhungen der Erkrankungsrisiken, die keinen eindeutigen Einfluss der Finanzierung von Schallschutzfenstern zeigen. Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken dagegen für die gesamte dem Fluglärm exponierte Population vergleichbar

groß wie bei Männern. Bei der Untergruppe der Frauen ohne Schallschutzfinanzierung zeigen sich dagegen starke Anstiege der Erkrankungsrisiken.

Abbildung 9. Sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen bei Frauen

Frauen - sämtliche Herz- und Kreislauferkrankheiten- alle durch Fluglärm belasteten Personen



Frauen - sämtliche Herz- und Kreislauferkrankheiten- ohne Finanzierung für Schallschutzfenster

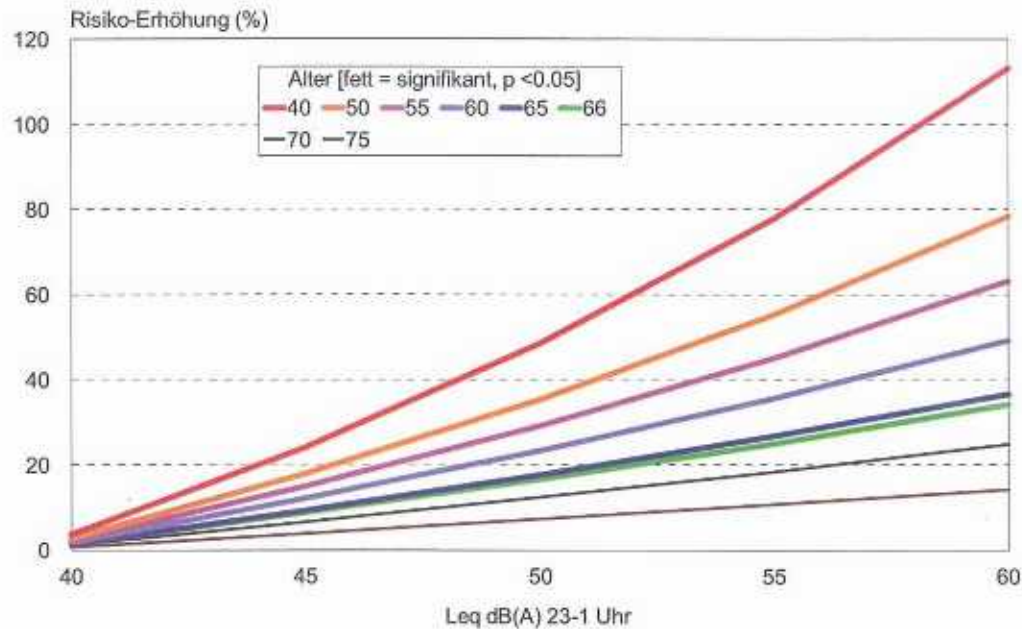
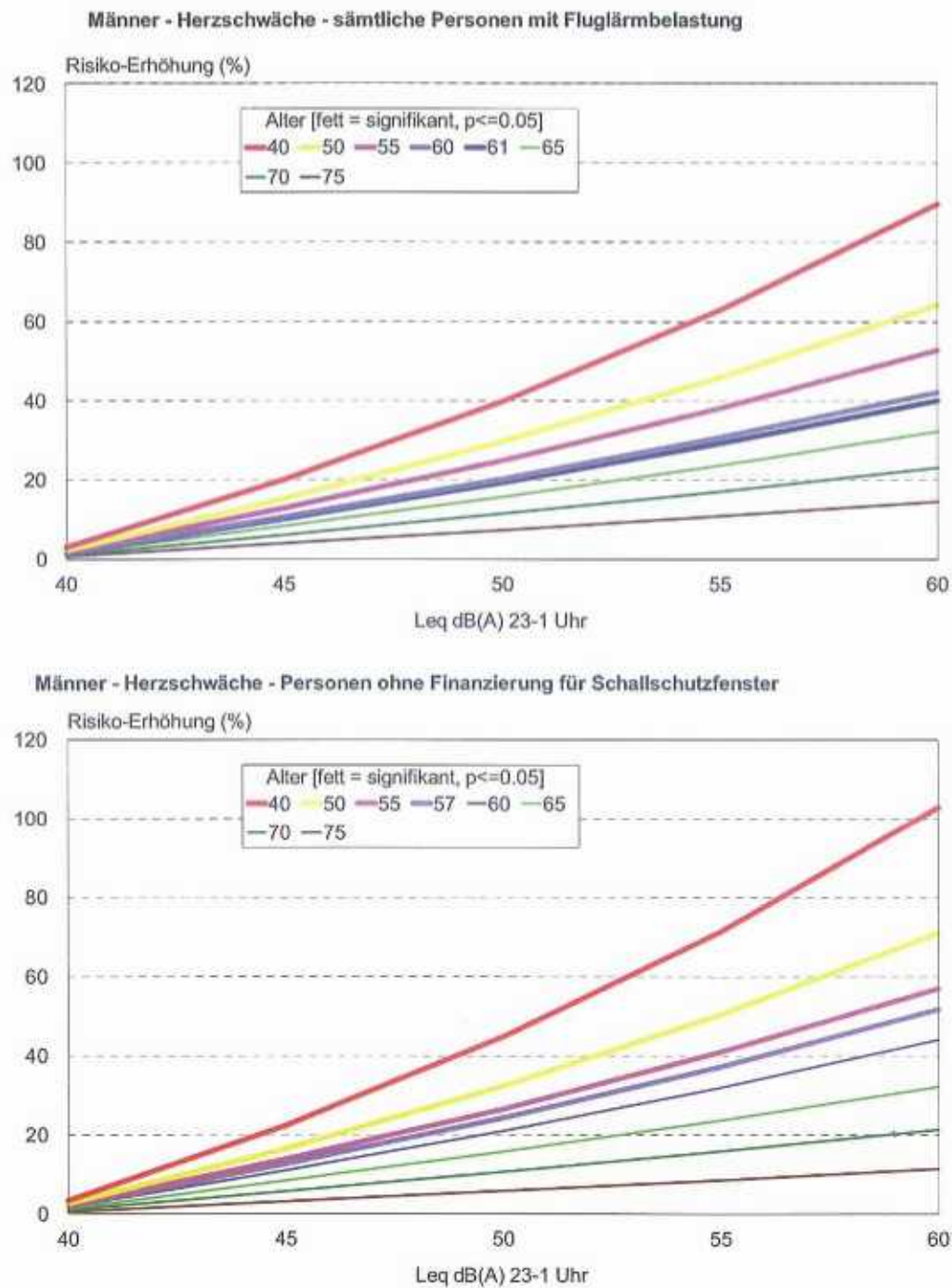


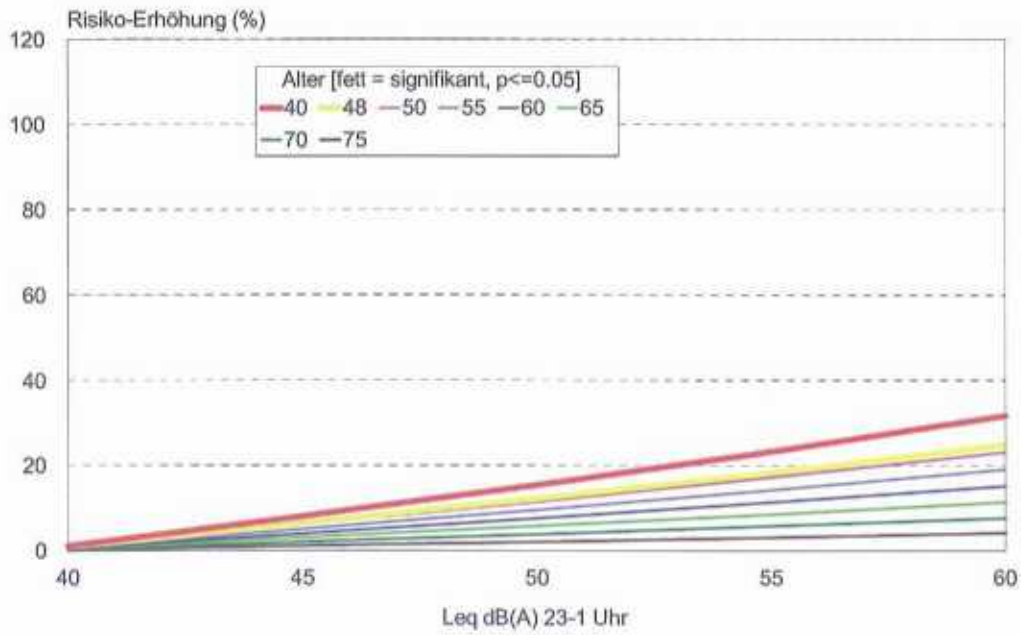
Abbildung 10. Herzschwäche bei Männern



Bei Herzschwäche finden sich bei Männern im Vergleich der Gesamtpopulation mit der Teilpopulation ohne Schallschutzfinanzierung nur geringe Erhöhungen des Erkrankungsrisikos in der letzteren Gruppe. Bei Frauen (Abbildung 11) finden sich vergleichsweise erhebliche Steigerungen der zusätzlichen Erkrankungsrisiken in der Teilpopulation ohne Schallschutzfinanzierung.

Abbildung 11. Herzschwäche bei Frauen

Frauen - Herzschwäche - sämtliche Personen mit Belastung durch Fluglärm



Frauen - Herzschwäche - Personen ohne Finanzierung für Schallschutzfenster

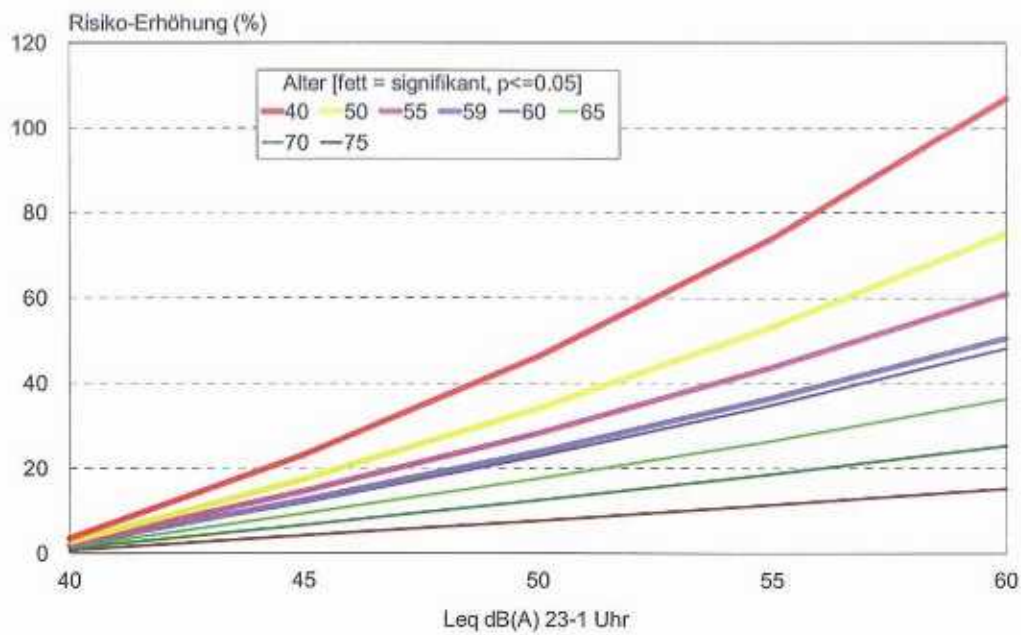


Abbildung 12. Herzinfarkt bei Männern.

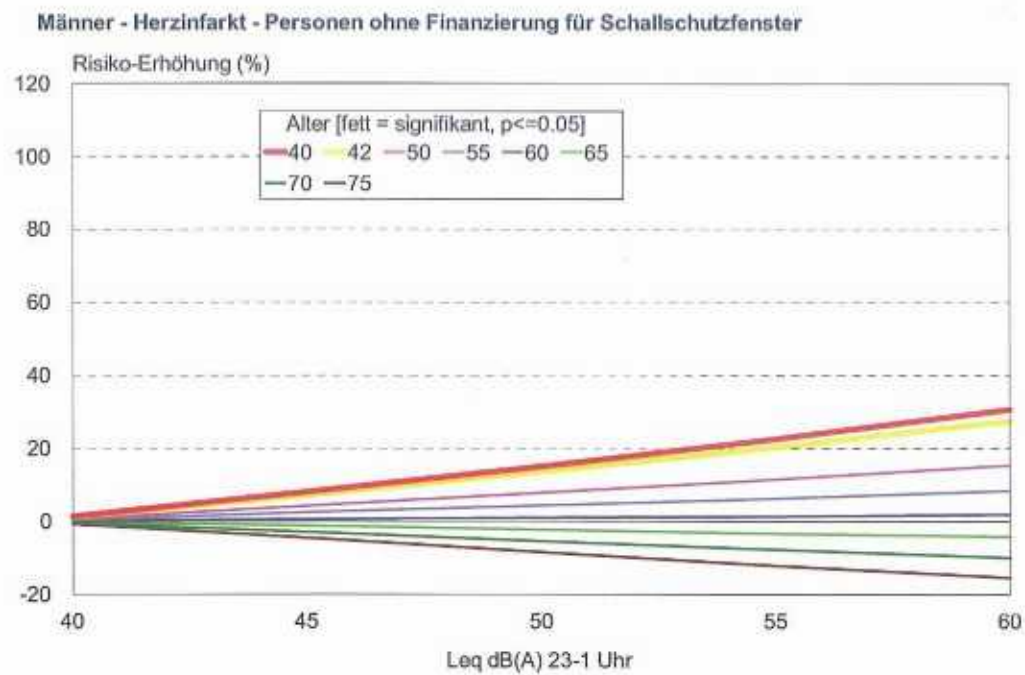
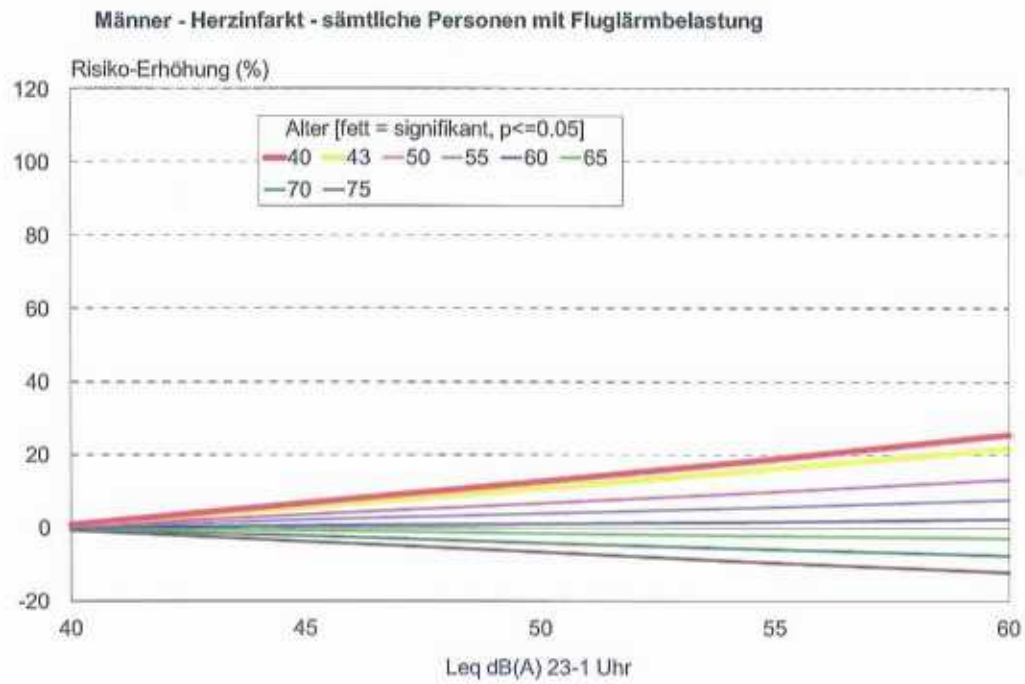
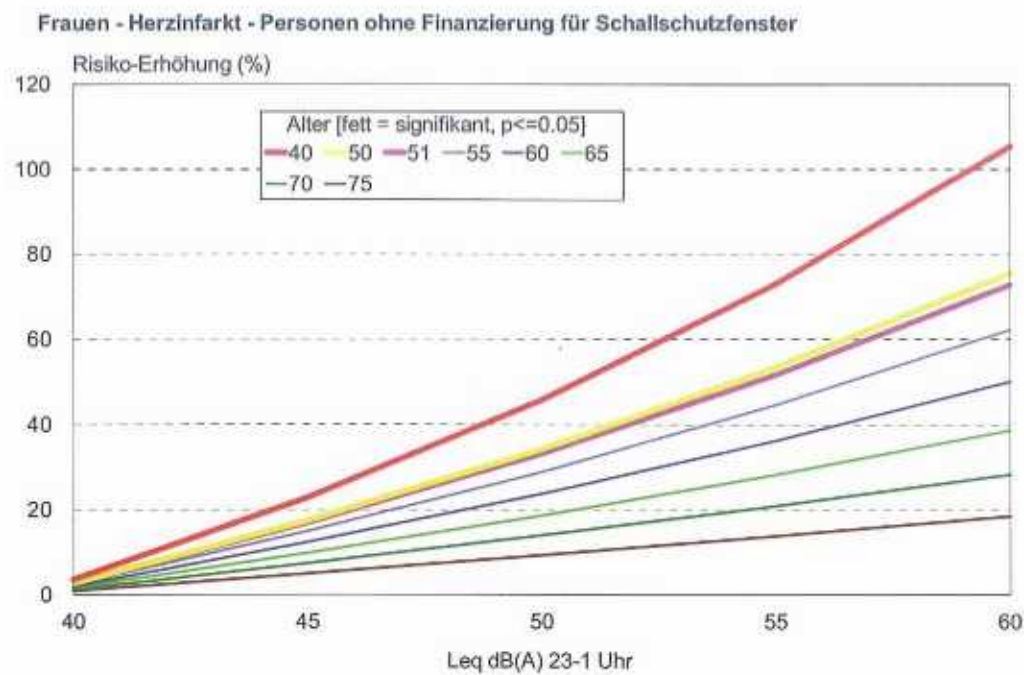
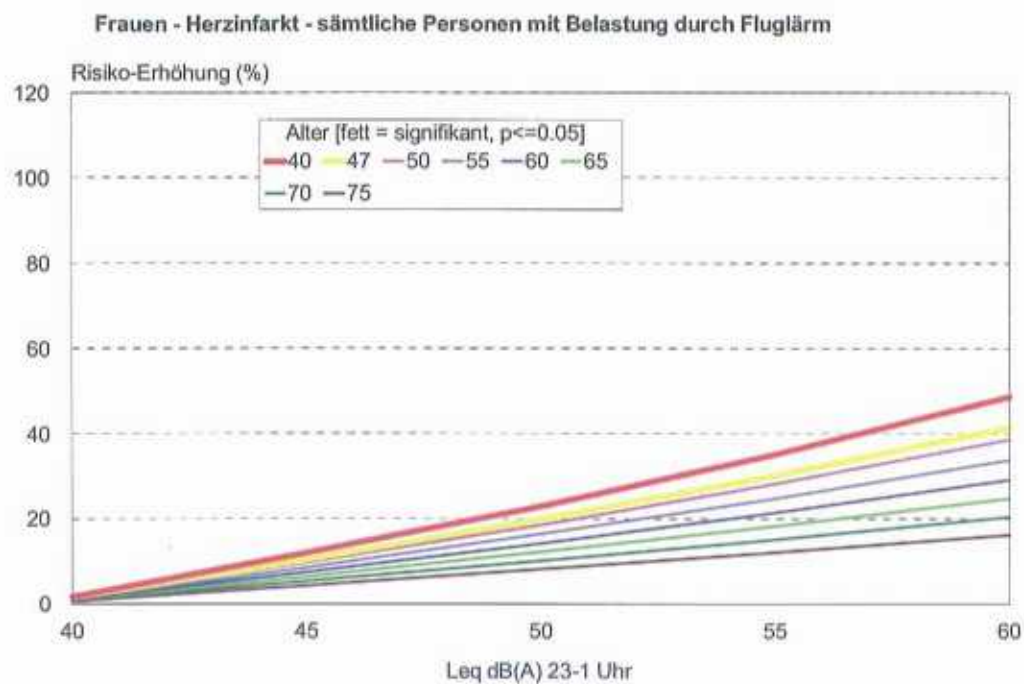


Abbildung 13. Herzinfarkt bei Frauen.



Nach Geschlechtern divergierende Effekte wie bei Herzschwäche finden sich auch beim akuten Herzinfarkt (Abbildungen 12 und 13) und bei der koronaren Herzkrankheit (Abbildungen 14 und 15).

Abbildung 13. Koronare Herzkrankheit bei Männern

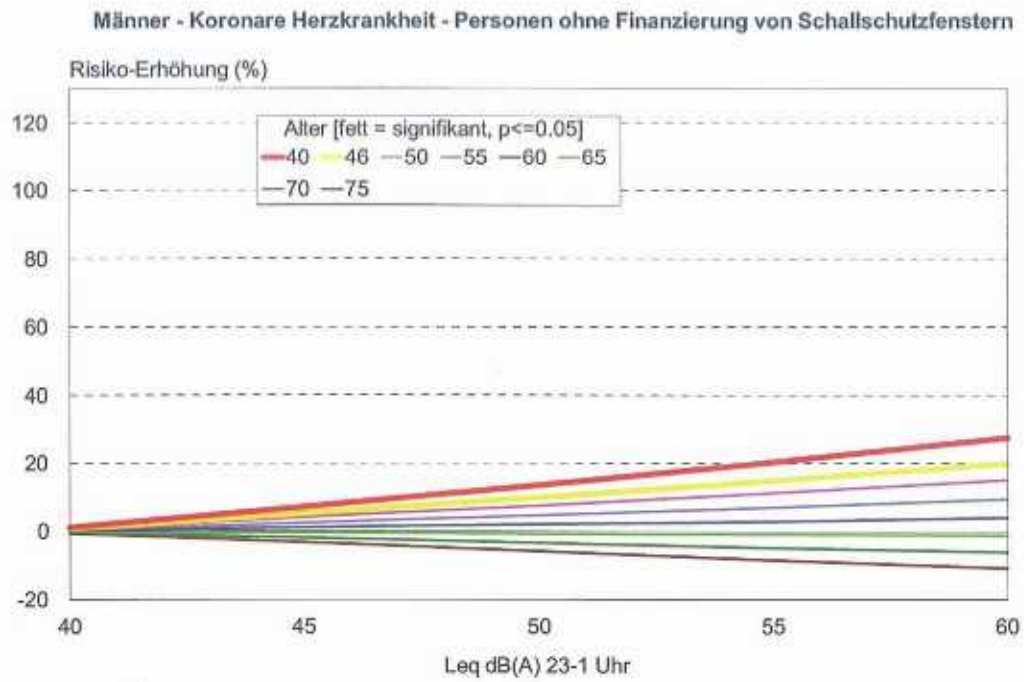
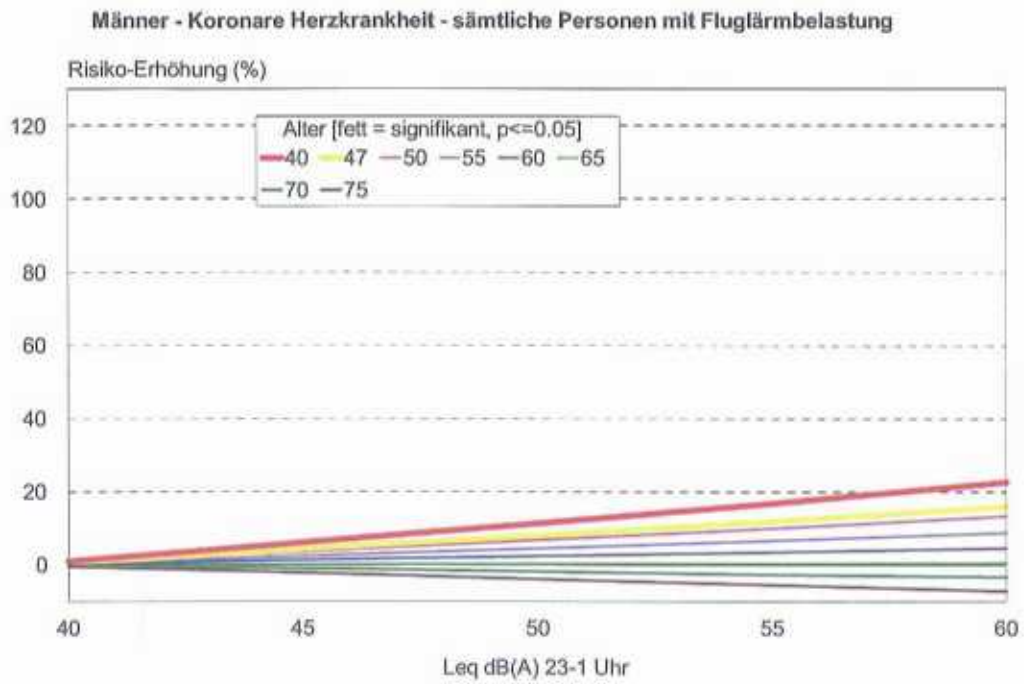
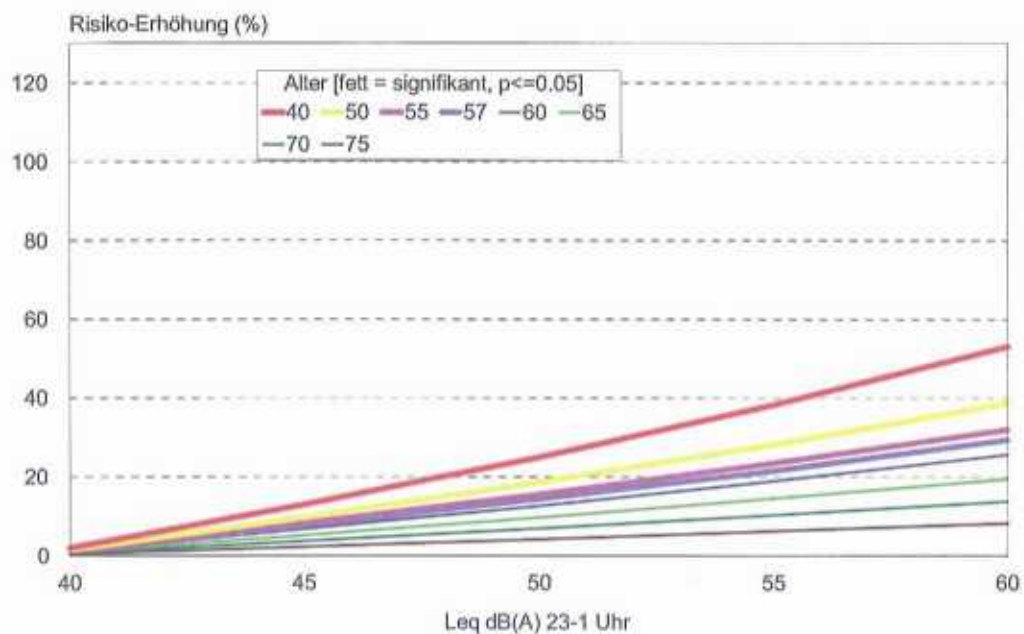


Abbildung 14. Koronare Herzkrankheit bei Frauen.

Frauen - Koronare Herzkrankheit - sämtliche Personen mit Fluglärmbelastung



Frauen - Koronare Herzkrankheit - Personen ohne Finanzierung von Schallschutzfenstern

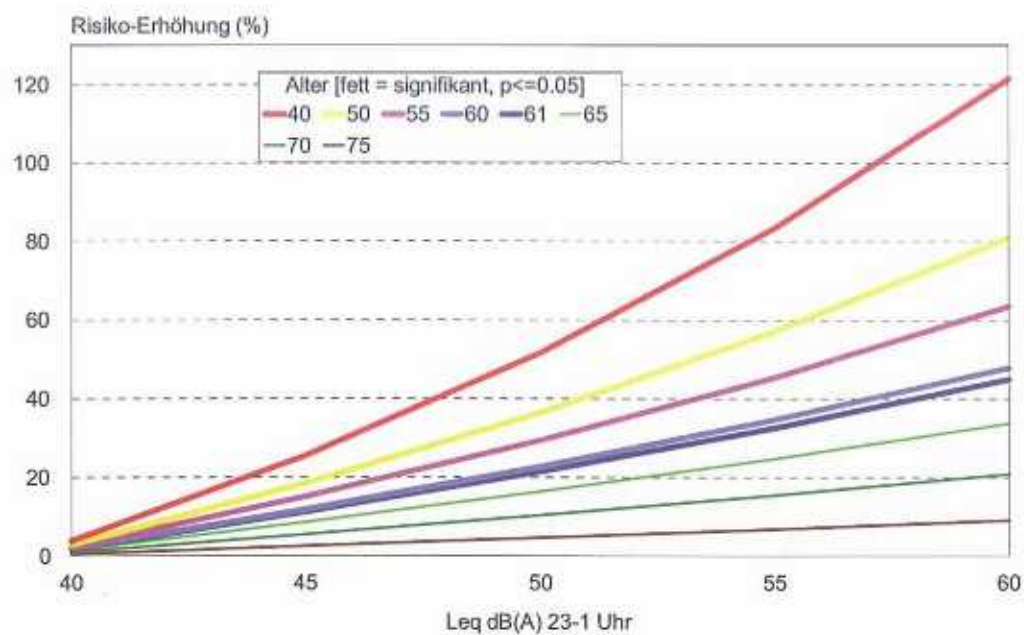
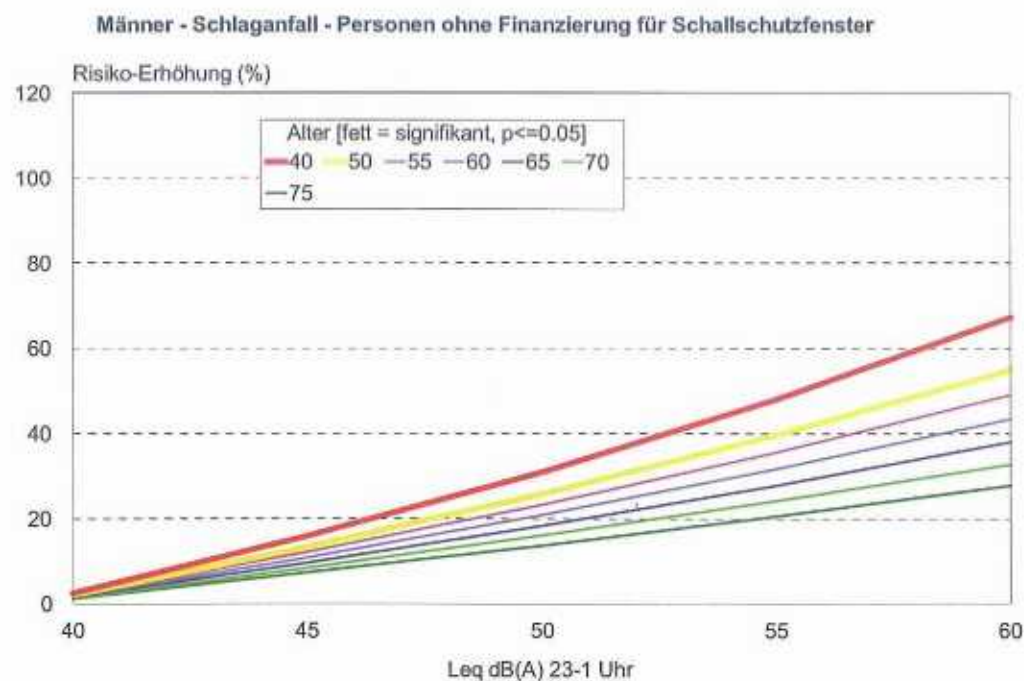
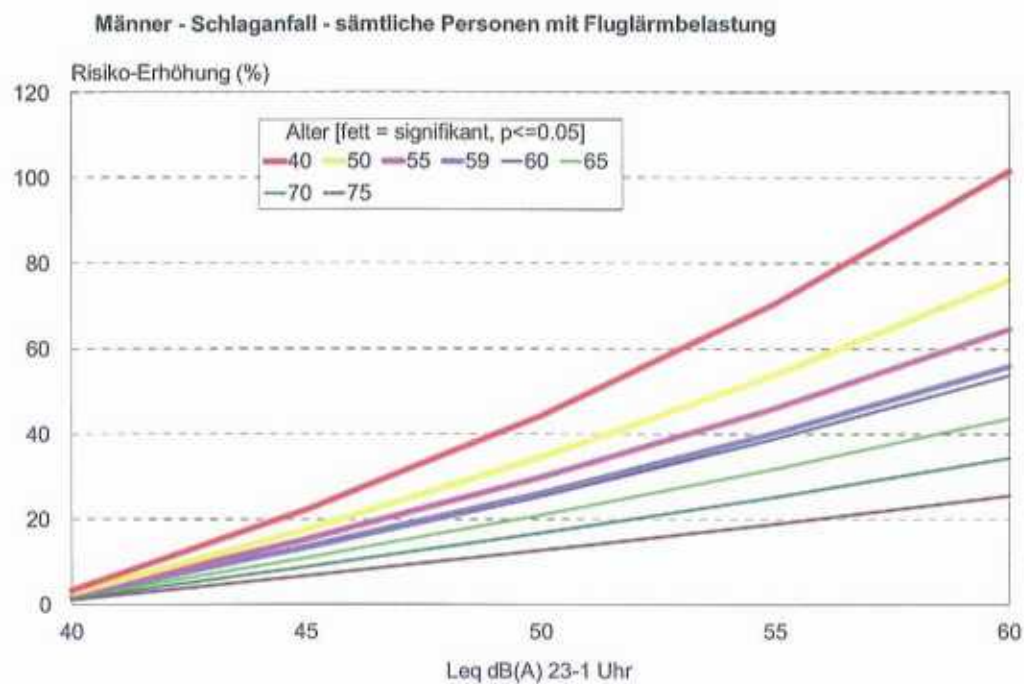
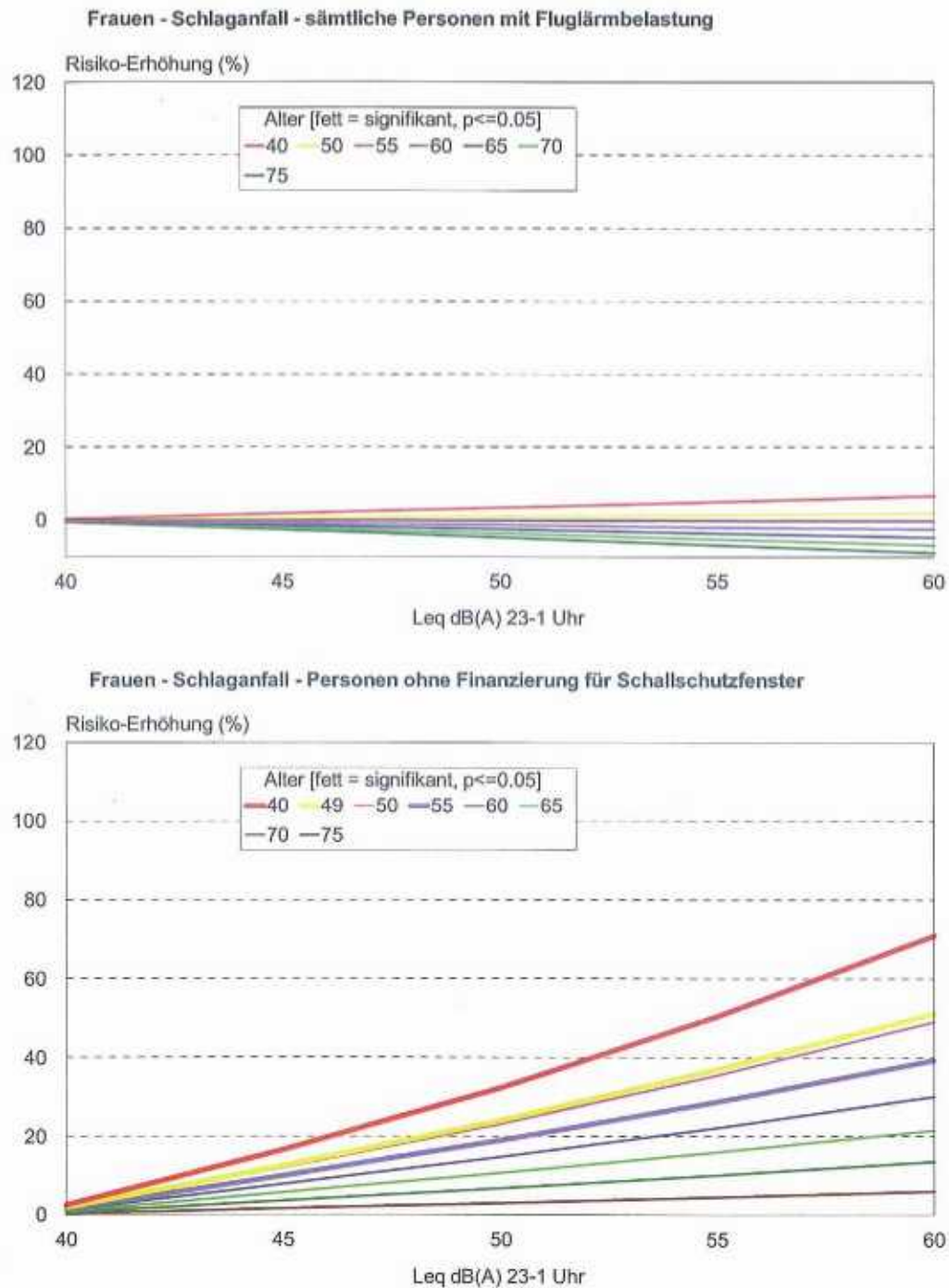


Abbildung 15. Schlaganfall bei Männern



Die Unterschiede des Einflusses nächtlichen Fluglärms auf das Erkrankungsrisikos zwischen Geschlechtern zeigen sich am ausgeprägtesten beim Schlaganfall: Hier finden sich wiederum bei den Männern keine Unterschiede zwischen den beiden Teilpopulationen. Bei Frauen dagegen zeigt sich in der dem Fluglärm exponierten Gesamtpopulation überhaupt keine signifikante Steigerung des Erkrankungsrisikos, während Frauen ohne die Möglichkeit der Schallschutzfinanzierung stark erhöhte Risiken aufweisen.

Abbildung 16. Schlaganfall bei Frauen.



Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass erhebliche Geschlechtsunterschiede in der Reaktion auf nächtlichen Fluglärm bestehen: Frauen zeigen in der Regel bei fehlender Schallschutzfinanzierung gegenüber der Gesamtpopulation starke Steigerungen des Erkrankungsrisikos. Vergleichbare Befunde finden sich bei Männern kaum.

3.2.2 Psychische Erkrankungen

Bei der ersten Fall-Kontroll-Studie zu Fluglärm und Arzneiverordnungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn hatte sich bei Frauen eine mit zunehmendem nächtlichem Fluglärm ansteigende Menge von verordneten Tranquillizern und Antidepressiva gefunden.

Die Analysen im Rahmen der vorliegenden Fall-Kontroll-Studie zeigten für beide Geschlechter eine mit zunehmendem nächtlichen Dauerschallpegel des Fluglärms ansteigende Erkrankungshäufigkeit von Depressionen bei beiden Geschlechtern. Da man beim Krankheitsbild der Depression nicht davon ausgehen kann, dass nach gestellter Diagnose die Patienten die verordneten antidepressiv wirkenden Arzneimittel regelmäßig einnehmen, ist im Gegensatz zu den Herz- und Kreislauferkrankungen die Ermittlung von Neuerkrankungen (inzidente Erkrankungen) mit den vorliegenden Daten der gesetzlichen Krankenkassen nicht möglich. Es handelt sich deshalb bei den für die Depressionen durchgeführten Analysen um Analysen mit sogenannten prävalenten (d.h. überhaupt existierenden) Fällen.

Die Ergebnisse zeigen, wie Abbildung 17 ausweist, für Männer stärkere Risikorerhöhungen aus als für Frauen.

Abbildung 17. Depressionen und Fluglärm bei Männern und Frauen

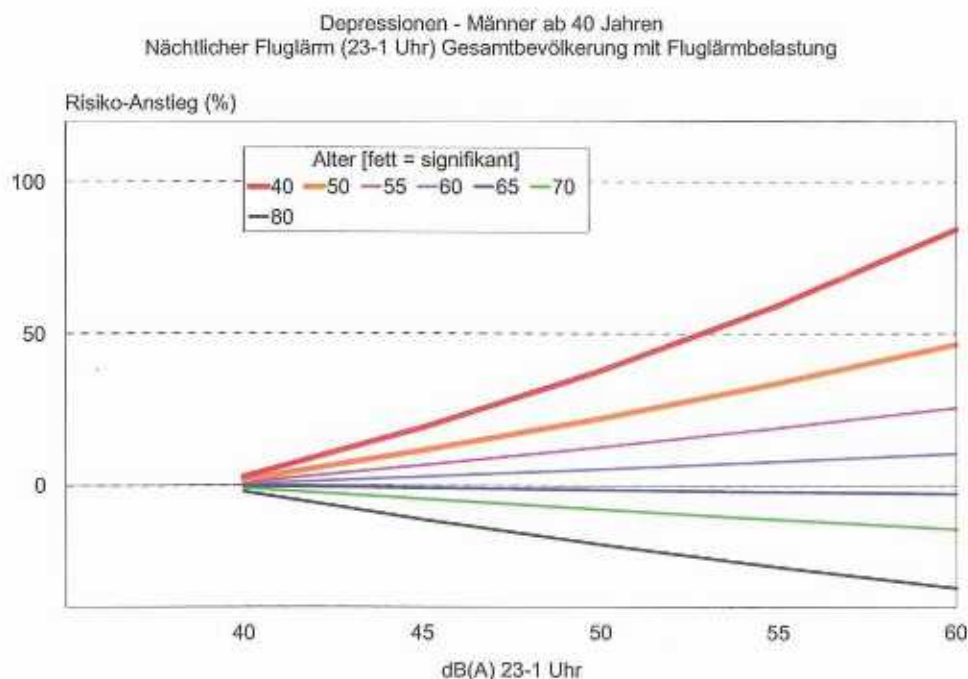
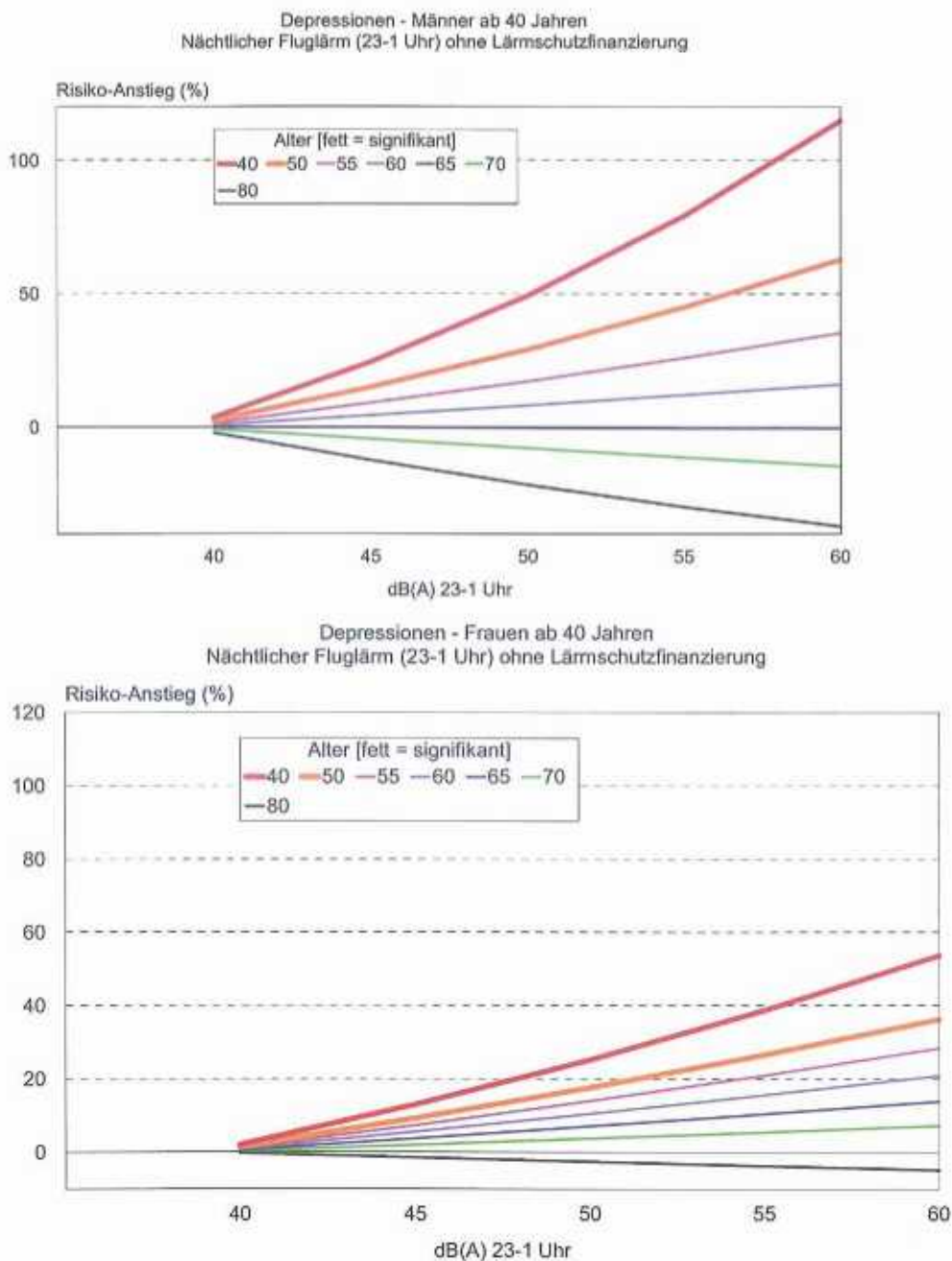


Abbildung 17. Fortsetzung



Für das Krankheitsbild der Psychosen (Abbildungen nicht gezeigt) fanden sich bei beiden Geschlechtern erhöhte Erkrankungsrisiken ohne nennenswerten Einfluss der Lärmschutzfinanzierung auf das Erkrankungsrisiko.

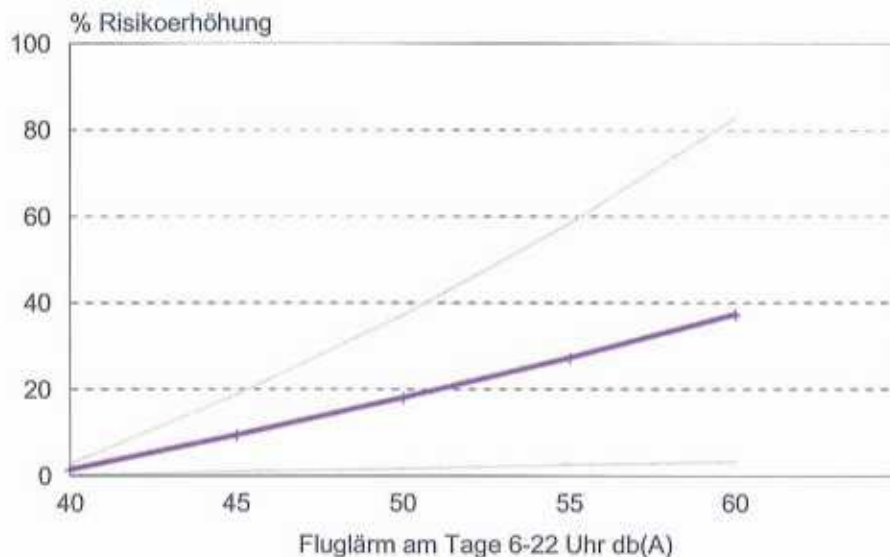
3.2.3 Krebserkrankungen

Mögliche Erhöhungen des Erkrankungsrisikos für Krebserkrankungen sind im Rahmen dieser Fall-Kontroll-Studie analysiert worden, weil sich bei der Analyse der verordneten Arzneimittel zur Behandlung von Krebserkrankungen in der ersten Fall-Kontroll-Studie sowohl bei Frauen (insbesondere Altersgruppen 50-69-jährige) als auch bei Männern (Altersgruppen ab 70 Jahre) auffällig erhöhte Verordnungsmengen

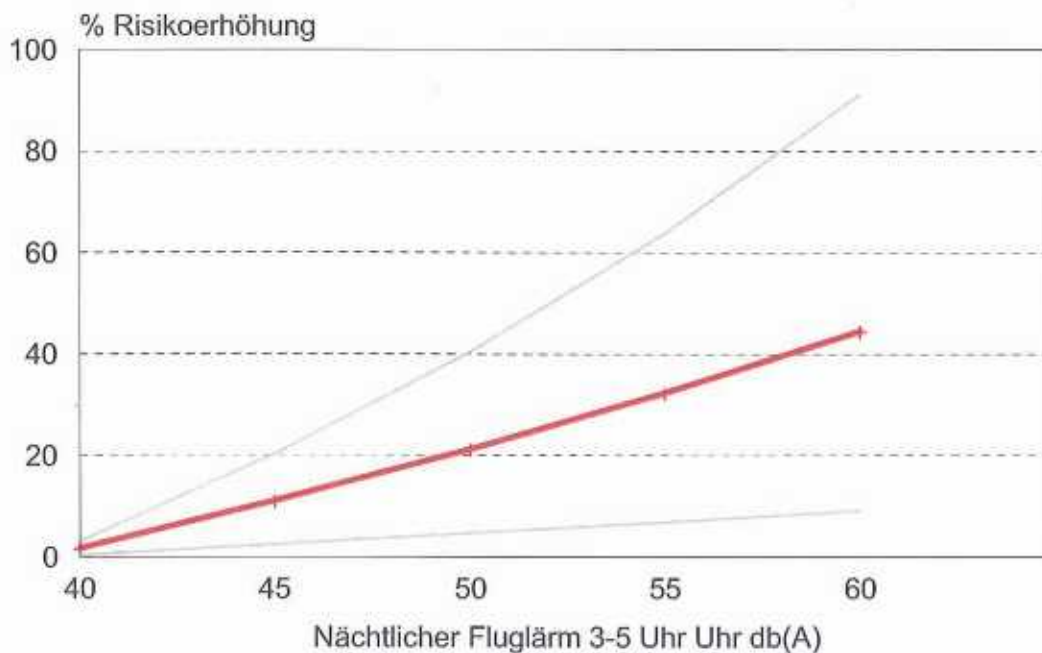
von Zytostatika, Immunsuppressiva und Antihormone gefunden hatten. Die vorliegenden Analysen zeigten für Männer keine erhöhten Erkrankungsrisiken, jedoch fanden sich bei Frauen für sämtliche Altersgruppen ab dem 40 Lebensjahr mit zunehmendem Fluglärm erhöhte Erkrankungsrisiken für sämtliche Krebserkrankungen und für Brustkrebs.

Abbildung 18. Krebserkrankungen bei Frauen in Abhängigkeit von Fluglärm am Tage

Sämtliche Krebserkrankungen bei Frauen und Fluglärm am Tage
Risiko-Erhöhung für stationäre Behandlung (95%-Vertrauensbereich)



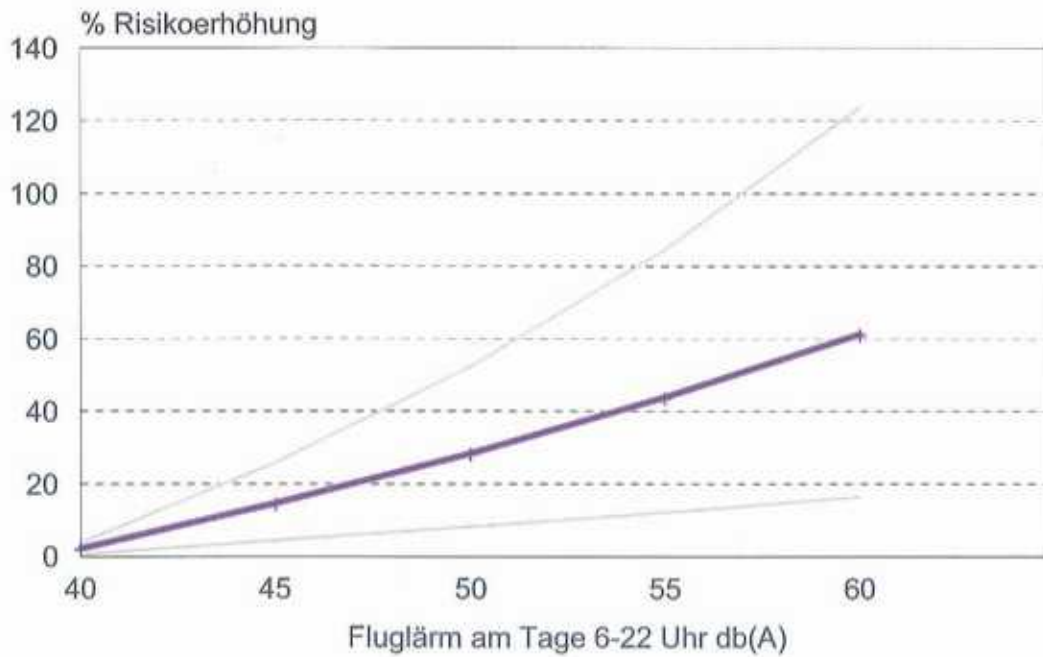
Sämtliche Krebserkrankungen bei Frauen und nächtlicher Fluglärm (3-5 Uhr)
Risiko-Erhöhung für stationäre Behandlung (95%-Vertrauensbereich)



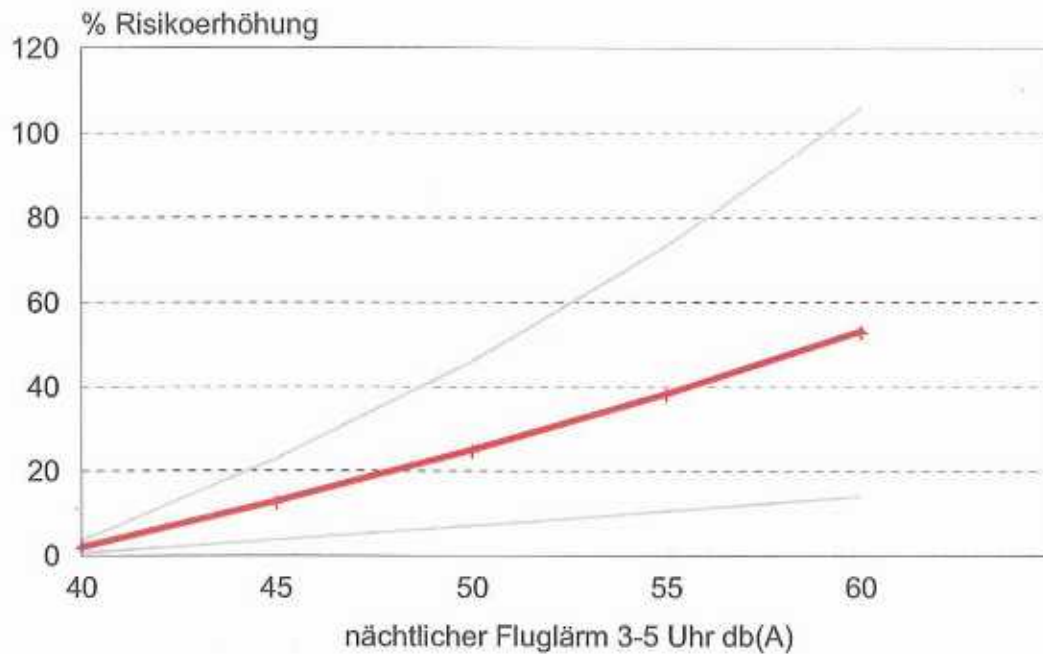
Für das Zeitfenster nächtlichen Fluglärms von 3-5 Uhr fanden sich vergleichbar Erhöhte Erkrankungsrisiken.

Abbildung 19. Krebserkrankungen bei Frauen und nächtlicher Fluglärm (3-5 Uhr)

Bruskrebs und Fluglärm am Tage (6-22 Uhr)
Risiko-Erhöhung für stationäre Behandlung (95%-Vertrauensbereich)



Bruskrebs und nächtlicher Fluglärm (3-5 Uhr)
Risiko-Erhöhung für stationäre Behandlung (95%-Vertrauensbereich)



4. Diskussion

Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs

Die Ergebnisse für kardiovaskuläre Erkrankungen fügen sich gut ein in die bisher vorliegende epidemiologische Evidenz, so dass die Diskussion eines Kausalzusammenhanges möglich ist. Für diesen Zweck müssen die zuerst von Sir Austin Bradford Hill 1965¹² erstmals formulierten Kriterien diskutiert werden. Diese Kriterien sind seit ihrer ersten Publikation in der epidemiologischen Wissenschaft kontinuierlich angewendet und weiterentwickelt worden.

4.1 Kausalbeziehung zwischen Fluglärm und Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs

1. Konsistenz: Darunter versteht man, dass vergleichbare Ergebnisse durch andere Forscher an anderen Populationen erzielt worden sind. Dieses ist für den Zusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck, der Verordnung von blutdrucksenkenden Arzneimitteln und Arzneimitteln zur Behandlung von Herzerkrankungen, sowie für Herzerkrankungen selbst, durch die Publikationen vor allem der letzten Jahre, in vielfacher Weise gezeigt worden.

Zunächst ist festzustellen, dass diese Befunde außerordentlich gut harmonieren mit den Befunden der ersten epidemiologischen Studie um den Flughafen um den Flughafen Köln-Bonn. Dort war als ein wichtiges Ergebnis die mit zunehmendem Fluglärm stark ansteigende Menge der Verordnungen von blutdrucksenkenden Arzneimitteln und von sonstigen Arzneimitteln zur Behandlung von Herz- und Kreislaufkrankheiten bei beiden Geschlechtern aufgefallen. Die Verordnung von blutdrucksenkenden Arzneimitteln durch niedergelassene Ärzte an Patienten, die nicht über einen krankhaft erhöhten Blutdruck verfügen, ist schwer vorstellbar, weil blutdrucksenkende Arzneimittel stark wirkende Arzneimittel sind, die z.T. gravierende Nebenwirkungen mit sich bringen. Als Konsequenz aus einem solchen Befund war zu erwarten, dass in einer unabhängigen Studie an derselben Population von Versicherten die Folgekrankheiten des Bluthochdrucks ebenfalls in Abhängigkeit von der Ausprägung des Fluglärms mit einem statistisch signifikant erhöhten Risiko auftauchen. Die jetzt vorliegenden Ergebnisse der Nachfolgestudie geben den Ergebnissen der Arzneimittelstudie eine höhere Validität und vice versa.

¹² Bradford Hill A. The environment and disease: Association or causation. Proc R Soc Med 1965; 58: 295-300.

Weiter finden sich in der epidemiologischen Literatur eine Vielzahl von Studien, deren Ergebnisse in die gleiche Richtung deuten.

Zum Zusammenhang zwischen Verkehrslärm (Straße, Schiene, Flugverkehr) und gesundheitlichen Auswirkungen, darunter Bluthochdruck bzw. Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs, sind eine Vielzahl von Übersichts-Arbeiten und eine Meta-Analyse erschienen.

Besonders intensiv hat sich der Niederländische Gesundheitsrat, ein international besetztes Gremium, mit dieser Problematik auseinandergesetzt. Im Jahre 1991 (Health Council of the Netherlands, 1991)¹³ kommt er noch zu dem Schluss, dass angesichts der multifaktoriellen Genese von Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs kaum erwartet werden könnte, dass epidemiologische Studien einen Zusammenhang zwischen Lärm und Erkrankungsrisiko zu entdecken imstande wären.

Bis zum Jahre 1994 stellt sich für den Gesundheitsrat jedoch die Situation bereits so dar, dass befunden werden konnte, dass es geringe wissenschaftliche Evidenz gäbe für den Einfluss von Verkehrslärm am Tage (6 bis 22 Uhr) auf Bluthochdruck und koronare Herzkrankheit, soweit der Dauerschallpegel nicht 70 dB(A) überschreite (Health Council of the Netherlands, 1994)¹⁴. Für höhere Dauerschallpegel durch Flugverkehrslärm oder Straßenverkehrslärm wurde damals ein Anstieg für beide Erkrankungen bejaht, wobei für einen Dauerschall-Pegel zwischen 70 und 80 dB(A) eine Erhöhung des Erkrankungsrisikos um 50% angenommen wird.

In einem weiteren Report des Niederländischen Gesundheitsrates aus dem Jahre 1999 wird an dem Grenzwert von 70 dB(A) festgehalten (Health Council of the Netherlands, 1999)¹⁵.

Neuere und umfangreichere Untersuchungen, als sie im Jahre 2000 vorlagen, haben zu der Erkenntnis geführt, dass die Grenzen für eine Gesundheitsgefährdung bedeutend niedriger anzusetzen sind als bei 70 dB(A).

¹³ Gezondheidsraad (Health Council of the Netherlands). Vliegtuiglawaai en slaap. Airplane noise and sleep. Verstoring van de slaap door nachtelijk vliegtuiglawaai. Sleep disturbance by airplane noise at night. S-Gravenhage 1991. (Report 1191/05).

¹⁴ Health Council of the Netherlands. Noise and Health. Report by a committee of the Health Council of the Netherlands. No. 1994/15E. Den Haag, 15.9.1994, S. 43-45.

¹⁵ Health Council of the Netherlands. Committee on the Health Impact of Large Airports. Public health impact of large airports. No. 1999/14E, Den Haag, 1999, S. 79.

1999 noch hatte der Niederländische Gesundheitsrat für die Bevölkerung einen Dauerschallpegel von 70 dB(A) für eine Zunahme des Risikos an Herz- und Kreislauferkrankungen angenommen¹⁶.

Ortscheid und Wende (2000), Mitarbeiter des Umweltbundesamtes,¹⁷ kommen zu der Schlussfolgerung, dass angesichts methodischer Mängel die vorliegenden älteren epidemiologischen Arbeiten schwer zu interpretieren seien, nehmen jedoch an, dass für die Schallpegel-Kategorie 65-70 dB(A) durch epidemiologische Studien gesundheitliche Beeinträchtigungen auf Populationsebene nachgewiesen werden könnten.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat im Umweltgutachten 2002 dazu festgehalten, „dass die bislang durchgeführten Studien ...keine statistische Signifikanz (erreichen). Trotzdem lassen sie tendenziell ein höheres Risiko für ischaemische Herzkrankheiten (d.h. koronare Herzkrankheit) erkennen.“¹⁸

Dieser Sachverständigenrat gehört zu den ersten Institutionen wissenschaftlicher Politikberatung für die deutsche Umweltpolitik. Er wurde im Jahr 1971 von der Bundesregierung eingerichtet. Besondere Merkmale des SRU sind seine Interdisziplinarität und seine fachliche Unabhängigkeit. Er besteht aus sieben Universitätsprofessoren mit besonderer Umweltexpertise, die unterschiedliche Fachdisziplinen vertreten. Diese werden von der Bundesregierung für vier Jahre ernannt.

Stansfeld und Matheson (2003)¹⁹ kommen in Würdigung der vorliegenden Literatur zu dem Schluss, dass eine gewisse Evidenz vorhanden ist, dass Umgebungslärm zum Risiko für Bluthochdruck beitragen kann. Sie sehen auch einen geringen Beitrag des Umgebungslärms zum Herzinfarkt-Risiko.

Van Kempen und Koautoren (2002)²⁰ können lediglich auf eine geringe Anzahl epidemiologischer Studien zurückgreifen, die den möglichen Einfluss von Fluglärm auf Bluthochdruck, blutdrucksenkende Medikamente bzw. kardiovaskuläre Endpunkte, d.h. Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs, untersucht hatten. Sie kommen

¹⁶ Health Council of the Netherlands. Committee on the Health Impact of Large Airports. Public health impact of large airports. No. 1999/14E, Den Haag, 1999, S. 79.

¹⁷ Ortscheid J, Wende H. Fluglärmwirkungen. Umweltbundesamt, 2000, S.8-11.

¹⁸ Bundesumweltrat. Umweltgutachten 2002 des Raten von Sachverständigen für Umweltfragen. Deutscher Bundestag, Drucksache 14/8792 vom 15.4.2002, S. 271 ff.

¹⁹ Stansfeld SA, Matheson MP. Noise pollution: non-auditory effects on health. Br Med Bull 2003; 68: 243-257.

²⁰ Van Kempen EEMM, Kruize H, Boshuizen HC, Ameling CB, Staatsen BAM, de Hollander AEM. The association between noise exposure and blood pressure and ischaemic heart disease: A meta-analysis. Environ Health Perspect 2002; 110: 307-317.

zu dem Schluss, dass die vorliegenden Publikationen kompatibel sind mit einer leichten Erhöhung des kardiovaskulären Risikos.

Babisch (2006)²¹ empfiehlt angesichts der Defizienz epidemiologischer Studien hinsichtlich kardiovaskulärer Effekte (vor allem: Myokardinfarkt) die aus der Untersuchung der Effekte von Straßenlärm gewonnenen Maßzahlen auf den Fluglärm zu übertragen.

Knipschild (1977a, b)^{22, 23} untersuchte 1974 im Rahmen eines Surveys 5.828 Männer und Frauen (35-64 Jahre alt) in acht Gemeinden um den Amsterdamer Flughafen Schiphol (Response-Rate 42%, bezogen auf sämtliche Einwohner der Region Haarlemmermeer) auf kardiovaskuläre Symptome und kardiovaskuläre Therapie. In der Analyse wurden Probanden mit Wohnsitz in weniger bzw. stärker durch Fluglärm belasteten Gemeinden verglichen. Die Kriterien für Bluthochdruck waren mit >170 mm Hg für systolischen bzw. > 100 mm Hg für diastolischen Blutdruck hoch angesetzt. Es fanden sich in allen Altersgruppen in den stärker durch Fluglärm belasteten Gemeinden höhere Prävalenzen²⁴ von Bluthochdruck (3.9% vs. 6.7%) mit jeweils geringfügig höheren Werten bei Frauen als bei Männern. Die Prävalenz medikamentöser Hochdrucktherapie zeigte bei Frauen im Vergleich zu Männern überwiegend mehr als doppelt so hohe Prävalenzen mit einem Unterschied von 37% (Frauen) bzw. 66% (Männer) in der höchsten Altersgruppe beim Vergleich der stärker mit den weniger stark belasteten Regionen. Vergleichbare Unterschiede für die Anwendung anderer kardiovaskulär wirksamer Arzneimittel fanden sich lediglich bei Frauen.

Van Brederode (1989, zit. n. van Kempen et al. 2002) untersuchte im Rahmen einer Querschnittstudie 432 Probanden, die dem Fluglärm von Militärflugzeugen ausgesetzt waren (<63 -> 75 dB(A)) und fand nicht-signifikante Erhöhungen des systolischen und des diastolischen Blutdrucks.

²¹ Babisch W. Transportation noise and cardiovascular risk. Review and synthesis of epidemiological studies. Dose-effect curve and risk estimation. Umweltbundesamt, Dessau, 2006, S. 65.

²² Knipschild P. Medical effects of aircraft noise: Community cardiovascular survey. *Int Arch Occup Environ Health* 1977a; 40: 185-190.

²³ Knipschild P. Medical effects of aircraft noise. Drug survey. *Int Arch Occup Environ Health* 1977b; 197-200.

²⁴ Prävalenz = Bestand an Erkrankungsfällen bezogen auf eine Grundbevölkerung.

Japanische Forscher (Matsui et al. 2004)²⁵ untersuchten 1994-1995 an 29.000 Einwohnern der Insel Okinawa, die in Gemeinden in der Nähe von zwei US-amerikanischen Militärbasen lebten, den Einfluss von Fluglärm (L_{dn} 60-65 bis L_{dn} >70 dB)²⁶ und berichten eine Odds Ratio von 1.4 für den Vergleich der am höchsten exponierten Personengruppe mit Kontrollpersonen (Trend-Test p=0.0002). Die Methodik dieser Studie ist jedoch so spärlich beschrieben, dass eine Beurteilung der Qualität nicht möglich ist.

Franssen und Koautoren (2004)²⁷ untersuchten in den Jahren 1996 und 1997 in einer Querschnitts-Studie 11.812 Probanden (18 Jahre und älter), die in einem Radius von 25 km um den Amsterdamer Flughafen Schiphol lebten (Response-Rate 39.1%). Eine Non-Responder-Analyse zeigte eine Überrepräsentation von weniger durch Fluglärm belasteten und belästigten Personen. Dieser Befund lässt es wahrscheinlich erscheinen, dass alle ermittelten Erkrankungsrisiken realiter Unterschätzungen des wahren Risikos darstellen. Die Autoren fanden für die Anwendung von blutdrucksenkenden Arzneimitteln bzw. Arzneimitteln zur Behandlung von Herz- und Kreislauferkrankungen in multivariater Analyse eine Risikoerhöhung um 30 % (95%-Vertrauensbereich 6 bis 60 %) pro 10 dB(A) Anstieg des Fluglärmparameters L_{den}²⁸. Bei einer Analyse des nächtlichen Fluglärms (Leq 23.00-7.00 Uhr) sank die Erkrankungsrisiko auf 13 % (95%-Vertrauensbereich -6 % bis 35 %). Eine Stratifikation des Parameters L_{den} (<50, 50-55, 55-60, >=0 60) zeigte einen deutlichen Trend. Die nach der Beschreibung der Methodik offenkundig exzellente Studie weist keine geschlechtsspezifischen Daten aus.

Rosenlund und Mitautoren (2001²⁹; sowie Rosenlund 2005³⁰) nutzten für die Ermittlung des Einflusses von Fluglärm auf die Prävalenz von Bluthochdruck Daten einer repräsentativen Untersuchung der Bevölkerung zur Ermittlung von Umwelteinflüssen auf die Gesundheit (Environmental Health Survey), die im Jahre 1997 im Kreis Stockholm durchgeführt wurde. Aus den Teilnehmern an dieser Untersuchung wur-

²⁵ Matsui T, Uehara T, Miyakita T, Hirmatsu K, Osada Y, Yamamoto T. The Okinawa study: effects of chronic aircraft noise on blood pressure and some other physiological indices. J Sound Vibration 2004; 277: 469-470.

²⁶ L_{dn} = 24-Stunden-Dauerschallpegel, wobei die Nacht einen Aufschlag von 10 dB(A) erhält.

²⁷ Franssen EAM, van Wiechen CMAG, Nagelkerke NJD, Lebet E. Aircraft noise around a large international airport and its impact on general health and medication use. Occup Environ Med 2004; 61: 405-413.

²⁸ L_{den} = 24-Stunden-Dauerschallpegel, wobei die Nacht einen Aufschlag von 10 dB(A) und der Abend (18-22 Uhr einen Aufschlag von 5 dB(A) erhalten.

²⁹ Rosenlund M, Berglund N, Pershagen G, Järup L, Bluhm G. Increased prevalence of hypertension in a population exposed to aircraft noise. Occup Environ Med 2001; 58: 769-773.

³⁰ Rosenlund M. Environmental factors in cardiovascular disease. Doctoral Thesis, Stockholm, 2005.

den zwei Stichproben gezogen, die in Antworten von 327 Probanden in der Nähe des Flughafens Stockholmer Flughafen Arlanda resultierten (Response-Rate 71%) und von 3.276 Probanden aus dem Kreis Stockholm (Response-Rate 74%) als Vergleichsregion. Bei der Auswahl der Vergleichsregion waren sowohl die unmittelbare Stadt Stockholm als auch die Region um den Regionalflughafen Bromma ausgespart worden. Das Alter der Probanden reichte von 18 bis 80 Jahren. Bluthochdruck wurde als ärztlich diagnostiziert innerhalb von 5 Jahren vor dem Untersuchungsdatum definiert. Die Ermittlung der Exposition gegenüber Fluglärm erfolgte durch Abgleich der geo-kodierten Wohnadresse der Probanden mit Isophonen des Fluglärms von 50 dB(A) bis >65 dB(A) in 5-dB(A)-Schritten. Multivariat adjustierte Erkrankungsrisiken ergaben für eine Lärmpegel von > 55 dB(A) einen Anstieg um 59 % (95%-Konfidenzintervall 0 – 153%). Bei der Analyse nach Maximalpegeln ergab sich für Werte von > 72 dB(A) eine Erhöhung des Erkrankungsrisikos um 76 % (95-Konfidenzintervall 12 – 177%). Männer wiesen eine geringfügig höhere Häufigkeit von Bluthochdruck auf als Frauen (22% vs. 18% in der Region mit Fluglärm-Werten > 55 dB(A)). Diese Effekte waren stärker ausgeprägt bei Probanden über 55 Jahren und bei Probanden ohne Schwerhörigkeit. Eine Schätzung des Trends ergab für einen 5-dB(A)-Zuwachs eine Erhöhung de Erkrankungsrisikos an Bluthochdruck um 30 % (95%-Konfidenz-Intervall 22% - 116%).

Niemann und Koautoren (2006)³¹ berichteten über Ergebnisse der LARES-Studie, die auf Initiative des Europa-Büros der WHO zwischen 2002-2003 in acht europäischen Städten durchgeführt wurde. Hauptziel der Studie war es, Komponenten der Wohnqualität zu analysieren, darunter den Einfluss des Lärms aus verschiedenen Quellen. Die Auswertung nach der subjektiven Belästigung durch Fluglärm ergab für solche Personen, die sich stark durch Fluglärm belästigt fühlten, ein signifikant erhöhtes Erkrankungsrisiko für ärztlich diagnostizierten Bluthochdruck (+ 200%) bzw. Symptome für Herz- und Kreislaufkrankheiten (+ 210 %).

Eriksson und Koautoren³² berichteten 2007 über eine Gruppe von 2.754 Männern aus vier Gemeinden um den Stockholmer Flughafen Arlanda, die von 1992 bis 2004 im Rahmen einer größeren Studie zur Diabetes-Prävention mehrfach befragt und untersucht worden waren. Sie bestimmten zusätzlich für die Wohnungen der Teil-

³¹ Niemann H, Bonnefoy X, Braubach M, Hecht K, Maschke C, Rodrigues C, Röbbel N. Noise-induced annoyance and morbidity results from the pan-European LARES study. *Noise Health*. 2006 ;8:63-79.

³² Eriksson C, Rosenlund M, Pershagen G, Hilding A, Ostenson CG, Bluhm G. Aircraft noise and incidence of hypertension. *Epidemiology* 2007; 18: 716-721.

nehmer der Studie die Fluglärmbelastung. Sie fanden bei einem Dauerschallpegel über 50 dB(A) eine Erhöhung des Risikos für Bluthochdruck um 19 % (95%-Vertrauensbereich 3-37 %). Maximalpegel von 70 dB(A) ergaben eine Risikoerhöhung um 20%. Stärkere Erhöhungen fanden sich bei Teilnehmern, die älter waren, Nichtraucher, oder die sich durch Lärm aus anderen Lärmquellen belästigt fühlten.

Jarup und Koautoren (2008)³³ berichteten über die Ergebnisse der so genannten HYENA-Studie, die im Umkreis von 6 europäischen Großflughäfen durchgeführt wurde. Zu diesen zählten London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Stockholm-Arlanda, Mailand-Linate, Athen, Berlin-Tegel. Über 5.000 Männer und Frauen im Alter zwischen 45 und 70 Jahren, die mindestens 5 Jahre in der Umgebung eines dieser Flughäfen gewohnt hatten, wurden interviewt. Nach standardisiertem Verfahren wurde der Blutdruck gemessen. Es zeigte sich, dass von einem nächtlichen Fluglärm von 35 dB(A) an ein Anstieg des Bluthochdruck-Risikos von 14,1% je 10 dB(A) Anstieg des Dauerschallpegels (95%-Vertrauensbereich 1,2% - 28,6%) auftrat.

An einer Unterstichprobe von 140 Männern und Frauen wurden 24-Stunden-Blutdruckmessungen mit gleichzeitiger kontinuierlicher Schallaufzeichnung vorgenommen³⁴. Es zeigte sich, dass Innenschall-Maximalpegel über 35 dB(A) unabhängig von der Schallquelle zu einem signifikanten Anstieg von diastolischen und systolischen Blutdruckwerten führten.

Babisch und van Kamp³⁵ kommen in einer Meta-Analyse im Jahre 2009 zu dem Schluss, dass der Zusammenhang zwischen Fluglärm und dem Erkrankungsrisiko für Bluthochdruck belegt sei („sufficient evidence“).

Dass es nicht ausschließlich objektive Lärmwerte sein müssen, die zu gesundheitlichen Konsequenzen führen können, haben Fujino und Koautoren³⁶ anhand von Da-

³³ Jarup L, Babisch W, Houthuijs D, Pershagen G, Katsouyanni K, Cadum E, Dudley ML, Savigny P, Seiffert I, Swart W, Breugelmans O, Bluhm G, Selander J, Haralabidis A, Dimakopoulou K, Sourtzi P, Velonakis M, Vigna-Taglianti F on behalf of the HYENA study team. Hypertension and exposure to noise near airports: The HYENA Study. *Environ Health Perspect* 2008; 116: 329-333.

³⁴ Haralabidis AS, Dimakopoulou K, Vigna-Taglianti F, Giampolo M, Borgini A, Dudley ML, Pershagen G, Bluhm G, Houthuijs D, Babisch W, Velonakis M, Katsouyanni K, Jarup L; HYENA Consortium. Acute effects of nighttime noise exposure on blood pressure in populations living near airports. *Eur Heart J* 2008; 29:658-664.

³⁵ Babisch W, van Kamp I. Exposure-response relationship of the association between aircraft noise and the risk of hypertension. *Noise Health* 2009; 44:161-168.

³⁶ Fujino Y, Iso H, Tamakoshi A, for the JACC study group. A prospective cohort study of perceived noise exposure at work and cerebrovascular diseases among male workers in Japan. *J Occup Health* 2007; 49: 382-388.

ten einer umfangreichen Kohortenstudie japanischer Arbeitnehmer (N = 14.568 Männer) ermittelt. Sie fanden, dass es unabhängig von der tatsächlichen Lärmbelastung die subjektive Belästigung durch Lärm am Arbeitsplatz das Risiko für Schlaganfälle um 138 % erhöhte (95%-Konfidenzintervall 20% - 371%) im Vergleich zu Männern, die denselben Lärm nicht als belästigend empfanden.

Im November 2010 haben schließlich Huss und Koautoren³⁷ eine Studie vorgelegt, bei der Daten der Schweizerischen Volkszählung des Jahres 2000 mit adressgenauen Daten für Fluglärm, Straßenverkehrslärm und Straßenverkehrsemissionen und den Daten des nationalen Mortalitätsregisters der Schweiz für die Jahre 2000-2005 verknüpft wurden. Es zeigte sich ein mit der Intensität des 24-Stunden-Fluglärms (Ldn) ansteigendes Risiko für die Sterblichkeit an Herzinfarkt. Dieses Risiko stieg auf einen Wert von 50% über dem Sterblichkeitsrisiko der Referenzbevölkerung an, wenn Personen 15 Jahre oder länger an derselben Anschrift wohnhaft gewesen waren.

Daraus ergibt sich zweifelsfrei, dass im Laufe der vergangenen Jahre die wissenschaftliche Evidenz stark gestiegen ist, dass Fluglärm, vor allem nächtlicher Fluglärm zu krankhaftem Bluthochdruck und zu Herz- und Kreislauferkrankungen führen kann.

Diese Übersicht der wichtigsten relevanten Literatur zeigt auch eindeutig, dass das Kausalitätskriterium der Konsistenz voll erfüllt ist

2. Stärke der Assoziation: Darunter ist die Stärke einer Risikozunahme zu verstehen. Aus der vorliegenden Studie um den Flughafen Köln-Bonn haben sich bereits bei relativ geringen nächtlichen Dauerschallpegeln (z.B. 50 dB(A)) bereits Risikozuwächse von mehr als 50 % ergeben. Solche Risikozuwächse sind in der Umweltepidemiologie als stark zu bewerten. Aus der HYENA-Studie ergibt sich für nächtlichen Fluglärm je 10 dB(A)-Anstieg über 35 dB(A) ein Anstieg der Bluthochdruck-Häufigkeit um 14,2 %. Für den so genannten kritischen Toleranzwert von 60 dB(A) würde sich ein zusätzliches Erkrankungsrisiko (Exzessrisiko) für Bluthochdruck von 33,5% ergeben. In der Umweltepidemiologie sind bereits deutlich niedrigere Zusatzrisiken gut gesichert und wissenschaftlich allgemein akzeptiert worden. So liegt für Nichtraucher das durch Passivrauchen am Arbeitsplatz entstehende Zusatzrisiko für die Entwick-

³⁷ Huss A, Spoerri A, Egger M, Rössli M. Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010; 21:829-836.

lung eines Bronchialcarcinoms nach Feststellung der Krebsforschungsorganisation (IARC) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zwischen 13% und 19%³⁸.

3. Analogie: Darunter ist zu verstehen, dass vergleichbare, jedoch nicht identische Faktoren zu vergleichbaren Effekten führen können. Vergleichbare Effekte wie durch den Einfluss von Fluglärm auf den Bluthochdruck sind beobachtet worden bei Personen, die durch Lärm am Arbeitsplatz belastet sind sowie durch Belastungen durch Straßenverkehrslärm. So fanden sich in der epidemiologischen Studie zu Arzneiverordnungen und Fluglärm im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn quantitativ mit zunehmendem Straßenverkehrslärm am Tage als auch in der Nacht signifikante Anstiege der Verordnungsmengen für blutdrucksenkende Arzneimittel. In der HYENA-Studie stieg das Exzessrisiko für Bluthochdruck durch Straßenverkehrslärm ab 35 dB(A) um knapp 10% pro 10 dB(A) Anstieg des 24-Stunden-Straßenverkehrslärms an.

Aus der Vielzahl von Studien zur Wirkung von Lärm am Arbeitsplatz auf das Hypertonie-Risiko sollen nur wenige exemplarische zitiert werden³⁹

4. Dosis-Wirkungs-Beziehung: Eine solche Beziehung ist zu bejahen, wenn der Effekt (in diesem Fall: Erkrankungsrisiko) mit zunehmender Stärke des Faktors (in diesem Fall: Dauerschallpegel) zunimmt. Diese Beziehung ist durch die mehrere

³⁸ Tobacco Smoke and Involuntary Smoking. IARC Monographs on the Evaluation of Carcinogenic Risks to Humans. Volume 83. World Health Organization. International Agency for the Research on Cancer, Lyon, 2004.

³⁹ Fouriad C, Jacquinet-Salord MC, Degoulet P, Aimé F, Lang T, Laprugne J, et al. 1984. Influence of socioprofessional conditions on blood pressure levels and hypertension control. Epidemiologic study of 6665 subjects in the Paris district. *Am J Epidemiol* 120:72–86.

Talbott EO, Gibson LB, Burks A, Engberg R, Mchugh KP. 1999. Evidence for a dose-response relationship between occupational high blood pressure in shipyard workers. *Am J Ind Med* 12:431–438.

Jonsson A, Hansson L. 1977. Prolonged exposure to a stressful stimulus (noise) as a cause of raised blood pressure in man. *Lancet* I:86–87.

Tomei F, Fantini S, Tomao E, Baccolo TP, Rosati MV. 2000. Hypertension and chronic exposure to noise. *Arch Environ Health* 55:319–325.

Lusk SL, Hagerty BM, Gillespie B, Caruso CC. 2002. Chronic effects of workplace noise on blood pressure and heart rate. *Arch Environ Health* 57:273–281.

Verbeek JHAM, Van Dijk FJH, De Vries FF. 1987. Non-auditory effects of noise in industry. IV-A field study on industrial noise and blood pressure. *Int Arch Occup Environ Health* 59:51–54.

Wu TN, Ko YC, Chang PY. 1987. Study of noise exposure and high blood pressure in shipyard workers. *Am J Ind Med* 12:431–438.

Zhao Y, Zhang S, Selvin S, Spear RC. 1991. A dose-response relation for noise-induced hypertension. *Br J Ind Med* 48:179–184.

Fortsetzung von Fußnote 39.

Chang TY, Jain RM, Wang CS, Chan CC. 2003. Effects of occupational noise exposure on blood pressure. *J Occup Environ Med* 45:1289–1296.

Chang TY, Su TC, Lin SY, Jain RM, Chan CC. Effects of occupational noise exposure on 24-hour ambulatory vascular properties in male workers. *Environ Health Perspect* 2007; 115: 1660-1664.

publizierte Studien, vor allem aber durch die epidemiologische Studie um den Flughafen Köln-Bonn nachdrücklich belegt. Eine vergleichbare Dosis-Wirkungsbeziehung ergibt sich u.a. auch aus der HYENA-Studie. Dass in der HYENA-Studie für den Fluglärm am Tage keine Effekte gefunden wurden, hat seine Ursache vermutlich darin, dass diese Studie mit ca. 5.000 Probanden zu klein war, um eine Erhöhung des Bluthochdruck-Risikos zu entdecken. Generell muss man davon ausgehen, dass nächtlicher Fluglärm mit erheblich größeren Beeinträchtigungen der Gesundheit einhergeht als Fluglärm am Tage. Deshalb bedurfte es einer so umfangreichen Studie wie der Studie um den Flughafen Köln-Bonn, bei der ja die Daten von mehr als 1 Million Versicherten eingegangen sind.

5. Kohärenz: Hierunter versteht man, dass der zu diskutierende Befund nicht im Gegensatz stehen darf zu den bekannten patho-physiologischen Zusammenhängen. Diese Kohärenz ist für den Zusammenhang zwischen Lärm, darunter auch Fluglärm, und Bluthochdruck zu bejahen. Patho-physiologisch sind Lärmwirkungen als Stresswirkungen zu interpretieren. Stress jeder Art, auch Lärmstress, führt zu einer vermehrten Ausschüttung von Stresshormonen. Diese wiederum führen zur Erhöhung des Blutdrucks und mittelfristig zu krankhaftem Bluthochdruck.

6. Intervention: Darunter ist zu verstehen, dass eine Modifikation des in Frage stehenden Risikofaktors zu einer entsprechenden Modifikation des Effektes führen kann. Dieses Kriterium ist durch die durchgängigen Befunde der vorliegenden Studie als erfüllt anzusehen, da eine anzunehmende Verminderung nächtlichen Fluglärms durch die Möglichkeit einer freiwilligen Finanzierung von Schallschutzmassnahmen für Schlafzimmer durch den Flughafen Köln-Bonn bei den betroffenen Versicherten in der Regel zu einer starken Verringerung der Erkrankungsrisiken geführt hat. Hierbei ist zu beachten, dass vermutlich nicht alle Personen, die aufgrund ihrer Wohnanschrift die Möglichkeit zur Beantragung dieser Finanzierung hatten, davon tatsächlich auch Gebrauch gemacht haben dürften. Andererseits kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass Personen, die auf diese Form der Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen für Schlafzimmer nicht zurückgreifen konnten, sich auf eigene Kosten Schallschutzfenster zugelegt haben. Deshalb dürften die „wahren“ Effekte dieser Intervention größer sein, als die im Rahmen der Studie gefundenen.

In vergleichbarer Weise muss der Befund aus der schwedischen Studie von Rosenlund und Mitarbeitern⁴⁰ interpretiert werden, die erheblich geringere Effekte des Fluglärms auf die Entwicklung von Bluthochdruck bei Schwerhörigen gefunden hatten.

7. Tierversuche: Vergleichbare Effekte wie beim Menschen sollten auch im Tierversuch darstellbar sein. Zum Zusammenhang zwischen Lärm, auch Fluglärm, und der Entwicklung von Bluthochdruck gibt es eine erhebliche Anzahl von Publikationen. An dieser Stelle sollen nur einige exemplarische zitiert werden. Bei den meisten dieser Studien sind Versuche an Ratten durchgeführt worden⁴¹. Es finden sich jedoch vereinzelt auch Experimente, die an höheren Säugetieren mit vergleichbaren Ergebnissen durchgeführt wurden⁴².

8. Temporalität: Unter diesem Kriterium ist die Anforderung zu verstehen, dass der vermutete Einflussfaktor zeitlich vor dem vermuteten Effekt aufgetreten sein muss. Dafür existiert vermutlich nur eine einzige Studie, die nach ihrer Anlage, die Feststellung einer zeitlichen Aufeinanderfolge von Faktor und Effekt erlauben würde. Eine solche Untersuchung ist von Evans und Koautoren⁴³ und beschrieben worden. Sie hatten vor der Eröffnung des Franz-Josef-Strauß-Flughafens im Erdinger Moos Kinder aus Gemeinden ohne zu erwartende Belastung mit Fluglärm und aus solchen Gemeinden, bei denen in Zukunft Fluglärm zu erwarten war, im Rahmen einer Langzeit Studie untersucht. Dabei zeigte sich deutlich, dass Kinder in den später mit Fluglärm belasteten im Laufe der Beobachtungsperiode (vor Eröffnung des Flughafens vs. Nach Eröffnung des Flughafens) im Vergleich zu den Kindern aus nicht mit Fluglärm belasteten Gemeinden in höherem Umfang Stresshormone bildeten und sowohl stärkere Anstiege beim systolischen als auch beim diastolischen Blutdruck aufwiesen.

⁴⁰ Rosenlund et al. (2001) und Rosenlund (2005) a.a.O.

⁴¹ Tucker DC, Hunt RA. Effects of long-term air jet noise and dietary sodium chloride in borderline hypertensive rats. *Hypertension* 1993; 527: 527-534.

Fisher LD, Tucker DC. Air jet noise rapidly increases blood pressure in young borderline hypertensive rats. *J Hypertens* 1991; 9: 275-282.

Altura BM, Altura BT, Gebrewold A, Ising H, Günther T. extraaural effects of chronic noise exposure on blood pressure, microcirculation and electrolytes in rats: modulation by Mg²⁺. *Schriften Ver Wasser Boden Lufthyg* 1993; 88: 65-90.

Altura BM, Altura BT, Gebrewold A, Ising H, Günther T. Noise-induced hypertension and magnesium in rats: relationship to microcirculation and calcium. *J Appl Physiol* 1992; 72: 194-202.

Morseth SL, Dengerink HA, Wright JW. Effect of impulse noise on water consumption and blood pressure in the female rat. *Physiol Behav* 1985; 34: 1013-1016.

⁴² Kirby DA, Herd JA, Hartley LH, Teller DD, Rodger RF. Enhanced blood pressure responses to loud noise in offspring of monkeys with high blood pressure. *Physiol Behav* 1984; 32: 779-783.

⁴³ Evans GW, Bullinger M, Hygge S. Chronic noise exposure and physiological response: a prospective study of children living under environmental stress. *Psychol Sci* 1998; 9: 75-77.

Damit kann davon ausgegangen werden, dass die epidemiologischen Kriterien zur Feststellung eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen Fluglärm und Herz- und Kreislauferkrankungen, insbesondere Bluthochdruck, erfüllt sind.

Damit ist zu konstatieren, dass nach den epidemiologischen Kriterien für die Beurteilung von ursächlichen Zusammenhängen zwischen Einflussfaktoren und Erkrankungen ein solcher Zusammenhang zwischen der Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm und Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs als gesichert angesehen werden muss.

Diese Evidenz hat auch dazu geführt, dass Babisch als Vertreter des Umweltbundesamtes im September 2010 einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Exposition gegenüber Fluglärm und dem Auftreten von Herz- und Kreislauferkrankungen als gesichert bezeichnete⁴⁴.

4.2 Krebserkrankungen

Im Gegensatz zur Lage der wissenschaftlichen Evidenz für einen Zusammenhang zwischen Fluglärm und Herz- und Kreislauferkrankungen kann man bei Krebserkrankungen der Frau nur auf eine eher disparate Datenlage verweisen. Es findet sich in der wissenschaftlichen Literatur eine einzige Publikation, in der vergleichbare Ergebnisse gefunden wurden, wie in der vorliegenden Fall-Kontroll-Studie (Visser et al: 2005)⁴⁵. Bei dieser Studie wurde die Neuerkrankungshäufigkeit von Krebserkrankungen in Gemeinden, die unmittelbar um den Amsterdamer Flughafen Schiphol lagen, mit den Erkrankungshäufigkeiten des nationalen niederländischen Krebsregisters verglichen. Alle in unmittelbarer Nähe des Flughafens gelegenen Gemeinden waren auch massiv durch Fluglärm belastet. Es fanden sich signifikant erhöhte Erkrankungsrisiken für sämtliche Krebserkrankungen bei Frauen und für Brustkrebs. Da die niederländischen Wissenschaftler jedoch den möglichen Einfluss von gas- und staubförmigen Emissionen des Flughafens auf das Krebsrisiko analysieren wollten, verwarfen sie die Befunde als nicht plausibel mit ihrer Forschungshypothese. Eine Interpretation ihrer Ergebnisse im Hinblick auf Fluglärm wurde von ihnen nicht vorgenommen.

⁴⁴ Babisch W. Anhörung des Hessischen Landtages „Fluglärmmonitoring und Gesundheitsschutz im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main“ am 24.9.2011.

⁴⁵ Visser O, van Wijnen JH, van Leuwen FE. Incidence of cancer in the area around Amsterdam Airport Schiphol in 1998-2003: a population-based ecological study. BMC Public Health 2005; 5:127

Abgleich eine Reihe von Studien einen Zusammenhang zwischen Schlafstörungen, Störungen des circadianen Rhythmus, Nacht- und Schichtarbeit mit erhöhten Krebsrisiken – vor allem bei Frauen - gezeigt haben, bedarf der in der vorliegenden Studie gezeigte Befund eines erhöhten Brustkrebsrisikos bei Frauen der Bestätigung durch weitere Studien vergleichbarer Art.

4.3 Limitationen und Stärken der vorliegenden Studie

Den großen Vorteilen der gewählten Form einer Fall-Kontroll-Studie – Verwendung ausschließlich objektiver Parameter, außerordentlich hohe Abdeckung der Gesamtpopulation, kein Verlust durch Non-Response – stehen einige Limitationen gegenüber:

A. Da nur ein begrenzter Zeitraum des Lebens der Versicherten über den verarbeiteten Versicherungszeitraum zur Verfügung stand, wird die Lebenszeitinzidenz der untersuchten Erkrankungen vermutlich unterschätzt. Die möglichen Auswirkungen dieses Defizits auf die Risikoschätzer lassen sich gegenwärtig nicht exakt abschätzen. Es ist zu erwarten, dass bei künftigen Studien mit Daten gesetzlicher Krankenkassen mögliche Verzerrungen dieser Art sich minimieren lassen, da künftig längere Versicherungszeiträume verfügbar sein werden.

B. Die Exposition gegenüber Umgebungslärm aus verschiedenen Lärmquellen ist für die vorliegende Studie nach dem Stand der Wissenschaft geschätzt worden. Bei der vorliegenden Studie war es nicht möglich, die Expositionsdauer der Versicherten gegenüber verschiedenen Umgebungslärmarten zu erheben. Das den Analysen zugrunde liegende Modell nimmt eine identisch lange Exposition für alle Versicherten an. Da unter realen Bedingungen vermutlich eher ein Fortzug aus verlärmten Regionen unterstellt werden kann, würde dieses zu einer geringeren Expositionsdauer in stärker mit Lärm belasteten Regionen führen. Damit wäre die in stärker mit Lärm belasteten Regionen die exponierte Population kleiner. Die durch Nichtberücksichtigung der Expositionsdauer mögliche Verzerrung würde eher zu einer Unterschätzung tatsächlich vorhandener Erkrankungsrisiken führen.

C. Als Proxy-Variable für einen individuellen Sozialschicht-Indikator ist die Sozialhilfe-Häufigkeit des Ortsteils bzw. des Stadtteils der Versicherten herangezogen worden. Regionalspezifische Sozialschichtindikatoren sind impräziser als individuelle Indikatoren der Sozialschicht. Allerdings weisen sie eine starke Korrelation zu individuellen Sozialschichtindikatoren auf. Eine Vielzahl von älteren und neueren Publika-

tionen haben die Brauchbarkeit regionaler Faktoren für epidemiologische Studien gezeigt. Aus der Vielzahl dieser Publikationen seien nur einige exemplarische zitiert^{46,47,48,49,50,51,52,53,54,55}. Bei künftigen Fall-Kontroll-Studien ist jedoch anzustreben, als Indikator für Sozialschicht das individuelle Einkommen der Stammversicherten (Berufstätige bzw. Rentner) zu verwenden.

D. Naturgemäß sind in den Daten gesetzlicher Krankenkassen eine Reihe von Risikofaktoren nicht enthalten, die für die Genese der hier untersuchten Krankheitsgruppen von Bedeutung sind. Zu diesen sind außer den durch das Individualverhalten determinierten Risikofaktoren insbesondere auch Risikofaktoren am Arbeitsplatz zu nennen. Es muss auch diskutiert werden, ob nicht außer dem Lärm sonstige Emissionen des Flug- und des Straßenverkehrs einen erheblichen Beitrag zur Krankheitsentstehung beitragen. In künftigen Studien sollte diesem Aspekt Rechnung getragen werden, ungeachtet der erheblichen methodischen Probleme einer adäquaten kleinräumigen Modellierung gas- und staubförmiger Emissionen des Flugverkehrs und des Straßenverkehrs. Im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse sind Analysen mit weiteren Einflussfaktoren, nämlich medikamentös behandelter Zuckerkrankheit, medikamentös behandelten Fettstoffwechselstörungen, medikamentös behandelte Angststörungen, Psychosen und Depressionen durchgeführt worden. Es zeigte sich, dass die Haupteffekte (Risiko-Erhöhung durch Fluglärm) praktisch unverändert blieben,

⁴⁶ Pekkanen J, Tuomilehta J, Uutela A, Vartiainen E, Nissinen A. Social class, health behaviour, and mortality among men and women in eastern Finland. *BMJ* 1995; 311:589-593.

⁴⁷ van Rossum CTM, van de Meen H, Breteler MMB, Grobbee DE, Mackenbach JP. Socioeconomic differences in stroke in elderly women. *Stroke* 1999; 30:357-362.

⁴⁸ Hart CL, Hole DJ, Smith GD. The Contribution of risk factors to stroke differentials, by socioeconomic position in adulthood: The Renfrew/Paisly Study. *Am J Public Health* 2000; 90: 1788-1791.

⁴⁹ Galobardes B, Costanza MC, Bernstein MS, Delhumeau C, Morabia A. Trends in risk factors for lifestyle-related diseases by socioeconomic position in Geneva, Switzerland, 1993-2000: Health inequalities persist. *Am J Public Health* 2003; 93:1302-1309.

⁵⁰ Leyland AH. Socioeconomic gradients in the prevalence of cardiovascular disease in Scotland: the roles of composition and context. *J Epidemiol Community Health* 2005; 59:799-803.

⁵¹ Regidor E, Gutiérrez-Fisac JL, Banegas JR, Dominguez V, Rodríguez-Artalejo F. Association of adult socioeconomic position with hypertension in older people. *J Epidemiol Community Health* 2006; 60:74-80.

⁵² Eggleston KS, Coker AL, Williams M, Tortolero-Luna G, Martin JB, Tortolero SR. Cervical cancer survival by socioeconomic status, race/ethnicity, and place of residence in Texas, 1995-2001. *J Womens Health (Larchmt.)* 2006; 15:941-951.

⁵³ Harper S, Lynch J, Meersman SC, Breen N, Davis WW, Reichman MC. Trends in socioeconomic and race-ethnic disparities in breast cancer incidence, stage at diagnosis, screening, mortality, and survival among women ages 50 years and over (1987-2005). *Cancer Epidemiol Biomarkers Prev* 2009; 18: 121-131.

⁵⁴ Tromp M, Eskes M, Reitsma JB, Jaap J, Erwich HM, Brouwers HAA, Rijninks-van Driel GC, Bonsel GJU, Ravelli ACJ. Regional perinatal mortality differences in the Netherlands; care is the question. *BMC Pub Health* 2009. doi: 10.1186/1471-2458-9-102.

⁵⁵ Byers TE, Wolf HJ, Bauer KR, Bollick-Aldrich S, Chen VW, Finch JL, Fulton JP, Schymura MJ, Shen T, Van Heest S, Yin X for the Patterns of Care Study. The impact of socioeconomic status on survival after cancer in the United States. *Cancer* 2008; 113:582-591.

während die Risiko-Koeffizienten für die übrigen Risikofaktoren auf eine vom Fluglärm unabhängige starke Risikozunahme hindeuteten. Diese Effekte waren nach den vorliegenden epidemiologischen Studien auch zu erwarten. Der Einfluss des Rauchens auf die untersuchten Erkrankungen konnte nicht direkt abgeschätzt werden, da die gesetzlichen Krankenkassen über keine derartigen Informationen verfügen. Wenn man jedoch annimmt, dass nicht der Einfluss von Fluglärm, sondern das Rauchen zu der beobachteten Risikoerhöhung geführt haben könnte, müsste sich eine besonders ausgeprägte Risikoerhöhung in Regionen mit starker Fluglärmbelastung bei solchen Erkrankungen zeigen, für die Rauchen der bestimmende Risikofaktor ist. Diese Bedingung ist mit Sicherheit für das Bronchialcarcinom der Männer gegeben. Eine entsprechende multivariate Analyse zeigte jedoch, dass das Erkrankungsrisiko nicht im Geringsten mit zunehmendem Fluglärm zunimmt.

E. Bei der vorliegenden Fall-Kontroll-Studie sind keine Versicherten einbezogen worden, die bei privaten Krankenkassen versichert waren. Diese machen ca. 15% der deutschen Bevölkerung aus. Es ist kaum anzunehmen, dass diese Limitierung der Datenbasis zu einer Verzerrung der Ergebnisse geführt haben könnte, da bisher keine Studien vorliegen, die auf eine geringere bzw. erhöhte Lärmsensitivität von privat Versicherten im Vergleich zu gesetzliche versicherten Personen hindeuteten.

4.4 Stärken der vorliegenden Studie

Die vorliegende Fall-Kontroll-Studie weist von allen bisher vorliegenden epidemiologischen Studien zum Zusammenhang zwischen Fluglärm und Erkrankungen die bislang umfangreichste Datenbasis auf. Dieser Umstand erlaubt eine Vielzahl von verschiedenen Analysen, auch an Teilpopulationen. Während eine Reihe von publizierten Studien mit hoher methodischer Qualität wegen zu geringer Anzahl von Beobachtungen auf eine Differenzierung der Analysen nach Geschlecht verzichten mussten, war dieses in der vorliegenden Studie problemlos möglich. Im Vergleich zu klassischen Fall-Kontroll-Studien mit Befragung der Probanden, weist die vorliegende Studie den erheblichen Vorteil auf, dass die bei Befragungsstudien inhärente Problematik von relativ geringen Beteiligungsraten bei der vorliegenden Studie überhaupt kein Problem darstellt. Infolge technischer Probleme war es den kooperierenden Krankenkassen in ca. 8% aller Versicherten mit Wohnsitz in der Studienregion nicht möglich, eine Verbindung der Umgebungslärm-Daten mit den Wohnanschriften sicher zu stellen. Verglichen mit den in Befragungsstudien maximal erreichbaren Responseraten um 70% ist die hier vorliegende Verlustrate von ca. 8% als optimal zu betrachten.

B. Einfluss von Fluglärm auf die Konzentrations- und Leistungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen

Zu dieser Problematik liegen neuere Studien aus Deutschland nicht vor. Allerdings können die Ergebnisse der sogenannten RANCH-Studie^{56,57} als exzellente Vorlage für eine vergleichbare deutsche Studie dienen.

Die RANCH-Studie wurde weitgehend aus EU-Mitteln finanziert und wurde in Großbritannien, den Niederlanden und Spanien mit weitgehend identischer Methodik durchgeführt. Ziel der Studie war es, die Beeinträchtigung der Entwicklung der Lesefähigkeit durch Fluglärm bei Schülern der Grundschule im Alter von acht bis zehn Jahren zu untersuchen.

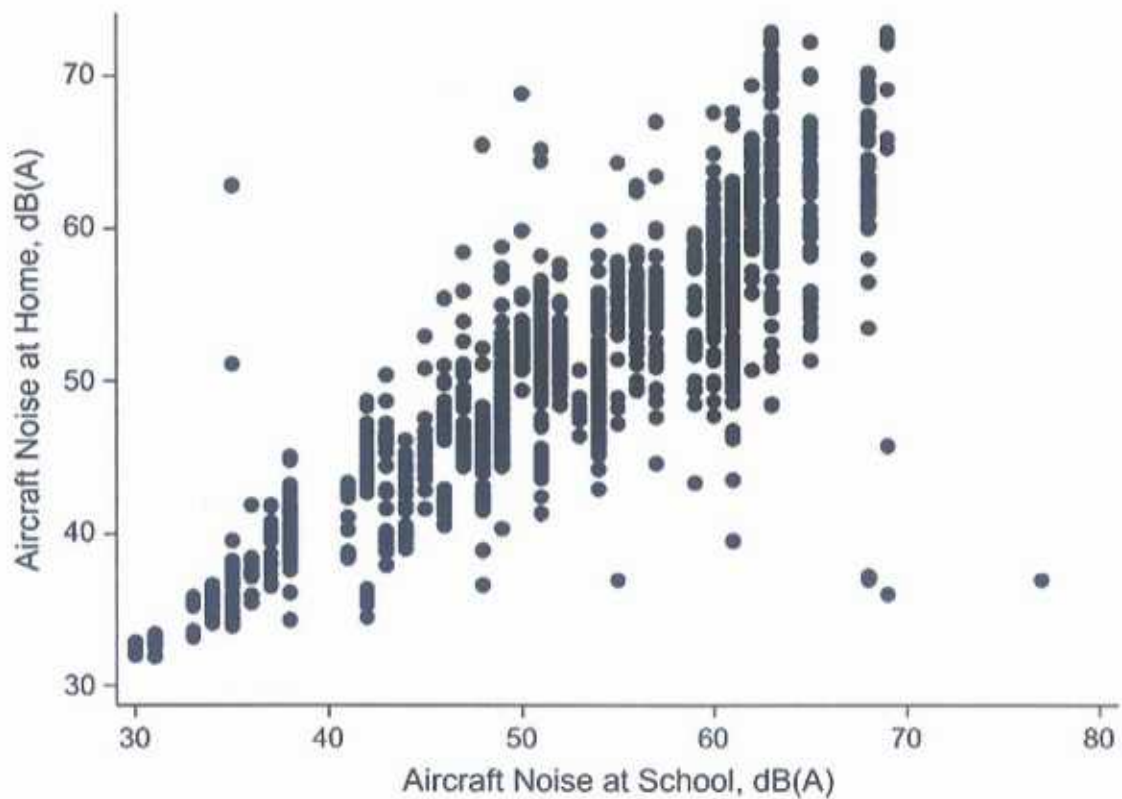
Dafür wurden Untersuchungen in 129 Klassen aus 89 Schulen durchgeführt. Die Schulen lagen in näherer oder weiterer Entfernung von drei Großflughäfen (London-Heathrow, Madrid Barajas, Amsterdam Schiphol). Knapp 3.000 Kinder konnten in die Untersuchung einbezogen werden. Zur Untersuchung gehörten Tests zur Ermittlung der Lesefähigkeit, des Behaltens, Verstehens und Erinnerns. Umfangreiche Befragungen der Eltern der beteiligten Schüler ergaben Informationen über eine Vielzahl von möglichen Einflussfaktoren (Erkrankungen, soziale Lage des Elternhauses, Migrantenstatus, Unterstützung der Schüler bei Hausaufgaben durch die Eltern, zu Hause gesprochene Sprache, Schulbildung der Mutter, Lärmschutz der Wohnung etc.). Fluglärm und Straßenverkehrslärm der Wohnung wurden ebenso erfasst wie die entsprechenden Lärmparameter am Ort der Schule und Lärmschutzmaßnahmen der Klassenräume.

Die wichtigsten Ergebnisse der RANCH-Studie lassen sich aus drei Abbildungen entnehmen. Abbildung 20 zeigt, dass eine enge Beziehung zwischen dem Fluglärm zu Hause und dem Fluglärm an der Schule besteht.

⁵⁶ Stansfeld SA, Berglund B, Clark C, Lopez-Barrio I, Fischer P, Ohrstrom E, Haines MM, Head J, Hygge S, van Kamp I, Berry BF on behalf of the RANCH study team. Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study. *Lancet* 2005; 365: 1942-1949.

⁵⁷ Clark C, Martin R, van Kempen E, Alfred T, Head J, Davies HW, Haines MM, Lopez Barrio I, Matheson M, Stansfeld SA. Exposure-effect relationship between aircraft and road traffic noise exposure at school and reading comprehension. *Am J Epidemiol* 2006; 163:27-37.

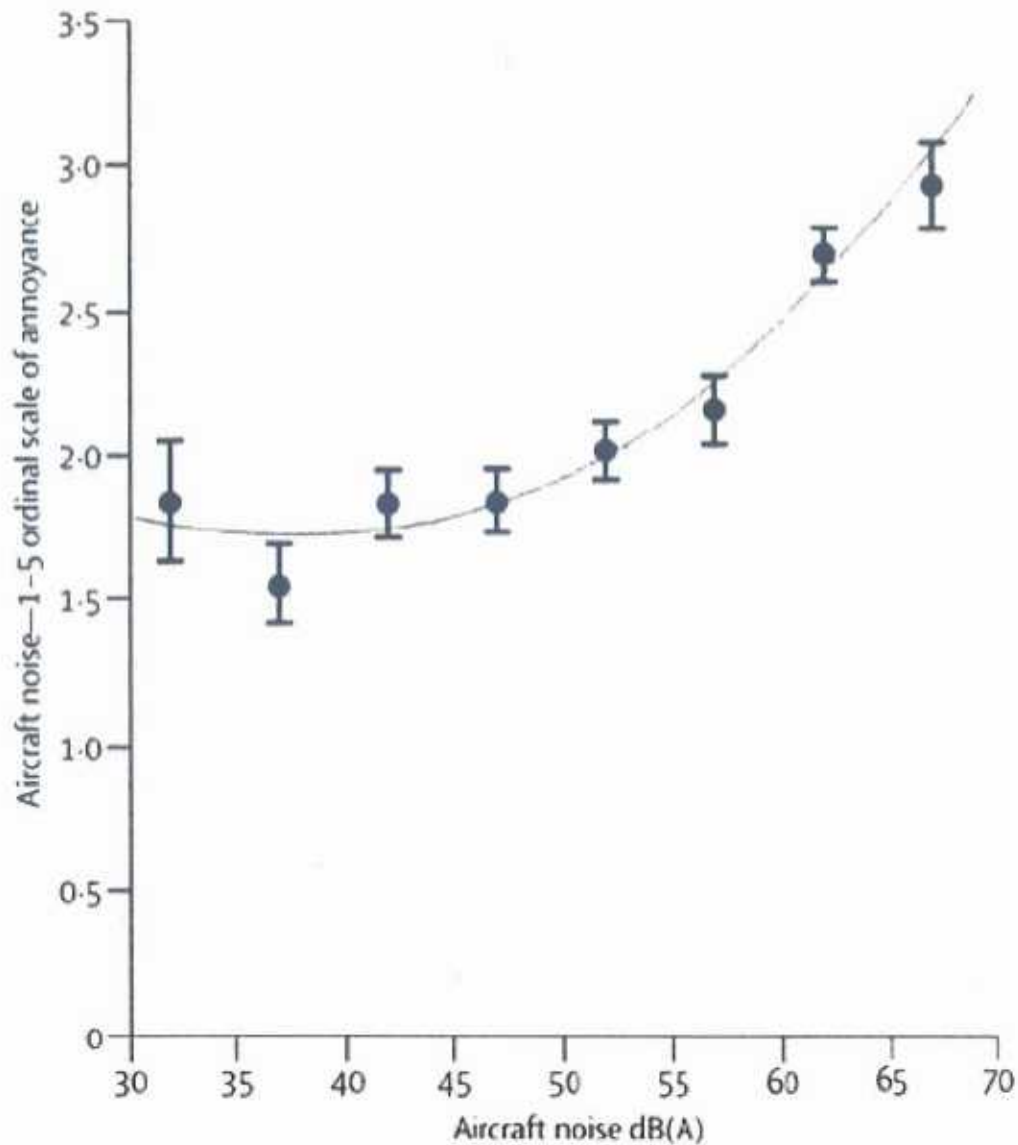
Abbildung 20. Fluglärm am Tage (7-23 Uhr) zu Hause (senkrecht) und an der Schule (waagrecht)



(Entnommen aus Clark et al. Am J Epidemiol 2006; 163: S. 34)

Sowohl die Schulkinder als auch die Eltern wurden nach der Störung durch Fluglärm gefragt. Dabei ergab sich der aus vielen vorangegangenen Studien bereits bekannte Zusammenhang: Je stärker der Fluglärm ausgeprägt war, umso häufiger war der Anteil derjenigen, die sich dadurch stark oder sehr stark belästigt fühlten (Abb. 21).

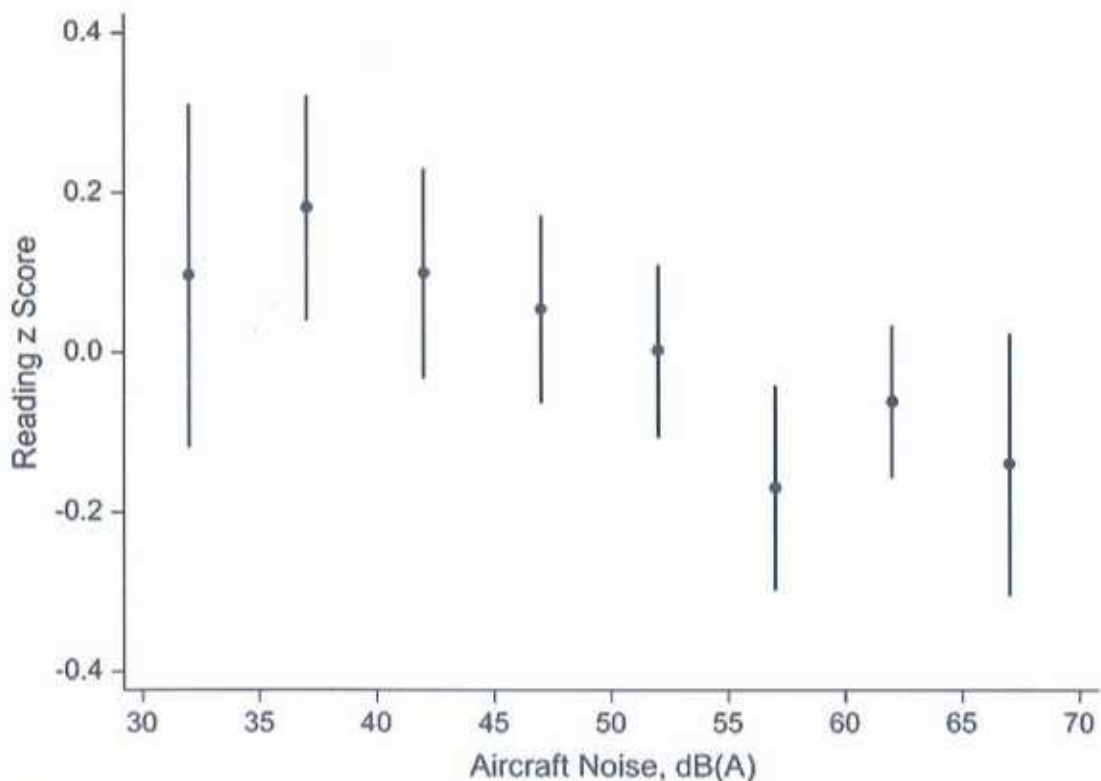
Abbildung 21. Belästigung durch Fluglärm am Tage – Mittelwerte einer Belästigungsfrage (senkrecht: 1= nicht belästigt; 5= sehr stark belästigt)



Entnommen aus Stansfeld et al. Lancet 2005; 365: S. 1947

Die Analyse der Lesefähigkeit erfolgte in den drei Ländern mit Instrumenten, die an die sprachlichen Gegebenheiten angepasst worden waren und ergaben einen Index, der in Abhängigkeit vom Fluglärm am Tage in Abbildung 22 dargestellt ist. Daraus ergibt sich eindeutig, dass von einem Fluglärm am Tage zwischen 35 und 40 dB(A) aufwärts eine stetige Abnahme der Lesefähigkeit zu konstatieren ist. Eine Berücksichtigung aller erfassten möglichen Einflussfaktoren (s.o.) und von anderen geistigen Fähigkeiten (Erinnern, Behalten, Verarbeiten von Inhalten) im Rahmen von multivariaten Analysen zeigte, dass die Einfluss des Fluglärms auf eine Verschlechterung der Lesefähigkeit unabhängig von diesen Faktoren erfolgte.

Abbildung 22. Abnahme der Lesefähigkeit (Reading z Score) in Abhängigkeit von Fluglärm am Tage.



Entnommen aus: Clark et. Al. Am J Epidemiol 2006; 163: S. 34.

In einer Zusatzstudie wurde bei den gleichen Schulkindern im Umfeld der Flughäfen Heathrow und Schiphol der Einfluss von Fluglärm auf den Blutdruck und Pulsfrequenz untersucht⁵⁸. Die Ergebnisse zeigen eine deutliche Erhöhung des Blutdrucks durch den Fluglärm an der Schule, viel stärker jedoch durch nächtlichen Fluglärm an der Wohnung. Ein relevanter Nebenbefund: Es deutet sich an, dass Lärmschutzfenster der durch Fluglärm verursachten Blutdruckerhöhung entgegen wirken könnten.

⁵⁸ Van Kempen E, van Kamp I, Fischer P, Davies H, Houthuijs D, Stellato R, Clark C, Stansfeld S. Noise exposure and childrens blood pressure and heart rate: the RANCH project. *Occup Environ Med* 2006; 63:632-639.

C. Volkswirtschaftliche Aspekte der Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm

(Frage 10 des Fragenkatalogs zur Anhörung am 7.4.2011)

*Gegenwärtig ist die Schätzung der volkswirtschaftlichen Kosten infolge einer Gesundheitsgefährdung im Umfeld von BBI lediglich näherungsweise und lediglich für Herz- und Kreislaufkrankheiten möglich. Die nachfolgend durchgeführten Schätzungen berücksichtigen **nicht** Produktionsausfälle durch Arbeitsunfähigkeit, Krankheit und Tod.*

Die Kosten der Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm können analysiert werden als

- Kosten für das Gesundheitswesen,
- verlorene Produktivität.

Für eine exakte Analyse der möglichen Gesundheitsgefährdung durch Fluglärm, insbesondere durch nächtlichen Fluglärm, im Umfeld des Flughafens BBI wären folgende Informationen erforderlich:

1. Von Fluglärm in der Nacht betroffene Bevölkerung differenziert nach Altersgruppe und Geschlecht, sowie nach Fluglärm- Pegeln,
2. Häufigkeit der Erkrankungen bzw. Neuerkrankungen für Herz- und Kreislaufkrankheiten in Brandenburg und in Berlin,
3. Kosten von Herz- und Kreislaufkrankheiten in Berlin und Brandenburg.

Keine dieser Informationen sind in dieser Detaillierung verfügbar. Deshalb sind Näherungsrechnungen mit verfügbaren Datenquellen durchgeführt worden.

Ad 1. Maschke und Hecht⁵⁹ hatten 2005 eine Schätzung der von Fluglärm am Tage betroffenen Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Schönefeld ohne Untergliederung nach Altersgruppen und Geschlecht von einem Fluglärm ab 47 dB(A) vorgelegt.

Ad 2. Da es weder für die Bundesrepublik insgesamt noch für die Bundesländer Berlin und Brandenburg Daten Erkrankungshäufigkeiten (Prävalenz) bzw. Neuerkrankungshäufigkeiten (Inzidenz) gibt, wurden die Prävalenz- und Inzidenz-Raten, die aus den Daten von 1 Mio. Versicherten im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn be-

⁵⁹ C. Maschke. Ermittlung der Anzahl von Fluglärm-betroffenen im Umfeld des Flughafens Berlin-Schönefeld. Bericht 05-Bau-050406. Berlin, 6.4.2005.

rechnet worden waren⁶⁰, als beste Näherung für entsprechende Raten für die Bundesrepublik und das Umfeld von BBI herangezogen.

Ad 3. Das Statistische Bundesamt erstellt im Abstand von jeweils 2 Jahren Berechnungen der Gesundheitskosten für relevante Erkrankungen. Für das Jahr 2008 erfolgte auf Anforderung für Herz- und Kreislaufkrankheiten und weitere relevante Erkrankungen eine Sonderauswertung, die die Gesundheitskosten in 10-Jahres-Altersklassen ausweist.

Methodik der Näherungsberechnungen

1. Erhöhung des Erkrankungsrisikos für Herz- und Kreislaufkrankheiten durch nächtlichen Fluglärm.

Die Risiko-Koeffizienten für die Erhöhung des Erkrankungsrisikos durch nächtlichen Fluglärm (22-6 Uhr) wurden aus den Daten der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn für beide Geschlechter gemeinsam geschätzt. Die Schätzung erfolgte für 35- bis 74-Jährige unter Kontrolle für folgende Faktoren:

- Alter,
- Straßenverkehrslärm in der Nacht,
- Schienenverkehrslärm in der Nacht,
- Sozialhilfe-Häufigkeit des Stadtteils bzw. des Ortsteils,
- Dichte von Alten- und Pflegeheimplätzen bezogen auf die Bevölkerung ab 65 Jahre,
- Möglichkeit der Finanzierung von Schallschutz für Schlafzimmer durch den Flughafen Köln-Bonn,
- medikamentös behandelte Fettstoffwechselstörungen,
- mit Insulin behandelte Zuckerkrankheit,
- mit Tabletten behandelte Zuckerkrankheit.

Im Fragenkatalog wird die Abschätzung von Gesundheitsgefährdungen durch nächtlichen Fluglärm bei Spitzenwerten von 100 Flugbewegungen pro Nacht gefordert. Im Rahmen der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn waren für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2004 „nur“ 87 Flugbewegungen pro Nacht aufgetreten. Eine Übertragung der Risikokoeffizienten aus

⁶⁰ s. Ergebnisse der Fall-Kontroll-Studie „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“ im vorderen Teil dieser Stellungnahme.

den Analysen der Kölner Datenbasis auf das Umfeld von BBI dürfte somit wahrscheinlich eine leichte Unterschätzung der Erkrankungsrisiken mit sich bringen. Die geplante Novellierung von § 29 b des Luftverkehrsgesetzes dürfte eine weitere Erhöhung von nächtlichen Flugbewegungen zur Folge haben. Daraus würde eine weitere Unterschätzung von Erkrankungsrisiken durch nächtlichen Fluglärm resultieren.

2. Vom Fluglärm betroffene Bevölkerung

Maschke hatte in seiner Analyse der betroffenen Bevölkerung für 360.000 Flugbewegungen pro Jahr zwar die Belastung durch Fluglärm am Tage zugrunde gelegt. Für die Belastung durch Fluglärm in der Nacht liegen für Schönefeld keine Zahlen vor. Eine Analyse der von Fluglärm am Tage und in der Nacht betroffenen Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Köln hat ergeben, dass die von Fluglärm während der Nacht betroffene Bevölkerung etwa doppelt so hoch ausfällt als am Tage. Lediglich 14% der vom Tagfluglärm betroffenen Bevölkerung ist nicht auch von Nachtfluglärm betroffen. Es muss deswegen angenommen werden, dass die Analysen von Maschke aus mehreren Gründen möglicherweise eine Unterschätzung der tatsächlich später von Fluglärm während der Nacht Betroffenen darstellen könnten:

1. Die neuerdings diskutierten Flugrouten waren 2005 noch unbekannt. Diese neuen Flugrouten könnten die Anzahl betroffener Personen erhöhen.
2. Die Ergebnisse von Maschke enthalten lediglich Schätzung für Betroffene ab 47 dB(A). Die Ergebnisse der Fall-Kontroll-Studien im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn haben jedoch bereits von einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) aufwärts erhöhte Erkrankungsrisiken nachgewiesen.

3. Ermittlung der Gesundheitskosten

Es wird angenommen, dass sich die Struktur der Gesundheitskosten im Umfeld von BBI nicht wesentlich von den Gesundheitskosten im Bundesgebiet insgesamt unterscheiden. Es wird weiter angenommen, dass das Erkrankungsrisiko für Herz- und Kreislaufkrankheiten im Bundesgebiet und im Umfeld von BBI sich nicht relevant von den Risiken unterscheiden, die im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn berechnet wurden.

Im ersten Schritt wurden zunächst die Kosten für 35- bis 74-jährige Personen im Bundesgebiet geschätzt (Tabelle 4).

Im zweiten Schritt wurde dann auf der Basis der Bevölkerung der Bundesrepublik (Stand 31.12.2008) und der Erkrankungshäufigkeiten für 35- bis 74-jährige Männer und Frauen aus dem Umfeld des Flughafens Köln-Bonn die Gesamtzahl von Erkrankungen für die Bundesrepublik und die jährlichen Kosten pro Erkrankungsfall (Tabelle 5) geschätzt.

Da für die im Umfeld des Flughafens Schönefeld lediglich die Gesamtzahl der von Fluglärm betroffenen Personen vorlag, wurden Gewichtungsfaktoren ermittelt, mit denen aus der Gesamtzahl auf Personen im Alter zwischen 35 und 74 Jahren geschlossen werden konnte.

Unter Verwendung dieser Gewichtungsfaktoren wurde schließlich berechnet, wie viele Personen in den verschiedenen Fluglärmzonen (ab 47 dB(A)) in den einzelnen Altersgruppen infolge Fluglärms zusätzlich erkrankt wären und welche zusätzlichen Kosten für das Gesundheitswesen dadurch pro Jahr entstünden. Diese Berechnungen wurden kumulativ für 5 und für 10 Jahre durchgeführt. Dabei wurde eine jährliche Steigerung der Kosten von 1.7% angenommen. Dieses entspricht dem durchschnittlichen jährlichen Anstieg der Gesundheitskosten zwischen 2002 und 2008 (Statistisches Bundesamt). Die endgültigen Ergebnisse der Schätzung der Zusatzkosten (Tabelle 6) weist aus, dass infolge der Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm im Umfeld des Flughafens Schönefeld ca. 165 Personen pro Jahr an Herz- und Kreislauferkrankungen erkranken würden. Dieses würde zu Kosten von ca. 1.5 Millionen € in einem Jahr führen. Berechnet man die in einem 5-Jahres-Zeitraum entstehenden Kosten für jeweils 165 Neuerkrankungen pro Jahr, so ergibt sich ein Wert von ca. 22 Millionen €. Bei Betrachtung eines 10-Jahres-Zeitraums resultieren Kosten in Höhe von ca. 86 Millionen €.

Analysen der Erkrankungsrisiken im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn hatten gezeigt, dass Lärm in der ersten Nachthälfte (23 – 1 Uhr) das Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen stärker erhöhte als ein vergleichbarer Dauerschallpegel über die gesamte Nacht (22 – 6 Uhr). Da die künftige Verteilung der Flugbewegungen von BBI in der Nacht bislang unbekannt ist, wurden die zusätzlichen Erkrankungsfälle und Krankheitskosten unter Zugrundelegung der für die erste

Nachthälfte im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn ermittelten Risikoerhöhungen in einer alternativen Näherungsrechnung berechnet. Dabei wurden außerdem als zusätzliche Risikofaktoren (Confounder) die medikamentöse Behandlung folgender Erkrankungen in das Berechnungsmodell eingefügt: Fettstoffwechselstörungen, mit Insulin behandelte Zuckerkrankheit, mit oralen Antidiabetika behandelte Zuckerkrankheit, Depressionen, Psychosen, Angststörungen. Diese Confounder ergaben jeweils signifikante Erhöhungen des Erkrankungsrisikos. Daneben stieg die Risiko-Erhöhung infolge Fluglärms durch diese Confounder deutlich an. Es wurde außerdem eine Gewichtung durchgeführt unter Verwendung der Bevölkerungsstruktur der Volkszählung 1987. Die Ergebnisse dieser Näherungsrechnung (Tabelle 7) ergeben pro Jahr 268 zusätzliche Erkrankungsfälle. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Krankheitskosten belaufen sich auf 2.3 Millionen Euro für 1 Jahr. Kumulativ entstehen für fünf Jahre Zusatzkosten von ca. 36 Millionen Euro und für einen Zehn-Jahres-Zeitraum ca. 140 Millionen Euro.

Diese Schätzungen stellen eine nicht unerhebliche Unterschätzung der tatsächlich in Zukunft anfallenden Krankheitskosten dar:

- Es sind an dieser Stelle ausschließlich die Kosten für Herz- und Kreislaufkrankheiten ab einem Dauerschallpegel von 47 dB(A) berechnet worden.
- In der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn wurde jedoch ein linearer Anstieg des Erkrankungsrisikos ab 40 dB(A) ermittelt. Der Anteil der im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn von Fluglärm während der Nacht (22-6 Uhr) betroffenen Bevölkerung mit einem Dauerschallpegel von 40-46 dB(A) an sämtlichen von Fluglärm Betroffenen beträgt ca. 58 %.
- Es sind lediglich die durch Fluglärm bedingten Zusatzkosten für Herz- und Kreislaufkrankheiten geschätzt worden. Da die Häufigkeit psychischer Erkrankungen (Depressionen, Psychosen) und für Krebserkrankungen der Frau, insbesondere Brustkrebs ebenfalls unter Fluglärmexposition ansteigt, würden diese die Krankheitskostenbilanz weiter erheblich belasten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass eine hinreichend genaue Schätzung der durch den künftigen Flugbetrieb von BBI entstehenden Krankheitskosten erst dann möglich ist, wenn wenigstens die Größe der vom Fluglärm zukünftig betroffenen Bevölkerung ermittelt worden ist. Dieses setzt voraus, dass nicht nur Daten über die in Zukunft geplanten Flugrouten vorliegen, sondern auch über die Anzahl der

Flugbewegungen, die Anzahl von Flugzeugen nach Lärmkategorie sowie die Verteilung der Flugbewegungen über die verschiedenen Tages- und Nachtperioden.

Für genaue Schätzungen wäre die Durchführung eines Gesundheitsmonitorings mit identischer Methodik wie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn erforderlich.

Tabelle 4. Kosten für Krankheiten des Kreislaufsystems (ICD-10 I00-I99) im Jahre 2008 - Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes, Februar 2011

Altersgruppen	Kosten in Millionen €	Altersgruppen für Auswertung	Kosten in Millionen €
30 - 40	613	35-39*	307*
40 - 50	2.138	40-49	2.138
50 - 60	4.506	50-59	4.506
60 - 70	8.024	60-69	8.024
70 - 80	11.330	70-74*	5.665*

* Kosten für diese Altersgruppen geschätzt.

Tabelle 5. Prävalenz für sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen für Deutschland auf der Basis der Raten der Studienregion Köln-Bonn

Altersgruppen	Kosten in Millionen €	Prävalenz für sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen	Anzahl prävalenter Fälle BRD 2008	Kosten pro Fall € 2008*
35-39	30,7	0.003	16.453	18.660
40-49	2.138	0.011	15.8141	13.520
50-59	4.506	0.042	477.484	9.437
60-69	8.024	0.097	909.954	8.818
70-74	5.665	0.185	837.901	6.761
Summe	20.363,7	-	2.399.933	-

*Das Statistische Bundesamt hat für die Jahre 2002-2008 eine durchschnittliche jährliche Steigerung der Gesamtkosten um 1.7% ermittelt. Unter der Annahme einer stabilen Prävalenz und ohne Berücksichtigung von Alterungseffekten der Population sind im Folgenden die Zusatzkosten für 5 und 10 Jahre mit einem Aufschlag von 1.7% pro Jahr berechnet worden.

Tabelle 6. Zusatzkosten – Basis nächtlicher Fluglärm 22-6 Uhr

Zusatzkosten auf der Basis von zusätzlichen Neuerkrankungsfällen an sämtlichen Herz- und Kreislaufkrankheiten im Umfeld des Flughafens BBI. Die Odds Ratio zur Berechnung von zusätzlichen Erkrankungsfällen für alle dB(A)-Schritte ergibt sich mit $\exp(.00801*(Leq-39))$, berechnet für den Fluglärm für die gesamte Nacht (22-6 Uhr) des Flughafens Köln-Bonn in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2004.

Altersgruppe	Inzidente Fälle ohne Fluglärm	Zusätzliche inzidente Fälle pro Jahr in Fluglärmbelastungszonen von...bis... Leq dB(A)						Kosten pro Jahr gesamt ohne Fluglärm	Zusatzkosten pro Jahr	Zusatzkosten pro 5 Jahre	Zusatzkosten pro 10 Jahre
		47- <50	50- <55	55- <60	60- <65	65+	Summe				
35-39	10	0.2	0.3	0.3	0.2	0.1	1	188.848	21.118	330.969	1.278.606
40-49	98	2.0	2.6	3.2	2.1	1.1	11	1.331.303	148.876	2.333.203	9.013.671
50-59	293	6.0	7.9	9.4	6.3	3.2	33	2.768.473	309.592	4.851.945	18.744.119
60-69	572	11.7	15.3	18.4	12.3	6.2	64	5.040.181	563.631	8.833.273	34.124.857
70-74	500	10.2	13.4	16.1	10.8	5.4	56	3.380.265	378.007	5.924.154	22.886.297
Summe	1.474	30.2	39.5	47.3	31.7	16.0	165	12.709.071	1.421.224	22.273.543	86.047.550
Population 1.000*	-	65.8	62	50	25	10	212.8	-	-	-	-

* nach C. Maschke. Ermittlung der Anzahl von Fluglärm-betroffenen im Umfeld des Flughafens Berlin-Schönefeld. Bericht 05-Bau-050406. Berlin, 6.4.2005. Anzahl der Betroffenen auf der Basis von 360.000 Flugbewegungen und Fluglärm am Tage.

Tabelle 7. Zusatzkosten – Basis nächtlicher Fluglärm 23-1 Uhr

Zusatzkosten auf der Basis von zusätzlichen Neuerkrankungsfällen an sämtlichen Herz- und Kreislaufkrankheiten im Umfeld des Flughafens BBI. Die Odds Ratio zur Berechnung von zusätzlichen Erkrankungsfällen für alle dB(A)-Schritte ergibt sich mit $\exp(.01259*(Leq-39))$, berechnet für den Fluglärm für die Nachtzeit von 23-1 Uhr des Flughafens Köln-Bonn in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2004.

Altersgruppe	Inzidente Fälle ohne Fluglärm	Zusätzliche inzidente Fälle pro Jahr in Fluglärmbelastungszonen von...bis... Leq dB(A)						Kosten pro Jahr gesamt ohne Fluglärm	Zusatzkosten pro Jahr	Zusatzkosten pro 5 Jahre	Zusatzkosten pro 10 Jahre
		47- <50	50- <55	55- <60	60- <65	65+	Summe				
35-39	10	0.3	0.4	0.5	0.4	0.2	2	188.848	34.414	539.338	2.083.58
40-49	98	3.2	4.3	5.2	3.5	1.8	18	1.331.303	242.605	3.802.122	14.688.42
50-59	293	9.6	12.7	15.4	10.4	5.3	53	2.768.473	504.502	7.906.592	30.544.88
60-69	572	18.7	24.7	30.0	20.3	10.4	104	5.040.181	918.477	14.394.452	55.608.90
70-74	500	16.4	21.6	26.2	17.8	9.1	91	3.380.265	615.989	9.653.834	37.294.86
Summe	1.474	68	88	89	74	43	268	12.709.070	2.315.987	36.296.338	140.220.66
Population 1.000*	-	65.8	62	50	25	10	212.8	-	-	-	-

*s. Tabelle 4

Für diese Analyse wurden als zusätzliche Kofaktoren einbezogen: medikamentös behandelte Fettstoffwechselstörungen, mit Insulin bzw. oralen Antidiabetika behandelte Zuckerkrankheit, medikamentös behandelte Angststörungen, Depressionen und Psychosen.

D. Konzept für ein Gesundheitsmonitoring im Umfeld des Flughafens BBI

1. Ziele des Gesundheitsmonitorings

Ziel des Gesundheitsmonitoring sollte es sein, kurz und mittelfristig die Auswirkungen des Fluglärms des Flughafens BBI zu ermitteln auf

- die geistige Entwicklung von Schulkindern (Kognitionsverhalten),
- die Gesundheit von Erwachsenen in Bezug auf häufige, zu stationärer Krankenhausbehandlung führenden Erkrankungen,
- Zusätzliche Kosten für das Gesundheitswesen.

Die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings sollen geeignet sein, die durch Fluglärm entstehende Belastung der Bevölkerung durch zusätzliche Erkrankungen quantitativ nach Anzahl von Erkrankungen für beide Geschlechter und verschiedene Altersgruppen und den sich daraus ergebenden Kosten für Behandlung, Rehabilitation, Invalidität, Todesfälle und Produktionsausfälle abzuschätzen.

2. Zielkrankheiten. Als Zielkrankheiten werden diejenigen Krankheitsgruppen definiert, bei denen auf Grund vorhergegangener Studien der begründete Verdacht besteht, dass sie durch Fluglärm verstärkt auftreten können. Dazu gehören:

- Krankheiten des Herzens und des Kreislaufsystems, insbesondere
 - Herzschwäche,
 - Herzinfarkt,
 - Koronare Herzkrankheit,
 - Schlaganfall.
- Psychische Erkrankungen, insbesondere
 - Depressionen,
 - Psychosen,
- Krebserkrankungen bei Frauen, insbesondere
 - Brustkrebs,
- Zuckerkrankheit, insbesondere Typ II,
- medikamentös behandelte Fettstoffwechselstörungen.

Studienregion

Als Studienregion wird die Region der Stadt Berlin definiert sowie diejenigen Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg im Süden von Berlin, bei denen nach den aktuellen Prognosen mit einer Belastung durch Fluglärm zu rechnen ist.

3. Design einer kombinierten Fall-Kontroll-Studie zu Erkrankungen

Es wird eine Fall-Kontroll-Studie mit eingeschlossener Validierungs-Studie⁶¹ vorgeschlagen. Bei einer Fall-Kontroll-Studie wird die Häufigkeit von möglichen Risikofaktoren bei bereits Erkrankten (= Fällen) mit der Häufigkeit der gleichen Risikofaktoren bei Nicht-Erkrankten (= Kontrollen) ermittelt. Findet sich die Häufigkeit eines möglichen Risikofaktors in der Gruppe der Erkrankten statistisch gesichert häufiger als in der Gruppe der Nicht-Erkrankten, kann man von einem krankmachenden Faktor oder Risikofaktor sprechen.

Für die Durchführung einer Fall-Kontroll-Studie ist es erforderlich, in einer definierten Studienregion möglichst alle Erkrankungsfälle für den Studienzeitraum zu erfassen und die bei diesen Erkrankten vorhandenen Risikofaktoren zu ermitteln. Optimal lassen sich Fall-Kontroll-Studien durchführen, wenn im Rahmen von Krankheitsregistern bereits eine mindestens annähernd komplette Erfassung aller Neuerkrankungsfälle geschehen ist. Krankheitsregister sind in Deutschland jedoch bisher lediglich für Krebserkrankungen vorgesehen. Es ist zu prüfen, wie vollständig das Gemeinsame Krebsregister der neuen Bundesländer und der Stadt Berlin die Neuerkrankungen an Krebs abdeckt. Für alle übrigen Krankheitsgruppen, die zur Ermittlung von Gesundheitsschäden durch Fluglärm untersucht werden müssten, existiert in keinem Land der Bundesrepublik ein flächendeckendes Krankheitsregister. Eine nahezu komplette Erfassung von Erkrankungsdaten ist jedoch durch eine Nutzung der Daten gesetzlicher Krankenkassen möglich.

Für das Gesundheitsmonitoring im Umfeld des Flughafens BBI wird eine Kombination von zwei zusammenhängenden Fall-Kontroll-Studien vorgeschlagen: Studie 1 soll mit Daten gesetzlicher Krankenkassen durchgeführt werden. Die gesetzlichen Krankenkassen liefern dazu, wie schon bei den im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn durchgeführten Fall-Kontroll-Studien faktisch anonymisierte Individualdaten aller Versicherten mit Wohnsitz in der Studienregion. Diese Daten

⁶¹ Validierungsstudie = zusätzliche Studie, um die Ergebnisse einer ersten Studie unter Zuhilfenahme weiterer Daten abzusichern.

umfassen u.a. sämtliche Arzneiverordnungen, sämtliche Krankenhausaufenthalte mit den jeweiligen Entlassungsdiagnosen sowie neben Alter und Geschlecht das Einkommen der Stammversicherten. Für alle Wohnanschriften in der Studienregion erhalten alle kooperierenden Krankenkassen eine Datei, die für jede Anschrift Daten über Lärm des Flugverkehrs, des Straßenverkehrs und des Schienenverkehrs, sowie regionalspezifische Sozialstrukturdaten enthält. Die Krankenkassen verbinden diese Umgebungslärmdaten mit den Anschriften der bei ihnen Versicherten und liefern dem Forschungsprojekt diese Daten mit einer anonymen Identifikationsnummer. Auf diese Weise stehen für die statistischen Analysen sowohl die Gesundheitsdaten als auch die Umgebungslärmdaten und Strukturdaten zur Verfügung. Diese Analysen haben in den epidemiologischen Studien um den Flughafen Köln-Bonn zu der Erkenntnis geführt, dass Fluglärm mit zunehmender Lautstärke zu einer Erhöhung der verordneten Menge von verschiedenen Arzneimittelgruppen (vor allem Herz- und Kreislauf-Medikamente) sowie zu einem verstärkten Auftreten von Herz- und Kreislaufkrankheiten, daneben aber auch von psychischen Erkrankungen und bei Frauen von Brustkrebs führen kann.

Ein vergleichbares Studiendesign für das Umfeld des Flughafens BBI hätte den Vorteil den großen Vorteil, dass mit relativ geringem Aufwand Daten mit hoher Qualität für die gesamte Studienregion erhoben und auf alle relevanten Erkrankungen hin ausgewertet werden könnten. Außerdem wäre es problemlos möglich, bei demselben Kollektiv von Versicherten periodisch Nacherhebungen durchzuführen. Dieses würde eine Langzeitbeobachtung der gesundheitlichen Folgen von Fluglärm gewährleisten.

Gegen die Ergebnisse der Fall-Kontroll-Studien um den Flughafen Köln-Bonn ist u.a. eingewendet worden, dass die bereits als Risikofaktoren identifizierten individuellen Faktoren (z.B. bei Herz- und Kreislaufkrankheiten: Rauchen, Fettstoffwechselstörungen, Übergewicht, Zuckerkrankheit) in den Daten der Krankenkassen nicht vorhanden sind. Dieses ist nur z.T. zutreffend, da sowohl medikamentös behandelte Fettstoffwechselstörungen als auch Zuckerkrankheit vom Typ I und vom Typ II zur Validierung der Erkrankungen herangezogen werden können.

Dennoch soll zur Validierung der Ergebnisse der Fall-Kontroll-Studie mit Krankenkassendaten eine Validierungsstudie mit Daten von mehreren kooperierenden Klinika für Herz- und Kreislaufkrankheiten durchgeführt werden. Dafür werden

aus dem EDV-System der jeweiligen Klinika Patientinnen und Patienten mit den Diagnosen Herzinfarkt, Herzschwäche und Schlaganfall identifiziert. Aus dem Laborsystem der Klinika werden für diese Patienten die zur Bestimmung von Fettstoffwechselstörungen gebräuchlichen Laborwerte herangezogen, aus den Krankenakten Variable zur Identifizierung von Rauchern, Übergewichtigen und Zuckerkranken. Soweit diese Risikofaktoren in den Krankenakten nicht dokumentiert worden sind, ist eine Befragung der Patienten bzw. bei Angehörigen der Patienten erforderlich. Zu diesen als „Fälle“ identifizierten Patienten werden aus allen Abteilungen der Klinika Vergleichspatientinnen und Vergleichspatienten ausgewählt. Für alle „Fälle“ und „Kontrollen“ der Klinika werden nach ihrer jeweiligen Wohnanschrift die Umgebungslärmwerte hinzugefügt. Eine statistische Analyse wird dann die Aussage erlauben, ob und falls ja, in welchem Umfang eine Verzerrung des Einflusses der Umgebungslärmwerte durch die über die Klinika identifizierten Risikofaktoren erfolgt sein könnte.

4. Stichprobenkalkulation

Auf der Basis der Ergebnisse der epidemiologischen Studie zu stationär behandelten Erkrankungen und Fluglärm im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn sind vorläufige Stichprobenkalkulationen für Neuerkrankungen an sämtlichen Herz- und Kreislauferkrankungen angestellt worden. Dabei sind nächtliche Fluglärmwerte (23-1 Uhr) von 40 dB(A) an aufwärts angenommen worden. Als Kofaktoren wurden bei den Berechnungen berücksichtigt: Alter, Interaktionsterm von Alter und Fluglärm, Straßenverkehrslärm in der Nacht (22-6 Uhr), Schienenverkehrslärm in der Nacht (22-6 Uhr), Sozialhilfe-Häufigkeit des Ortsteils bzw. des Stadtteils, Dichte von Altenheim und Pflegeplätzen bezogen auf die über 64 Jahre alte Bevölkerung, Finanzierungsmöglichkeit von Schallschutzfenstern für Schlafzimmer durch den Flughafen Köln-Bonn. Dabei errechneten sich die erforderlichen Studienumfänge mit ca. 200.000 Personen für jedes Geschlecht. Da die Berechnungen jeweils für die ab 40 Jahre alten Personen durchgeführt wurden, ergibt sich ein erforderlicher Studienumfang von insgesamt ca. 800.000 Versicherten. Diese Stichprobengröße dürfte für die Fall-Kontroll-Studie mit Krankenkassendaten leicht erreichbar sein.

Für die Fall-Kontroll-Studie in Klinika wird ein erforderlicher Umfang von insgesamt ca. 10.000 Patienten veranschlagt.

5. Langzeitbeobachtung

Die Verwendung von Daten gesetzlicher Krankenkassen erlaubt eine Langzeitbeobachtung (Kohorten-Studie), da etwa in 2-Jahres-Abständen ein erneuter Abgleich der zwischenzeitlich neu aufgetretenen Erkrankungsfälle mit Daten des Umgebungslärms möglich ist. Diese Methode erlaubt Verlaufsbeobachtungen des durch Umgebungslärm verursachten Erkrankungsrisikos und vermag deshalb auch abzuschätzen, ob eine Veränderung der Belastung durch Fluglärm zu einer vergleichbaren Veränderung des Erkrankungsrisikos führt. Damit lassen sich die Effekte aktiven und passiven Schallschutzes auf das Erkrankungsrisiko ermitteln.

6. Kofaktoren neben dem Fluglärm

Da eine Vielzahl von Studien Hinweise darauf ergeben haben, dass neben Fluglärm in vergleichbarer Weise Umgebungslärm aus anderen Quellen (Straßenverkehr, Schienenverkehr) das Risiko für die Entwicklung von Bluthochdruck und daraus folgenden Herz- und Kreislauferkrankungen erhöhen kann, ist es zwangsläufig, dass in jeder Fall-Kontroll-Studie neben Fluglärm auch diese Lärmarten einbezogen werden müssen. Zusätzlich werden aus den Daten der gesetzlichen Krankenkassen bzw. der Rentenversicherungsträger das Einkommen der Stammversicherten (Beitragsbemessungs-Einkommen) und die gerundete Rentenhöhe von Rentnerinnen und Rentnern als Indikator für die Sozialschicht berücksichtigt.

7. Zeitrahmen

Die Durchführung der kombinierten Fall-Kontroll-Studien ist in einem Zeitraum von 18-24 Monaten möglich, wenn ein unproblematischer Zugang zu Bevölkerungsdaten und zu Umgebungslärmdaten möglich ist. Dieses bedeutet, dass bei einem Studienbeginn zur Jahresmitte 2011 zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme von BBI im Juni 2012 noch keine endgültigen Ergebnisse vorliegen können.

Die Ergebnisse von Folgeuntersuchungen könnten jedoch jeweils innerhalb von 15-18 Monaten vorgelegt werden. Es wird empfohlen, Folgeuntersuchungen jeweils im Abstand von 2 Jahren durchzuführen.

8. Beeinträchtigung der kognitiven Fähigkeiten von Schulkindern

Im Rahmen einer im Jahre 2009 durchgeführten Pilotstudie⁶² sind die im Rahmen der RANCH-Studie angewendeten Instrumente und Meßverfahren für die Anwendung in Deutschland adaptiert und erprobt worden. Eine Durchführung dieser Studie für das Umfeld des Flughafens Schönefeld/BBI würde die Einbeziehung von 80 bis 100 Schuklassen mit durchschnittlich 25 Kindern erfordern. Diese Studie könnte parallel zum Gesundheitsmonitoring bei Erwachsenen durchgeführt werden.

Musweiler, 31.3.2011



(Prof. Dr. Eberhard Greiser)

⁶² Projektleitung: Prof. Dr. Eberhard Greiser und PD Dr. Christian Maschke. Finanzierung: Gemeinde Blankenfelde-Mahlow und Landkreis Teltow-Fläming.

**Expertenanhörung zum Thema
„Schutz der menschlichen Gesundheit:
umfassendes Nachtflugverbot am BBI
von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr sichern“**

MICHAEL HOFMANN

**RECHTSANWALT
FACHANWALT FÜR VERWALTUNGSRECHT**

**SIEBECK HOFMANN VOßEN & KOLLEGEN
RECHTSANWÄLTE
WIDENMAYERSTR. 6
80538 MÜNCHEN
TELEFON: 089/2421370
E-Mail: kontakt@shk-law.de
Internet: www.shk-law.de**

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Wie ist der Nachweis erbracht worden, dass der Nachtflug unabweisbar ist und nicht im Tageszeitraum abgewickelt werden kann?

Antwort: **Überhaupt nicht!**

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Im Planergänzungsverfahren wurden eine Vielzahl von Gutachten und Stellungnahmen eingereicht.

Die Planfeststellungsbehörde stützt die im Planergänzungsbeschluss (PEB) verfügte Nachtflugregelung aber maßgeblich auf das von ihr selbst in Auftrag gegebene Gutachten der Intraplan Consult GmbH (ITP) „Nachtflugbedarf am Flughafen BBI“.

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Zitat PEB Seite 73:

„Ziel der Untersuchung ist es, der Planfeststellungsbehörde das für die abschließende Entscheidung notwendige Abwägungsmaterial an die Hand zu geben. Mit Hilfe dieser Untersuchung war es der Planfeststellungsbehörde möglich, u. a. die Fragen zu behandeln, die in Zusammenhang mit der Anhörung aufgeworfen wurden und sich aufgrund der vorhandenen Unterlagen nicht abschließend klären ließen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich deshalb bei der Ermittlung und Bewertung des Nachtflugbedarfs insbesondere auf die Untersuchung von Intraplan gestützt.“

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Die ITP-Nachtflugbedarfsprognose weist schwerwiegende methodische Mängel auf.

Kern der ITP-Nachtflugbedarfsprognose: Prognose der auf dem BBI im Jahr 2020 zu erwartenden Nachtflüge, unterteilt in 10 verschiedene Verkehrssegmente und 7 Zeitscheiben.

Methodisches Vorgehen: Ermittlung der Nachtflüge im Jahr 2008 auf dem Berliner Flughafensystem (TXL, SXF, THF) je Verkehrssegment. Hochrechnung der im Jahr 2008 ermittelten Nachtflüge je Verkehrssegment mit einem „Wachstumsfaktor“, der von Verkehrssegment zu Verkehrssegment unterschiedlich ist.

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Problem:

Die Wachstumsfaktoren werden nicht im Rahmen der BBI-Nachtflugbedarfsprognose ermittelt, sondern sollen dem „Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb“ vom Dezember 2006 bzw. der diesem zugrunde liegenden „Luftverkehrsprognose Deutschland 2020“ entnommen sein.

Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen Rechtsanwälte

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Methodische „Überraschungen“/Mängel:

- Die „Wachstumsfaktoren“ finden sich weder im Masterplan, noch in der Luftverkehrsprognose Deutschland 2020
- Im Masterplan, bzw. in der Luftverkehrsprognose Deutschland 2020 werden andere Verkehrssegmente untersucht (nur 6 verschiedene Segmente mit anderer Einteilung)
- Soweit die Verkehrssegmente vergleichbar sein dürften, finden sich teilweise gravierend andere Aussagen zum zu erwartenden Wachstum der Segmente

Siebeck Hofmann Voßen & Kollegēn Rechtsanwälte

Nachweis des Nachtflugbedarfs?

Weitere methodische „Überraschungen“:

- ITP untersucht angeblich, ob Flüge in den Tagzeitraum oder in weniger kritische Nacht-Zeitscheiben verlegt werden können und behauptet als Ergebnis der Begutachtung, dass die prognostizierten Flüge nicht mehr verschiebbar seien, also entfallen würden, wenn in der Zeitscheibe nicht geflogen werden dürfte
- Gleichwohl „verschiebt“ die Planfeststellungsbehörde nach Rücksprache mit ITP die von ITP in der Zeit von 23:30 und 24:00 Uhr und 05:00 und 05:30 Uhr als nicht verschiebbar erklärten regulären Flüge in die davor, bzw. danach liegende Zeitscheiben, ohne dass nur ein einziger Flug entfällt

prognostizierte Flugbewegungen It. ITP/PEB

Problem: Es existieren keine „unabhängigen“, belastbaren Prognosen

Durchschnittsnacht 2023: 77

„typische Spitzennacht“ 2023: 103

Achtung: Die „typische Spitzennacht“ ist definiert als diejenige Nacht mit den dreißig höchsten Aufkommen → das ist nicht die Maximalbelastung, es gibt noch 29 Nächte mit noch mehr Flugbewegungen

Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen Rechtsanwälte

prognostizierte Flugbewegungen It. ITP/PEB

Uhrzeit	22:00 – 22:30	22:30 – 23:00	23:00 – 23:30	23:30 – 24:00	24:00 – 05:00	05:00 – 05:30	05:30 – 06:00
Summe aller Flüge pro Jahr	9.028	6.820	5.361	1.616	1.064	237	3.942
Flüge pro Durchschnitts nacht	24,7	18,7	14,7	4,4	2,9	0,7	10,8
Flüge in der typischen Spitzennacht	33,0	25,0	19,6	5,9	3,9	0,9	14,4

prognostizierte Flugbewegungen lt. ITP/PEB

Flüge in der Nachtkernzeit (Durchschnittsnacht):

- Luftpostverkehr: 1,5
- Regierung, Rettung, Hilfe, Ambulanz, Militär: 1,4

Im PEB zugelassene Verkehre

- 22:00 Uhr bis 23:30 Uhr und 05:30 Uhr bis 06:00 Uhr: sämtliche Verkehre/Segmente mit Ausnahme von Ausbildungs- und Übungsflügen
- 23:30 Uhr bis 24:00 Uhr: verspätete Starts/Landungen sowie Starts/Landungen von bereitstellungs- und instandhaltungsbedingten Überführungsflügen
- 05:00 Uhr bis 05:30 Uhr: verfrühte Landungen sowie Starts/Landungen von bereitstellungs- und instandhaltungsbedingten Überführungsflügen
- Keinerlei zeitliche Beschränkungen: Notlandungen oder Landungen aus Sicherheitsgründen, Starts und Landungen für Katastrophenschutz, medizinische Hilfeleistung, Vermessungsflüge, Staatsbesuche, Regierungsflüge, sowie Militär und Polizeiflüge sowie Starts/Landungen von Luftpostverkehr in 5 werktäglichen Nächten pro Woche

Kontingentierung/ Nachtverkehrszahl

Von der Kontingentierung sind diejenigen Verkehrssegmente/Verkehre, die auch in der Nachtkernzeit zulässig sind, nicht betroffen. Für diese Verkehre existiert keine Kontingentierung, bzw. zahlenmäßige Beschränkung.

Aufgrund der Kontingentierung sind in der Zeit von 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr sowie 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr jährlich maximal 12.852 Flüge zulässig, also durchschnittlich 35,2 Flüge pro Nacht.

Die zulässigen Flüge verteilen sich auf 9.125 Flüge in der Sommerflugplanperiode (7 Monate) und 3.727 Flüge in der Winterflugplanperiode (5 Monate). Dies ergibt durchschnittlich 43,9 Flüge pro Nacht in der Sommerflugplanperiode und 24,5 Flüge pro Nacht in der Winterflugplanperiode

Vergleich Schönefeld/Tegel 2008 mit BBI 2023

Laut ITP fanden im Jahr 2008 auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld 9.788 Flugbewegungen nachts statt, was 26,8 Flugbewegungen in der Durchschnittsnacht entspricht und auf dem Flughafen Tegel 7.091, also 19,4 Bewegungen in der Durchschnittsnacht.

Laut Bedarfsprognose sollen auf dem BBI im Prognosejahr 2023 28.068 Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr stattfinden, was 76,9 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht entspricht.

Damit sollen sich die Nachtflugbewegungen gegenüber dem jetzigen Flughafen Berlin-Schönefeld fast verdreifachen und gegenüber Tegel fast vervierfachen.

Rücknahme des Planergänzungsbeschlusses

Könnte das Land Brandenburg im Vorgriff auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Planergänzungsbeschluss ein Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr verordnen?

Möglichkeit der Rücknahme der im Planergänzungsbeschluss verfügten Nachtflugregelung nach § 50 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfGBbg, nach Anhörung der Beteiligten, insbesondere Flughafengesellschaft, Fluggesellschaften sowie Betroffene.

Rücknahmegrund: Rechtswidrigkeit des Planergänzungsbeschlusses, weil sich dieser maßgeblich auf ein fehlerhaftes Gutachten stützt.

Rücknahme des Planergänzungsbeschlusses

Rechtliche und finanzielle Risiken einer Rücknahme der Nachtflugregelung?

Zwar bestünde für die von der Nachtflugregelung Begünstigten grundsätzlich die Möglichkeit, gegen die Rücknahme zu klagen. Die Erfolgsaussichten dürften gering sein.

Begründung: Gemäß § 50 VwVfG besteht bis zum Abschluss der Klageverfahren nur ein sehr eingeschränkter Vertrauensschutz der durch den Planergänzungsbeschluss Begünstigten.

Finanzielle Risiken: gering, weil von vornherein nur auf Ersatz der Schäden denkbar, die die Begünstigten bereits heute im Vertrauen auf die konkrete Nachtflugtätigkeit getätigt haben; solche Schäden scheinen jedenfalls derzeit schwer möglich.

Verfahren nach Rücknahme/ Aufhebung des PEB

Wird die Nachtflugregelung zurückgenommen oder anderweitig aufgehoben, z. B. durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, so müsste im Rahmen eines neuen Planergänzungsverfahrens erneut über die Nachtflugregelung entschieden werden. Bis zur Neuregelung dürfte nach Inbetriebnahme der neuen Südbahn kein Nachtflugverkehr stattfinden.

Zu treffen wäre eine neue Abwägungsentscheidung auf Grundlage neuer, methodisch korrekter Gutachten. Die Abwägungsentscheidung wäre ergebnisoffen durchzuführen, wobei mindestens die Nachtkernzeit von regulärem Verkehr freizuhalten wäre.

Das Bundesverwaltungsgericht erwähnt in dem Schönefeld-Urteil ausdrücklich die derzeitige Nachtflugregelung auf dem Flughafen Tegel als beispielhaft.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis
der Bevölkerung wird durch
umfangreiche Maßnahmen des
passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Postfenspapier

Nachtflug versus Nachtschlaf?

Parlamentarischer Abend

der

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

und der

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)

Veranstalter/Referenten:

Helmut Breidenbach, Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.;
50858 Köln, Benfleetstr. 9, Tel.: 02234/694486, eMail: helmut.breidenbach@web.de

Thomas Jühe, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen,
65479 Raunheim, Schulstr. 2, Tel.: 06142/402-212, eMail: th.juehe@raunheim.de

Ursula Philipp-Gerlach, Rechtsanwältin, Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer,
60329 Frankfurt, Niddastr. 74, Tel.: 069/400340013, eMail.: uphilipp@pg-t.de

Dr. Martin Schröder, Rechtsanwalt, Kanzlei Nörr•Stiefenhofer • Lutz,
80333 München, Brienner Str. 28, Tel.: 089/28628-374, eMail: martin.schroeder@noerr.de



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Nachtruhe schützen – keine Änderung des § 29b Luftverkehrsgesetz!

seit Jahren nimmt die Zahl der Flugbewegungen am Tag und in der Nacht an den großen deutschen Flughäfen drastisch zu. Die sich daraus entwickelnde Fluglärmbelastung trifft mittlerweile in unterschiedlichem Ausmaß allein in Deutschland rund 10 Millionen Menschen.

Der Luftverkehr dient einer zunehmend auf Mobilität ausgerichteten Gesellschaft, ihm kommt auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine wichtige Bedeutung zu. Demgegenüber stehen die Interessen der von Fluglärm z. T. massiv betroffenen Bevölkerung. Gesundheit und Lebensqualität sind unbedingt zu achten, deshalb ist vor allem die Nachtruhe in besonderem Maße zu schützen.

Im Koalitionsvertrag hat sich die neue Bundesregierung das Ziel gesetzt, die Bestimmungen zum Nachtflugbetrieb im Luftverkehrsgesetz zu „präzisieren“. Die nachfolgenden Hinweise sollen über die Hintergründe und die Probleme der beabsichtigten Gesetzesänderung informieren.

Wie urteilen die Gerichte über die Nachtruhe?

Das **Bundesverwaltungsgericht** hat den Wert der Nachtruhe für die Gesundheit der relevant von Fluglärm betroffenen Menschen erkannt und entsprechend in seinen Entscheidungen zu den Planfeststellungsverfahren Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle geurteilt:

„Die Kläger haben (...) zutreffend darauf hingewiesen, dass Schutzgegenstand des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht der Nachtschlaf, sondern die Nachtruhe ist. Der Begriff der Nachtruhe indiziert, dass der durch die übliche Geschäftigkeit verursachte Taglärm verstummen und sich durch eine Lärmpause die Nacht vom Tag unterscheiden soll.“ (BVerwG, Urf. V. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 75)



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Welche Ziele verfolgt die Luftverkehrswirtschaft?

Die **Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)** hat sich daraufhin im März 2007 zum Ziel gesetzt, solche Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zukünftig durch eine Änderung bzw. „Klarstellung“ des § 29b Abs. 1 Satz 2 zu verhindern:

„Herr Mäder (Flughafen Dresden, d. Verf.) weist darauf hin, dass infolge jüngerer Urteile des BVerwG (...) ein generelles Nachtflugverbot für alle Flughäfen droht, die eine Planfeststellung anstreben und den Nachweis eines dringenden Bedarfs an Nachtflugverkehr nicht gerichtsfest führen können. Dies ist ein Paradigmenwechsel der Rechtsprechung, dem die ADV entgegenwirken muss. Dazu wären Anforderungen an einen qualifizierten Bedarfsnachweis für Nachtflüge festzulegen und auf eine Änderung bzw. Klarstellung des § 29b LuftVG hinzuwirken (...).

Herr Lurz (Flughafen Frankfurt, d. Verf.) weist darauf hin, dass insbesondere klargestellt werden muss, was unter Nachtruhe zu verstehen ist. Nachtruhe muss mit ‚ungestörtem Schlaf‘ gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich.“ (Protokoll der 55. Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen vom 22./23.03.2007)

Gesetzesänderung im Sinne der ADV?

Im Januar 2009 schließlich hat die ADV ein Positionspapier veröffentlicht, das vor allem folgende Forderungen enthält:

„Flughafen-Infrastruktur muss im nachfragegerechten und operationell notwendigen Umfang auch nachts genutzt werden können. Ein Ausbau der Infrastruktur unter der Bedingung einer Beschränkung des Flugbetriebs in der Nacht darf nicht zur Regel werden.“ (ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 3, 16.01.2009)

Die ADV lässt damit zum wiederholten Male den Eindruck entstehen, als ob das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen Nachtflugbetrieb in den letzten Jahren grundsätzlich verhindert hätte. Dies ist nicht der Fall. Tatsächlich sieht das Gericht lediglich die Kernzeit der Nacht zwischen 0.00 und 5.00 Uhr, also nur 5 Stunden, als besonders schützenswert an. Und selbst in dieser Kernzeit erfolgt heute



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

an einigen Flughäfen eine hohe Zahl von Nachtflügen z. B. in Köln-Bonn, Leipzig Halle und Frankfurt/Main. Außerhalb dieser Kernzeit sind z. B. am Flughafen Frankfurt gemäß Planfeststellungsbeschluss in der gesetzlichen Nacht von 22.00 – 23.00 Uhr und von 05.00 – 06.00 Uhr zusammen immerhin noch 133 Flugbewegungen möglich! Nach heutiger Rechtslage sind nach der Rechtsprechung auch in Ausbaurverfahren noch Nachtflüge in der Kernzeit zulässig – aber eben nur dann, wenn nachgewiesen wird, dass die Flüge aus verkehrlichen Gründen zu diesem Zeitpunkt erfolgen müssen. Rein betriebswirtschaftliche Erwägungen z. B. der bei Ticketpreisen chronisch unterkalkulierten Touristikflüge hat das BVerwG als Begründung für Flüge in der Kernzeit nicht gelten lassen. Genau an dieser Stelle will die ADV ansetzen, in dem der Vorrang des Nachtschutzes in der Kernzeit der Nacht nach heutiger Gesetzeslage gegenüber allein betriebswirtschaftlichen Erwägungen aufgegeben werden soll.

„Ein Nachtflugverbot hemmt die wirtschaftlichen Entwicklungschancen des Standortes Deutschland und gefährdet Arbeitsplätze weit über die Luftverkehrswirtschaft hinaus.“ (ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 4, 16.01.2009)

Die ADV bleibt in ihrem Positionspapier den Nachweis schuldig, in welcher Weise denn Arbeitsplätze gefährdet und wirtschaftliche Entwicklungschancen beeinträchtigt sein könnten. Tatsächlich hätte man offensichtlich gerne weitreichende Genehmigungen für den Nachtflugbetrieb „auf Vorrat“. Gegenwärtig kann aber nur an ganz wenigen Flughäfen ein entsprechender Bedarf mit relevanter wirtschaftlicher Bedeutung aufgezeigt werden. Gerade diese ‚Nachweisschwäche‘ veranlasst ja die Verwaltungsgerichte dazu, dem Nachtruhebedürfnis der Bevölkerung zumindest für wenige Stunden Vorrang vor einer beliebigen Nutzung in der Kernzeit der Nacht zu geben.

Fenster zu und ‚gute Nacht‘?

„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“ (ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 6, 16.01.2009)



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Mit dieser Positionierung lässt die ADV erkennen, dass für sie der Schutz der Nachtruhe grundsätzlich auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes reduziert werden soll. Hierzu ist anzumerken, dass passiver Schallschutz, also verstärkte Fenster und einfache Lüfter für den Schlafraum, die durch den Nachtflugbetrieb ausgelöste Belästigung nur unzureichend mindert.

Insbesondere in den Sommermonaten sind die Betroffenen daran gehindert, Kühlung durch das Öffnen der Fenster und Querlüftung zu erreichen. Die einfachen Einblas-Lüfter stellen in lufthygienischer Hinsicht ein Problem dar und stören zudem durch ihr Eigengeräusch den Nachtschlaf.

Die Öffnung des Fensters stellt im Sommer ein natürliches und nachvollziehbares Bedürfnis dar – unter den Bedingungen uneingeschränkter Nachtflugbetriebs leidet die Schlafqualität, und vermutlich infolge auch die Gesundheit, erheblich.

Hinzu kommt, dass sowohl das im Jahr 2007 beschlossene Fluglärmschutzgesetz als auch die dazugehörigen Verordnungen z. T. erhebliche Schutzdefizite aufweisen, sodass von „umfangreichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes“ in keiner Weise gesprochen werden kann.

ADV die besseren Richter?

Die ADV ist sich in ihrem Positionspapier auch nicht zu schade, in rüder Weise Richterschele zu üben:

„Die Flughäfen fordern daher (...) mit einer klarstellenden Formulierung im Luftverkehrsgesetz die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG wieder auf die Grundlagen des Gesetzes zurückzuführen.“

(ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 6, 16.01.2009)

In ausgeprägter Überheblichkeit nimmt die ADV somit für sich in Anspruch, den ‚Geist‘ des Gesetzes besser als das Gericht zu kennen. Daher bedürfe es lediglich einer Klarstellung im Wege einer Gesetzesänderung, um dem Bundesverwaltungsgericht seine bislang ‚fehlerhafte‘ Interpretation des Gesetzes vor Augen zu führen und dieses zukünftig Urteile im Sinne der Flughafenbetreiber (‚des Gesetzes‘) sprechen lassen zu können.

Die ADV verkennt hier, dass sich das Bundesverwaltungsgericht in den letzten Jahren fachlich sehr intensiv mit der Fluglärmpolitik befassen konnte und den Aspekt ‚Nachtruhe‘ im Sinne des bestehenden Gesetzes unter Hinzuziehung lärmmedizinischer Erkenntnisse abgeleitet hat.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Mit einer Änderung des Gesetzes im Sinne der Luftverkehrswirtschaft verlöre die auf Gesundheitsschutz zielende Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seine Grundlage. Eine Auseinandersetzung vor dem Bundesverfassungsgericht zur Klärung der Frage, ob die Nachtruhe alleine durch passiven Schallschutz gewährleistet werden könne, erschiene daher unvermeidlich.

Wie lautet der Änderungsvorschlag der ADV?

Die ADV schlägt dem Gesetzgeber in ihrem Positionspapier auch gleich vor, wie er das Luftverkehrsgesetz zu ändern habe, damit die gewünschte ‚Klarstellung‘ sichergestellt werden kann:

Den bisherigen § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG:

„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

will die ADV wie folgt „ergänzen“:

„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist bei Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen.“

(ADV-Positionspapier: Planungssicherheit für deutsche Flughäfen – Nachtflugbetrieb an ausgewählten Flughäfen ermöglichen!, S. 7, 16.01.2009)

Die ergänzende ‚Klarstellung‘ bei „*Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden*“ bedeutet schlicht und einfach, dass Flugverkehr nachts stattfindet. Weder die Genehmigungsbehörden der Länder noch das Bundesverwaltungsgericht könnten also zukünftig über das ‚Ob‘ nächtlichen Flugbetriebs entscheiden. Die ‚Rücksichtnahme‘ kann sich somit nur noch auf die qualitativ hinreichende Ausstattung mit passivem Schallschutz oder das Verbot von besonders lauten Flugzeugen in der Nacht beziehen. Mit der von der ADV vorgeschlagenen Änderung des § 29b Absatz 1 Satz 2 sind folglich jeglichen



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Postleitpapier

nächtlichen Betriebsbeschränkungen, die auf die Begrenzung der Zahl von Flugbewegungen abzielen, die Rechtsgrundlage entzogen. Dies gilt auch dann, wenn die Nachtruhe gemäß gängiger Rechtsprechung nur stundenweise geschützt werden soll.

In Anbetracht der neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Lärmmedizin würde die Initiative der Luftverkehrswirtschaft zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes einen unvermeidbaren Rückschritt beim Schutz der Gesundheit vor Fluglärm bedeuten. Es bliebe den Ländern kein Gestaltungsspielraum mehr, auf ein angemessenes Verhältnis zwischen unabdingbarem Nachtflugbetrieb und Nachtruhe hinzuwirken.

Was plant die Bundesregierung?

Die Forderungen der ADV haben offenkundig die neue **Bundesregierung** erreicht, denn die Wünsche der Luftverkehrswirtschaft finden sich bereits im Koalitionsvertrag wieder:

„Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“ (Koalitionsvertrag, 2009)

Die aus dem Koalitionsvertrag zitierte Zielstellung gleicht leider in hohem Maße den Forderungen der ADV. „International wettbewerbsfähige Betriebszeiten“ seien sicherzustellen und hierfür sei eine „Präzisierung“ des Luftverkehrsgesetzes „erforderlich“. Offenkundig hat die ADV den Koalitionspartnern erfolgreich vermitteln können, dass das Bundesverwaltungsgericht das Luftverkehrsgesetz bislang falsch verstanden habe.

Im Koalitionsvertrag wird eine „gleichberechtigte Nachhaltigkeitsabwägung“ zwischen den wirtschaftlichen Interessen und dem Bemühen um Lärmschutz gefordert. Dabei wird Folgendes verkannt:



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Petitionspapier

Gibt es nachhaltige Formen des Lärmschutzes?

Die sinnvollste und nachhaltigste Form des Schutzes vor Fluglärm ist der **aktive Schallschutz**.

Aktiver Schallschutz hat drei Ebenen:

1. Technologische Maßnahmen am Luftfahrzeug, die dazu führen, dass der durch das Flugzeug erzeugte Lärm geringer wird.
2. Operative Maßnahmen durch veränderte Flugprofile, Flugverfahren, Routen o. ä., die dazu führen, dass die Höhe und/oder Wirkung des erzeugten Fluglärms reduziert und/oder der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort erhöht wird.
3. Operationelle Maßnahmen durch Beschränkungen des Verkehrs in der Menge und/oder Nutzungszeit.

Die unter Ziffer 3 genannten beschränkenden Maßnahmen sollten zur Sicherstellung einer hinreichend bemessenen Nachtruhe Anwendung finden. Die Rechtsgrundlage hierfür bildet der § 29b Absatz 1 Satz 2 LuftVG.

Für die unter Ziffer 1 und 2 genannten technischen und flugbetrieblichen Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes fehlt derzeit leider eine klare Rechtsgrundlage. Daher entfaltet die Flugzeugindustrie nur äußerst geringe Innovationskraft. Forschungserkenntnisse wie z. B. die Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zum ‚Leisen Flugverkehr‘ münden nicht in Umrüstungsprogramme oder in die Anpassung der Serienproduktion von Flugzeugen.

Die unter Ziffer 2 genannten, optimierbaren An- und Abflugverfahren können häufig nicht zur Anwendung kommen, weil eine auch noch so geringe rechnerische Erhöhung des Risikos im Rahmen einer Sicherheitsbewertung seitens der Genehmigungsstellen nicht akzeptiert wird. Sollen derlei Verfahren jedoch aus Kapazitätsgründen eingeführt werden, dann stellt eine Risikoerhöhung kein Hinderungsgrund dar.

Die Beispiele zeigen, dass es gegenwärtig tatsächlich an einer „gleichberechtigten Nachhaltigkeitsabwägung“ fehlt. Allerdings stellt sich dieses Defizit nicht zum Vorteil der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung dar, sondern zugunsten der Luftverkehrswirtschaft, die in den letzten Jahrzehnten keine relevanten Anstrengungen zur Vermeidung bzw. Minderung von Fluglärm unternehmen musste.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

Gerade unter dem Eindruck fehlender Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes gemäß Ziffer 1 und 2 erscheint gegenwärtig das Mittel der Nachtflugbeschränkung als einzig geeignetes, um eine hinreichende Nachtruhe zur Kompensation der hohen Taglärmbelastung und zur Sicherstellung gesunden Nachtschlafes zu bewirken.

Vernachlässigt das Bundesverwaltungsgericht die Wirtschafts- und Mobilitätsinteressen?

- Das Bundesverwaltungsgericht lässt Nachtflüge außerhalb der Kernzeit zwischen 0.00 und 05.00 Uhr regelmäßig zu.
- Das Bundesverwaltungsgericht orientiert seine Entscheidungen zu Flügen in der Kernzeit der Nacht daran, ob an den jeweiligen Flughäfen „standortspezifische Nachtflugbedarfe“ bestehen. Wird diesbezüglich der Nachweis erbracht, lässt das Gericht Nachtflüge in der Kernzeit zu.

Nachtflüge werden also im benötigten Umfang zugelassen.

Welchen Wettbewerbsnachteil haben deutsche Flughäfen im Vergleich zu den europäischen Nachbarn?

Im internationalen Vergleich stellen sich die Nachtflugregelungen in Deutschland nicht restriktiver als in den maßgeblichen europäischen Ländern mit Großflughäfen dar, die als ‚Wettbewerber‘ um Flugbewegungsanteile angesehen werden können.

Vielmehr zeigt ein europäischer Vergleich, dass Deutschland mit seinen Nachtfluganteilen – auch im Vergleich mit den wichtigen Industrieländern Frankreich und England – im Durchschnitt liegt. An fast allen großen Verkehrsflughäfen Europas, nicht zuletzt die bedeutendsten London-Heathrow, Paris Charles de Gaulle oder Amsterdam, gibt es nächtliche Betriebsbeschränkungen mit strengen Kontingenten. So dürfen z. B. in Heathrow nur durchschnittlich ca. 16 von 23:30-6 Uhr und in Amsterdam nur ca. 34 Flüge zwischen 23-6 Uhr stattfinden. Tendenziell steigen die Anforderungen an den Nachtschutz in Europa, was sich z. B. auch an den vor einigen Jahren neu eingeführten Regelungen zu Betriebsbeschränkungen und zu operationellem aktiven Schallschutz in Paris Charles de Gaulle zeigt.



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

Was sollte die Bundesregierung im Interesse eines fairen Interessenausgleichs veranlassen?

1. Schutz der Kernzeit der Nacht zur Gewährleistung gesunden Nachtschlafs.
Daher: **Keine Änderung des § 29b Absatz 1 Satz 2!**
2. Zur Bewertung des Schutzbedarfes der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung sind dringend systematisch und interessensneutral geeignete Studien zu beauftragen, die die Wirkungen des Fluglärms auf den Organismus hinreichend untersuchen.
3. Es sind verstärkt Forschungen zu initiieren, die geeignet sind, den Lärm an der Quelle (am Flugzeug) zu reduzieren sowie lärmarme An- und Abflugverfahren zu etablieren.
4. Die bestehenden Rechtsgrundlagen für passiven Schallschutz und Entschädigung sind durch die gesetzliche Verankerung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu ergänzen.


Thomas Jühe
Vorsitzender der
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen


Helmut Breidenbach
Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Nachtflug versus Nachtschlaf Informationsveranstaltung zur geplanten Änderung des LuftVG

Berlin, 24.03.2010

Rechtsanwalt Dr. Martin Schröder

BERLIN
BRATISLAVA
BUDAPEST
BUKAREST
DRESDEN
DUSSELDORF
FRANKFURT / M.
KIEW
MOSKAU
MÜNCHEN
NEW YORK
PRAG
WARSCHAU

NOERR.COM

Noerr

I. Geplante Änderungen der Nachtflugregelungen

ADV-Positionspapier vom 16.01.2009

- Flughafen-Infrastruktur muss im nachfragegerechten und operationell notwendigen Umfang auch nachts genutzt werden können.
- Dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.
- Mit einer „klarstellenden Formulierung“ im Luftverkehrsgesetz soll die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG wieder auf die Grundlagen des Gesetzes zurückgeführt werden.

I. Geplante Änderungen der Nachtflugregelungen

ADV-Positionspapier vom 16.01.2009

Die ADV schlägt für § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG die folgende „Klarstellung“ vor:

„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist bei der Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen.“

(Hervorhebung durch den Verfasser)

I. Geplante Änderungen der Nachtflugregelungen

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP (S. 38):

„...Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“

(Hervorhebung durch den Verfasser)

II. Geltende Nachtflugregelungen

- Zentrale Vorschriften

- § 8 Abs. 1 LuftVG

- § 9 Abs. 2 LuftVG

- § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG

- Zentrale Urteile des BVerwG

- Urt. v. 29.01.1991, 4 C 51/89 (München II)

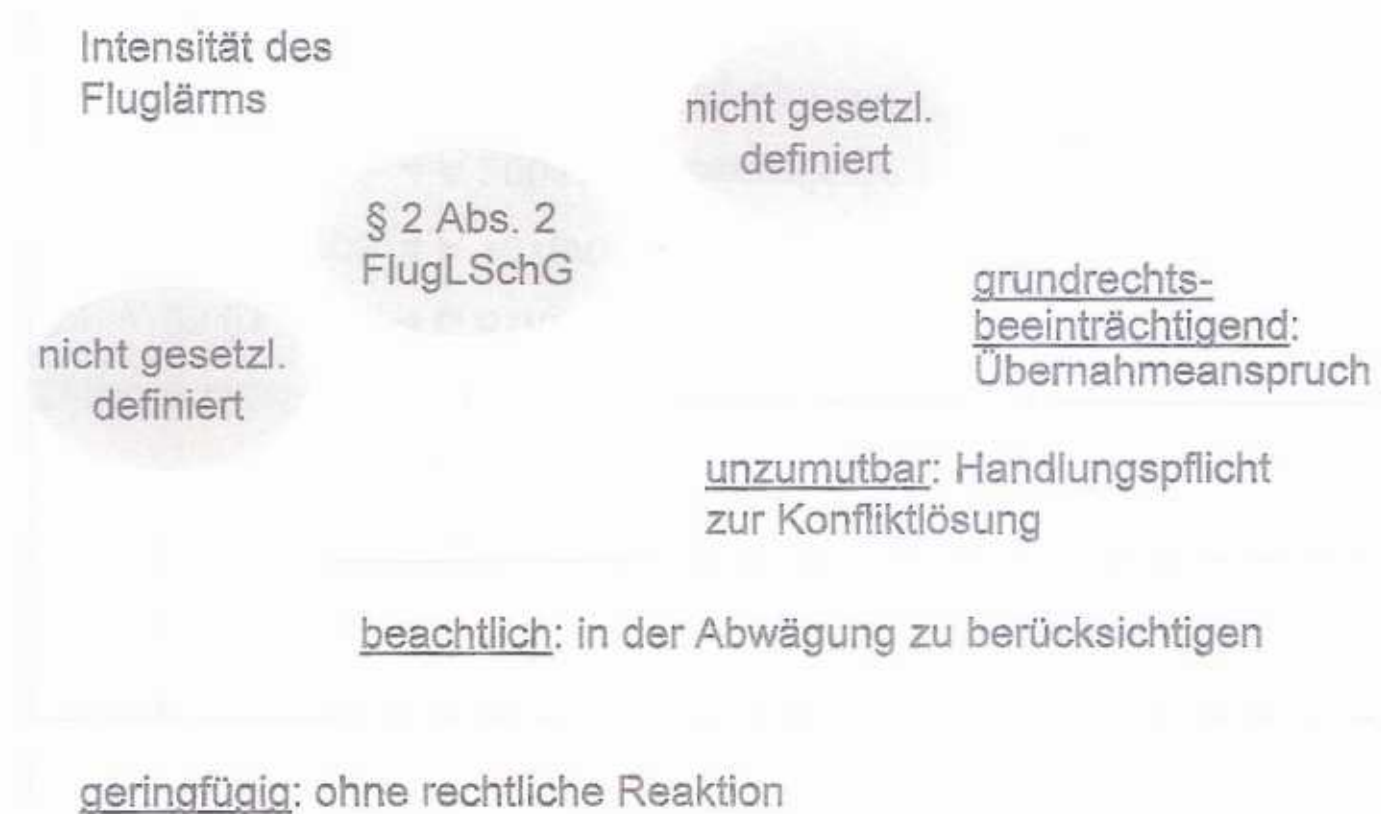
- Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04 (BBI)

- Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06 (Leipzig/Halle 1)

- Urt. v. 24.07.2008, 4 A 3001/07 (Leipzig/Halle 2)

II. Geltende Nachtflugregelungen

■ Stufenmodell des Fluglärmschutzes



II. Geltende Nachtflugregelungen

Befugnisnorm: § 8 Abs. 1 LuftVG

„¹Flughäfen sowie Landeplätze mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 dürfen nur angelegt, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan nach § 10 vorher festgestellt ist. ²Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. ³Hierbei sind zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten. ⁴Satz 3 ist auf Genehmigungen nach § 6 Abs. 1 und 4 Satz 2 entsprechend anzuwenden.“

(Hervorhebung durch den Verfasser)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Befugnisnorm: § 8 Abs. 1 LuftVG

„Die Planfeststellungsbehörde entscheidet im Rahmen ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit darüber, auf welche Weise sie den Belangen des Lärmschutzes Rechnung tragen will.“

(BVerwG, Urt. v. 29.01.1991, 4 C 51/89, juris, RN 186; Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, RN 250)

=> Anordnungen zum Zweck des Lärmschutzes sind Planungsentscheidungen auf der Grundlage fachplanerischer Abwägung.

II. Geltende Nachtflugregelungen

Grenze der Planungsbefugnis: § 9 Abs. 2 LuftVG

„Im Planfeststellungsbeschluss sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.“

II. Geltende Nachtflugregelungen

Grenze der Planungsbefugnis: § 9 Abs. 2 LuftVG

„Das Ermessen ist durch § 9 Abs. 2 LuftVG begrenzt. Die darin getroffene Anordnung, ..., setzt der Planungsentscheidung hinsichtlich der unzumutbar Betroffenen eine äußerste, mit einer „gerechten Abwägung“ nicht mehr überwindbare Grenze.“

(BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 65)

- => Ist der Fluglärm unzumutbar, hat die Planfeststellungsbehörde für physisch-reale Abwehr, hilfsweise für Entschädigung zu sorgen.

II. Geltende Nachtflugregelungen

Gewichtungsvorgabe für die Abwägung: § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG

„¹Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. ²Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“

(Hervorhebung durch den Verfasser)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Gewichtungsvorgabe für die Abwägung: § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG

„Als Gewichtungsvorgabe für die Abwägung hatte der Beklagte § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG zu beachten.... § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG erlegt u. a. der Zulassungsbehörde im Planfeststellungsverfahren die Verpflichtung auf, auf die Nachtruhe der Bevölkerung im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen (...). Das gesetzlich eingeforderte Rücksichtnahmegebot führt zwar nicht zwingend zu einem Nachtflugverbot als dem allein rechtmäßigen Abwägungsergebnis (...), vor seinem Hintergrund bedarf die Zurückdrängung des Lärmschutzinteresses indes gesteigerter Rechtfertigung.“

(BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 53)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Konkretisierungen des Bundesverwaltungsgerichts

Nachtruhe

„Die Kläger haben in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat zutreffend darauf hingewiesen, dass Schutzgegenstand des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht der Nachtschlaf, sondern die Nachtruhe ist. Der Begriff der Nachtruhe indiziert, dass der durch die übliche Geschäftigkeit verursachte Taglärm verstummen und sich durch eine Lärmpause die Nacht vom Tag unterscheiden soll.“

(BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 75)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Konkretisierungen des Bundesverwaltungsgerichts

Nachtkernzeit und Nachtrandstunden

- **00.00 Uhr bis 05.00 Uhr:** besonders schutzbedürftige nächtliche Kernzeit
(BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, RN 280; Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 72, 74)
- **22.00 Uhr bis 24.00 Uhr und 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr:** weniger schutzbedürftige Nachtrandstunden
(BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, RN 287 f.; Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 73)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Konkretisierungen des Bundesverwaltungsgerichts

Nachtkernzeit (00.00 Uhr bis 05.00 Uhr)

- Die Nachtkernzeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr ist grundsätzlich von Flugaktivitäten freizuhalten.
(BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, RN 290; Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 74)
- In der Kernzeit der Nacht (00.00 Uhr bis 05.00 Uhr) dürfen Flugbewegungen nur zugelassen werden, wenn für sie ein **standortspezifischer Nachtflugbedarf** besteht, der im Unterschied zur Mehrzahl der anderen deutschen Flughäfen geeignet ist, den Nachtflugbetrieb zu rechtfertigen.
(BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, RN 271; Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 71)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Konkretisierungen des Bundesverwaltungsgerichts

Nachtkernzeit (00.00 Uhr bis 05.00 Uhr)

Ein allgemeines Verkehrsbedürfnis rechtfertigt die Durchführung von Flugbewegungen in der Nachtkernzeit nicht.

„Die Absicht, den Verkehren, vor allem dem Charter- und dem Touristikverkehr, optimale Entfaltungsmöglichkeiten zu bieten, rechtfertigt es nicht, die Lärmschutzbelange der Anwohner hintanzustellen. Jeder Flughafenbetreiber, dessen Anlagen noch über freie Kapazitäten verfügen, wird ein wirtschaftliches Interesse daran haben, mit Hilfe zusätzlichen Verkehrs die Auslastung des Flughafens zu erhöhen. Ebenso wird mancher Fluggesellschaft daran gelegen sein, durch zusätzliche Umläufe in der Nacht den Einsatz ihres Fluggeräts effektiver zu gestalten. Daran ist nichts Besonderes.“

(BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 72)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Konkretisierungen des Bundesverwaltungsgerichts

Nachtrandstunden
(22.00 Uhr bis 00.00 Uhr / 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr)

- In den Nachtrandstunden besitzt der Lärmschutz nicht dasselbe hohe Gewicht wie in der Nachtkernzeit.
- Plausibel nachgewiesene sachliche Gründe, weshalb ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann, können sich im Zuge der Abwägung gegen die Belange des Lärmschutzes durchsetzen.
(BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, RN 288; Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 74)

II. Geltende Nachtflugregelungen

Konkretisierungen des Bundesverwaltungsgerichts

Einzelne Nachtflugbewegung

„Der passive Schallschutz, den der Planfeststellungsbeschluss vorsieht, verhindert nicht, dass die auftretenden Fluggeräusche akustisch noch wahrgenommen werden können. Deshalb bedeutet jeder zusätzliche Flug eine zusätzliche Belastung, jeder Flug, der unterbleibt, eine Entlastung.“

(BVerwG, Urt. v. 09.11.2006, 4 A 2001/06, RN 76)

=> Danach liegt es nahe, dass das hinreichende öffentliche Verkehrsinteresse grundsätzlich für jeden Nachtflug vorhanden sein und nachgewiesen werden muss.

II. Geltende Nachtflugregelungen

Fazit

Zwar verdienen die gesetzlichen Nachtflugregelungen und die Konkretisierungen des BVerwG sachliche Kritik. Es lässt sich aber nicht behaupten, dass die geltenden Regelungen unklar oder unpräzise wären.

=> Bei den geplanten Änderungen geht es nicht um Klarstellung oder Präzisierung, sondern um eine materielle (inhaltliche) Änderung der Nachtflugregelungen.

III. Systematik der geplanten Änderungen

Die Entscheidung über die Betriebszeiten eines Flugplatzes und die Entscheidung über Art und Umfang aktiver oder passiver Vorkehrungen zum Schutz vor Nachtlärm sind Planungsentscheidungen.

- ⇒ Die geplanten Änderungen der Nachtflugregeln dürften im Wesentlichen den Bereich der Abwägung betreffen, also Gewichtungsvorgaben, Vorrangregeln, usw.

III. Systematik der geplanten Änderungen

„Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist bei der Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen.“

(Hervorhebung durch den Verfasser)

Dieser Vorschlag der ADV für eine Ergänzung des § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG enthält eine Änderung im Bereich der Gewichtungsvorgaben: Wie Satz 1 des § 29b Abs. 1 LuftVG würde Satz 2 nur noch für den Betrieb von Luftfahrzeugen, nicht aber für den Betrieb von Flugplätzen gelten. Die Vorschrift hätte für die Abwägung nach § 8 Abs. 1 S. 2 LuftVG keine Geltung mehr.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.



Nachtflug versus Nachtschlaf

zur geplanten Änderung des
§ 29 b Luftverkehrsgesetz



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Ausgangssituation

- Neues Fluglärngesetz vom 31.10.2007
 - Anleitung zur Berechnung (AzB/AzD)
 - Schallschutzverordnung vom 14.9.2009
 - (Außenwohnbereichsentschädigung noch in Arbeit)
- Absicht der Regierungskoalition zur Änderung des § 29 b LuftVG (weitere Öffnung der Nacht)

- **Zweck** des Gesetzes ist es, in der Umgebung von **Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen (auch Bauverbote) und baulichen Schallschutz** zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen.
- Das Gesetz regelt die Einrichtung von **Lärmschutzbereichen** und teilt diese in zwei **Schutzzonen** für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht ein.

- **Werte für bestehende zivile Flugplätze**

- Tag-Schutzzone 1:	LAeq Tag	65 dB(A)
- Tag-Schutzzone 2:	LAeq Tag	60 dB(A)
- Nacht-Schutzzone:	LAeq Nacht	55 dB(A)
	LAemax	6 mal 57 dB(A)

- **Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze**
(Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Tag oder LAeq Nacht um mind. 2 dB(A))

- Tag-Schutzzone 1:	LAeq Tag	60 dB(A)
- Tag-Schutzzone 2:	LAeq Tag	55 dB(A)
- Nacht-Schutzzone		
bis zum 31.10.2010:	LAeq Nacht	53 dB(A)
	LAemax	6 mal 57 dB(A)
- Nacht-Schutzzone		
ab dem 1.1.2011:	LAeq Nacht	50 dB(A)
	LAemax	6 mal 53 dB(A)

- **Grenzwerte** für die Einrichtung von passivem Schallschutz sind deutlich (um 5 bis 10 dB(A)) zu hoch und liegen an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung
- **Grenzwerte** zwischen bestehenden und neuen Flughäfen differieren um 5 dB(A) – das bedeutet das Zulassen des dreifachen(!) Verkehrs
- Auch der **Nachtschutz ist unzureichend**. Bereits ab Dauerschallpegeln von 50 dB(A) nachts (außen) sind laut UBA Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen.
- Neuere Erkenntnisse (DLR-Schlafstudie) legen nahe, bei Grenzwerten auch die Aufwachwahrscheinlichkeit als Dosis/Wirkungsbeziehung zu berücksichtigen.

- Die **Rechtsprechung** der nimmt Bezug auf die erhebliche Belästigung Bezug; diese beginnt nachts bei Dauerschallpegeln (außen) von 45 dB(A),
- Die Weltgesundheitsorganisation (**WHO**) sieht Gesundheitsbeeinträchtigungen schon ab einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) außen als gegeben.
- Das Streichen des **europäischen Lärmindex Lden** (day, evening, night) führte zum Wegfall der besonderen Gewichtung der Tagesrandzeiten
- Ein Verschlechterungseffekt tritt durch den Wegfall der in früheren Entwürfen vorgesehene **100/100-Regelung** und den Ersatz durch die sog. **Sigma-Regelung** ein.
- Die **Einrichtung von passivem Schallschutz** ist über sieben Jahre gestreckt worden.

- für die (Neu-)Errichtung baulicher Anlagen ergeben sich danach typische Wohnraum-Innenpegel *
tags: 34 bis 39 dB(A) nachts: 24 bis 29 dB(A)
 - für bereits errichtete bauliche Anlagen ist die Dämmung um 3 dB(A) schlechter
tags: 37 bis 42 dB(A) nachts: 27 bis 32 dB(A)
 - für Gebäude, bei denen schon baulicher Schallschutz gezahlt wurde ist die Dämmung um 8 dB(A) schlechter!
tags: 42 bis 47 dB(A) nachts: 32 bis 37 dB(A)
- * jeweils Dauerschallpegel

- Der Ansatz über die Dauerschallpegel ist nicht sinnvoll, für die Nacht Einzelschallpegel gem. Fluglärmgesetz
- Zu geringer Schutz vor allem während der Nacht; Zielwert des UBA war hier 25 dB(A) für Schlafräume (innen)
- Zu berücksichtigen ist: Einzelschallpegel können um 20-25 dB(A) höher liegen als die hier verwendeten Dauerschallpegel
- Der vereinfachende Verwendung vom Bauschalldämm-Maßen ist zu grob und garantiert nicht die Einhaltung der vorge-sehenen Innenpegel
- Abschläge von 3 dB(A) für bestehende Gebäude und 8 dB(A) für schon mal sanierte Gebäude sind zu hoch
- Die Höchsterstattung von 150 €/qm ist nicht ausreichend

- Fluglärmgesetzgebung nach Wunsch der Luftfahrtlobby
- Große Unsicherheiten bei der Lärmberechnung (DES)
- Zu kleine Schutzzonen
- Viel zu geringer Schutz in den Zonen
- Viele Ausnahmen bei Baubeschränkungen
- Zu lange Wartezeiten auf Schallschutz
- Zu niedrige Erstattungskosten
- In der Folge sind nächtliche Betriebsbeschränkungen unbedingt notwendig!

Jetzige Fassung:

- (1) Flugplatzhalter, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren erheblichen Nachteilen und Belästigungen durch Lärm zu schützen. **Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.**
- (2) Die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Koalitionsaussage:

- „Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“

... „insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen“

Wo kommen hier die Menschen vor, der (präventive) Schutz der Gesundheit und ihrer Lebensräume?



BVF

Bundesverwaltungsgericht
Bayern

Nachtflugurteil aus Bayern

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof zum Nachtflug

Die Menschen erwarten die Nacht als eine Zeit der Stille, in der das natürliche und soziale Umfeld zur Ruhe kommt. Diese alte und in den Menschen tief verwurzelte Erwartung verdient Respekt und darf nicht durch Erwägungen verdrängt werden, die sich auf Schlaftechnik beschränken.

Im Rahmen des Lärmschutzes sind lärmfreie oder lärmarme Zeiten wichtig, die der Betroffene voraussehen und auf die er sich freuen kann. Vor dem Hintergrund eines schwer machbaren aktiven Schallschutzes gewinnt der Nachtschutz eine zusätzliche Funktion, nämlich die des Ausgleichs für den stark belärmten Tag.

Auch würde die Bestimmung der Zumutbarkeit von Lärm an einem ärmlichen Menschenbild ausgerichtet, hielte man es für ausreichend, wenn der Betroffene seine natürliche Umgebung immer nur durch dicke Fensterscheiben oder aber belastet durch schwer erträglichen Lärm erlebt.

Dadurch dass der Schutz von Freiräumen zwangsläufig nur in die Nacht fällt, setzt seine Inanspruchnahme ohnehin voraus, dass der Betroffene seine Schlafgewohnheiten verschiebt oder einschränkt. Das mindert offenkundig den Wert dieses Schutzes. Aber gerade der Umstand, dass sich nur mehr Restzeiträume schützen lassen, macht die Bewahrung des Restes umso wichtiger.

(Urteil vom 27.9.1989, AZ: 20 B 81 D.I)



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis
der Bevölkerung wird durch
umfangreiche Maßnahmen des
passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

Probleme bei Passivmaßnahmen zum Schallschutz gegen Fluglärm

Thomas Hasselbeck
und
Johannes Wolf

GPM
Büro für Geoinformatik, Umweltplanung, neue Medien
Ringstraße 6
D-61476 Kronberg

Kronberg, Februar 2010



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Postkontpapier

1 EINLEITUNG

Der vorliegende Bericht zeigt die Probleme auf, die als Folge passiver Schallschutzmaßnahmen, insbesondere gegen Fluglärm, auftreten können. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Situation in geschlossenen Räumen, da hier der direkte Einfluss auf die Wohnqualität für die Bewohner am größten ist. Der Bedarf einer solchen Darstellung zeigt sich u.a. aus den Vorgaben der Neufassung des *Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm* vom 31.10.2007, in dem keine klare Präferenz der Vermeidung entstehenden Lärms gegenüber baulichen (=passiven) Schallschutzmaßnahmen zu erkennen ist. Die derzeitige Auslegung des Paragraphen §29b des Luftverkehrsgesetzes sowie die Diskussion um die anstehende europaweite Regelung des Luftverkehrs weisen ebenfalls in die Richtung einer rechtlichen Gleichstellung und damit weiteren Zurückdrängung des aktiven Schallschutzes mit Hilfe moderner und lärmschonender Betriebsverfahren gegenüber passiven baulichen Maßnahmen. Auf rechtliche Aspekte soll hier jedoch nicht eingegangen werden¹.

2 PASSIVMASSNAHMEN UND PROBLEME

Außerhalb geschlossener Gebäude bedarf der Vorrang aktiver gegenüber passiver Schallschutzmaßnahmen keiner weiteren Erläuterung. Zudem beschränken sich die verfügbaren baulichen Maßnahmen im Freien auf solche, die, was den Fluglärm betrifft, allenfalls gegen Triebwerkslärm am Boden beschränkten Schutz bieten können (insbes. Lärmschutzwände).

Die durch passiven Schallschutz an Gebäuden auftretenden Probleme sind im Zusammenhang mit der jeweiligen baulichen Maßnahme zu betrachten. Bauliche Maßnahmen und die jeweiligen Hauptprobleme sind

¹ Vgl. aber hierzu die Darstellung ‚Kritik des passiven Schallschutzes‘ im Internet: http://www.bahnantrasse.de/Textbausteine/Laerm/C_4_1_Kritik_des_passiven_Schallschutzes.doc



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

1. Lärmschutzfenster:

- Beeinträchtigung des Schlafkomforts insbesondere bei hohen Außentemperaturen
- Raumklima und Bausubstanz
- Komplexe Nachrüstungsbedarfe bei der Belüftungs- und Klimatechnik
- Isolationsgefühl
- Psychoakustische Begleiteffekte
- Handhabbarkeit
- Ästhetische Auswirkungen
- Erhöhte Anforderung bei tiefen Frequenzen
- Hohe Kosten

2. Lüftungseinrichtungen:

- Geräusentwicklung
- Raumklima und Bausubstanz
- Einfluss auf die Energieeffizienz
- Handhabbarkeit
- Lärmdämmung
- Lufttemperatur und -feuchte im Wohn- und Schlafbereich
- Unerwünschte Anteile der Außenluft
- Hohe Kosten



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

3. Schalldämmung von Außenwänden:

- Schäden an der Bausubstanz
- Einfluss auf die Energieeffizienz
- Ästhetische Auswirkungen

Im Folgenden werden die einzelnen Punkte (in der vorliegenden Fassung zunächst auf Grundlage einer Internetrecherche) näher erläutert.

2.1 Lärmschutzfenster

Dipl.-Ingenieur W.-D. Kötz² führt aus, dass durch effektiven Einsatz von Lärmschutzfenstern Werte der Lärminderung im Bereich zwischen 30 und 60 dB erzielt werden können. Bedingung ist, dass das Fenster geschlossen bleibt, wodurch in der Regel zusätzliche Maßnahmen der Raumbelüftung erforderlich werden.

Kötz führt in seinem Bericht zunächst die oben genannten Probleme, die beim Einsatz schalldämmender Fenster auftreten können, auf. Unter dem Stichpunkt **raumklimatische Nachteile** sind Veränderungen zusammengefasst, die sowohl die Qualität der Bausubstanz (Schimmelbildung, Stockflecken) als auch das Wohl der in den Räumen befindlichen Personen (Gesundheitsbeeinträchtigung, Luftqualität) betreffen.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die häufig berichtete Beeinträchtigung des Schlafkomforts in Schlafräumen bei hohen Außentemperaturen.³ Da in solchen Situationen

² Dipl.-Ingenieur Wolf-Dietrich Kötz, Wissenswertes über die Schalldämmung von Fenstern, im Internet: <http://umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/fenster.pdf>

³ Erfahrungsberichte Raunheimer Bürger zur Schlafqualität in Schlafräumen mit Lärmschutzfenstern (Stadtverwaltung Raunheim)



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

durch das Öffnen der Fenster zu Lüftungszwecken der Schallschutzeffekt entfallen würde, werden Zusatzmaßnahmen in Form von Lüftern (besser Klimaanlage, s.u.) erforderlich, die ihrerseits mit Nebenwirkungen (z.B. Eigengeräusche) verbunden sind. Betroffene weisen zudem darauf hin, dass sich aber in einem mit Lüfter belüfteten Schlafraum bei weitem nicht der bei geöffnetem Fenster erzielte Schlafkomfort einstellen.

Das Abgeschnittensein von der Außenwelt und freiem Luftaustausch kann nach Kötz⁴ zudem ein **Isolationsgefühl** bei in den Räumen befindlichen Personen hervorrufen. Hinzu kommt der **psychoakustische Effekt**, der bei effektiver Dämmung vom allgegenwärtigen und gewohnten Geräuschgrundpegel der Außenwelt eintritt und darüber hinaus, rein physikalisch und physiologisch betrachtet, zu einer erhöhten Wahrnehmung störender Geräusche, etwa aus Nachbarwohnungen, beiträgt (Sanitärgeräusche, etc.). Neben der **erschweren Handhabbarkeit** gegenüber herkömmlichen Fenstern führt der Autor die entstehenden **Kosten** beim Einsatz qualitativ hochwertiger und effektiver Lärmschutzfenster auf.

In den folgenden Kapiteln 2-4 gibt der Autor eine Einführung in die verschiedenen Typen der Schallschutzfenster und deren Einsatzmöglichkeiten in Abhängigkeit der vorhandenen Bausubstanz sowie der **ästhetischen Auswirkungen** (ein altes Haus, dessen Außenfassade nach den formalen Gesetzen und ästhetischen Gesichtspunkten seiner Zeit gestaltet wurde, verliert durch den Einsatz von Schallschutzfenstern sein Gesicht, es wird hässlich) und der **Schalldämmung von Außenwänden** (Punkt 3 in der Aufzählung oben). In einer Mustereinwendung zur Planergänzung Flughafen Schönefeld – Nachtflug⁵ wird in diesem Zusammenhang auf die Problematik bei der Schallisolierung von aus Holz konstruierten und (teilweise) denkmalgeschützten Gebäuden sowie Energiesparhäuser besonders hingewiesen.

In Kapitel 5 werden, entsprechend der Hauptzielsetzung des Autors und dessen Voraussetzungen, die Auswirkungen auf das Raumklima durch den Einsatz schalldämmender Fenster näher ausgeführt. Hier stellt sich insbesondere der **Anstieg der relativen Feuchte**

⁴ a.a.O.

⁵ <http://www.dielinke-treptow-koepenick.de/uploads/media/Mustereinwendung.pdf>



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Positionspapier

als Problem dar. Dem Feuchteanstieg infolge zunehmender Isolierung kann durch rd. 10-minütige Querlüftung („Stoßlüftung“) begegnet werden, die je nach Nutzungsintensität im Abstand von wenigen oder mehreren Stunden wiederholt werden muss (in diesen Zeiträumen entfällt naturgemäß der schalldämmende Effekt der Fenster). Diese Maßnahmen kommen allerdings nicht in Betracht bei Räumen mit offenen Feuerstellen (z.B. Großküchen, Zimmerkaminen) und Schlafzimmern. In solchen Fällen muss generell auf zusätzliche Lüftungseinrichtungen zurückgegriffen werden, die dosiert Luftaustausch und Frischluftzufuhr gewährleisten und schalldämmend bzw. dämpfend ausgelegt sein müssen, und die ihrerseits mit weiteren Kosten und unerwünschten Nebenwirkungen einhergehen (siehe unten, 2.2).

In einer Schrift⁶ von *Hirsch* und *Buchta* (Institut für Lärmschutz, Düsseldorf) erläutern die Autoren den Themenkreis der Schalldämmung von Lärmschutzfenstern zum ‚Schallschutz im tiefen Frequenzbereich‘ (TiF, d.h. unterhalb von 100 Hz, im Gegensatz zum ‚bauakustischen Frequenzbereich‘ BaF, der die Frequenzen von 100 Hz bis 3,15 kHz umfasst). Die von den Autoren in ihrem technisch orientierten Artikel vorgelegten Auswertungen von Messungen tieffrequenten Verkehrsschalls a) im Freien, b) hinter einem ‚normalen‘ Fenster und c) hinter einem Schallschutzfenster, belegen den deutlich verringerten Schalldämmungseffekt von Schallschutzfenstern im Bereich tieferer Frequenzen. Da diese Frequenzen auch bei Fluglärm, insbesondere mit zunehmender Nähe zur Landeschwelle, mit hohen Pegeln auftreten, führt dieser Themenkreis auf den Bereich der psychoakustischen und medizinischen Beeinträchtigungen durch tieffrequenten Schall. Als mögliche Abhilfen für die Beeinträchtigung durch tieffrequenten Schall kommen moderne Gegenschalltechnologien infrage, bei denen der Lärm mit gegenphasigen Schallwellen gleichsam ‚ausradiert‘ wird. Diese Verfahren stehen für die Anwendung im Heimbereich noch in den Anfängen der Entwicklung und sind wegen der erforderlichen hochsensiblen Gerätschaften (Mikrofon, Reglerkreis und Lautsprecher) zudem recht kostenintensiv. Es ist außerdem zu vermuten, dass die oben genannten psychoakustischen Gesetzmäßigkeiten auch beim ‚unnatürlichen‘ Auslöschen tieffrequenter Schallanteile ihre Gültigkeit behalten.

⁶ K.-W. Hirsch, E. Buchta, Schalldämmung von Fenstern im tiefen Frequenzbereich; der Versuch einer Problemanalyse, im Internet: <http://www.ifl-acoustics.de/pdf/daga1992hibu.pdf>



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

2.2 Lüftungseinrichtungen

Eine Zusammenstellung möglicher Problemfaktoren beim Einsatz von Lüftungseinrichtungen findet sich auf der Internetseite der ‚Arbeitsgemeinschaft Fluglärm – Großraum Hannover‘⁷. In dem Text wird zunächst die Problematik einer reinen Zuluftanlage erläutert, realisiert durch handelsübliche billige sogenannte Radiallüfter, bei der der erforderliche Luftaustausch nicht stattfinden kann und daher Feuchteschäden an der Bausubstanz die Folge sind, mit allen Begleiterscheinungen für die Bewohner (Geruchsbelästigung, Allergien). Eine ausschließliche Zufuhr von Außenluft hätte – Dämmung durch dicht schließende Lärmschutzfenster vorausgesetzt – zudem einen Luftüberdruck im Rauminneren zur Folge, der als Überdruck weitere Zufuhr von Frischluft unmöglich macht. Daher kann die Lüfterlösung von vornherein nur nach dem Luftaustauschprinzip erfolgen, wobei sowohl Be- und Entlüftung nur mit effektiven, gegen Schalldurchgang von außen geschützten Lüftern erfolgen darf. Hierbei tritt eine zusätzliche **Geräusentwicklung** durch die beweglichen Teile des Lüfters auf. Als Richtwert wird in dem Artikel ein maximales Lüftergeräusch von 20 dB genannt, dieser Wert wird jedoch, sogar nach Herstellerangaben, bei einem Luftdurchsatz von 60 m³/h oft überschritten. Die planmäßigen Außenluftvolumenströme sind nach DIN-Norm 1946-6 (Raumluftechnik Teil 6: Lüftung von Wohnungen) festgelegt und in der folgenden Tabelle 1 zusammengefasst.

⁷ ‚Kontrolliertes Lüften spart Energie und sperrt den Lärm aus‘, im Internet: http://www.fluglaerm.de/hannover/von_A_-_Z/Schallschutz2007/Lueftung.pdf



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“
Quelle: ADV Postionspapier

Wohnungsgröße	Personen	Grundlüftung	Bedarflüftung
Bis 50 m ²	Bis 2	60 m ³ /h	60 m ³ /h
50 bis 80 m ²	Bis 4	90 m ³ /h	120 m ³ /h
Über 80 m ²	Bis 6	120 m ³ /h	180 m ³ /h

Tabelle 1: Planmäßige Außenluftvolumenströme für einzelne Wohnungsgruppen gemäß Tab. 1, DIN 1946-6

Probleme für das **Raumklima** können bedingt durch Veränderungen im Luftaustausch zwischen Innen- und Außenbereich auftreten. Dadurch kann zum einen die **Bausubstanz**, zum anderen das **Befinden der Bewohner** in Mitleidenschaft gezogen sein. Wichtige Parameter sind hier insbesondere die **Lufttemperatur** und **-feuchtigkeit**. Da eine Lüftung bei geöffnetem Fenster aus Lärmschutzgründen nicht stattfinden kann, gleichzeitig nach dem Einbau von Lärmschutzfenstern der Luftaustausch mit der Außenwelt durch Undichtigkeiten minimiert ist, kommt es bei der aktiven Zufuhr von feuchter Außenluft zu erheblichen Risiken für Bausubstanz und Gesundheit der Bewohner durch Staufeuchte im Rauminnen bis hin zu möglichem Schimmelpilzbefall⁶. Abhilfe kann hier nur eine aufwendige und kostspielige Entfeuchtungsanlage in Kombination mit der Lüftungseinrichtung schaffen.

Wie bereits oben erläutert, hat vor allem im Sommer mangelhafter Luftaustausch erhebliche Auswirkungen auf den **Wohn- und Schlafkomfort**. Befindet sich das Schlafzimmer im oberen Stockwerk eines Hauses, also beispielsweise direkt unter dem Dach, ist insbesondere fraglich, ob die erforderliche Luftdurchmischung in Sommernächten mit nur geringer Abkühlung gegenüber den Tagestemperaturen ohne zusätzliche Lufttemperierung und -

⁶ Artikel von Dr.-Ing. Thomas Hartmann, Vermeidung von Schimmelpilzbefall', S. 6-9 der unter Fußnote 7 genannten Schrift



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

entfeuchtung, die einen erheblichen Kosten- und Wartungsaufwand mit sich bringen, überhaupt erzielt werden kann.

Außerdem führt die Zufuhr von heißer Luft (vor allem im Sommer) und kalter Luft (insbesondere im Winter) auf das Problem der **Energieeffizienz**. Damit diese gewahrt bleibt, muss die kalte Luft im Winter vorgewärmt werden. Im Sommer wird im Prinzip eine Klimaanlage (mit allen weiteren Nebenwirkungen und Kosten) erforderlich. Bei Schlafräumen unterhalb des Dachs ist zu fragen, ob ein Abkühlungseffekt, wie er nachts in lärmfreien Gebieten durch Querlüftung erzielt werden kann, durch Lüftungseinrichtungen in ähnlich effizienter Weise erzielt werden kann und unter welchen Nebenbedingungen für die Bewohner.

Darüber hinaus kann die **Handhabbarkeit** einschlägiger Anlagen ein Problem darstellen: der Lüfter muss einstellbar und leicht regulierbar sein und bei Nichtbedarf automatisch verschlossen werden. Die damit angesprochenen offenen Anteile des Lüftersystems führen auf den Problembereich der **Lärmdämmung** und des Schutzes vor dem **Eindringen unerwünschter Fremdkörper** (z.B. Luftschadstoffe aber auch Insekten, insbesondere im Sommer).

In dem Auszug⁹ eines Artikels der Autoren Prof. Dr. Ing. habil. i. R. E. Augustin und Dipl. Ing. E. Jauch anlässlich des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld wird dargelegt, dass eine wirkungsvolle Dämmung des Außenlärms nur durch Tiefpassfilter nach Art des Auspuffs am Auto erreicht werden kann. Wegen des vergleichsweise hohen Luftdurchsatzes macht diese Lösung aber einen kostenintensiven (und unästhetischen) voluminösen Aufbau erforderlich. Das Eindringen unerwünschter Fremdkörper ist nur durch ein wartungsintensives Filtersystem zu umgehen.

Eine halbwegs erträgliche Lösung kann so nur unter großem Kosten- und Wartungsaufwand zustande kommen. Dabei sind auch die Energiekosten für den laufenden Betrieb des Lüfters zu berücksichtigen. In der Formulierung der Autoren heißt es, dass bei Beachtung der Erfordernisse das einfache ‚Lüftersystem‘ sofort zu einem aufwendigen Klimasystem

⁹ Seiten 4 und 5 der unter Fußnote 6 genannten Schrift



„Dem unbestrittenen Schutzbedürfnis der Bevölkerung wird durch umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes entsprochen.“

Quelle: ADV Positionspapier

mutiert, dessen Betrieb mit einer lebenslänglichen, mehrmals im Jahr anfallenden Wartung verbunden ist.

2.3 Vorhandene Gutachten

In zwei durch die Stadt Raunheim in Auftrag gegebenen Gutachten wurden die Auswirkungen passiver Schallschutzmaßnahmen auf die Qualität von Wohnräumen im Stadtgebiet Raunheims untersucht. Beim „Gutachten zu Innengeräuschpegeln und zur Schalldämmung von Fenstern im Zusammenhang mit dem Schallschutzfensterprogramm von FRAPORT“, das durch die ITA – Ingenieurgesellschaft für technische Akustik mbH, Wiesbaden im Jahr 2006 bearbeitet worden war, wurden die schalltechnischen Vorgaben der Genehmigungsbehörde in zum Schlafen geeigneten Räumen in sechs Raunheimer Privathäusern untersucht. Im Ergebnis stellte sich heraus, dass durch geeignete Schallschutzfenster und Rolladenisolierungen regelmäßige Überschreitungen der Innenraumpegel über 52 dB(A) vermieden werden können. Soweit Schlafräume unter Dachflächen betroffen sind, ist dafür allerdings zusätzlicher baulicher Schallschutz erforderlich. Zusätzliche Maßnahmen sind auch dann erforderlich, wenn eine effiziente Dämmung tieffrequenten Lärms erzielt werden soll.

In einem weiteren Gutachten „Wohnklimatische Untersuchung im Zusammenhang mit passivem Schallschutz“, das im gleichen Zeitraum durch die Eco-Luftqualität+Raumklima, Köln bearbeitet worden war, wurden Schlafräume in fünf verschiedenen Privathäusern im Stadtgebiet Raunheims untersucht, die mit Schallschutzfenstern und dem Lüftungsgerät Aerospace 60 ausgestattet sind. Hierzu wurden die nächtliche Kohlendioxidkonzentration sowie die Konzentration von Milbenallergenen und Hausstaub gemessen. Die gemessenen Werte bewegten sich zwar im unter lufthygienischen Kriterien zumutbaren Bereich, allerdings nimmt die thermische Behaglichkeit bei Räumen unter direkter Sonnenbestrahlung bei Außenlufttemperaturen oberhalb von 28° C ab (verminderter Schlafkomfort).

ÜBERSICHTSARBEIT

Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm

Martin Kaltenbach, Christian Maschke, Hanser Kluge

ZUSAMMENFASSUNG

Einführung: Wegen des ständig zunehmenden Flugverkehrs ist die ärztliche Beurteilung von Fluglärmwirkungen anhand aktueller Studien erforderlich.

Methode: Selektive Literaturrecherche epidemiologischer Studien zum Fluglärm der Jahre 2000 bis 2007 hinsichtlich Erkrankungen, Belästigungen und Lernstörungen.

Ergebnisse: Fluglärmbedingte Dauerschallpegel im Wohnumfeld außerhalb von Gebäuden von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) in der Nacht sind mit einer Zunahme von arterieller Hypertonie assoziiert, die bei zunehmendem Fluglärmpegel weiter ansteigt. Die Verordnung blutdrucksenkender Medikamente ist mit einem nächtlichen Fluglärmpegel von etwa 45 dB(A) assoziiert, die ebenfalls dosisabhängig ist. Bei einem Pegel von 55 dB(A) tagsüber fühlen sich heute 25 % der Bevölkerung hochgradig belästigt. Lärmpegel ab 50 dB(A) tagsüber (außen) sind mit relevanten Lernstörungen bei Schulkindern assoziiert.

Diskussion: Aus den epidemiologischen Studien sind Außenrichtwerte für den Tag von 60 dB(A) und für die Nacht von 50 dB(A) zum Erhalt der Gesundheit abzuleiten. Um auch empfindlichere Gruppen wie Kinder, Ältere und chronisch Kranke zu schützen sowie erhebliche Belästigungen zu vermeiden, sind Vorsorgewerte von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts anzustreben. Gegenüber dem Fluglärmgesetz und der Publikation „Synopsis“, liegen diese Werte um 5 bis 10 dB(A) niedriger.

Dtsch Arztebl 2008; 105(31–32): 548–56

DOI: 10.3238/arztebl.2008.0548

Schlüsselwörter: Fluglärm, Lärmbelastigung, Hypertonie, Herzinfarkt, Umweltbelastung

Aufgrund der stetigen Zunahme des Flugverkehrs wird die ärztliche Beurteilung von Fluglärmwirkungen zunehmend wichtiger. Dabei ist das Auftreten von organischen Erkrankungen, Belästigungen oder Funktionsstörungen zu beachten. Für die Beurteilung eignen sich Feldstudien unter den Bedingungen des täglichen Lebens. Laboruntersuchungen sind nur begrenzt aussagefähig, weil Phänomene wie Gewöhnung, Sensibilisierung, Konditionierung und Erschöpfung nicht erfasst werden. Schlafstörungen in Form von Aufwachreaktionen (1) sind für die Bewertung ebenfalls wenig geeignet, weil deren Vermeidung für die Prävention langfristiger Gesundheitsgefahren nicht ausreicht (2).

Die epidemiologische Forschung auf dem Gebiet der Lärmwirkung hat in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht. Deshalb ist eine Standortbestimmung aufgrund der neuen Untersuchungen unerlässlich. Viele der bis zum Jahr 2000 publizierten epidemiologischen Studien weisen methodische Defizite auf. Häufig wurden vereinfachend Extremgruppen betrachtet oder die Studienpopulation anhand eines Schallpegelkriteriums in „belastet“ und „unbelastet“ unterteilt. Diese Studien lassen nur einen Trend zu erhöhten Gesundheitsrisiken ab Dauerschallpegeln von 65 dB(A) erkennen (3). Neue Ergebnisse liegen vor allem bezüglich Hypertonie, Belästigung und Lernstörungen vor (Kasten 1).

Methode

Für die Jahre 2000 bis März 2007 erfolgte eine Recherche zu epidemiologischen Studien in den Datenbanken von DIMDI und PubMed. Gesucht wurde mit den Stichworten noise und epidemiol*** (Deutsch und Englisch), ergänzt durch Literatur aus dem Bestand der Autoren. Elektronisch ausgeschlossen wurden Arbeiten mit den Begriffen occupational, work und tinnitus. In einem zweiten Schritt wurden Arbeiten ausgeschlossen, die offensichtlich keinen Bezug zur Fragestellung aufwiesen, zum Beispiel Untersuchungen zu Auswirkungen auf Gehör oder Sprache. Im dritten Schritt wurden aufgrund von Fragestellung (zum Beispiel Tag oder Nacht), Design (Aussagefähigkeit), Größe (Vermeidung zufälliger Fehler) sowie der Wahrscheinlichkeit systematischer Fehler (Bias) aus 81 verbleibenden Publikationen 10 Primärstudien identifiziert (Tabelle 1). Einschlusskriterien hierbei waren Fallzahlen von mehr als 1 000 oder über 5 000 Einzelmesswerte im Fall der Zeitreihenuntersuchung, adressbezogene Erfassung der Fluglärmexposition sowie eine standardisierte Erfassung der Wir-

Frankfurt Prof. Dr. med. Kaltenbach

Berlin PD Dr.-Ing. Maschke

Frankfurt Prof. rer. 101 med. Kluge

kungsendpunkte beziehungsweise erfragte ärztliche Diagnosen bei Erkrankungen. Nicht berücksichtigt wurden Übersichts- und Sekundärpublikationen sowie Studien mit anderen Wirkungsendpunkten. Die so ermittelten Primärstudien wurden im Hinblick auf Erkrankungen, Lärmbelastung und Lernstörungen ausgewertet.

Bezüglich Myokardinfarkt wird darüber hinaus eine Straßenverkehrslärmstudie erwähnt (4), weil keine Fluglärmstudien zu diesem Thema vorliegen. Mit Lernstörungen befasst sich eine Studie aus dem Jahr 1995 (16); hierzu gibt es keine neuen Längsschnittbeobachtungen (Tabelle 1).

Ergebnisse

Die aussagekräftigsten neuen Studien liegen zu den Themen Hypertonie, Belastigungen und Lernstörungen vor. Soweit aus den Befunden zu entnehmen, wurden absolute Risikoveränderungen angegeben. Eine Studie über Straßenverkehrslärmbelastung sowie eine Metaanalyse zeigten eine signifikante, lärmbedingte Zunahme von Myokardinfarkten ab Tagesdauerschallpegeln von 60 dB(A) (4, 5). Studien über einen Zusammenhang mit Fluglärm liegen nicht vor. Deshalb wird auf diese Assoziation nicht näher eingegangen. Zweifellos kann aber jede Vermehrung der arteriellen Hypertonie zu mehr Infarkten und Schlaganfällen führen.

Blutdruckkrankheit

Pathophysiologisch wird die Entstehung einer lärmbedingten Hypertonie als Folge gestörter Erholungsprozesse angesehen. Durch lang anhaltenden Lärmstress können Kompensationsmechanismen erschöpft werden, sodass die Regulationsfähigkeit des Organismus nachlässt. Infolgedessen treten gesundheitliche Auswirkungen von chronischem Lärmstress häufig erst nach 5 bis 15 Jahren auf (6). Die chronische arterielle Hypertonie betrifft einen großen Teil der Bevölkerung und ist ein wichtiger Risikofaktor für Herzinfarkt und Schlaganfall. Mindestens jeder dritte Erwachsene hat Blutdruckwerte, die über dem optimalen Bereich liegen und schon die Erhöhung vom „optimalen“ zum noch normalen Blutdruck führt zu einer Verdoppelung des Risikos, einen Schlaganfall oder Herzinfarkt zu erleiden (7).

Rosenlund fand 2001 mithilfe adressgenauer Fluglärmexpositionen für 2 959 Erwachsene eine Assoziation zwischen der Zunahme von Bluthochdruck und einem 24-h-Dauerschallpegel (FBN) über 55 dB(A) sowie bei Maximalpegeln über 72 dB(A) (8).

Eriksson et al. untersuchten 2 037 Männer in der Altersgruppe von 40 bis 60 über einen Zeitraum von 10 Jahren (9, c1). Die Dauerschallpegel (FBN) wurden mit einem Geoinformationssystem (GIS-Technik) adressgenau ermittelt. Der Hypertoniebefund wurde durch wiederholte ärztliche Untersuchungen, einschließlich Blutdruckmessungen erhoben und durch Befragungen über kardiovaskuläre Behandlungen sowie Risikofaktoren ergänzt. Eine Fluglärmbe-

KASTEN 1

Wie laut sind Dauerschallpegel?

Dauerschallpegel sind energetische Mittelwerte über eine lange Beurteilungszeit, die nicht gehört werden können. Nur momentane Schalleignisse sind wahrnehmbar. Ist allerdings die Schallenergie über die Beurteilungszeit konstant, hat der Dauerschallpegel den gleichen Wert wie der momentane Schallpegel. Der Dauerschallpegel, mit Zu- oder Abschlagen zum Beispiel für die Tageszeit, ist ein Einzahlwert der ausschließlich die langfristigen Auswirkungen einer Geräuschsituation skalieren soll. In Deutschland ist es üblich, zwischen dem Tagesdauerschallpegel (6:00 bis 22:00 Uhr) und dem Dauerschallpegel für die Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) zu unterscheiden. Die Maßeinheit ist das dB(A). Sie berücksichtigt, dass das menschliche Gehör für verschiedene Frequenzen unterschiedlich empfindlich ist. Der Umstand, dass Fluglärm gegenüber Straßenverkehrslärm und Schienenverkehrslärm belastender empfunden wird, fließt hingegen nicht ein. In Wohngebieten um zivile Verkehrsflughäfen beträgt der fluglärmbedingte Dauerschallpegel heute bis über 65 dB(A). Mit einem Tagesdauerschallpegel von 55 dB(A) und mehr sind zum Beispiel um den Frankfurter Flughafen circa 200 000 Bewohner belastet, die in Orten entlang der Flugkorridore teilweise mehr als 20 km vom Flughafen entfernt wohnen.

KASTEN 2

Lärmschutzbereiche

Im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 30. Oktober 2007 werden durch Dauerschallpegel sowie nächtliche Maximalpegelkriterien Lärmschutzbereiche (LSB) festgelegt. Für neue oder wesentlich geänderte Flughäfen beginnen die Schutzbereiche am Tag bei einem Dauerschallpegel von 60 dB(A). Dies entspricht LSB 1. In der Nacht beginnt der Schutzbereich bei einem Dauerschallpegel von 53 dB(A), ab 2011 von 50 dB(A). Aus diesen Werten ergeben sich Entschädigungsansprüche für passiven Schallschutz. Es ist bislang nicht geklärt, welche Konsequenzen das jüngst verabschiedete Fluglärmgesetz für in der Umgebung wohnende Personen hinsichtlich des Anspruchs auf aktiven Schallschutz hat. Ekardt und Seidel vertreten die Auffassung, dass die dort enthaltenen Grenzwerte nur Mindeststandards darstellen, die strengeren Vorgaben im Rahmen der planerischen Abwägung nicht entgegenstehen (25). Im Rahmen dieser Abwägung und aus der Perspektive des grundrechtlich gesicherten Schutzes der Gesundheit haben die dargestellten Ergebnisse eine hohe Relevanz. Das Fluglärmgesetz basiert weitgehend auf dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand des Jahres 1989, als der erste Entwurf für die Novelle erarbeitet wurde.

TABELLE 1

Darstellung der ausgewählten Primärstudien

Erste Autor (Studie, Nennung)	Jahr	Studien- design	Personen	Lärmexposition (Schätzwert)	Exposition (mit Dauer)	sozioökonomische bzw. sozialpsychologische Faktoren	Studien- ergebnisse (Relative Risikoprävalenz)	Methodische Einsparungen
M. Horvath (8)	2001	Querschnitt- studie	2.959 Erwachsene, 19–80 Jahre	Fluglärm (Fluglärm- konturen)	erfolgte Hyper- toniediagnosen	Alter, Geschlecht, Rauchen, Bildung, körperliche Aktivität, Obererzhz, Haushalt	OR 1,3 (95 %-KI: 0,8–2,2) für Trend per 5 dB; OR 1,6 (95 %-KI: 1,0–2,5) für FBN > 55 dB(A); Prävalenz Referenzgruppe 14 % (FBN < 55 dB (A))	Zufallsstichprobe, hohe Antwortquote (wenige Fälle bei hohen Pegeln)
C. Eriksson (9)	2007	Kohorten- studie (Follow-up- Studie)	2.037 Männer 25–56 Jahre	Fluglärm (IGS-Technik)	ärztliche Hyper- toniediagnosen mithilfe von BP-Messungen und Anamnese	Alter, Rauchen, BMI, körperliche Inaktivität, HL, SES, Familiengeschichte (Diabetes), beeinträchtigte Glukosetoleranz, Lärmbelastung	RR 1,1 (95 %-KI: 1,01–1,2) für Trend per 5 dB; RR 1,2 (95 %-KI: 1,03–1,4) für FBN > 50 dB(A); Inzidenz Referenzgruppe 27 % (FBN < 50 dB (A))	Zufallsstichprobe, 10-Jahres-Follow-up- Periode, BP 140/90 mm Hg (nur Männer)
L. Jarup (HYENA) (10)	2007	Querschnitt- studie	4.861 Erwachsene, 45–70 Jahre	Fluglärm (getrennt für Tag und Nacht (Straßenlärm))	Hypertoniediag- nosen mithilfe von BP-Messungen sowie ärztlicher Behandlung	Land, Alter, Geschlecht, BMI, Alkohol, körperliche Aktivität, Bildung	Für Zunahme des nächtlichen L_{eq} um 10 dB: OR 1,14 (95 %-KI: 1,01–1,25); Prävalenz in den Ländern 49–57 %	Fluglärm für Tag und Nacht erhoben, BP 140/90 mm Hg (wenige Antworten; wenige Fälle bei hohen Pegeln)
E. Östholm (LEHM Studie) (11)	2005	Querschnitt- studie	1.953 Erwachsene, 18–75 Jahre	Straßen-, Schienen- Fluglärm (IGS-Technik)	erfragter Medika- mentenverbrauch sowie Hypertone- diagnosen	Alter, Geschlecht, Rauchen, BMI, Bildung, Familien- stand, Arbeitstätig- keit	Hypertonie: OR 1,1 bei 50–55 dB(A) bis OR 4,0 (95 %-KI: 1,3–13) bei 60–70 dB(A) (L_{eq} 24 h) Medikamente: OR 1,6 bei 50–55 dB(A) bis OR 5,3 (95 %-KI: 1,5–19) bei 60–70 dB(A) (L_{eq} 24 h)	Medikamentenver- brauch und Hyper- toniediagnosen gleichzeitig erfragt Zufallsstichprobe, hohe Antwortquote (wenige Fälle bei hohen Pegeln)
E. A. M. Fitzsimons (12)	2004	Querschnitt- studie	11.012 Erwachsene über 18 Jahre	Fluglärm Passflughafen	Medikamenten- verbrauch (Herz- Kreislauf, Schlaf)	Alter, Geschlecht, Rauchen, Bildung, Urbanisierung, Volkzugehörigkeit	Trend pro 10 dB L _{den} ab 50 dB(A) Herz-Kreislauf: Medikation OR 1,30 (95 %-KI: 1,06–1,6) Schlafmittel (verschrei- bungsfrei) OR 2,34 (95 %-KI: 1,63–3,35)	großer Stichproben- umfang, erhöhte Expansionsrate ber- echnet, niedrige Antwortquote
E. Gerner (Kohn-Bain- Flughafen- Studie) (13)	2006	Querschnitt- studie	809.379 Versicherte jeden Alters	nächtlicher Fluglärm (IGS-Technik)	Medikamenten- verordnungen (Herz-Kreislauf- Medikamente (und andere))	Alter, Geschlecht, Sozialhilfe-Häufigkeit, Altenheim-Dichte, Intraktionsraum von Fluglärm und Sozial- hilfe-Häufigkeit, nächtlicher Straßen- und Schienenverkehrs- lärm	Trend pro 1 dB ab 30 dB(A) (L_{eq} 3–5 h, höchstes Sozialhilfe- Quartil, Antihypertensiva Frauen) OR 1,049 (95 %-KI: 1,042–1,056), Männer OR 1,020 (95 %-KI: 1,014–1,026) Cardia Frauen OR 1,049 (1,042–1,056); Männer 1,022 (95 %-KI: 1,014–1,030)	mehr als 800.000 Versicherte, 43,2 % der Studienpopulation, keine „response bias“, keine „recall bias“ (keine personenbe- zogenen Kontroll- variablen)
Y. Aydin (14)	2007	Zeitreihe- Studie (3 Monate)	51 Erwachsene 14–76 Jahre	Fluglärm- änderungen von Tag zu Tag	6.265 Messungen von Blutdruck, Herzfrequenz und der Wahr- nehmung des Fluglärms	Alter, Geschlecht, BMI, Rauchen, Arzneimittel, Fensterbelüftung in der Nacht (parallelisierte Gruppen)	mittlerer RR in Westgruppe (50 dB (A)) in 75 % der Zeit um 10/5 mm Hg signifikant höher als Ostgruppe (50 dB (A)) in 25 % der Zeit; Lärmarme von lauten Perioden in Westgruppe nicht mehr unterscheid- bar	Kleine Gruppen aber > 8.000 Einzel- messungen, akute Fluglärm- effekte, Kreuz- korrelationsanalysen (Freiwillige)
W. Babitsch (Naltim- Studie) (4)	2004	Fall- Kontroll- Studie	4.115 Erwachsene 20–69 Jahre	Straßenlärm höchste belastete Facade (RLS 90)	Herzinfark- patienten (Krankenhausauf- weisung)	Alter, Geschlecht, Rauchen, Bildung, BMI, Arbeitsstatus, Familieneinstufung, Schichtarbeit, LE, Diabetes mellitus, HBP, Familiengeschichte (MI, Cholesterin)	Infarktrisiko (Männer L_{eq} Tag, Wohndauer > 10 Jahre): OR 1,17 bei 60–65 dB(A) bis OR 1,8 (95 %-KI: 1,02–3,21) > 70 dB(A) OR 1,4 (1,0–2,0) > 65 dB(A) vs. < 65 dB(A)	alle MI-Einweisungen in 3 Jahren in 32 Belarm-Krankenhäu- sungen (Dauerschallpegel nur 6–22 Uhr)
S. A. Stanek (RANCH- Studie) (15)	2005	Querschnitt- studie (3-Nationen- Studie)	2.044 Kinder 9–10 Jahre	Fluglärm (IGS-Technik, Fluglärm- konturen)	Leseverstehen, Gedächtnis- leistungen, Belästigung	Alter, Geschlecht, Nation, SES, Bildung der Mutter, chron. Kinderkrankheiten, Muttersprache, elterliche Hilfe bei Schulaufgaben, Fenstertyp/Verglasung in der Schule	mit zunehmendem Fluglärm: Abnahme des Leseverstehens (n = 2.010) Beta = -0,003; p = 0,0097 Abnahme Wiedererkennung (n = 1.998) Beta = -0,018; p = 0,0141 Anstieg der Belästigung (nichtlinear) p = 0,018	informelle Studie an 88 Schulen standardisiertes Methodeninventar (sehr kleiner Altersbereich)
D. Schreckerberg (RUF-Studie) (16)	2006	Querschnitt- studie	2.312 Erwachsene über 18 Jahre	Fluglärm (IGS-Technik)	Belästigung (CBEN-Skalen), Lebensqualität	Alter, Geschlecht, SES, verschiedene akustische Kerngrößen	Dosis-Wirkungs-Bezug zum Dauer- schallpegel: in der Pegelklasse 50–52,5 dB(A) bzw. 47,5–50 Belastung 25 % der Bevölkerung „hochgradig belästigt“	Zufallsstichprobe, erlene Qualitätskon- trolle, standardisierte Erhebung der Belästigung (keine Anpassung)

BM: Body-Mass-Index, HL: Herzkrankheit, HBP: Bluthochdruck, MI: Myokardinfarkt, LE: Lärmempfindlichkeit, BP: Blutdruck, FBN: Tag-Nacht-Dauerschallpegel, SES: sozio-ökonomischer Status, IGS: Geo-Information-System, RLS 90: Deutsche Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, OR: Odds Ratio, RP: Relatives Risiko, 95 %-KI, 95 %-Konfidenzintervall

TABELLE 2

Zusammenhang zwischen Fluglärmbeeinträchtigung und Zahl neu an Hypertonie Erkrankter (NT)

Lärmbelastungsgruppe*	n	NT	NT (%)	RR [†]	95%-KI
per 5 dB [‡]	2 020	626	31	1,10	1,01–1,19
< 50 dB (A)	1 610	478	29,7	1	–
≥ 50 dB (A)	410	148	36,1	1,19	1,03–1,37

Ärztliche Untersuchungen einschließlich Blutdruckmessungen ergänzt durch Befragungen über kardiovaskuläre Behandlungen sowie Risikofaktoren. Angegeben sind das relative Risiko (RR) sowie das 95-%-Konfidenzintervall (95-%-KI) für adjustierte Daten (nach 9). Ein relatives Risiko ist statistisch signifikant, wenn das zugehörige Konfidenzintervall (95-%-KI) den Wert 1 nicht einschließt. Beim FBN erhält der Dauerschallpegel am Abend (19–22 Uhr) einen Zuschlag von 5 dB und der Dauerschallpegel in der Nacht (22–7 Uhr) einen Zuschlag von 10 dB. Untersuchungszeitraum: 10 Jahre; Tendenz in der Referenzgruppe (< 50 dB [A]): 29,7 %; n: Personen mit vollständigen Angaben zur Schallbelastung und den Kontrollvariablen; [†] 24-h-Dauerschallpegel (FBN); [‡] adjustiert für Alter und Body-Mass-Index; [§] Die Beziehung gilt ab FBN 50 dB(A).

lung über 50 dB(A) (FBN) war mit einem signifikant um 20 % erhöhten Hypertonierisiko verbunden (Tabelle 2).

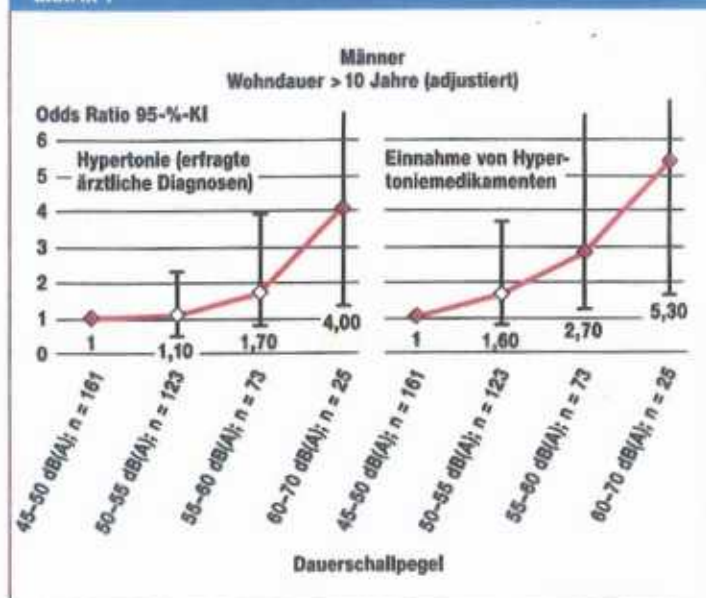
Die besondere Bedeutung der nächtlichen Lärmbelastung für die Entwicklung einer Hypertonie kann der HYENA-Studie entnommen werden (10, e2). Hier wurden im Umfeld von 6 europäischen Flughäfen 4 861 Erwachsene im Alter von 45 bis 70 Jahren untersucht. Die Dauerschallpegel wurden getrennt für den Tag und die Nacht mit einer Genauigkeit von 1 dB adressgenau ermittelt. Der Hypertoniebefund wurde durch wiederholte Blutdruckmessungen erhoben und durch Befragungen über kardiovaskuläre Behandlungen ergänzt. Die alters- und geschlechtskorrigierte Hypertonieprävalenz lag in den beteiligten Ländern zwischen 49 und 57 %. Die Chance zu erkranken, war in der Nacht bei einer Zunahme des Dauerschallpegels um 10 dB signifikant mit einem 14-prozentigen Anstieg assoziiert. Die erste signifikante Pegelklasse lag bei 40 bis 44 dB(A). Für Dauerschallpegel am Tage stieg die Chance zu erkranken ebenfalls leicht an, war aber statistisch nicht signifikant.

Eine schwedische Untersuchung (11, e3) zeigte eine enge Assoziation zwischen Lärmpegel, Hypertonie und der Einnahme blutdrucksenkender Medikamente (Grafik 1). Aus einer Zufallsstichprobe wurden 1 953 Probanden im Alter von 18 bis 75 Jahren untersucht. Die Rücklaufquote lag bei 71 %. Alle Probanden waren durch einen verkehrsbedingten Dauerschallpegel (Straße, Schiene, Flugverkehr) über 24 h von mindestens 45 dB(A) belastet. Die Lärmbelastung wurde adressgenau ermittelt (GIS-Technik) und mit erfragten ärztlichen Hypertoniediagnosen abgeglichen (Grafik 1).

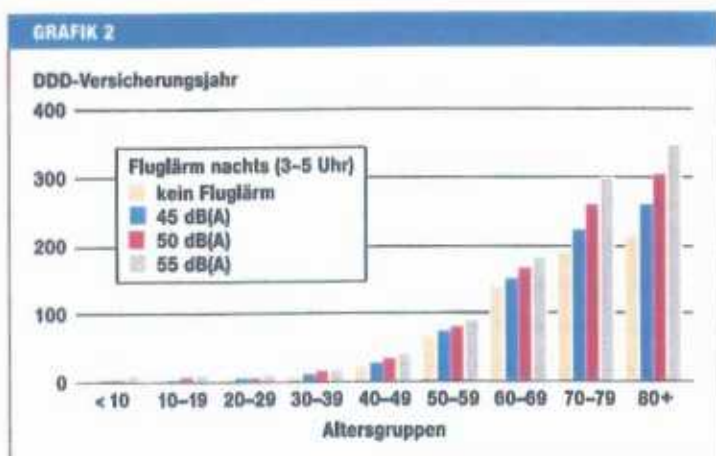
Ein erhöhter Medikamentenverbrauch, der mit Fluglärmbelastung assoziiert war, ergab auch eine Niederländische Untersuchung mit 11 812 Teilnehmern. In dieser Studie wurde die Exposition durch Postleitzahlen allerdings nur grob erfasst (12). Die deutlichste Zunahme des Verbrauchs war hier mit dem abendlichen Lärm verbunden, was damit zusammenhängen könnte, dass in Amsterdam der Nachtflugbetrieb gesetzlich eingeschränkt ist.

Die umfangreichste Studie zur Medikamenteneinnahme wurde im Umkreis des Flughafens Köln/Bonn unternommen. Hierbei wurden Krankenkassendaten von 809 379 Versicherten mit der Exposition durch Flug- und Straßenverkehrslärm adressgenau (GIS-Technik) bestimmt (13, e4). Die Studie ergab signifikante Beziehungen zwischen der Intensität des Fluglärms und der pro Patient verordneten Zahl blutdrucksenkender Medikamente. Die Zunahme der Medikamentenverordnung korrelierte mit dem nächtlichen Fluglärm zwischen 3 bis 5 Uhr am deutlichsten.

GRAFIK 1



Quelle: Studie zur Hypertonie und zur Einnahme von blutdrucksenkenden Medikamenten bei 12 000 Bewohnern einer Wohnzone von 1000 bis 100 km², zentral in der Nähe des von der Bundesregierung durchgeführten Flug- und Straßenverkehrs-Asphalted für 10 Jahre, veröffentlicht durch den Hing des Bundes für Umweltschutz, Wissenschaft und Technologie, 2008. Die Studie zeigt, dass die Lärmbelastung ein wichtiger Faktor für die Entwicklung von Hypertonie ist. Die Studie wurde von der Bundesregierung finanziert und ist als Teil des Nationalen Gesundheitsberichts 2008 veröffentlicht. Die Studie ist ein Beispiel für die Bedeutung von Lärm als Risikofaktor für die Gesundheit. Die Studie ist ein Beispiel für die Bedeutung von Lärm als Risikofaktor für die Gesundheit. Die Studie ist ein Beispiel für die Bedeutung von Lärm als Risikofaktor für die Gesundheit.



Erhebung in Köln am Flughafen in dieser Zeit die stärkste nächtliche Fluglärmbelastung herrscht. Blutdrucksenkende Arzneimittel wurden in diesem Zeitfenster bei Frauen bereits bei einem fluglärmbedingten Dauerschallpegel zwischen 40 bis 45 dB(A) signifikant um 27 % und bei 46 bis 61 dB(A) signifikant um 66 % häufiger verordnet. Für Männer betrug die signifikante Zunahme der Verordnungen 24 % bei Dauerschallpegeln von 46 bis 61 dB(A).

Es ergaben sich signifikante Assoziationen zwischen Dosis und Wirkung, das heißt, je mehr Lärm, desto mehr Medikamente wurden verordnet (Grafik 2).

Bezüglich der Vorstadien einer chronischen Blutdruckkrankheit zeigte eine Zeitreihenstudie im Umkreis des Frankfurter Flughafens, dass auch im physiologischen Bereich ein Zusammenhang zwischen dem von Tag zu Tag wechselnden Fluglärm und dem morgendlichen Blutdruck besteht. Es wurden 3 Monate lang zwei Gruppen untersucht, die einem nächtlichen Fluglärm von 50 dB(A) außerhalb von Gebäuden ausgesetzt waren: die Westgruppe in 75 % der Zeit, die Ostgruppe in 25 % der Zeit. Die Auswertung von insgesamt 8 266 Blutdruckmessungen von 53 Personen ergab in der Westgruppe im Mittel einen um 10,8 mm Hg statistisch signifikant höheren Blutdruck als in der Ostgruppe. Zusätzlich fand man in der Westgruppe eine verminderte Entspannungsfähigkeit, indem die „lärmierten“ Perioden als Folge des Lärmstress nicht mehr als solche wahrgenommen wurden (14).

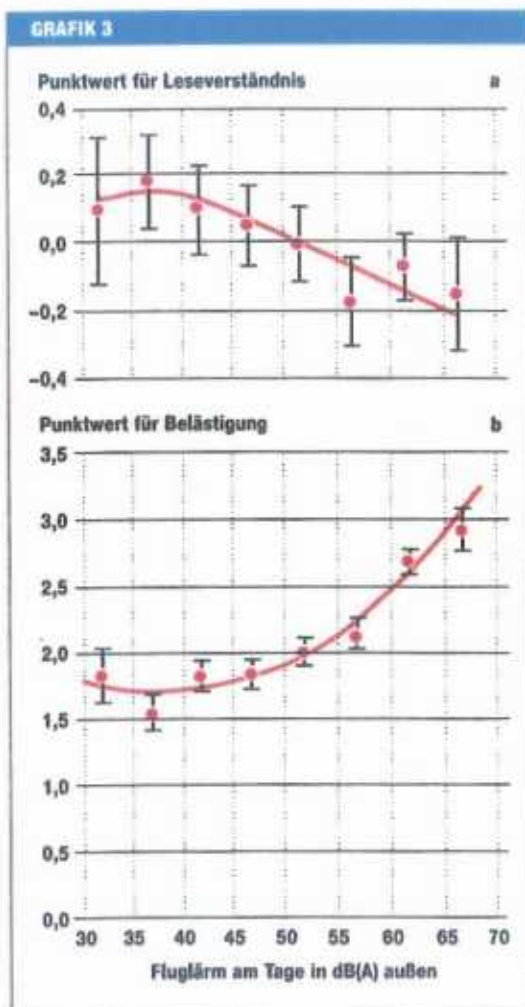
Es gibt keine epidemiologischen Studien, deren Ergebnisse einer Zunahme von Hypertonie aufgrund von Fluglärm widersprechen.

Es gibt keine epidemiologischen Studien, deren Ergebnisse einer Zunahme von Hypertonie aufgrund von Fluglärm widersprechen.

Lernstörungen

Lärm kann die geistige Leistungsfähigkeit des Menschen beeinträchtigen, ohne dass organische Schädigungen nachweisbar sind. Stansfeld et al. untersuchten 2 844 Kindern im Alter von 9 bis 10 Jahren an 89 Schulen. Sie zeigten einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Verschlechterung des Leseverstehens beim stillen Lesen sowie bestimmten Gedächtnisleistungen und zunehmender Fluglärmbelastung an den Schulen (15). Das Leseverstehen fiel mit steigendem Lärm linear ab (Grafik 3 a), während die subjektive Belästigung einen logarithmisch verlaufenden Anstieg aufwies (Grafik 3 b).

Eine frühere Längsschnitt-Untersuchung an 9- bis 13-Jährigen in München kam zu ähnlichen Ergebnissen (16, e5, e6), während eine Studie an 11-Jährigen aus dem Jahr 2002 (e7) ergab, dass sozioökonomische Faktoren für die Lernbeeinträchtigungen verantwortlich sein könnten. In der Untersuchung von Stansfeld blieben die dargestellten Beziehungen nach Korrektur für die häusliche Erziehung, soziodemographische Faktoren, länger dauernde Erkrankungen sowie Schalldämmung der Klassenräume statistisch signifikant (15). Der Rückstand betrug pro Zunahme des Fluglärmpegels um 5 dB(A) ein bis zwei Monate (15, e8, e10). Es gibt keine Studien, die diesen Ergebnissen widersprechen.



Belästigung

Die Belästigung durch Fluglärm wird in Europa überwiegend anhand von Metaanalysen beurteilt, wie sie von Miedema und Mitarbeitern vorgelegt wurden (17, e11). Die zugrunde liegenden Studien sind jedoch, bezogen auf das Jahr 2007, durchschnittlich mehr als 25 Jahre alt.

Der in diesen Studien untersuchte Flugverkehr sowie die damaligen Flugzeugtypen sind mit der heutigen Situation an Verkehrsflughäfen kaum noch zu vergleichen. Eine neue Studie in der Umgebung des Frankfurter Flughafens ergab, dass sich 64 % der Befragten durch Fluglärm mittelmäßig bis äußerst gestört fühlten, gegenüber nur 23 % der Bevölkerung im übrigen hessischen Raum. Die Befragten gaben Fluglärm als die wichtigste störende Lärmquelle an (18, 19, e12). Je höher der Fluglärmpegel war, desto größer war die Belästigung (Grafik 4).

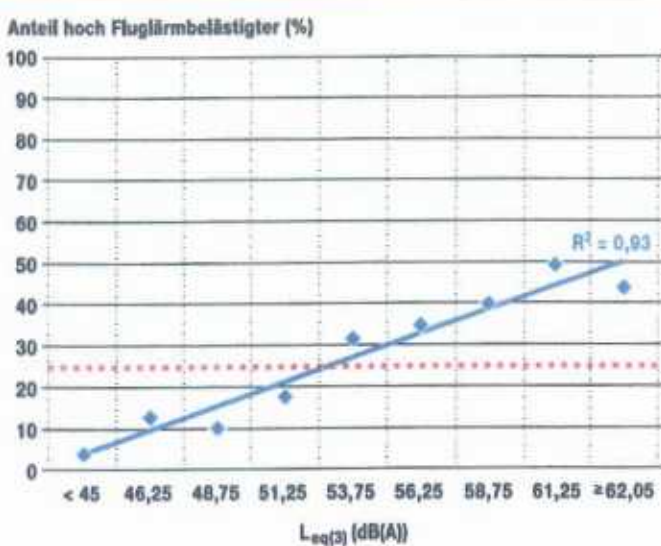
Bei einem Tagesdauerpegel von 53 dB(A) außen fühlten sich 25 % der Anwohner hochgradig belästigt. Dieser Prozentsatz wird in der Rechtsprechung als Beginn einer erheblichen Belästigung angesehen (e13). Der Vergleich der 25 %-Belastigungskurve von Frankfurt mit der anderer europäischer Flughäfen zeigt, dass die Frankfurter Werte im mittleren Bereich neuerer Untersuchungen liegen. Eine starke Überbewertung des Lärms durch den erwarteten Ausbau ist demnach nicht anzunehmen (Grafik 5). Der Fluglärm wurde in der Nacht und in den Randstunden, also morgens und abends, als besonders lästig empfunden. Darüber hinaus wurde Fluglärm an den Wochenenden als lästiger erlebt als während der Woche (19) (Grafik 5).

Die Grenze zu erheblichen Belästigung liegt heute bei deutlich niedrigeren Fluglärmbedingten Dauerschallpegeln als in früheren Studien. Gnski et al haben bereits 2004 darauf hingewiesen, dass sich der Dauerschallpegel bei gleicher Belästigung in den Jahren von 1960 bis 1995 um circa 8 dB(A) vermindert hat (20). Heute liegt die Grenze, bei der sich 25 % der Durchschnittsbevölkerung hochgradig belästigt fühlen um weitere circa 8 dB(A) niedriger. Als Ursachen für diese Absenkung werden hohe Bewegungszahlen, Sensibilisierung infolge jahrelanger Belastung sowie die verfeinerte Methodik der Untersuchungen diskutiert.

Nächtlicher Lärm

Eine behandlungsbedürftige Blutdruckerhöhung war in der HYENA-Studie signifikant mit einem nächtlichen Flugverkehrsdauerpegel ab 40 bis 44 dB(A) assoziiert, im Vergleich mit einer Belastung von unter 35 dB(A). Bei Erikson (9) war in der Probandengruppe im Alter von 40 bis 60 Jahren eine Risikoerhöhung mit einem nächtlichen Fluglärmpegel ab etwa 40 dB(A) assoziiert, unter der Annahme von Nachtfluganteil 8 %, Abendfluganteil 20 %. Die Kölner Medikamentenstudie erbrachte ähnliche Schwellenwerte. Hier stand eine signifikante Zunahme der Verordnungen an blutdrucksenkenden Medikamenten bei

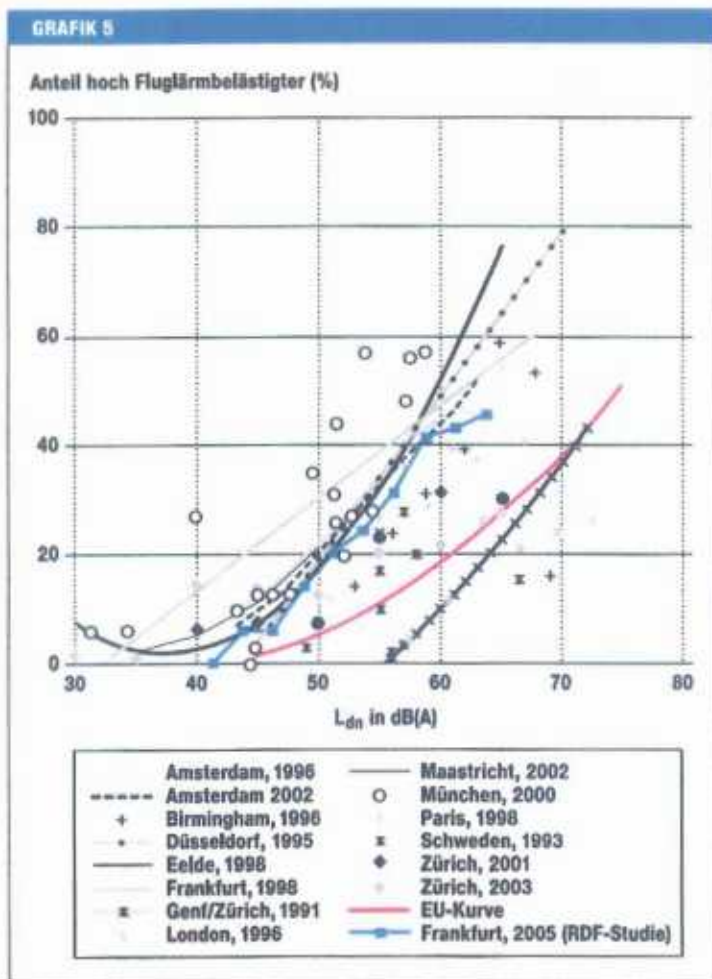
GRAFIK 4



Die Grafik zeigt die Beziehung zwischen dem Äquivalenztagesdauerpegel $L_{eq}(3)$ und dem Anteil hochgradig belästigter Anwohner. Die x-Achse zeigt den Äquivalenztagesdauerpegel in dB(A) und die y-Achse den Anteil hochgradig belästigter Anwohner in Prozent. Die Datenpunkte sind durch eine Regressionsgerade verbunden, die einen Korrelationskoeffizienten $R^2 = 0,93$ aufweist. Eine gestrichelte rote Linie markiert den Anteil von 25 % hochgradig belästigter Anwohner, der bei einem Äquivalenztagesdauerpegel von 53 dB(A) erreicht wird.

Frauen bereits im Bereich von 40 bis 45 dB(A) nachts sowie von 46 bis 61 dB(A) bei Männern mit einer Exposition zwischen 3 und 5 Uhr in Verbindung. Die Gesundheit wird demnach spätestens bei einem nächtlichen Fluglärm-Dauerpegel von 50 dB(A) beeinträchtigt. Ab diesem Wert sind organische Erkrankungen und Funktionsstörungen mit positiver Dosis-Wirkungs-Beziehung zu erwarten. In Analogie zu anderen Umwelttoxinen muss von diesem Pegel ein gewisser Sicherheitsabstand gewahrt werden. Im Jahr 2001 wurde von der großen Mehrheit der deutschen Lärmforscher (21) als prophylaktischer Wert ein Nachtpegel von 45 dB(A) empfohlen. Die neuen epidemiologischen Studien bestätigen diese Einschätzung.

Während früher eine nächtliche Gesundheitsgefährdung anhand von Aufwachreaktionen beurteilt wurde, muss heute das mit dem Nachtlärm verbundene vermehrte Auftreten von Herz-Kreislauf-Erkrankungen in den Vordergrund gerückt werden (2). Die Beurteilung der Gefährdung nur anhand von Aufwachreaktionen ist nicht zulässig, weil damit langfristig Gesundheitsschäden nicht ausgeschlossen werden können (2).



Quelle: BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2006, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2007, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2008, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2009, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2010, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2011, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2012, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2013, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2014, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2015, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2016, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2017, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2018, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2019, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2020, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2021, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2022, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2023, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2024, BfL (Bayerisches Landesamt für Umwelt) 2025

Lärm während des Tages

Auch für die Lärmbelastung am Tage sind Assoziationen feststellbar. Eine vermehrte Einnahme blutdrucksenkender Medikamente war in der Pegelklasse L_{eq} 16 h bei circa 57,5 bis 61,5 dB(A) tagsüber signifikant (11). Die Einschränkung kognitiver Fähigkeiten von Schulkindern war dosisabhängig und begann bei Fluglärmdauerschallpegeln oberhalb von 45 dB(A) außerhalb von Gebäuden (16). Fluglärmpegel, die bei 25 % der Durchschnittsbevölkerung zu hochgradiger Belastung führen, gelten in Deutschland als obere Grenze der zumutbaren Lärmbelastung. In der Frankfurter Studie zur Lärmbelastung wurde die Grenze zur erheblichen Belastung bei einem Tagesdauerschallpegel von 53 dB(A) ermittelt. Die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen beginnt damit spätestens bei Dauerschallpegeln von 60 dB(A) tagsüber. Tagesrandzeiten sind in der Empfindlichkeit zwischen den Tag- und den Nachtwerten einzustufen.

Diskussion

Die ermittelten Richtwerte stehen in Übereinstimmung mit Befunden und Empfehlungen der deutschen und internationalen Lärmforschung (2, 21). Ein Publikationsbias ist nach Ansicht der Autoren unwahrscheinlich, weil die großen Studien in der Regel schon während ihrer Durchführung, bevor Resultate ermittelt wurden, bekannt sind. Wesentliche Abweichungen zeigt die im Auftrag der Frankfurter Flughafengesellschaft erstellte „Synopsis“ (22, 23). Da bei juristischen Abwägungen diese zusammenfassende Beurteilung häufig als aktueller Stand des Wissens angesehen wird, ist in der *Tabelle 3* ein Vergleich mit den aktuellen epidemiologischen Befunden dargestellt.

Die „Synopsis“ geht unter anderem von folgenden Definitionen aus:

- Ein kritischer Toleranzwert besagt, dass Gesundheitsgefährdungen oder -beeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind
- Ein präventiver Richtwert definiert, wann Gesundheitsgefährdungen weitgehend auszuschließen sind (*Tabelle 3*)

In ihrer Publikation von 2007 sehen die Autoren der Frankfurter „Synopsis“ keinen Grund dafür, von den früheren Angaben abzuweichen (23).

Die höheren Werte einer noch akzeptablen Lärmexposition erklären sich größtenteils dadurch, dass dort weiterhin die weniger geeigneten, meist alten Laborstudien und das Auftreten nächtlicher Aufwachreaktionen als maßgeblich herangezogen wurden. Aufgrund der neuen epidemiologischen Studien dürfen zur weitgehenden Vermeidung von Gesundheitsschäden Tagesdauerschallpegel in Wohngebieten im Außenbereich von 60 dB(A) und Nachtpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden. Empfindliche Gruppen, besonders Kinder, Ältere und chronisch Kranke, können schon unterhalb des von Durchschnittsmenschen tolerierten Pegels betroffen sein. Ein prophylaktischer Wert von außen 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts ist daher aus ärztlicher Sicht anzustreben. Bei etwa 55 dB(A) am Tag ist davon auszugehen, dass sich 25 % hochgradig belastigt fühlen.

Die Belastigung des wachen Menschen kann nur durch eine Verminderung des Fluglärms verhindert werden (18, 19). Das Gleiche gilt vermutlich für die Verhütung organischer Erkrankungen und von Lernstörungen. Maßnahmen des passiven Lärmschutzes wie schalldichte Fenster reichen nicht aus. Auch muss das Schlafen mit geschlossenen, schalldichten Fenstern als hygienisch bedenklich angesehen werden (24). Die Luftwechselfraten streben bei geschlossenen Fenstern gegen null. Die Normen DIN 1946-2 und DIN 1946-6 legen als Obergrenze für CO₂-Konzentration in Wohnräumen 0,15 Volumenprozent (1 500 ppm) fest (e14, e16). Dieser Wert wird bei geschlossenen Fenstern schon nach den ersten Schlafstunden überschritten (*Kasten 2*).

Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm lassen sich am sichersten aus epidemiologischen Feldstudien erkennen. Die Untersuchungen der letzten Jahre

TABELLE 3

Gegenüberstellung von Frankfurter „Synopsis“ und epidemiologischen Befunden

Synopsis 2003/2007		Epidemiologische Befunde 2003–2007	
Schutzziel: Gesundheit			
kritischer Toleranzwert 6 bis 22 Uhr außen	70 dB(A)	65 dB(A)	bei Männern mit Wohndauer > 10 Jahre signifikant erhöhtes Infarktrisiko bei Tages-Dauerschallpegeln von Straßelärm > 65 im Vergleich mit < 65 dB(A) (4)
kritischer Toleranzwert 22 bis 6 Uhr außen	–	50 dB(A)	obere Grenze der ersten signifikanten Pegelklasse bei 44 dB(A) nach (10). In der Nachtzeit von 3–5 h signifikante Zunahme der Verschreibung blutdrucksenkender Medikamente bei Frauen ab 40–45 dB(A), bei Männern ab 46–61 dB(A) (13)
präventiver Richtwert 6 bis 22 Uhr außen	65 dB(A)	60 dB(A)	Beginn der Risikoerhöhung für Myokardinfarkt bei 60 dB(A) Straßelärm (5). Bei 55 dB(A) FBN Fluglärm signifikante Erhöhung der Hypertoniehäufigkeit (8), bei 50 dB(A) FBN Fluglärm für vulnerable Gruppe (9)
präventiver Richtwert 22 bis 6 Uhr außen	–	45 dB(A)	untere Grenze der ersten signifikanten Pegelklasse bei 40 dB(A) (10). Bei 50 dB(A) Blutdruckerhöhung in Abhängigkeit von der Wirkungsdauer (14). In der Nachtzeit von 3–5 h signifikante Zunahme der Verschreibung blutdrucksenkender Medikamente bei Frauen ab 40–45 dB(A) (13).
Schutzziel: Vermeidung erheblicher Belästigung			
kritischer Toleranzwert 6 bis 22 Uhr außen	65 dB(A)	55 dB(A)	obere Grenze der Pegelklasse mit 25 % hochgradig Belästigten (19)
präventiver Richtwert 6 bis 22 Uhr außen	62 dB(A)	52,5 dB(A)	untere Grenze der Pegelklasse mit 25 % hochgradig Belästigten (19)
Schutzziel: Vermeidung von Lernstörungen			
kritischer Toleranzwert Schulzeit	–	55 dB(A) außen	obere Grenze der Pegelklasse mit signifikant erhöhter Belästigung gegenüber 35–40 dB(A). Deutliche Einschränkung der „reading comprehension“ (16)
präventiver Richtwert Schulzeit	40 dB(A) innen entspr. 55 dB(A) außen	50 dB(A) außen	untere Grenze der Pegelklasse mit signifikant erhöhter Belästigung gegenüber 35–40 dB(A). Spätester Beginn der Einschränkung von Leseverständnis (16)

FBN: 24-h-Dauerschallpegel

zeigen deutlich niedrigere Richtwerte für Gesundheitsgefährdungen, Lernstörungen und Belästigungen als frühere Annahmen, die auch dem Fluglärmgesetz zugrunde liegen. Vor diesem Hintergrund muss aus ärztlicher Sicht vor einer weiteren Zunahme der Volkskrankheit Hypertonie durch Lärm gewarnt werden.

Interessenkonflikt

Die Autoren erklären, dass kein Interessenkonflikt im Sinne der Richtlinien des International Committee of Medical Journal Editors besteht.

Manuskriptdaten

eingereicht: 10. 7. 2007, revidierte Fassung angenommen: 19. 3. 2008

LITERATUR

1. Bauner M, Samei A, Isomanni U: Aircraft noise effects on sleep: application of the results of a large polysomnographic field study. *J Acoust Soc Am* 2006; 119: 2772–84
2. WHO Night Noise Guideline – team of experts: Short term effects of transportation noise on sleep with specific attention to mechanism and possible health impact. Report on the second meeting on night noise guidelines. World Health Organization Regional Office for Europe, 2004

3. Babich W: Traffic noise and cardiovascular disease: epidemiological review and synthesis. *Noise Health* 2000; 2: 9–32
4. Babich W, Beule B, Schuit M, Kersten N, Ising H: Traffic noise and risk of myocardial infarction. *Epidemiology* 2005; 16: 33–40
5. Babich W (Hrsg.): Transportation noise and cardiovascular risk. Review and synthesis of epidemiological studies – dose-effect curve and risk estimation. *WaBoLu Heft 01/06*. Umweltbundesamt Berlin, 2006
6. Graff C, Bockmühl F, Tietze V: Lärmbelastung und arterielle (essentielle) Hypertoniekrankheit beim Menschen. In: Nitschhoff S, Kricokaja G: Lärmbelastung, akustischer Reiz und neurovegetative Störungen. Stuttgart: Georg-Thieme Verlag, 1968: 112–20
7. Zipes DP, Libby P, Benow RD, Braunwald E: Heart disease. 7th ed. Philadelphia: Elsevier Saunders 2005
8. Rosenlund M, Berglund M, Pershagen G, Järup L, Bluhm G: Increased prevalence of hypertension in a population exposed to aircraft noise. *Occup Environ Med* 2001; 58: 769–73
9. Eriksson C, Rosenlund M, Pershagen G, Hilding A, Ostenson C-G, Bluhm G: Aircraft noise and incidence of hypertension. *Epidemiology* 2007; 18: 716–72
10. Järup L, Babich W, Houthuys D et al: Hypertension and exposure to noise near airports – the HYENA study. *Environmental health perspectives* 2008; 116: 329–33

11 Öhrström E, Barrgård L. Undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg i Lerums kommun (Investigation of health effects caused by noise from road traffic, train and aircraft in the municipality of Lerum). Technical Report. Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum & Sahlgrenska akademien, Gothenburg, Sweden, 30. 5. 2005.

12 Franzen EAM, van Wiechen CMAG, Nägekerke NJD, Lebert F. Aircraft noise around a large international airport and its impact on general health and medication use. *Occup Environ Med* 2004; 61: 405–13.

13 Greiser F, Gremer C, Jantzen K. Night-time aircraft noise increases prevalence of prescriptions of antihypertensive and cardiovascular drugs irrespective of social class – the Cologne/Born Airport study. *J Public Health* 2007; 15: 327–37.

14 Aydın Y, Kallenbach M. Noise perception, heart rate and blood pressure in relation to aircraft noise in the vicinity of Frankfurt airport. *Clin Res Cardiol* 2007; 96: 347–58.

15 Starckfeld SA, Berglund B, Clark C et al. Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health: a cross-national study. *The Lancet* 2005; 365: 1942–9.

16 Bullinger M, Gray WE, Thygesen S, Evans G. Chronic noise and psychological stress. *Psychological Science* 1995; 6: 333–8.

17 Medema HM, Van H. Exposure-response relationships for transportation noise. *J Acoust Soc Am* 1998; 104: 3432–45.

18 Schreckenberg D, Meis M. Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens. Gutachten im Rahmen des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt. ZEUS GmbH, Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung, Bochum; Hörzentrum Oldenburg GmbH, Oldenburg, 30. 6. 2006.

19 Schreckenberg D. Stellungnahme zum Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Anlotung des Landesentwicklungplans (LEP) Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main (Drucksache 16/6057). Bochum, ZEUS GmbH, Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung, 2007.

20 Guckel R, Jang H, Jansen G et al. Fluglärm 2004. Stellungnahme des Landesunfallversicherungs-Arbeitskreises für Lärmminderungsfragen beim Umweltbundesamt, Berlin 2004.

21 Barfels KH, Jung H, Hering J. Nachtfluglärmpolitik. Schriftenreihe des Vereins für Wasser-, Boden- und Lufthygiene Berlin. Eigenverlag WöBoLu 2001, Band 111.

22 Griefahn B, Jansen G, Scheuch K, Spreng M. Synopse im Auftrag der FraportAG 2001. Dieselben: Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2002; 49: 171–5.

23 Scheuch K, Spreng M, Jansen G. Fluglärmkonzept der so genannten Synopse auf dem Prüfstand neuer Erkenntnisse der Lärmmittelforschung sowie gesetzlicher Rahmenbedingungen. *Lärmbekämpfung* 2007; 2: 135–47.

24 Klinko R, Klinko G. Schlafen bei geschlossenen Fenstern – ein angemessener Schutz vor Fluglärm? *Hessisches Ärzteblatt* 2005; 66: 242–3.

25 Eckardt F, Seidel J. Fluglärm zwischen neuem Rechtsprechung, aktueller Bundesgesetzgebung und dem Europarecht. *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht* 2007; 423: 421–4.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Martin Kallenbach
Fallonweg 8
63303 Dreieich
E-Mail: martin.kallenbach@arzte.de

SUMMARY

Health Consequences of Aircraft Noise

Introduction: The ever-increasing level of air traffic means that any medical evaluation of its effects must be based on recent data. **Methods:** Selective literature review of epidemiological studies from 2000 to 2007 regarding the illnesses, annoyance, and learning disorders resulting from aircraft noise. **Results:** In residential areas, outdoor aircraft noise-induced equivalent noise levels of 60 dB(A) in the daytime and 45 dB(A) at night are associated with an increased incidence of hypertension. There is a dose-response relationship between aircraft noise and the occurrence of arterial hypertension. The prescription frequency of blood pressure-lowering medication is as societal dose-dependently with aircraft noise from a level of about 45 dB(A). Around 25% of the population are greatly annoyed by exposure to noise of 55 dB(A) during the daytime. Exposure to 50 dB(A) in the daytime (outside) is associated with relevant learning difficulties in schoolchildren. **Discussion:** Based on recent epidemiological studies, outdoor noise limits of 60 dB(A) in the daytime and 50 dB(A) at night can be recommended on grounds of health protection. Hence, maximum values of 55 dB(A) for the day and 45 dB(A) for the night should be aimed for in order to protect the more sensitive segments of the population such as children, the elderly, and the chronically ill. These values are 5 to 10 dB(A) lower than those specified by the German federal law on aircraft noise and in the report "synopsis" commissioned by the company that runs Frankfurt airport (Fraport).

Dtsch Arztebl 2008; 105(31–32): 548–56
DOI: 10.3238/arztebl.2008.0548

Key words: aircraft noise, noise exposure, hypertension, myocardial infarction, environmental pollution



Mit „@“ gekennzeichnete Literatur:
www.aerzteblatt.de/1008548

The English version of this article is available online:
www.aerzteblatt-international.de

ÜBERSICHTSARBEIT

Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm

A. LICHN, K. ALTHOFF, H. CHANDLER, M. MÄSCHKE, R. JUNG, K. KIKULI

eLITERATUR

- e1. Baltes GL, Nordling EK. Community noise and blood pressure: a review of recent Swedish studies on aircraft- and road traffic noise. Proceedings of the Intnoise 2006. Honolulu, Hawaii, USA.
- e2. Jaup J, Dudley M I, Babcock W et al. Hypertension and exposure to noise near airports (HYENA): study design and noise exposure assessment. *Environmental Health Perspectives* 2005; 113: 1423-8.
- e3. Ohström E, Barregård L, Andersson E, Skånberg A, Swanson H, Argerhem P. Annoyance due to single and combined sound exposure from railway and road traffic. *J Acoust Soc Am* 2007; 122: 2642-52.
- e4. Greiser T, Jarboen K, Greiser C. Beeinträchtigung durch Fluglärm. Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen. Forschungsbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes. Nov 2006.
- e5. Evans W, Bullinger M, Hygge S. Chronic noise exposure and physiological response: A prospective study of children living under environmental stress. *Psychological Science* 1998; 9: 75-7.
- e6. Hygge S, Evans GW, Bullinger M. A prospective study of some effects of aircraft noise on cognitive performance in school children. *Psychological Science* 2002; 13: 469-74.
- e7. Haines MM, Sørensen SA, Head J, Job RF S. Multi-level modelling of aircraft noise on performance tests in schools around Heathrow London Airport. *International Journal of Epidemiology and Community Health* 2002; 56: 139-44.
- e8. Clark C, Martin R, van Kempen E et al. Exposure-effect relations between aircraft and road traffic noise exposure at school and reading comprehension: the RANCH project. *American journal of epidemiology* 2006; Vol. 163: 27-37.
- e9. Haines MM, Sørensen SA, Brennan S, Head J, Berry B, Jiggins M, Hygge S. The West London Schools Study: The effects of chronic aircraft noise exposure on child health. *Psychological Medicine* 2001; 31: 1385-96.
- e10. Haines MM, Sørensen SA, Job SFR, Berglund B, Head J. Chronic aircraft noise exposure, stress responses, mental health and cognitive performance in school children. *Psychological Medicine* 2001; 31: 265-77.
- e11. Mackenroth HBE. Relationships between exposure to single or multiple transportation noise sources and noise annoyance. WHO - Technical meeting on exposure-response relationships of noise on health, Paper 5038933-2002/5 (2002).
- e12. Zepp GmbH. Lärmbeeinträchtigung in Hessen 2006 - Ergebnisse einer repräsentativen landesweiten Telefonbefragung. Im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz (2006) (www.hug.de/media/laerm/dokumente/Laermumfrage_Hessen_2006_061123.pdf, 24.09.07).
- e13. BVerwG, Bundesverwaltungsgericht. Urteilsbegründung Planfeststellung Flughafen Schönefeld. BVerwG 4 A 10/05 04.
- e14. DIN 1946-2. Raumlufttechnik - Gesundheitstechnische Anforderungen (VDI Lüftungsregeln). Berlin: Beuth Verlag, Januar 1994.
- e15. DIN 1946-6. Raumlufttechnik - Teil 6: Lüftung von Wohnungen; Anforderungen, Ausführung, Abnahme. (VDI Lüftungsregeln). Berlin: Beuth Verlag, Oktober 1998.
- e16. DIN 1946-6. Norm Entwurf Raumlufttechnik - Teil 6: Lüftung von Wohnungen. Allgemeine Anforderungen, Anforderungen zur Bemessung, Ausführung und Kennzeichnung, Übergabe/Übernahme (Abnahme) und Instandhaltung. Berlin: Beuth Verlag, Dezember 2006.
- e17. Kempen v ETMM, Kamp v I. Annoyance from air traffic noise: Possible trends in exposure-response relationships. Report 01/2005. MGO EsK, RVM, Bithoven 2005.

An den Vorsitzenden
der Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Herrn Bürgermeister Jühe
Postfach 60 07 27

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-4646
Poststelle@mufv.rlp.de
<http://www.mufv.rlp.de>

60337 Frankfurt am Main

Mein Aktenzeichen
106-83 308/2009-1#6
Referat 1062

Ihr Schreiben vom Ansprechpartner/-in / E-Mail
Herrn Dr. Wolfgang Eberle
Wolfgang.Eberle@mufv.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-4447
06131 16-174447

Konferenz gegen die Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Jühe,

die Landesregierung von Rheinland-Pfalz sieht die Entwicklung eines nachhaltigen Luftverkehrs als Baustein für die wirtschaftliche Weiterentwicklung und begrüßt deshalb die Erweiterung des Flughafens Frankfurt. Die damit verbundene Lärmbelastung ist allerdings vor allem in dem dichtbesiedelten Gebiet eine das Wohlbefinden und die Gesundheit beeinträchtigende Folge, wenn der Lärm nicht auf ein verträgliches Maß beschränkt bleibt. Besonders nächtlicher Fluglärm kann der Gesundheit abträglich sein, wie neuere Untersuchungen bestätigen. Rheinland-Pfalz knüpft die Befürwortung eines Ausbaues von Frankfurt daher unverändert an die Durchsetzung des Mediationsergebnisses: Um die lärm betroffene Bevölkerung für die Zunahme des Luftverkehrs am Tag, in den Tages- und den Nachtrandzeiten zu entlasten, muss mit Bau einer neuen Landebahn wenigstens in der Kernzeit der Nacht Ruhe vor Fluglärm eintreten. D. h. in der „Mediationsnacht“ muss ein absolutes Flugverbot bestehen. Darin ist sich die Landesregierung im übrigen mit den im Landtag vertretenen Parteien einig.

Mit Sorge sehen wir die Forderung des Flughafenverbands ADV nach einem ausschließlich auf die Nachfrage ausgerichteten Ausbau der Flughafeninfra-

1/2

Verkehrsanbindung

☞ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden-Nordfriedhof), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau/Paul-Gerhardt-Weg), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bahnhofstraße“
☞ Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Straße oder Bahnhofstraße

Parkmöglichkeiten

Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeyer-Allee)



struktur. Die ADV selbst geht dabei von einem – auch aus Klimaschutzaspekten bedenklichem - nochmaligen Anstieg des Luftfrachtvolumens von 2005 bis 2020 um 117 % aus. Die Auffassung der ADV, dass Lärmschutzfenster dem Schutzgut Nachtruhe bereits angemessen Rechnung tragen würden, überzeugt nicht. Auch die Forderung der ADV nach einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes wie sie Eingang in die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung gefunden hat, lehnt Rheinland-Pfalz ab. Wir messen dem Schutz der Bevölkerung insbesondere vor nächtlichem Fluglärm einen hohen Stellenwert bei und setzen uns dafür ein, den luftverkehrsrechtlichen Rahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm nicht zu Lasten des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in den Nachstunden zu verändern.. Das Land Rheinland-Pfalz hat hierzu im Bundesrat einen Entschließungsantrag eingebracht, den ich Ihnen hier nochmals zukommen lasse.

Ich hoffe, dass die sich aus der Konferenz entwickelnden Aktivitäten eine positive Wirkung für die Region und für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung haben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Margit Conrad

Bundesrat

Drucksache 834/09

17.11.09

Antrag

des Landes Rheinland-Pfalz

Entschließung des Bundesrates zu Verbesserungen beim Verkehrslärmschutz

Der Ministerpräsident
des Landes Rheinland-Pfalz

Mainz, den 17. November 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhmsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat beschlossen, beim Bundesrat den in der Anlage mit Begründung beigefügten Antrag für eine

**Entschließung des Bundesrates zu Verbesserungen beim
Verkehrslärmschutz**

einzubringen.

Ich bitte Sie, den Entschließungsantrag gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung der 864. Sitzung des Bundesrates am 27. November 2009 zu setzen und anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Kurt Beck

Entschließung des Bundesrates zu Verbesserungen beim Verkehrslärmschutz

Der Bundesrat möge beschließen:

Straßenverkehrslärm

1. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um mindestens 3 dB(A) zu senken.
2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung weiterhin auf, die Senkung bereits im Jahr 2010 vorzunehmen und die hierfür erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt einzustellen.
3. Der Bundesrat nimmt dabei Bezug auf die in der abgelaufenen 16. Legislaturperiode im Rahmen des „Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II“ angekündigte Absicht der Bundesregierung, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) zu senken. Diese Absenkung muss möglichst rasch erfolgen. Der Bundesrat weist im Übrigen darauf hin, dass in der Koalitionsvereinbarung zur 17. Legislaturperiode die dringend erforderlichen Verbesserungen bei der Lärmsanierung an Straßen nicht benannt sind.
4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, für Lärmschutzmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast der Städte die gemeinsame Finanzierung der Lärmsanierung zwischen Bund, Ländern und Kommunen über das Konjunkturprogramm hinaus fortzuführen.

Schienenverkehrslärm

5. Der Bundesrat begrüßt die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II verankerte Absicht der Bundesregierung, den Schienenverkehrslärm gegenüber dem heutigen Niveau bis zum Jahr 2020 um 10 dB(A) zu senken und damit praktisch zu halbieren.
6. Der Bundesrat sieht in der Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen einen zentralen Beitrag zur Lärmverminderung an der Quelle. Er bittet die Bundesregierung, gegenüber der europäischen Kommission darauf hinzuwirken, dass in der europäischen TSI-Lärm, die bisher nur Lärmgrenzwerte für neue und umgebaute Fahrzeuge enthält, in einem Stufenplan auch Grenzwerte für Bestandsfahrzeuge festgelegt werden.
7. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die von ihr angekündigte Einführung lärmabhängiger Trassenpreise schnellstmöglich zu verwirklichen, um

einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen. Der Bundesrat verweist insofern auf den Verordnungsantrag zur Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Bundesrats-Drucksache ...).

8. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, für einen besseren Schutz der Gesundheit den Schienenbonus abzuschaffen und zu prüfen, ob neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann, um die Realität besser abzubilden.

Flugverkehrslärm

8. Der Bundesrat misst dem Schutz der Bevölkerung auch vor den schädlichen Wirkungen insbesondere des nächtlichen Fluglärms einen hohen Stellenwert bei. Er fordert die Bundesregierung dazu auf, den luftverkehrsrechtlichen Rahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm nicht zu Lasten des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in den Nachstunden zu verändern. Die rechtlichen Regelungen zur Begrenzung von Nachtflügen dürfen wirtschaftlichen Interessen nicht untergeordnet werden.

Begründung:

Straßenverkehrslärm

Zwei Drittel der deutschen Bevölkerung fühlen sich durch Lärm belästigt. Hauptlärmquelle ist die verkehrliche Mobilität, die grundsätzlich ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensqualität und unseres Wohlstands ist. Dies gilt in erster Linie für den Straßenverkehrslärm, aber auch Schienen- und Flugverkehr führen zu einem hohen Maß an Lärmbelastung.

Mit dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II hat die Bundesregierung in der vergangenen Legislaturperiode Verbesserungen beim Lärmschutz angekündigt. Durch eine Reduzierung der Grenzwerte bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) sollen die der Bevölkerung nur schwer vermittelbaren Unterschiede zwischen den Grenzwerten der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung abgebaut werden.

Die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung enthält ebenfalls eine Absichtserklärung zur Ausweitung des Lärmschutzes, angesprochen werden jedoch lediglich konkrete Verbesserungen beim Schienenverkehrslärm.

Darüber hinaus sollen entgegen den Ankündigungen des Verkehrslärmschutzpaketes II die Mittel für die Lärmsanierung nicht erhöht werden.

Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, auch den Lärmschutz an bestehenden Straßen zu verbessern und die Grenzwerte für die Lärmsanierung um mindestens 3 dB(A) zu senken. Die Bundesregierung wird weiterhin aufgefordert, die Grenzwertreduzierung schnellstmöglich, d.h. ab 2010, umzusetzen und die erforderlichen Mittel im Bundeshaushalt bereitzustellen.

In den vergangenen Jahrzehnten erfolgten beträchtliche Lärmschutzmaßnahmen durch Bund und Länder an Bundes- und Landesstraßen in deren Baulast. Heute wohnen deshalb etwa 4/5 der am höchsten Lärmbetroffenen vorwiegend an Bundes-, aber auch an Landesstraßen in der Baulast der Städte. Das betrifft die Bevölkerung in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern. Damit ein besseres Lärmschutzkonzept in Deutschland erfolgreich sein kann, ist dort eine langfristige Finanzierung notwendig; die gemeinsame Finanzierung der Lärmsanierung in den Städten muss durch Bund, Länder und Kommunen über das Konjunkturprogramm hinaus fortgeführt werden.

Schienerverkehrslärm

Das Ziel der Bundesregierung, den Schienenlärm in der nächsten Dekade zu halbieren, wird ausdrücklich unterstützt. Die Bundesregierung verfolgt seit mehreren Jahren für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes eine Politik zur Verminderung des Lärmproblems. Die Bevölkerung insbesondere an den Hauptabfuhrstrecken ist jedoch in Sorge, dass damit allenfalls die zusätzlichen Lärmbelastungen aufgrund des mittel- und langfristig weiter wachsenden Güterverkehrs gemildert werden können. Intensivere Anstrengungen sind daher dringlich.

Bei der Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen handelt es sich auch um ein erklärtes, allerdings noch unverbindlich verankertes Ziel der Europäischen Kommission. Es wäre im Interesse einer aktiven Lärmschutzpolitik konsequent, wenn sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine konkrete, zeitlich gestaffelte verbindliche Einführung von Lärmgrenzwerten für Bestandswagen in der TSI-Lärm einsetzen würde, wie sie derzeit für neu in den Verkehr zu bringende Fahrzeuge gelten.

Unabhängig davon ist es bereits jetzt möglich, die Nutzung leiser Güterwagen über den nationalen Trassenpreis durch einen Bonus zu belohnen und damit für die Halter der Fahrzeuge einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung zu schaffen. Dieser Weg muss jetzt schnell mit einem möglichst einfachen und wenig bürokratielastigen

Erfassungsverfahren entsprechend dem Beispiel einiger europäischer Nachbarstaaten gegangen werden.

Seit Jahren steht der bisher in der 16. BImSchV verankerte Schienenbonus (5 dB(A)) zusammen mit dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren in der Kritik, weil dabei die tatsächliche Wirkung des Schienenlärms auf die Gesundheit nicht realitätsnah erfasst wird. Aufgrund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre besteht für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Lärmermittlung. Da ein besserer Gesundheitsschutz beim Güterverkehrslärm vordringlich ist, ist es geboten, den Schienenbonus abzuschaffen und zu prüfen, ob zusätzlich zum Dauerschallpegel Spitzenschallpegel für die Nacht eingeführt werden können.

Fluglärm

Die Zulassung eines nächtlichen Flugbetriebs ist wegen der Pflicht, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen, nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes vor allem in der Kernzeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr in erhöhtem Maß rechtfertigungsbedürftig.

Mit Blick auf die Ausführungen im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode steht zu besorgen, dass die bisherige gefestigte Rechtsprechung, die eine besondere Rücksichtnahme auf das Ruhebedürfnis der Anwohner von Flughäfen in der Nachtzeit anerkennt, durch eine Gesetzesänderung zugunsten wirtschaftlicher Interessen gelockert werden soll.

Den Anwohnern von Flughäfen sind weitere Fluglärmbelastung aber gerade in der Nachtkernzeit nicht zumutbar. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, die maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen unverändert zu lassen. Danach sind Nachtflugbewegungen bei entsprechend nachgewiesenem Bedarf möglich.

Nachtflugverbote/Nachtflugbeschränkungen an ausgewählten europäischen Flughäfen

Flughafen	Nachtflugverbote von - bis (L = Landungen, S = Starts)	Gültigkeit für Flugzeuge ¹⁾	Verspätungsregelung	Lärmkontingent/ Bewegungskontingent o.ä.	Bemerkungen
Amsterdam	keine (Kontingent 23 00 - 6 00)	-	-	ja	derzeit max. ca. 12 500 Nachtbewegungen 23 00 - 6 00 Uhr
Brüssel	(Kontingent 23 00 - 6 00)	-	-	ja	läuft auf Einfrieren der Nachtbewegungen hinaus
London LHR	(Kontingent 23 30 - 6 00)	-	-	ja	ca. 6 000 Bewegungen/Jahr in 2004 (23 30 - 6 00)
London GTW	(Kontingent 23 30 - 6 00)	-	-	ja	ca. 16 500 Bewegungen/Jahr in 2004 (23 30 - 6 00)
London STN	(Kontingent 23 30 - 6 00)	-	-	ja	ca. 12 000 Bewegungen/Jahr in 2004 (23 30 - 6 00)
Mailand MXP	keine	Kap. 3	-	nein	derzeit keine wesentlichen Beschränkungen
Zürich	22 45 - 6 00 (L+S)	-	bis 23 30	nein	nach "vorläufigem Betriebsreglement"
Wien	mit Ausbau Kontingent 23 30 - 5 30 (durchschnittlich 8 Bewegungen)	k a	in Kontingent enthalten	ja	max. 3 000 Bewegungen/ Jahr 23 30 - 5 30, ab 2007 schrittweiser Abbau Nachtbewegungen auf gepl. Kontingent
Prag	Kontingent 21 00 - 5 00 (max. 3 S + 3 L/Stunde)	Kap. 3	frei	ja	
Madrid	keine	Kap. 3	-	nein	keine wesentlichen Beschränkungen
Paris CDG	nein	Kap. 3	-	ja	mindestens Einfrieren der Zahl der Nachtflüge, nicht genutzte Slots in der Nacht werden nicht mehr vergeben
Paris Orly	23 30 - 6 00	-	nein	nein	
Kopenhagen	nein	-	-	ja	
Basel-Mulhouse	22 00 - 3 00 L 22 00 - 4 00 S	Kap. 3	-	nein	
Warschau	Kontingent 22 00 - 6 00	Chapter III		ja	

¹⁾ Kap. 3 nach ICAO Annex Chapter 3 zertifizierte Flugzeuge; zum Teil weitere Einschränkungen von einzelnen Flugzeugtypen ähnlich der deutschen "Bonusliste" (z.B. in Prag, Madrid). Der weit überwiegende Teil der gängigen Flugzeugmuster ist jedoch in jedem Fall erfasst

aus:

„Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International Abschlussbericht 2009“

im Auftrag:
 des Ministeriums für Infrastruktur
 und Raumordnung des Landes Brandenburg
 Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
 14467 Postdam

erstellt von:



INTRAPLAN
 Consult GmbH

Orleansplatz 5a
 81667 München
 Ansprechpartner: Dr. Markus Schubert
 T.: +49 (0)89 - 45 91 1127
 markus.schubert@intraplan.de

EINGEGANGEN

31. MRZ. 2011
10 5-334Erledigt: *Klein, Verhulst*
Prof. Dr. Verhulst

Landtag Brandenburg 7. April 2011 Anhörung
„Schutz der menschlichen Gesundheit“

Zu Punkt 9. Welche Auswirkungen hat nächtlicher Fluglärm auf Herz- und Kreislauferkrankungen ?

von

Martin Kaltenbach

Zur Person

Martin Kaltenbach, Prof. Dr. med.

Leiter Kardiologie im Klinikum der Universität Frankfurt 1973-1993

Vorstand Deutsche Herzstiftung, Deutsche Stiftung für Herzforschung

Redaktion „Herz heute“

Vorstand Rhein Main-Institut

Dialogforum Flughafen Frankfurt 2001 bis 2011.

Über 1 000 wissenschaftliche Publikationen.

Zum Thema Fluglärm :

Aydin und Kaltenbach: Noise perception, heart rate and blood pressure in relation to aircraft noise in the vicinity of the Frankfurt airport (Clinical Cardiology 2007)

Anhörung Gesundheitsmonitoring Hessischer Landtag 2010

Kaltenbach, Maschke und Klinke: Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm (Health consequences of aircraft noise) Deutsches Ärzteblatt 2008.

Unter den **Auswirkungen von Lärm** steht der hohe Blutdruck im Vordergrund.

Schon 1968 wurde von Graff et al. eine Untersuchung publiziert mit dem Titel: Lärmbelastung und arterielle Hypertoniekrankheit beim Menschen.

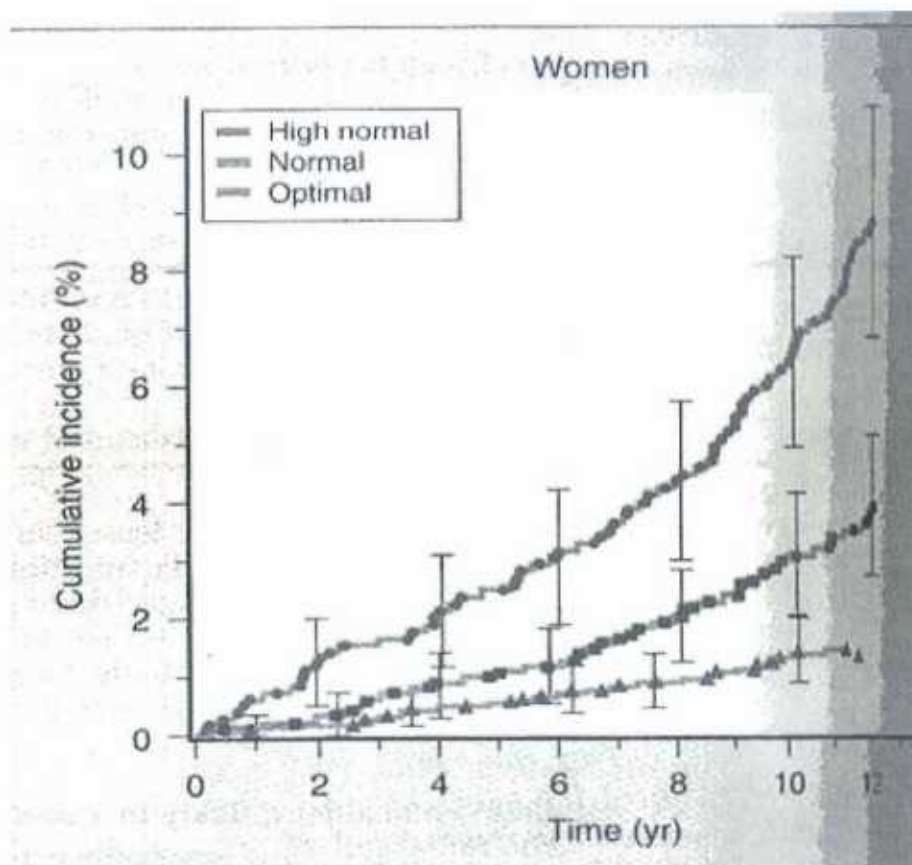
Es handelte sich um Arbeiter einer Kesselschmiede, die als Folge des Lärms mehrheitlich eine Hochdruckkrankheit entwickelten.

Seither wurde der Zusammenhang zwischen Lärm und Hochdruck immer wieder bestätigt. Die neuen epidemiologischen Studien unterscheiden sich von den alten hauptsächlich darin, dass die Beziehungen zwischen Lärm und Hochdruck schon bei viel niedrigeren Lärmpegeln gefunden wurden. Außerdem zeigen sie, dass der nächtliche Fluglärm ganz besonders gefährlich ist.

Es ist bekannt, dass nächtlicher Fluglärm zu Schlafstörungen und subjektiven Belästigungen führen kann. Weniger bekannt ist, dass Blutdruckerhöhungen und die Folgekrankheiten auch unbemerkt auftreten: „Das Ohr schläft nicht“. Auch im Schlaf und ohne Erwachen werden akustische Sinneseindrücke aufgenommen und an subkortikale Kreislaufzentren weiter geleitet.

Bedeutung von Blutdruckerhöhungen

Die Blutdruckkrankheit ist ein Risikofaktor Nummer eins für Folgekrankheiten wie Herzschwäche, Schlaganfall und Herzinfarkt. Eine epidemiologisch nachweisbare Gesundheitsgefährdung tritt nicht erst auf, wenn starke Blutdruckerhöhungen mit direkter Organschädigung auftreten, sondern schon wenn der Blutdruck in einen Bereich gestiegen ist, der nicht als sicher krankhaft definiert wird. So steigt zum Beispiel das Risiko in den folgenden 12 Jahren einen Herzinfarkt zu erleiden auf das Vielfache an, wenn in einer Population der Blutdruck vom „optimalen“ 120/70 in den normalen von 130/80 oder den so genannten hoch normalen Wert von 140/85 ansteigt, wie hier am Beispiel der Herzinfarkt Wahrscheinlichkeit von Frauen (nach Braunwald) dargestellt:



Unsere eigene Studie im Bereich des Flughafens Frankfurt hat die langfristig und kurzfristig durch nächtlichen Fluglärm eintretenden Veränderungen beispielhaft gezeigt. In zwei Bevölkerungsgruppen mit einer nächtlichen Fluglärmbelastung von 50dB(A) wurde der Blutdruck morgens und abends über einen Zeitraum von drei Monaten verfolgt. Dabei wurden zwei Wohngebiete so ausgewählt, dass die Lärmbelastung nur durch startende und nicht durch landende Flugzeuge hervorgerufen wurde. Das bedeutete, dass die im Westen wohnende Gruppe nur bei Westwind, die im Osten wohnende nur bei Ostwind belastet war.

Der Frankfurter Flughafen wird wegen überwiegenden Westwinds in 4/5 der Zeit mit Starts nach Westen und in 1/5 der Zeit mit Starts nach Osten betrieben. Das spiegelte sich im Blutdruckverhalten wider. Der Blutdruck war in der Westgruppe um 12 mm Hg systolisch und 7 mm Hg diastolisch höher.

Besonders aufschlussreich war die Beobachtung der zwei Gruppen über drei Monate. Die in den „normalen“ Monaten mit überwiegendem Westwind bestehende Differenz verminderte sich in den „unnormalen“ Perioden mit mehr Ostwind. Der Blutdruck nahm im Westen ab und im Osten zu.

Die subjektive aus den täglichen Protokollen ablesbare Belästigung ging diesen Blutdruckveränderungen nicht parallel. Zwar nahm die Belästigung in der Ostgruppe mit neu auftretendem Lärm prompt zu, in der Westgruppe aber bildete sie sich trotz der eintretenden Nachtruhe nicht zurück. Ein Befund der aus der Stressforschung bekannt ist. „Wenn der Bogen überspannt ist, kann er nicht mehr entspannt werden“ .

Die neuen Studien zeigen insgesamt, dass beginnend mit 45 dB(A) nachts gesundheitlich relevante Kreislaufreaktionen auftreten. Unter dem Eindruck dieser Studienergebnisse hat ein großes, international zusammengesetztes Expertengremium unter Vorsitz der WHO festgestellt, dass im Lärmpegelbereich ab 45 dB(A) nachts mit Gesundheitsgefährdungen gerechnet werden muss. Aus diesem Grund wurden die Richtlinien der WHO neu gefasst, und die Grenze für mögliche Gesundheitsschäden von 50 auf 45 dB(A) herab gestuft.

Die Reduktion um 5 dB(A) ist von großer praktischer Auswirkung. Sie bedeutet zum Beispiel für den Frankfurter Raum, dass ganze Stadtteile und dicht besiedelte Wohngebiete, die bisher als ungefährdet gelten konnten, jetzt als gesundheitsgefährdet eingestuft werden müssen.

Während die Blutdruckerhöhung infolge von Lärm und ganz besonders von nächtlichem Fluglärm durch zahlreiche Studien so gesichert ist, dass ein vernünftiger Zweifel an dem Zusammenhang nicht mehr möglich ist, wurde das

vermehrte Auftreten von **Folgekrankheiten** erst in jüngster Zeit durch ausgedehnte Untersuchungen nachgewiesen.

Die Berliner Studie von 2006 aus der Charite mit 4 115 Patienten von 32 Berliner Krankenhäusern ergab eine leichte Zunahme von frischen Herzinfarkten (Inzidenz) in Anhängigkeit von starkem Verkehrslärm.

Die im Auftrag des Bundesumweltamtes im Raum Köln-Bonn von Greiser durchgeführte Studie aus dem Jahr 2010 mit Auswertung der Krankenkassendaten von einer Million Versicherter zeigte bei starkem nächtlichen Fluglärm eine Zunahme des Auftretens von Herzinfarkten um bis zu 50 % . Außer Herzinfarkten traten auch vermehrt Schlaganfälle und Fälle von Herzschwäche auf.

In der Schweiz wurden die Sterberegister der gesamten Bevölkerung von 4,5 Millionen Einwohnern über fünf Jahre verfolgt und die Ergebnisse 2010 veröffentlicht. Es fand sich eine Zunahme der Todesfälle infolge Herzinfarkt. In Wohnorten mit lautem Verkehrslärm wurde eine leichte Zunahme festgestellt, in Wohnorten mit starkem Fluglärm betrug sie 30% . Bei Bewohnern, die 15 oder mehr Jahre am selben Ort gewohnt hatten, betrug die Zunahme 50 %.

Eine prospektive dänische Studie aus dem Jahr 2011 zeigte eine signifikante Zunahme der Häufigkeit von Schlaganfällen in Folge von Verkehrslärm.

Die heute vorliegenden Untersuchungen sprechen insgesamt sowohl für eine Verursachung von Blutdruckerhöhungen als auch für eine Zunahme der kardiovaskulären Morbidität und Mortalität das heißt der Erkrankungshäufigkeit und Sterblichkeit an Herz- Kreislauferkrankungen, insbesondere von Herzinfarkt, Schlaganfall und Herzversagen durch Lärm. Unter den Bedingungen unserer Zeit steht der nächtliche Fluglärm im Vordergrund.

Schlussfolgerung

Lärm jeder Art, ganz besonders aber nächtlicher Fluglärm kann zu erhöhtem Blutdruck führen. Darüber hinaus zeigen die neuen großen Studien eine Zunahme von Erkrankungen und Sterbefällen infolge von Herz- Kreislauferkrankungen um bis zu 50 % . Diese Krankheiten in Form von Herzinfarkten, Schlaganfällen und Herzschwäche sind für mehr Krankenhausaufnahmen und Todesfälle verantwortlich sind als sämtliche Krebserkrankungen zusammen. Maßnahmen zur Lärmreduktion sind daher wirtschaftlich gerechtfertigt und menschlich geboten.

Literatur

- Babisch W, Beule B, Schust M, Kersten N, Ising H. (2005): Traffic noise and risk of myocardial infarction (NaRoMI). *Epidemiology* 16: 33–40.
- Eriksson C, Rosenlund M, Pershagen G, Hilding A, Ostenson C-G, Bluhm G. (2007): Aircraft noise and incidence of hypertension. *Epidemiology* 18: 716–72.
- Gangwisch J. E. et al. (2006) Hypertension 47 : Short Sleep Duration as a Risk Factor for Hypertension
- Graff, C.; Bockmühl, F.; Tietze, V. (1968): Lärmbelastung und arterielle (essentielle) Hypertoniekrankheit beim Menschen. In: Nitschkoff, S; Kriwizkaja, G.: Lärmbelastung, akustischer Reiz und neurovegetative Störungen.
- Greiser (2010): Risikofaktor nächtlicher Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Schriftenreihe Umwelt & Gesundheit 01/2010, Umweltbundesamt
- Greiser, E.; Janhsen, K.; Greiser, C. (2006): Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen. Förderkennzeichen 205 51 100, Umweltbundesamt
- Huss, A; Spoerri, A. ; Egger, M.; Röösl, M. (2010): Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality From Myocardial Infarction. *Epidemiology* 21 (6), p. 829-836
- Jarup L; Babisch W; Houthuijs D; Pershagen G; Katsouyanni K; Cadum E; Dudley M-L; Savigny P; Seiffert I; Swart W; Breugelmans O; Bluhm, G; Selander J; Haralabidis A; Dimakopoulou K; Sourtzi P; Velonakis M; Vigna-Taglianti F. (2007): Hypertension and Exposure to Noise near Airports - the HYENA study. *Environmental Health Perspectives* 2008, Vol. 116, Nr. 3, p. 329-333
- Kaltenbach, M.; Maschke, C.; Klinke, R. (2008): Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm. *Dtsch. Ärzteblatt* 105 (31-32), 548-556
- LuftVG (2007): Luftverkehrsgesetz. BGBl. I S.698 (zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. August 2009, BGBl. I S. 2942).
- Öhrström E, Barregård L (2005): Undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tag och flyg i Lerums kommun (Untersuchung von Gesundheitsbeeinträchtigungen hervorgerufen durch Straßenverkehrs-, Zug- und Fluglärm in der Gemeinde Lerum). Technical Report, Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum, Sahlgrenska Gothenburg, Sweden
- Sørensen Mette, Martin Hvidberg², Zorana J. Andersen, Rikke B. Nordsborg, Kenneth G. Lillielund, Jørgen Jakobsen⁴, Anne Tjønneland¹, Kim Overvad, and Ole Raaschou-Nielsen :
Road traffic noise and stroke: a prospective cohort study
Eur Heart J Advance Access published January 25, 2011.
- Umweltbundesamt 2010: Umweltbundesamt (2009): Night Noise Guidelines als offizielles WHO-Dokument veröffentlicht. Telegramm: Umwelt & Gesundheit, Ausgabe 06/2009
- WHO (1999): Guidelines for Community Noise (edited by Berglund B., Lindvall T., Schwela D.H.). World Health Organization, Genf
- WHO (2009): Night Noise Guidelines for Europe. World Health Organisation Regional office for Europa, Kopenhagen

Landtag Brandenburg 7. April 2011 Anhörung

„Schutz der menschlichen Gesundheit“

Zu Punkt 9. Welche Auswirkungen hat nächtlicher Fluglärm auf Herz- und Kreislauferkrankungen ?

von

Martin Kaltenbach

Zur Person

Martin Kaltenbach, Prof. Dr. med.

Leiter Kardiologie im Klinikum der Universität Frankfurt 1973-1993

Vorstand Deutsche Herzstiftung, Deutsche Stiftung für Herzforschung

Redaktion „Herz heute“

Vorstand Rhein Main-Institut

Dialogforum Flughafen Frankfurt 2001 bis 2011.

Über 1 000 wissenschaftliche Publikationen.

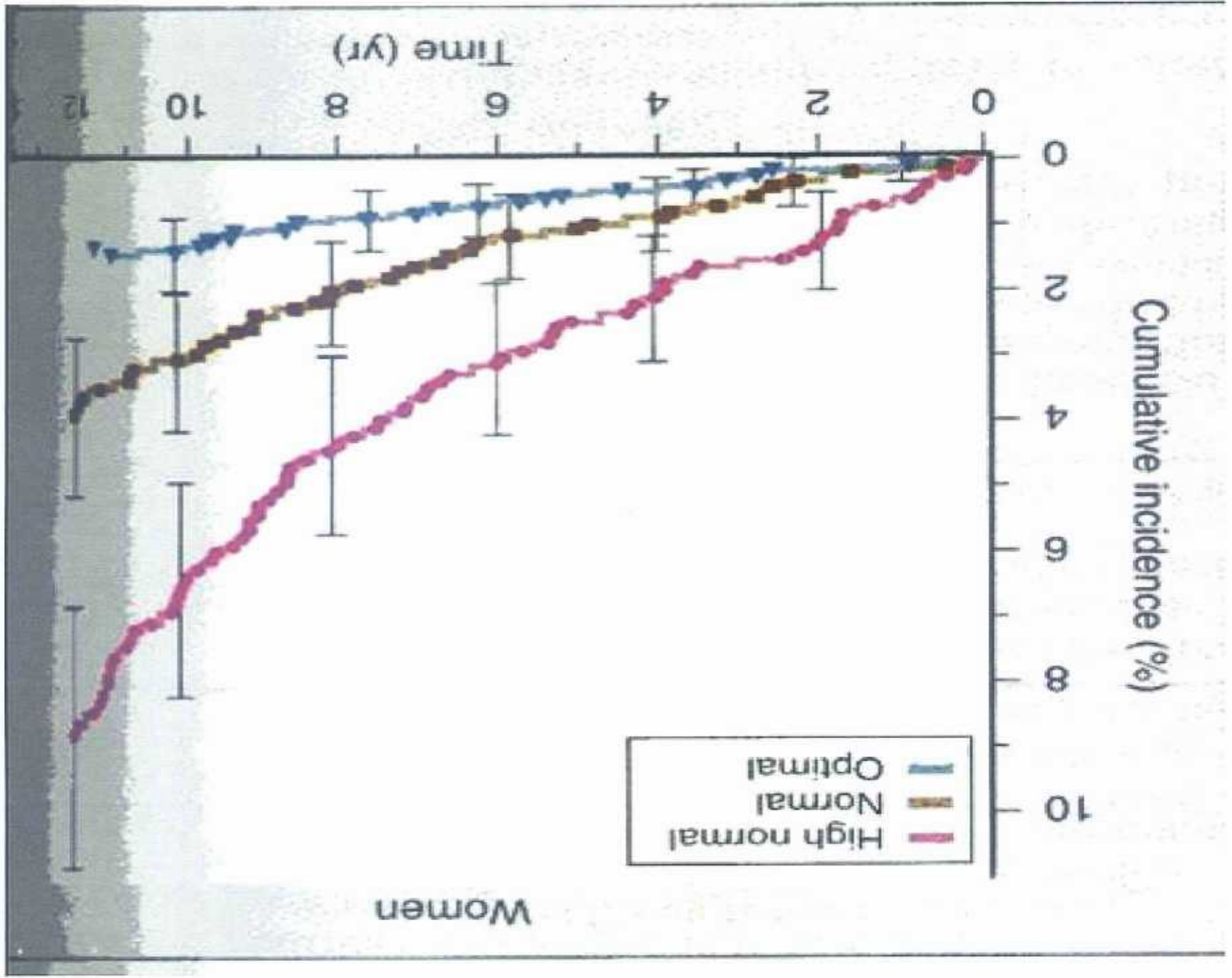
- Zum Thema Fluglärm :
- Aydin und Kaltenbach: Noise perception, heart rate and blood pressure in relation to aircraft noise in the vicinity of the Frankfurt airport (Clinical Cardiology 2007)
- Anhörung Gesundheitsmonitoring Hessischer Landtag 2010
- Kaltenbach, Maschke und Klinke:
Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm
(Health consequences of aircraft noise)
Deutsches Ärzteblatt 2008.

- Unter den **Auswirkungen von Lärm** steht der hohe Blutdruck im Vordergrund.
- Schon 1968 wurde von Graff et al. eine Untersuchung publiziert mit dem Titel:
- Lärmbelastung und arterielle Hypertoniekrankheit beim Menschen.
- Es handelte sich um Arbeiter einer Kesselschmiede, die als Folge des Lärms mehrheitlich eine Hochdruckkrankheit entwickelten.

- Seither wurde der Zusammenhang zwischen Lärm und Hochdruck immer wieder bestätigt.
- Die neuen epidemiologischen Studien unterscheiden sich von den alten hauptsächlich darin, dass die Beziehungen zwischen Lärm und Hochdruck schon bei viel niedrigeren Lärmpegeln gefunden wurden.
- Außerdem zeigen sie, dass der nächtliche Fluglärm ganz besonders gefährlich ist.

- Es ist bekannt, dass nächtlicher Fluglärm zu Schlafstörungen und subjektiven Belästigungen führen kann.
- Weniger bekannt ist, dass Blutdruckerhöhungen und die Folgekrankheiten auch unbemerkt auftreten : „Das Ohr schläft nicht“ .
- Auch im Schlaf und ohne Erwachen werden akustische Sinneseindrücke aufgenommen und an subkortikale Kreislaufzentren weiter geleitet.

- **Bedeutung von Blutdruckerhöhungen**
- Die Blutdruckkrankheit ist ein Risikofaktor Nummer eins für Folgekrankheiten wie Herzschwäche, Schlaganfall und Herzinfarkt. Eine epidemiologisch nachweisbare Gesundheitsgefährdung tritt nicht erst auf, wenn starke Blutdruckerhöhungen mit direkter Organschädigung auftreten, sondern schon wenn der Blutdruck in einen Bereich gestiegen ist, der nicht als sicher krankhaft definiert wird. So steigt zum Beispiel das Risiko in den folgenden 12 Jahren einen Herzinfarkt zu erleiden auf das Vielfache an, wenn in einer Population der Blutdruck vom „optimalen“ 120/70 in den normalen von 130/80 oder den so genannten hoch normalen Wert von 140/85 ansteigt, wie hier am Beispiel der Herzinfarktwahrscheinlichkeit von Frauen (nach Braunwald) dargestellt



Cumulative incidence (%)

Time (yr)

Women

- Optimal
- Normal
- High normal

- Unsere eigene Studie im Bereich des Flughafens Frankfurt hat die langfristig und kurzfristig durch nächtlichen Fluglärm eintretenden Veränderungen beispielhaft gezeigt..

Es wurden zwei Wohngebiete so ausgewählt, dass die Lärmbelastung nur durch startende und nicht durch landende Flugzeuge hervorgerufen wurde.

- Das bedeutete, dass die im Westen wohnende Gruppe nur bei Westwind, die im Osten wohnende nur bei Ostwind belastet war.
- Von den Bewohnern beider Gebiete wurde der Blutdruck mit Hilfe automatischer Geräte verfolgt

- Der Frankfurter Flughafen wird wegen überwiegenden Westwinds in 4/5 der Zeit mit Starts nach Westen und in 1/5 der Zeit mit Starts nach Osten betrieben.
- Das spiegelte sich im Blutdruckverhalten wider. Der Blutdruck war in der Westgruppe um 12 mm Hg systolisch und 7 mm Hg diastolisch höher.

- Besonders aufschlussreich war die Beobachtung der zwei Gruppen über drei Monate. Die in den „normalen“ Perioden mit überwiegendem Westwind bestehende Differenz verminderte sich in den „unnormalen“ Perioden mit mehr Ostwind. Der Blutdruck nahm im Westen ab und im Osten zu.

- Die Schlafstörungen und die subjektive Belästigung gingen den Blutdruckveränderungen **nicht parallel**.
- Zwar nahmen sie in der Ostgruppe mit neu auftretendem Lärm prompt zu, in der Westgruppe bildeten sie sich aber trotz abnehmenden Nachtlärms nicht zurück.
- Ein Befund der aus der Stressforschung bekannt ist : „Wenn der Bogen überspannt ist, kann er nicht mehr entspannt werden“ .

- Die neuen Studien zeigen insgesamt, dass beginnend mit 45 dB(A) nachts gesundheitlich relevante Kreislaufreaktionen auftreten.
- Aus diesem Grund wurden von der WHO neue Richtlinien für den zulässigen nächtlichen Fluglärm „Night noise guidelines“
- erstellt, und die Grenze für mögliche Gesundheitsschäden von 50 auf 45 dB(A) herabgestuft.

- Die Reduktion um 5 dB(A) ist von großer praktischer Auswirkung. Sie bedeutet zum Beispiel für den Frankfurter Raum, dass ganze Stadtteile und dicht besiedelte Wohngebiete, die bisher als ungefährdet gelten konnten, jetzt als gesundheitsgefährdet eingestuft werden müssen.

- Während die **Blutdruckerhöhung** infolge von Lärm und ganz besonders von nächtlichem Fluglärm durch zahlreiche Studien so gesichert ist, dass ein vernünftiger Zweifel an dem Zusammenhang nicht mehr möglich ist, wurde das vermehrte Auftreten von
- **Herz- und Kreislaufkrankheiten** erst in jüngster Zeit nachgewiesen.

- . Die Berliner Studie von 2006 aus der Charite mit 4 115 Patienten von 32 Berliner Krankenhäusern ergab eine leichte Zunahme von frischen Herzinfarkten (Inzidenz) in Anhängigkeit von starkem Verkehrslärm.

- Die im Auftrag des Bundesumweltamtes im Raum Köln-Bonn von Greiser durchgeführte Studie von 2010 mit Auswertung der Krankenkassendaten von einer Million Versicherter zeigte bei starkem nächtlichen Fluglärm eine Zunahme des Auftretens von **Herzinfarkten** um bis zu 50 % .
- Außer Herzinfarkten traten auch vermehrt **Schlaganfälle** und Fälle von **Herzschwäche** auf.

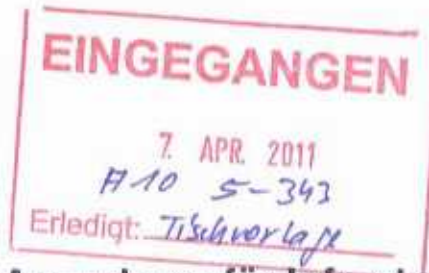
- In der Schweiz wurden die Sterberegister der gesamten Bevölkerung von 4,5 Millionen Einwohnern über fünf Jahre verfolgt und die Ergebnisse 2010 veröffentlicht.
- Es fand sich eine leichte Zunahme der **Todesfälle** infolge **Herzinfarkt** in Wohnorten mit lautem Verkehrslärm.
- In Wohnorten mit starkem Fluglärm betrug die Zunahme 30% . Bei Bewohnern, die 15 oder mehr Jahre am selben Ort gewohnt hatten, betrug sie 50 %.

- Eine prospektive dänische Studie aus dem Jahr 2011 zeigte eine signifikante Zunahme der Häufigkeit von **Schlaganfällen** in Folge von Verkehrslärm.

- Die heute vorliegenden Untersuchungen sprechen also insgesamt sowohl für eine Verursachung von Blutdruckerhöhungen als auch für eine Zunahme der kardiovaskulären **Morbidität und Mortalität** das heißt der Erkrankungshäufigkeit und Sterblichkeit an Herz- Kreislauferkrankungen, insbesondere von **Herzinfarkt, Schlaganfall** und **Herzversagen** durch Lärm. Unter den Bedingungen unserer Zeit steht der nächtliche Fluglärm im Vordergrund.

- **Schlussfolgerung**

- Lärm, insbesondere nächtlicher Fluglärm kann zu Blutdruckerhöhungen führen. Neue Studien zeigen darüber hinaus eine Zunahme von Herz-Kreislaufkrankungen um bis zu 50 %.
- Herz-Kreislaufkrankungen in Form von Herzinfarkten, Schlaganfällen und Herzschwäche sind für mehr Krankenhausaufnahmen und Todesfälle verantwortlich als sämtliche Krebserkrankungen zusammen.
- Maßnahmen zur Lärmreduktion sind daher
- wirtschaftlich gerechtfertigt und
- menschlich geboten.



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.



SACHSTANDSINFORMATION

der

Berliner Flughäfen

zur

**Öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**„Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot
am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“**

(Drucksache 5/2394 – Neudruck)

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

Nachfragen an: Berliner Flughäfen, Pressestelle, Tel. 030/6091-2055
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Klaus Wowereit
Sprecher der Geschäftsführung: Prof. Dr. Rainer Schwarz
Geschäftsführer Betrieb/BBI: Dr. Manfred A. Körtgen
Sitz der Gesellschaft: Schönefeld; Registergericht: Amtsgericht Potsdam HRB 622

Inhaltsverzeichnis

- 1. Airport BBI – das wichtigste Zukunftsprojekt
der Region Berlin-Brandenburg.....Seite 3**
 - 1.1 Positive Wirtschaftseffekte**
 - 1.2 Massive Nettofluglärmmentlastung in der Region**

- 2. Zur aktuellen Nachtflugregelung für den BBI.....Seite 7**

- 3. Fluglärm Auswirkungen und Gegenmaßnahmen.....Seite 8**

- 4. Gesundheitsmonitoring.....Seite 12**

Anlagen

1. Airport BBI – das wichtigste Zukunftsprojekt der Region Berlin-Brandenburg

Der neue Flughafen Berlin Brandenburg International BBI ist das größte und wichtigste Zukunftsprojekt der deutschen Hauptstadtregion. Das Projekt befindet sich mittlerweile auf der Zielgeraden: Im Mai 1996 entschieden die Flughafen-Gesellschafter Berlin, Brandenburg und die Bundesrepublik Deutschland, den Standort Schönefeld zum neuen Airport Berlin Brandenburg International BBI auszubauen und im Gegenzug die Berliner Innenstadtflughäfen Tegel und Tempelhof zu schließen. 2004 erteilte das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) den Planfeststellungsbeschluss, 2006 folgten die letztinstanzliche gerichtliche Überprüfung durch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) sowie der Baubeginn. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Startbahn, Vorfelder, Rollwege, Brücken und Straßen bereits gebaut, erste Gebäude in Betrieb genommen. Ende November 2011 startet der BBI-Probetrieb. Am 02. Juni 2012 werden die alten Flughäfen Schönefeld und Tegel geschlossen. Der BBI wird am Morgen darauf, am 03. Juni 2012, eröffnet.

Mit dem BBI eröffnet sich der Region Berlin-Brandenburg eine einzigartige Chance: Die Verdoppelung der vorhandenen Luftverkehrskapazitäten ist die Grundlage für neue Arbeitsplätze und weitere Unternehmensansiedlungen.

1.1 Positive Wirtschaftseffekte

Der BBI entfaltet bereits heute seine wirtschaftlichen Effekte für die Region: durch neue Arbeitsplätze, Milliarden-Investitionen und die Ansiedlung neuer Unternehmen. Durch den Airport BBI entsteht im Landkreis Dahme-Spreewald einer der größten Wachstumskerne der Region Berlin-Brandenburg. Einige Beispiele:

a. Aufträge an regionale Unternehmen

Bisher haben die Berliner Flughäfen für den Bau des BBI Aufträge im Wert von mehr als zwei Milliarden Euro vergeben – 62 Prozent der Aufträge gingen dabei an Unternehmen aus der Region Berlin-Brandenburg. Dies schafft und sichert eine Vielzahl von Arbeitsplätzen: Derzeit sind rund 500 Planer, Architekten und Ingenieure mit Koordination und Leitung der Bauarbeiten beschäftigt. Hinzu kommen derzeit über 3.000 Bauarbeiter auf der größten Flughafenbaustelle Europas.

b. Arbeitsplätze in der Region

Neben diesen Einmaleffekten durch den Bau des Flughafens wird der BBI bereits heute seiner Rolle als Jobmaschine durch die Schaffung dauerhafter Arbeitsplätze in der

zukunftsträchtigen Wachstumsbranche Luftfahrt gerecht. Nach der aktuellen Arbeitsstättenenerhebung der Berliner Flughäfen vom Juni 2009 arbeiten 17.785 Menschen auf den Flughäfen Schönefeld und Tegel.¹ Der Gesamtbeschäftigungseffekt für die Region liegt bereits heute bei rund 40.000 Arbeitsplätzen.² Da die Zahl der Arbeitsplätze auf Flughäfen stets mit der Zahl der Passagiere korreliert, ist im Eröffnungsjahr des BBI mit rund 20.000 direkt Beschäftigten auf dem BBI zu rechnen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt liegt nach einer Prognose des Kölner Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Herbert Baum sogar bei rund 73.000 Beschäftigten.³ Damit wird der BBI zur größten Arbeitsstätte und zum zentralen Wachstumsmotor der Region.

Nach aktuellen Zahlen der Zukunftsagentur Brandenburg (ZAB) ist in der Region Berlin-Brandenburg insbesondere das erweiterte Umfeld um den Flughafen für Unternehmensansiedlungen interessant. Im vergangenen Jahr begleitete die ZAB im 30-Minuten-Radius um den BBI 28 Projekte mit mehr als 900 geplanten Arbeitsplätzen.⁴ Mit einem weiteren, deutlichen Wachstumsschub bei den Ansiedlungen und Investitionen wird mit Beginn des Flugbetriebs gerechnet.

c. Dynamik in Anrainergemeinden

Die Effekte des BBI sind schon heute in der Heimatgemeinde des neuen Flughafens zu erkennen. Schönefeld wurde jüngst vom Prognos Zukunftsatlas als eine der deutschlandweit dynamischsten Gemeinden identifiziert.⁵ Bei der Studie werden Indikatoren wie Beschäftigungsentwicklung, Wachstum, demografische Faktoren und die Lage der öffentlichen Haushalte verglichen. Schönefeld registriert aktuell 1.800 Unternehmen und verzeichnet eine knappe Verdreifachung seiner Einwohnerzahlen von 5.500 im Jahr 1990 auf 14.000 im Jahr 2010. Zudem ist die Gemeinde schuldenfrei und investiert massiv in den Ausbau von Infrastruktur und öffentlichen Einrichtungen sowie die Ansiedlung weiterer Unternehmen.

d. Katalysator für Tourismus – eine der wichtigen Wirtschaftsbranchen der Region

Von besonderer Bedeutung sind die Effekte des neuen Flughafens für den Tourismus, einen der wichtigen Wirtschaftszweige der Region. Allein in Brandenburg kommt die

¹ Vgl. Studie „Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International – Update 2009 –“, Prof. Dr. Herbert Baum, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, 2009, S.4.

² Vgl. ebda, S. 16.

³ Vgl. Studie „Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International“, Prof. Dr. Herbert Baum, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, 2005, S.13.

⁴ Vgl. Märkische Allgemeine Zeitung, „Brandenburg lockt wieder mehr Investoren“, 22. Februar 2011.

⁵ Vgl. Prognos Zukunftsatlas 2010 – Deutschlands Regionen im Wettbewerb. Berlin/Bremen/Düsseldorf, 15. November 2010.

Tourismusbranche auf einen Bruttoumsatz von 4,3 Milliarden Euro in 2010 und eine Wertschöpfung von zwei Milliarden Euro.⁶ 2010 konnte Brandenburg 10,7 Millionen Übernachtungen verzeichnen.⁷ Berlin schloss 2010 ebenfalls mit einem Besucherrekord ab. In der Hauptstadt wurden 21 Millionen Übernachtungen gezählt.⁸ Etwa zwei Drittel der ausländischen Berlin-Besucher reisen per Flugzeug an.⁹ Damit sind gute Flugverbindungen für die Steigerung der Besucherzahlen in der Region entscheidend. In den vergangenen zehn Jahren haben sich die Fluggastzahlen verdoppelt, entsprechend sind auch die Besucherzahlen in Berlin und Brandenburg deutlich angestiegen.

Diese positive Entwicklung kann nur mit dem neuen Flughafen fortgeschrieben werden. Der Drehkreuzaufbau der Air Berlin¹⁰, ihr Beitrag in die Luftverkehrsallianz OneWorld und die von der Deutschen Lufthansa angekündigte Berlin-Strategie bieten die konkreten Ansatzpunkte für weitere Flugverbindungen und die bessere Erreichbarkeit der Region, insbesondere was die Langstreckenverkehre anbetrifft.¹¹ Gerade das breite Portfolio an Airlines ist eine Stärke des BBI: Neben Air Berlin und Lufthansa hat auch der Schönefeld anfliegende britische Low-Cost-Carrier Easyjet vor kurzem angekündigt, sein Engagement in der Region auszubauen.¹²

Weiterhin wachsende Passagierzahlen werden sich unmittelbar in neuen Arbeitsplätzen und weiteren Entwicklungsperspektiven in der Tourismuswirtschaft der Region niederschlagen. Nach einer aktuellen Studie der Unternehmensberatung McKinsey beschäftigt die Tourismusbranche bereits heute mit 160.000 Menschen rund 10 Prozent aller Erwerbstätigen in Berlin.¹³ Das Vollzeitarbeitsplatzäquivalent des Tourismus liegt in Brandenburg bei 115.000.¹⁴ Der Branche werden zudem – auch angesichts der besseren internationalen Anbindung dank des BBI – in den kommenden Jahren deutliche Entwicklungspotenziale attestiert.

⁶ Vgl. Institut für Management und Tourismus (IMT) 2010/ Landestourismuskonzeption 2011-2015. In: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH: Brandenburgs Tourismus in Zahlen.

⁷ Vgl. Landesamt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2010.

⁸ Vgl. Berlin Tourismus & Kongress GmbH: „Nahezu 21 Millionen Übernachtungen für Berlin“, Pressemitteilung vom 18. Februar 2011.

⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt/visitBerlin: Qualitätsmotor Deutschland-Tourismus 2009, 10. August 2010, S. 5.

¹⁰ Vgl. Rita Münck, Oneworld schnuppert Berliner Luft. IN: fww Magazin, 3. März 2011.

¹¹ Vgl. Deutsche Lufthansa: Politikbrief – Informationsdienst für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft. Frankfurt, Dezember 2010, S. 3.

¹² Vgl. Pressemitteilung von Easyjet Deutschland: „Easyjet neu von Berlin nach Manchester“, Berlin, 30. April 2011.

¹³ Vgl. McKinsey&Company: Berlin 2020, April 2010.

¹⁴ Vgl. IMT 2010, a.a.o..

a. Weitere Standorteffekte

Nicht nur für den Tourismussektor sind unmittelbare Effekte zu erwarten: die bessere internationale Anbindung der Region steigert zudem ihre Attraktivität als Unternehmensstandort. Mit weiteren Ansiedlungen ist daher zu rechnen. Auch für den regionalen Immobilienmarkt ist der BBI ein wichtiger Treiber. Nach Expertenmeinung hat die anstehende Eröffnung des BBI bereits heute positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Büroimmobilienpreise in Berlin – im vergangenen Jahr stieg der Flächenumsatz um 21 Prozent.¹⁵

1.2 Massive Nettofluglärmmentlastung in der Region

Gleichzeitig wird durch die Beendigung des innerstädtischen Luftverkehrs in Berlin die Gesamtfluglärmbelastung in der Region deutlich gesenkt:

Durch die Schließung der beiden innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel (TXL) und Berlin-Tempelhof (THF), einer zwingenden Voraussetzung für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum künftigen Hauptstadtflughafen BBI, findet eine massive Nettofluglärmmentlastung in der Region statt.

Im Jahr 2004 waren bei einem Fluggastaufkommen von 15 Millionen Passagieren tagsüber 225.800 Menschen in unserer Region von einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) betroffen. Im Jahr 2023 werden es bei doppelt so vielen Passagieren lediglich 59.600 sein.¹⁶ Die Anwohner am Flughafen werden durch ein umfangreiches Schallschutzprogramm mit einem Gesamtvolumen von 140 Millionen Euro weitreichend geschützt.

Darüber hinaus ist gutachterlich bestätigt, dass mit dem Single Airport BBI eine drastische Reduzierung der von potenziellen Störfällen durch Flugverkehr über besiedeltem Gebiet betroffenen Einwohnerzahl auf etwa fünf Prozent erreicht wird.¹⁷

¹⁵ Vgl. FAZ, „Flughafen sorgt für Belebung“, 11. März 2011.

¹⁶ Vgl. Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung, 2006, S. 33.

¹⁷ Aus Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (PFB), Teil C - Entscheidungsgründe, 2.2.1 Antragsbegründung, Seite 329: „Im Sinn einer Umweltbilanz sei festzustellen, dass es durch den Ausbau zwar zu zusätzlichen Belastungen, insbesondere Lärmbelastungen, am Standort des Flughafens Berlin-Schönefeld komme, diese Belastungen jedoch im Verhältnis zu den Entlastungen an den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof deutlich geringer ausfielen. Dies werde auch durch den LEP SF vom 18.03.1999 bestätigt, der von einer Halbierung der Fluglärm-betroffenen und einer Reduzierung der von potenziellen Störfällen betroffenen Einwohnerzahl auf etwa 5 %, einer Reduzierung der Versiegelung und einer optimalen Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern ausgeht.“

2. Zur aktuellen Nachtflugregelung für den BBI

Die Genehmigungsbehörde hat im Oktober 2009 mit dem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss (erg. PFB) eine Nachtflugregelung für den Airport BBI vorgelegt. Diese stellt eine deutliche Verschärfung der aktuellen Schönefeld-Regelung dar:

Demnach gilt ab BBI-Eröffnung:

- Reguläre Linienflüge in der Kernnachtzeit von 0 bis 5 Uhr sind ausgeschlossen – im Gegensatz zur derzeit für Schönefeld bestehenden 24-h-Genehmigung.
- Lediglich 77 Flugbewegungen sind in den Tagesrandzeiten von 22 bis 24 und von 5 bis 6 Uhr genehmigt. Die Airlines hatten im Genehmigungsverfahren einen deutlich höheren Bedarf angemeldet.
- Für die Zeit zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 23 und 24 Uhr erlaubt die Behörde eine maximale Anzahl von durchschnittlich 31 Flugbewegungen. Dadurch ist schon heute klar, dass das mittel- und langfristige Wachstum des Flughafens gedeckelt werden wird.
- Von 23.30 bis 24 Uhr und von 5 bis 5.30 Uhr dürfen grundsätzlich keine planmäßigen Flüge stattfinden. Diese Zeiten stehen ausschließlich für Verspätungen bzw. Verfrühungen zur Verfügung.

Ein komplettes Flugverbot zwischen 22 und 6 Uhr wäre ein Sonderfall in ganz Europa. Auf internationalen Flughäfen wie in Amsterdam, Brüssel oder Paris kann auch nachts geflogen werden. Auf den Airports in Frankfurt, München und Düsseldorf gelten ähnliche Regelungen wie für den BBI: Die Kernnachtzeit wird im Wesentlichen von Flugverkehr freigehalten, in den Randzeiten kann unter Einschränkungen geflogen werden.

Ohne die Nutzung der Randzeiten wäre der Flughafen nicht wettbewerbsfähig, vgl. hierzu die aktuelle Bedarfsanalyse des Gutachters Karl-Friedrich Müller (siehe Anlage).¹⁸ Das zentrale Ziel des BBI und der vergangenen 15 Jahre Luftverkehrspolitik in Berlin und Brandenburg, für die Region eine verbesserte Luftverkehrsanbindung insbesondere auf der Langstrecke zu erreichen, wäre verfehlt.

Bei einem Verzicht auf Flüge in den Randzeiten stünden laut einem Gutachten des Verkehrswissenschaftlers Prof. Herbert Baum 18.000 Arbeitsplätze in der Region auf dem Spiel. Mehrere hundert Millionen Euro an Einnahmen und Wertschöpfung gingen verloren.¹⁹

¹⁸ Aus Karl-Friedrich Müller: „Berlin BBI: Flüge am Tagesrand – Bedarfsanalyse –“, Herdecke 28. März 2011.

¹⁹ Vgl. Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen

I. Fluglärmwirkungen und Gegenmaßnahmen

Die Fluglärmwirkungen sind im BBI-Genehmigungsverfahren sowie im Rahmen der gerichtlichen Überprüfung umfassend behandelt worden:

a. Rechtliche Aspekte

Das im Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 in der Fassung seiner Änderungsbeschlüsse sowie der Planergänzung vom 20. Oktober 2009 verfügte Lärmschutzkonzept gewährleistet einen hinreichenden und angemessenen Schutz der Lärmbetroffenen durch passive Schallschutzmaßnahmen, Entschädigungen und Übernahmeansprüche und regelt die Beschränkungen des nächtlichen Flugbetriebs. Die Planfeststellungsbehörde hat die Fluglärmwirkungen des Vorhabens umfassend bewertet und zutreffend festgestellt, dass den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor flugbetriebsbedingtem Lärm mit den Auflagen zur Vermeidung und Minderung des Fluglärms genügt wurde.

Rechtlich ist es nicht geboten, jeglichem hypothetischen Risiko vorzubeugen – so die Einschätzung des Bundesverwaltungsgerichtes:

„§ 9 Abs. 2 LuftVG verlangt zur Abwehr nachteiliger Einwirkungen keine Vorsorge gegen rein hypothetische Gefährdungen. Der Planungsträger braucht keine Schutzziele festzulegen, deren Erforderlichkeit mangels verlässlicher wissenschaftlicher Erkenntnisse noch nicht abschätzbar ist (vgl. BVerfG, Beschlüsse vom 28. Februar 2002 – 1 BvR 1676/01 – NJW 2002, 1638 und vom 8. Dezember 2004 – 1 BvR 1238/04 – NVwZ-RR 2005, 227). Neue wissenschaftliche Erkenntnisse sind einer Planungs- oder Zulassungsentscheidung in der Regel erst dann zugrunde zu legen, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt und allgemeine Anerkennung - nicht notwendig einhellige Zustimmung - gefunden haben. Ein neuer Stand der Wissenschaft ist aber nicht erreicht, solange bisher anerkannte wissenschaftliche Aussagen kritisch hinterfragt und kontrovers diskutiert werden, ohne dass sich in der Forschung bereits ein neuer Grundkonsens abzeichnet (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Januar 2004 – BVerwG 4 B 82.03 – NVwZ 2004, 618; Urteil vom 20. April 2005 – BVerwG 4 C 18.03 – BVerwGE 123, 261, 284f).“²⁰

b. Lärmwirkungsforschung

Die Frage nach den gesundheitlichen Auswirkungen von nächtlichen Flugbewegungen wurde ausführlich im Rahmen des ergänzenden BBI-Planfeststellungsverfahrens erörtert.

Berlin-Schönefeld“ (erg. PFB), Potsdam 2009, S. 150.

²⁰ Aus Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) 4 A 1075.04, 16. März 2006, S. 134.

Unter Berücksichtigung der neuesten lärmmedizinischen Untersuchungen hat die Planfeststellungsbehörde ein Schutzkonzept erlassen, nach dem die Berliner Flughäfen Schallschutzmaßnahmen für Anwohner des Flughafens übernehmen.

Die gesundheitlichen Auswirkungen innerhalb des Nachtschutzgebiets (Kontur Leq 50 dB(A) und durchschnittlich maximal sechs Überschreitungen eines Maximalpegels von 70 dB(A) außen) werden bei den vorgeschriebenen Schutzmaßnahmen minimiert. Das im Jahr 2007 novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm als Teil des Immissionsschutzrechtes lässt Nachtflugbetrieb durch die Definition von Schutzzonen, innerhalb derer Schallschutzmaßnahmen erstattet werden, grundsätzlich zu. Im ergänzenden Planfeststellungsverfahren wurden der Vorsorgegedanke und das Recht auf körperliche Unversehrtheit umfassend erörtert. Sie bilden die Grundlage des verfügbaren Schutzkonzepts.

Eine Abschätzung möglicher Auswirkungen außerhalb des Nachtschutzgebiets ist nach dem derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung nicht möglich. Die Hyena-Studie ergab in diesen Pegelbereichen keine signifikanten Zusammenhänge zu Fällen von Bluthochdruck und Herzinfarkten.²¹ und ²² Auch die so genannten Greiser-Studien konnten keinen kausalen Zusammenhang zwischen Fluglärm und gesundheitlichen Folgen feststellen. In diesem Zusammenhang von Prof. Dr. Eberhard Greiser immer wieder veröffentlichte Zahlen von zu erwartenden Todesfällen und Schlaganfällen gelten wissenschaftlich als unseriös – dies wurde im Rahmen des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses ausdrücklich bestätigt.²³

Für Immissionswerte, die unterhalb der im Schutzkonzept definierten Grenzen liegen, sind keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse bekannt. Auch eine Monetarisierung der Fluglärmwirkungen ist im Pegelbereich unterhalb der im Schutzkonzept definierten Grenzwerte aufgrund der unsicheren Datenlage nicht möglich. Auch gibt es keine relevanten Forschungsergebnisse, die sich ausschließlich auf die Tagesrandzeiten beziehen. Aus diesem Grund können bezüglich der gesundheitlichen Risiken keine weitergehenden Aussagen getroffen werden. Unter Berücksichtigung des Lärmschutzkonzepts BBI kann aufgrund der unsicheren Datenlage auch hier keine weitere Gegenüberstellung von Interessen erfolgen. Die Abwägung innerhalb der Planfeststellung umfasste auch wirtschaftliche Interessen und ergab das Schutzkonzept. Somit wurde dem Aspekt von

²¹ Vgl. <http://ehp03.niehs.nih.gov/article/fetchArticle.action?articleURI=info:doi/10.1289/ehp.10775>, 6. April 2011.

²² Vgl. Prof. Dr. K. Scheuch: Planergänzungsverfahren „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“. Stellungnahme zu den Einwendungen zum Themenkomplex Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung, Bannewitz 2009, S. 15ff.

²³ Vgl. erg. PFB, 2009, S. 217.

mutmaßlichen gesundheitlichen Risiken in den Tagesrandzeiten bereits Rechnung getragen.

Punkt C V 4.2 des erg. PFB fasst die in der Anhörung gesammelten Expertenstatements zum „Stand der Erkenntnisse auf den Gebieten der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung“ zusammen:

„Aufgrund des hohen Stellenwertes des hier maßgeblichen Schutzziels und bedingt durch die große Resonanz dieses Themas bei den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendern im Anhörungsverfahren hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit den aktuellen Entwicklungen der letzten Jahre auf den einschlägigen Gebieten der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung unter Einbeziehung der neuesten Studien und wissenschaftlichen Publikationen zu diesen Themenbereichen und den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen auseinandergesetzt. Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde den Lärmmediziner Herrn Prof. Dr. Scheuch mit der Erstellung einer lärmmedizinischen Stellungnahme beauftragt“²⁴

Prof. Scheuch hat vor allem untersucht, ob es neue Erkenntnisse in Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung gibt, die eine Modifikation des bisherigen Schutzkonzeptes erforderlich machen. Insbesondere hat er dazu die Studien von Prof. Greiser aus dem Anhörungsverfahren evaluiert. Unter 4.2.3 des erg. PFB ist zudem eine „Gegenüberstellung der Stellungnahmen von Prof. Dr. Greiser, Prof. Dr. Dr. Jansen und der Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde“ zu finden. Es ist festzuhalten, dass die so genannten Greiser-Studien ausführlich betrachtet wurden:

„Zur Nachvollziehbarkeit der wissenschaftlichen Auseinandersetzung auf den Gebieten der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung ist dem Vorbringen von Herrn Prof. Dr. Greiser jeweils die Gegenäußerung von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen gegenübergestellt. Herr Prof. Dr. Dr. Jansen war als Gutachter auf dem Gebiet der Lärmwirkungsforschung von der FBS beauftragt und ist Mitautor der Fluglärmsynopse. [...] Insgesamt ist festzustellen, dass Herr Prof. Dr. Scheuch im Wesentlichen den Argumenten von Herrn Prof. Dr. Greiser nicht gefolgt ist. Aus der Sicht von Herrn Prof. Dr. Scheuch haben die Werte aus der Fluglärmsynopse weiterhin Gültigkeit. Neuere Erkenntnisse auf den Gebieten der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung, welche eine Modifizierung des Schutzkonzeptes aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 bedingen würden, liegen nicht vor.“²⁵

„Die Ergebnisse der Studie zum Flughafen Köln-Bonn von Herrn Prof. Dr. Greiser sind aus

²⁴ Aus erg. PFB, Potsdam, 2009, S. 187.

²⁵ Aus ebda S. 194.

Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu geeignet ist, das bisherige Schutzkonzept für das Nachtschutzgebiet in Frage zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde sieht es als nicht nachgewiesen an, dass auf der Basis der Werte des vorliegenden Schutzkonzeptes ein kausaler Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und dem Auftreten von Bluthochdruck nach epidemiologischen Kriterien sehr wahrscheinlich ist.²⁶

c. Das BBI-Schallschutzprogramm

Parallel zum Bau des Hauptstadt-Airports BBI setzen die Berliner Flughäfen das Schallschutzprogramm für die Anwohner des Airports BBI um. Jeder Eigentümer, dessen Wohngebäude/Grundstück sich innerhalb der Schutzgebiete des Flughafens BBI befindet, hat Anspruch auf die Durchführung/Erstattung von Schutzmaßnahmen. Diese werden sowohl an den besonders schutzwürdigen Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Altenwohnheime und Krankenhäuser als auch für die Privathaushalte ausgeführt. Für die Realisierung des BBI-Schallschutzprogramms veranschlagen die Berliner Flughäfen insgesamt 140 Millionen Euro.

2009 haben die Berliner Flughäfen mit der Umsetzung des Schallschutzprogramms für die Privathaushalte begonnen. Insgesamt sind etwa 25.500 Haushalte schalltechnisch zu ertüchtigen. Mehr als die Hälfte aller anspruchsberechtigten Flughafennachbarn hat bereits einen formlosen Antrag auf Schallschutz gestellt. Letztlich können Anwohner ihren Antrag auf Schallschutz noch bis zu fünf Jahre nach BBI-Eröffnung einreichen.²⁷

d. Lärmentgelte

Der Einsatz von umweltfreundlicheren Flugzeugtypen zahlt sich am BBI für die Airlines aus. Bereits seit vielen Jahren erheben die Berliner Flughäfen ein lärmbezogenes Flughafen-Entgelt. Dieses hat in den vergangenen Jahren bereits seine Steuerungswirkung entfaltet.

In der BBI-Entgeltordnung erweitern die Berliner Flughäfen dieses lärmbezogene Entgelt: So werden Flüge zwischen 22 und 6 Uhr mit einem differenzierteren Lärmaufschlag von bis zu 400 Prozent versehen, um einen Anreiz für die Abwicklung dieser Flüge in der Tageszeit von 6 bis 22 Uhr zu bieten. Außerdem erheben die Berliner Flughäfen zukünftig Lärm-Entgelte sowohl für Starts als auch für Landungen. Bislang wurde dies lediglich für Landungen getan. Nicht zuletzt gibt es künftig ein emissionsbezogenes Entgelt, mit dem ein Anreiz zum Einsatz modernen Fluggeräts mit weniger Ausstoß an Klimagasen (Stickoxide NOx) geschaffen wird.

²⁶ Aus ebda S. 196.

²⁷ Vgl. Schallschutzprogramm BBI: Aktueller Antragsstand. In: http://www.berlin-airport.de/DE/UmweltvertraeglicherFlughafen/SchallschutzprogrammBBI_neu/Aktuelles/Index.html, 6. April 2011.

4. Gesundheitsmonitoring

Die Berliner Flughäfen begrüßen die geplante Lärmwirkungsstudie im Rahmen des Forums Flughafen und Region in Frankfurt. Das Studiendesign wird aus unserer Sicht zu Ergebnissen führen, die die Diskussion um die gesundheitlichen Wirkungen von Fluglärm versachlichen wird. Erklärtes Ziel der Studie ist es, auch eine Generalisierung der Ergebnisse zu ermöglichen.

Die Berliner Flughäfen gehen daher davon aus, dass die Aussagen und Ergebnisse der Studie auf das Umfeld des zukünftigen Flughafens Berlin Brandenburg übertragbar sein werden. Um dies zu gewährleisten, haben wir bereits zum Jahreswechsel dem Forum Flughafen und Region unsere Unterstützung in der Lärmwirkungsstudie zugesagt. Wir werden im Modul „Basiserhebung zur Belästigung und Lebensqualität“ an der Studie mitwirken und stellen Daten zum Flugverkehr bzw. Fluglärm zur Verfügung und werden das Forum bei der Datenbeschaffung zu anderen Lärmquellen (Straßenverkehr, schienengebundene Verkehre) bezogen auf das Flughafenumfeld Schönefeld unterstützen.

In den weiteren für Frankfurt vorgesehenen Modulen Gesundheit und Kinder gehen wir dem Studiendesign folgend vor der Übertragbarkeit der Ergebnisse aus. Wir sehen jedoch vor, nach Vorlage der Studienergebnisse zu prüfen, inwieweit eine Generalisierbarkeit der Ergebnisse tatsächlich gegeben ist.

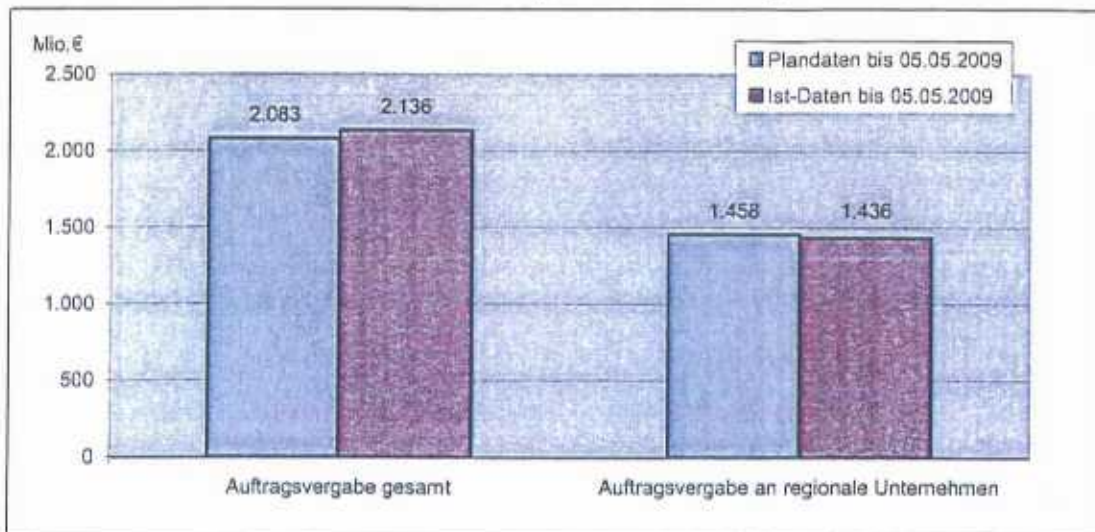
Anlagen

(in Reihenfolge der Nennung)

1. Studie „Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International – Update 2009 –“, Prof. Dr. Herbert Baum, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, 2009, S.4, 16.
2. Studie „Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International“, Prof. Dr. Herbert Baum, Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, 2005, S.13.
3. Märkische Allgemeine Zeitung, „Brandenburg lockt wieder mehr Investoren“, 22. Februar 2011.
4. Prognos Zukunftsatlas 2010 – Deutschlands Regionen im Wettbewerb. Berlin/Bremen/Düsseldorf, 15. November 2010.
5. Institut für Management und Tourismus (IMT) 2010/ Landestourismuskonzeption 2011-2015. In: TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH: Brandenburgs Tourismus in Zahlen.
6. Berlin Tourismus & Kongress GmbH: „Nahezu 21 Millionen Übernachtungen für Berlin“, Pressemitteilung vom 18. Februar 2011.
7. Statistisches Bundesamt/visitBerlin: Qualitätsmotor Deutschland-Tourismus 2009, 10. August 2010, S. 5.
8. Rita Münck, „Oneworld schnuppert Berliner Luft“. In: fw Magazin, 3. März 2011.
9. Deutsche Lufthansa: Politikbrief – Informationsdienst für Entscheider in Politik, Medien und Wirtschaft. Frankfurt, Dezember 2010, S. 3.
10. Pressemitteilung von Easyjet Deutschland: „Easyjet neu von Berlin nach Manchester“, Berlin, 30. April 2011.
11. McKinsey&Company: Berlin 2020, April 2010.
12. FAZ Frankfurter Allgemeine Zeitung, „Flughafen sorgt für Belebung“, 11. März 2011.
13. Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung, 2006, S. 33.
14. Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (PFB), Teil C - Entscheidungsgründe, 2.2.1 Antragsbegründung, Seite 329.
15. Karl-Friedrich Müller: „Berlin BBI: Flüge am Tagesrand – Bedarfsanalyse –“, Herdecke 28. März 2011.
16. Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ (erg. PFB), Potsdam 2009, S. 148-156, 187, 194-198, 217-218.
17. Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) 4 A 1075.04, 16. März 2006, S. 134.

18. Prof. Dr. K. Scheuch: Planergänzungsverfahren „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“. Stellungnahme zu den Einwendungen zum Themenkomplex Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung, Bannewitz 2009, S. 15ff.
19. Schallschutzprogramm BBI: Aktueller Antragsstand. In: http://www.berlin-airport.de/DE/UmweltvertraeglicherFlughafen/SchallschutzprogrammBBI_neu/Aktuelles/index.html, 6. April 2011.
20. Der neue Airport BBI: Aktueller Stand der Bauarbeiten und Ausblick, Schönefeld, 6. April 2011.

Abbildung 1: Investitionen für den Ausbau des BBI – Gegenüberstellung von Plandaten und Ist-Daten (Stand 05.05.2009)



Quelle: Berliner Flughäfen, Flughafen Berlin Brandenburg International BBI - Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Ausschreibungen BBI und der davon an regionale Unternehmen vergebenen Aufträge, Berlin 2009; Berliner Flughäfen, Das BBI-Mittelstandskonzept, Informationen vom 28.04.2008, Berliner Flughäfen, Information "Planung und Bau des BBI" Stand 25.07.2008, IfV Köln/KE-CONSULT, Wirtschaftliche Effekte des Airports Berlin Brandenburg International BBI, Köln 2005; eigene Berechnungen.

Leicht überschätzt wurde in der 2005er Studie der regionale Anteil des Auftragsvolumens. Dieser wurde für die Planungs- und Bauinvestitionen mit 70% angesetzt. Tatsächlich liegt er zum heutigen Stand bei etwas unter 70%.

2.2 Arbeitsstättenzählung Berliner Flughäfen 2009

Auf den Berliner Flughäfen werden regelmäßige Arbeitsstättenzählungen durchgeführt. In der nunmehr vorliegenden Arbeitsstättenzählung 2009 der Berliner Flughäfen¹ sind sämtliche Arbeitsplätze auf den Berliner Flughäfen erfasst. Stichtag ist der 01.01.2009.

Die Zählung ergibt, dass zum 01.01.2009 insgesamt 17.785 Personen in 307 Arbeitsstätten auf den Berliner Flughäfen beschäftigt sind. Davon sind mehr als drei Viertel (13.486 Personen) vollzeitbeschäftigt. 318 Personen machen eine Ausbildung. Die größten Arbeitgeber sind der Lufthansa-Konzern (3.660 Arbeitsplätze), GlobeGround Berlin (1.759 Arbeitsplätze) und die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (1.550 Arbeitsplätze).

In den letzten 10 Jahren hat damit die Zahl der Arbeitsplätze um die Hälfte zugenommen. Damit haben sich die Unternehmen an den Berliner Flughäfen als stabile und wachsende Arbeitgeber etabliert.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der Flughafen-Arbeitsplätze von 1993 bis 2009.

¹ Berliner Flughäfen, Jobmaschine Flughafen, Arbeitsstättenzählung 2009, Berlin 2009.

5. Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

Die vorliegende Untersuchung ermittelt die wirtschaftlichen Wirkungen, die das Berliner Flughafensystem für die Region Berlin/Brandenburg im Jahr 2008 hat. Mit der Untersuchung werden die Ergebnisse der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2005 überprüft und aktualisiert. Anlass zur Aktualisierung ist das Vorliegen neuer Daten zu den Arbeitsstätten auf den Flughäfen, zum Luftverkehr auf den Flughäfen und zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Untersucht werden die direkten, indirekten und induzierten Wirkungen, die durch den Flughafenbetrieb ausgelöst werden, sowie die Kaufkrafteffekte, die sich durch die Ausgaben der Reisenden ergeben.

Darüber hinaus werden die wirtschaftlichen Wirkungen ermittelt, die aus den Bauaktivitäten zur Errichtung des BBI resultieren. Auch hierfür liegen aktuelle Daten vor, die es ermöglichen, die in der Vorgängerstudie aufgrund von Plandaten vorgenommenen Berechnungen zu überprüfen und zu aktualisieren.

Die Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

o **Betrieb der Berliner Flughäfen**

Auf den Berliner Flughäfen sind in 2008 17.800 Personen beschäftigt (direkte Beschäftigung). Durch Vorleistungsbezüge der Flughafenunternehmen und Verausgabung werden weitere 9.600 Arbeitsplätze in Deutschland gesichert (indirekte Beschäftigung). Infolge der Einkommensverausgabung der Flughafenbeschäftigten und der Beschäftigten bei den Vorleistungsunternehmen werden vor allem in der Konsumgüterbranche weitere 7.700 Arbeitsplätze gesichert (induzierte Beschäftigung). In der Summe sind so in Deutschland etwa 35.100 Arbeitsplätze vom Betrieb der Berliner Flughäfen abhängig. Auf die Region Berlin/Brandenburg entfallen davon etwas mehr als vier Fünftel (28.900 Arbeitsplätze). Davon sind 16.500 direkte, 8.600 indirekte und 3.800 induzierte Arbeitsplätze. Die Effekte aus dem Betrieb der Berliner Flughäfen werden auch in Zukunft für die Region bedeutend sein.

o **Kaufkrafteffekte der Berliner Flughäfen**

Die Ausgaben der Besucher der Region Berlin/Brandenburg sichern weitere Arbeitsplätze in der Region. Demgegenüber stehen so genannte Entzugseffekte, die dadurch entstehen, dass Bewohner der Region verreisen und Ausgaben in anderen Regionen tätigen. Im Saldo überwiegt jedoch der positive Kaufkrafteffekt für die Region. Für die Region Berlin/Brandenburg entsteht ein Nettoeffekt von 11.500 Beschäftigten. Die Kaufkrafteffekte der Berliner Flughäfen werden in Zukunft mit steigendem Verkehrsaufkommen noch zunehmen.

o **Einmaleffekte durch den Bau des BBI**

Unter Kenntnis der bisher vergebenen Aufträge lässt sich ermitteln, dass bis jetzt (Stand 05.05.2009) bereits erhebliche Beschäftigungswirkungen durch Planungs- und Bauarbeiten eingetreten sind. Diese liegen für Deutschland in einer Größenordnung von etwa 40.200 Personenjahren. Auf die Region Berlin/Brandenburg entfallen davon mit 30.800 Personenjahren etwa sieben Zehntel. Die Effekte aus dem Bau des BBI sind vorübergehender Natur. Nach Beendigung des Baus fallen sie nicht länger an.

Es zeigt sich, dass die Berliner Flughäfen und die Großbaustelle BBI einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Region Berlin/Brandenburg darstellen. Tabelle 4 fasst zunächst die

		Berliner Flughäfen 2004	BBI 2012	Vergleich BBI (2012) – Flughafensystem (2004)
Kaufkrafteffekte des Berliner Flughafensystems (2004) und des BBI (2012)	Beschäftigung durch Kaufkrafteffekte (Ausgaben der Flugreisenden)	8.600	12.200	+ 3.600
Erweiterter Beschäftigungsmultiplikator	Summe der indirekten und induzierten Beschäftigungswirkungen (regional) sowie der Kaufkraftwirkungen	20.200	23.500	+ 3.300
	erweiterter Beschäftigungsmultiplikator (indirekte und induzierte regionale Beschäftigung und Beschäftigung durch Kaufkrafteffekte zu direkter Gesamtbeschäftigung)	1,4	1,3	-0,1
Summe der direkten, indirekten und induzierten Effekte (regional) sowie der Kaufkrafteffekte für Berlin/Brandenburg	Beschäftigung	33.600	40.600	+ 7.000
	Einkommen	1,0 Mrd. €	1,3 Mrd. €	+ 0,3 Mrd. €
	Bruttowertschöpfung	1,4 Mrd. €	1,8 Mrd. €	+ 0,4 Mrd. €
Standorteffekte des BBI	Beschäftigung			+ 32.400
	Einkommen			+ 1,1 Mrd. €
	Bruttowertschöpfung			+ 1,6 Mrd. €
Summe der wirtschaftlichen Vorteile des BBI für die Region Berlin/Brandenburg	Beschäftigung	33.600	73.000	+ 39.400
	Einkommen	1,0 Mrd. €	2,4 Mrd. €	+ 1,4 Mrd. €
	Bruttowertschöpfung	1,4 Mrd. €	3,4 Mrd. €	+ 2,0 Mrd. €
Fiskalische Effekte des BBI	Steuermehrnahmen gesamt			+ 511 Mio. €
	davon Länder und Gemeinden Berlin/Brandenburg			+ 87 Mio. €



Sie befinden sich hier: » Märkische Allgemeine » Nachrichten » Brandenburg/Berlin » MAZ-Überblick

22.02.2011

WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG: Ein grundsolider Standort

Brandenburg lockt wieder mehr Investoren an

POTSDAM - Brandenburg hat die Wirtschaftskrise glimpflich überstanden und ist als Standort für Investitionen attraktiver geworden. So interpretiert Wirtschaftsminister Ralf Christoffers (Linke) die gestern vorgestellte Jahresbilanz 2010 der Zukunftsagentur Brandenburg (ZAB). Die Bilanz spiegele das erste Jahr der rot-roten Landesregierung wieder und zeige, „dass die konsequente Ausrichtung auf die Stärken des Landes Früchte trägt“.

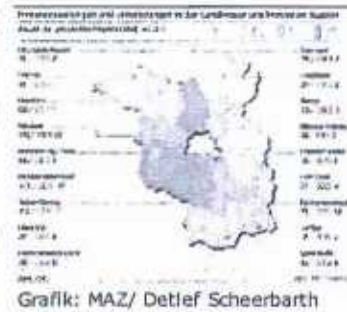
Die Zahlen signalisieren einen Aufwärtstrend über alle Tätigkeitsfelder der Wirtschaftsförderung hinweg. So betreute die ZAB im vergangenen Jahr 112 Vorhaben zur Ansiedlung, Erweiterung und Stabilisierung von Firmen. Das waren 17 Vorhaben mehr als im Krisenjahr 2009, aber 13 weniger als im Rekordjahr 2008. Mit den Vorhaben konnten 3274 Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert werden. Das mit den Projekten verbundene Investitionsvolumen hat sich von 317 Millionen Euro 2009 auf 825 Millionen Euro im Jahr 2010 mehr als verdoppelt.

Der geplante Großflughafen BBI in Schönefeld (Dahme-Spreewald) macht sich allmählich positiv in der Ansiedlungsbilanz bemerkbar. Von den 2010 betreuten Projekten befanden sich 28 mit insgesamt 939 Arbeitsplätzen im Umkreis von 30 Autominuten um den BBI, sagte ZAB-Geschäftsführer Steffen Kammerdt. „Das haben wir in einer solchen Dimension zum ersten Mal.“ Der Löwenanteil entfällt auf drei Flugzeugwerften (s. Kasten).

Schwergewichte in der Ansiedlungsbilanz der ZAB waren 2010 die Branchen Medien und Kommunikationstechnik. Allein 360 Arbeitsplätze brachte die Ansiedlung des Telekommunikationsdienstleisters Nextira One in Teitow (Potsdam-Mittelmark), rund 100 die des Buchverlags Tandem in Potsdam, gut 80 die Außenstelle der Filmproduktionsfirma Producers at Work in Strausberg (Märkisch-Oderland). Unter den angesiedelten Firmen sei „nicht ein einziges Callcenter“, sagte Kammerdt. Solche Zentralen für Telefon-Dienstleistungen hatten früher oft mit Hunderten von Arbeitsplätzen die Ansiedlungsstatistik geschönt. Seit 2009 erhalten Callcenter nur noch eine Förderung, wenn sie ihren Beschäftigten ein Jahresbruttogehalt von 25 000 Euro zahlen. Mittlerweile sei aber eine neue Generation von Callcentern entstanden, die hochwertige Arbeitsplätze böten, sagte Kammerdt. So habe etwa SNT in Potsdam ganze Abrechnungsbereiche der von ihr betreuten Firmen übernommen.

Bei der Ansiedlung von Industriebetrieben liegt der Schwerpunkt auf erneuerbaren Energien. Dabei gehe es darum, Wertschöpfungsketten zu schließen, sagte Minister Christoffers. Als Beispiele für die Strategie nennt die ZAB die neue Produktionslinie des Solarmodulherstellers First Solar in Frankfurt (Oder) mit mehr als 400 Jobs, aber auch kleine Firmen wie PM Generators aus Neuruppin (Ostprignitz-Ruppin) mit Fertigung in Rathenow (Havelland). PM entwickle Generatoren für Windräder mit dem Ziel, das Gewicht des Generators immer weiter zu verringern, so Kammerdt.

Dass die Betreuung von Investoren in Brandenburg unter Rot-Rot nahtlos an die gute Bilanz unter Rot-Schwarz angeschlossen hat, erklärt sich Kammerdt mit der Art, „wie hier regiert wird.“ Verlässliche Rahmenbedingungen für Investoren hätten oberste Priorität. Das sei sogar im Koalitionsvertrag verankert. „Brandenburg ist ein grundsolides Land.“ (Von Martin Usbeck)



Grafik: MAZ/ Detlef Scheerbarth

Flugzeugwerften, Logistikzentren und Solarfabriken

- *Der neue Flughafen BBI wirft seine Schatten voraus: 2010 kündigten gleich drei Fluggesellschaften an, in Schönefeld (Dahme-Spreewald) eine Flugzeugwerft zu bauen.*
- *Air Berlin investiert 33 Millionen Euro und will etwa 300 Arbeitsplätze schaffen. Der Charterflieger Germania gibt 10,3 Millionen Euro aus. Es entstehen 100 Arbeitsplätze. Die Lufthansa Technik AG erweitert ihre Werft für 17,6 Millionen Euro (56 neue Jobs).*
- *Im Umfeld des Flughafens erweitert der Flugzeugmotorenhersteller MTU Maintenance in Ludwigsfelde (Teltow-Fläming) seine Kapazitäten zur Wartung von Triebwerken (32,9 Millionen Euro, 148 Arbeitsplätze).*
- *Zu den Investitionen im Flughafenumfeld zählt die ZAB auch fünf Logistikzentren, darunter den Ausbau des Standorts der Speditionstochter der Bahn, DB Schenker, in Großbeeren (Teltow-Fläming).*
- *Ein neues Gesicht in der Solarbranche Brandenburgs ist die Algatec Solar AG, die in Großräschen (Oberspreewald-Lausitz) ein Werk für Solarmodule errichtet (14,8 Millionen Euro, 75 Arbeitsplätze).*
- *Durch Hilfe bei der Stabilisierung von Firmen, die wegen der Wirtschaftskrise in Schwierigkeiten geraten sind, konnte die ZAB 2010 zur Sicherung von 600 Arbeitsplätzen beitragen.*
- *Neben der Ansiedlung von Firmen liegt ein Schwerpunkt der Arbeit der ZAB bei der Unterstützung von Innovationen in mittelständischen Firmen. Ein neues Instrument, der vom Land geförderte Innovationsgutschein, verschafft den Firmen Zugang zu einschlägigen Forschungsinstituten und -projekten. Bislang wurden 108 Gutscheine ausgegeben. us*

Mehr zum Thema

» MAZ vom 22.02.2011: Martin Usbeck über die Erfolge der Wirtschaftsförderung in Brandenburg - Auf mehreren Pfeilern
: <http://www.maerkischeallgemeine.de/cms/beitrag/12020678/63629/>



Ihre Meinung ist gefragt!

Medienmitteilung

Prognos Zukunftsatlas 2010:
Alle 412 Städte und Kreise im Test

Berlin/Bremen/Düsseldorf, 15. November 2010

Kluft zwischen starken und schwachen Regionen nimmt zu – Großstädte erleben ihr Comeback – Stunde der Wahrheit in Sachen Demografie – Sechs der sieben Spitzenstandorte liegen in Bayern und Baden-Württemberg

Deutschland entwickelt sich ökonomisch immer mehr zu einer Zweiklassengesellschaft: Starke Städte und Kreise vor allem im Süden und Südwesten der Republik eilen den restlichen Regionen wirtschaftlich immer weiter davon. Das ist ein zentrales Ergebnis des Zukunftsatlas 2010. Darin hat das Schweizer Wirtschaftsforschungsinstitut Prognos exklusiv für das Handelsblaff zum dritten Mal seit 2004 die Zukunftsfähigkeit aller Städte und Kreise in Deutschland untersucht. Basis der Studie sind 29 Indikatoren zur wirtschaftlichen, demografischen und sozialen Lage der Regionen.

Wenige Regionen, die vor allem Regionen in Bayern und Baden-Württemberg liegen, treiben laut Zukunftsatlas den derzeitigen Konjunktur-Aufschwung in Deutschland. Sechs der sieben Städte und Kreis, denen Prognos „Top-Zukunftschancen“ attestiert, befinden sich in den beiden süddeutschen Bundesländern. Der siebte Spitzen-Standort – Frankfurt am Main – liegt nur ganz knapp nördlich des Weißwurst-Äquators. „Insgesamt sind die starken Regionen erstaunlich gut durch die Wirtschaftskrise der vergangenen Jahre gekommen“, sagt Prognos-Geschäftsführer Böllhoff. „Die tiefste Rezession seit Jahrzehnten hat die wirtschaftlichen Strukturen in den Boom-Regionen offenbar nicht dauerhaft beschädigt.“

Der Großraum München ist mit Abstand der Wirtschaftsraum in Deutschland mit den besten wirtschaftlichen Perspektiven. Landkreis und Stadt München liegen auf den ersten beiden Plätzen des Prognos-Rankings, die Nachbarkreise Starnberg und Freising folgen auf den Plätzen vier und 13. Die bayerische Landeshauptstadt hat in den vergangenen fünf Jahren so viele Einwohner hinzugewonnen wie keine andere Region in Deutschland – vor allem, weil sie massiv 18- bis 30-jährige aus anderen Winkeln der Republik angezogen hat. Zunehmend strahlt die wirtschaftliche Potenz auch in das Münchener Umland aus: Die an die bayerische Landeshauptstadt angrenzenden Landkreise Freising, Ebersberg, Miesbach, Fürstenfeldbruck und der Landkreis Rosenheim verfügen über „sehr gute Zukunftschancen“.

Mittelmaß im Norden und Nordwesten

Im Norden und Nordwesten der Republik sind die Zukunftsaussichten dagegen weniger günstig. So schafft es nur eine einzige Stadt aus Nordrhein-Westfalen – die Landeshauptstadt Düsseldorf (Rang 10) – in die zweitbeste Gruppe der 30 Standorte mit „sehr hohen Zukunftschancen“. Auch aus Niedersachsen sind nur zwei Städte (Wolfsburg auf Platz 8 und Braunschweig auf Platz 22) in dieser Spitzengruppe vertreten. Immer mehr Regionen im Norden und Nordwesten der Republik droht in den nächsten Jahren der wirtschaftliche Abstieg. Für 38 Städte und Kreise in den alten Bundesländern sieht Prognos mehr Risiken als Chancen. Im Jahr 2004 war dies nur in 19 der Fall. Abgerutscht sind unter anderem das nördliche Ruhrgebiet, die Eifel und die Südwest-Pfalz.

Ostdeutschland: viel Schatten, wenig Licht

Differenziert ist die Entwicklung in den neuen Bundesländern. Einige wenige Spitzenstandorte haben sich so gut entwickelt, dass sie inzwischen mit westdeutschen Metropolen auf Augenhöhe liegen. Das gilt vor allem für Jena (Platz 15) und Dresden (Platz 32), denen Prognos jeweils „sehr hohe Zukunftschancen“ bescheinigt. Beide ostdeutschen Städte lassen im Ranking zahlreiche westdeutsche Städte hinter sich – sie schneiden besser ab als Karlsruhe (Rang 37), Mainz (Rang 47) und Köln (Rang 56).

Für den großen Rest der neuen Bundesländer sieht es dagegen eher düster aus. Von den 53 Regionen, für die Prognos hohe oder sehr hohe Zukunftsrisiken sieht, liegen 48 in Ostdeutschland. Vor allem Flächenkreise abseits von Metropolen werden es in Zukunft noch deutlich schwerer haben, zeigt der Zukunftsatlas. Die rote Laterne unter allen 412 Städten und Kreisen in Deutschland geht in diesem Jahr an den Landkreis Demmin in Mecklenburg-Vorpommern.

Demografischer Wandel: die Stunde der Wahrheit

Deutschlandweit schlägt für die Städte und Kreise die Stunde der Wahrheit in Sachen Demografie. Zum ersten Mal musste die Mehrheit der Regionen sinkende Bevölkerungszahlen hinnehmen, zeigt der Zukunftsatlas. Wirtschaftlich schwache Regionen erleben große Bevölkerungsverluste, in Starken werden die Arbeitskräfte knapp. „Die Perspektiven einer Region stehen und fallen damit, wie gut sie den demografischen Wandel meistert,“ sagt Prognos-Geschäftsführer Christian Böllhoff.

Die Großstädte sind dabei die klaren Gewinner - überall in der Republik erleben sie ihr Comeback. Von wenigen Ausnahmen abgesehen sind urbane Zentren die einzigen Regionen, die sich von der negativen Bevölkerungsentwicklung abkoppeln. Städte wie Frankfurt, Dresden und Leipzig haben in den vergangenen fünf Jahren allesamt zwei bis drei Prozent an Einwohnern hinzugewonnen – und das, obwohl die Bevölkerung in Deutschland insgesamt um 0,6 Prozent schrumpfte. „Die Stadtflucht ist Vergangenheit“, sagt Prognos-Regionalexperte Peter Kaiser. „Es gibt einen klaren Trend der Re-Urbanisierung.“ Die wirtschaftliche Landkarte werde nicht mehr in erster Linie durch den Ost-West-Gegensatz geprägt, sondern zunehmend durch einen Stadt-Land-Gegensatz.

Allerdings gibt es auch Ausnahmen: Auch einige ländliche Räume gehören zu den Aufsteigern im neuen Zukunftsatlas. Einige bereits in der Vergangenheit starke Regionen wie das Emsland und der Landkreis Biberach haben ihre Position ausgebaut. Andere Kreise, denen Prognos früher geringe Zukunftschancen attestierte, haben sich deutlich verbessert – zum Beispiel der Spree-Neiße-Kreis in Brandenburg und der Ilm-Kreis in Thüringen.

Generell erweisen sich Hochqualifizierte sowie Forschung und Entwicklung als immer entscheidender für die Zukunftsfähigkeit einer Region. „Nur mit einer Fokussierung auf forschungs- und technologieintensive Industrien sowie wissensintensive Dienstleistungen können sich die Regionen entscheidende Wettbewerbsvorteile im internationalen Standortwettbewerb erarbeiten“, sagt Prognos-Experte Kaiser.

Zum dritten Mal nach 2004 und 2007 hat die Schweizer Denkfabrik die wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit aller 412 kreisfreien Städte und Landkreise Deutschlands untersucht. Grundlage der Studie sind 29 Indikatoren zur Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft, zur Konjunktur- und Arbeitsmarktlage, zur demografischen Situation und zur sozialen Lage. Das Handelsblatt porträtiert in einer Serie vom 16. bis zum 19. November täglich zwei ausgewählte Regionen. Im Einzelnen werden folgende Städte und Regionen vorgestellt: Erlangen und die Eifel (16. November), Frankfurt am Main und der Landkreis Dahme-Spreewald (Mittwoch, 17. November), die Ems-Region und Braunschweig (Donnerstag, 18. November), Ruhrgebiet und Stuttgart / Böblingen (Freitag 19. November).

Hinweis an die Redaktionen:

Alle Ergebnisse zum Zukunftsatlas 2010 mit einer interaktiven Deutschlandkarte online unter www.handelsblatt.com/zukunftsatlas und www.prognos.com/zukunftsatlas

Für Interviews zum Abschneiden einzelner Regionen stehen die Regional-Experten von Prognos zur Verfügung. Ansprechpartnerin ist Prognos-Pressesprecherin Birte Jessen (Tel.: 030-520059-222, birte.jessen@prognos.com)

Material für einen Nachdruck der Karten und der Ergebnistabellen können Redaktionen über das Handelsblatt beziehen. Ansprechpartner ist: Dirk Heilmann (0211-887-2520, d.heilmann@vhb.de)

Prognos – Wir geben Orientierung.

Die Schweizer Prognos AG berät seit 1959 europaweit Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft in Zukunftsfragen. Auf Basis neutraler Analysen und fundierter Prognosen entwickeln Experten in Basel, Berlin, Bremen, Brüssel, Düsseldorf, München und Stuttgart praxisnahe Entscheidungsgrundlagen und Zukunftsstrategien für Unternehmen, öffentliche Auftraggeber und internationale Organisationen.

Medienkontakt:

Prognos AG

Birte Jessen

Leiterin Unternehmenskommunikation

Goethestraße 85

D-10623 Berlin

Tel.: +49 30 52 00 59-222

Fax: +49 30 52 00 59-201

Mobil: + 49 160 88 290 84

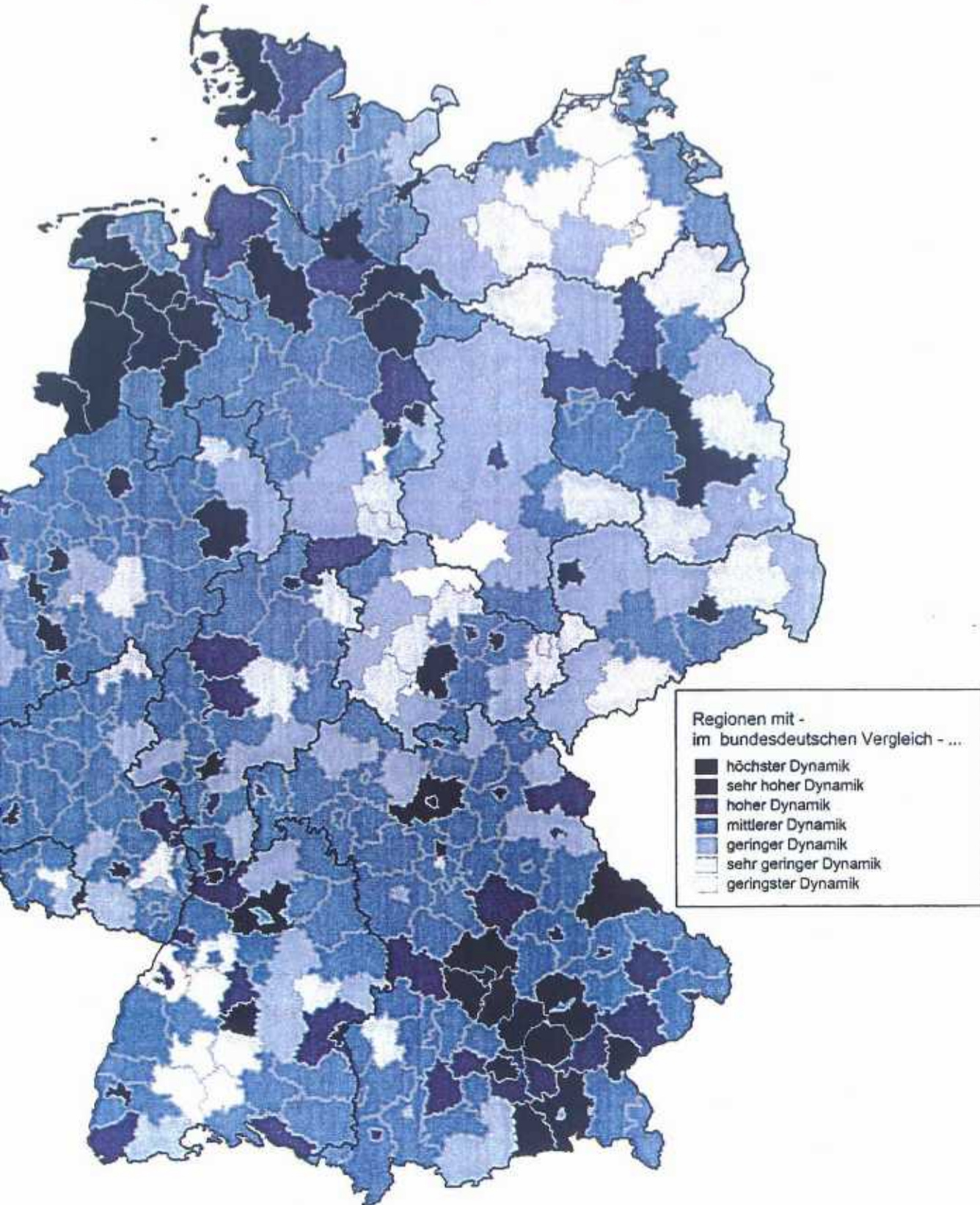
E-Mail: birte.jessen@prognos.com

www.prognos.com

prognos

Zukunftsatlas 2010 Regionen

Die Regionen Deutschlands im Dynamik-Vergleich



Brandenburgs Tourismus In Zahlen

Seit den 90er Jahren hat sich der Tourismus in Brandenburg kontinuierlich entwickelt und ist mit einem Bruttoumsatz von 4,3 Mrd. Euro im Jahr 2010 ein bedeutender Wirtschaftsfaktor des Landes.

Erfreulicherweise erhöht sich nicht nur die Zahl der Gäste aus dem deutschen Markt, sondern dieser Trend wird auch durch eine immer höhere Anzahl an Auslandsgästen gestützt.

Im Folgenden geben wir Ihnen einen Überblick über die Entwicklung des Brandenburgischen Tourismus seit 1998 und über die Struktur und Aufgaben der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH. Weitere Infos und Daten finden Sie auch unter www.tmb-intern.de

Entwicklung Übernachtungen und Ankünfte 1998-2010



Statistik 2010*

Brandenburg		
Gästekünfte gesamt	3 883 504	+ 4,8 %
davon Gästekünfte Ausland	338 063	+ 9,9 %
Übernachtungen gesamt	10 690 086	+ 4,3 %
davon Übernachtungen Ausland	755 180	+ 13,8 %
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	2,8 Tage	

Deutschland		
Gästekünfte gesamt	140 Mio.	+ 5,4 %
davon Gästekünfte Ausland	27 Mio.	+ 11 %
Übernachtungszahlen gesamt	380,3 Mio.	+ 3 %
davon Übernachtungen Ausland	60,3 Mio.	+ 10 %
durchschnittliche Aufenthaltsdauer	2,7 Tage	

Das Land Brandenburg liegt damit bei den Zuwächsen sowie der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer über dem Bundesdurchschnitt.

Rangliste der Reiseregionen (nach Übernachtungen)†		
Reiseregion	Übernachtungen	+/- gegenüber 2009
Seenland Oder-Spree	2 015 910	+ 2,6 %
Spreewald	1 363 208	+ 7,0 %
Ruppiner Land	1 320 638	+ 2,3 %
Fläming	1 010 797	+ 3,1 %
Potsdam	882 555	+ 6,2 %
Havelland	817 936	+ 6,3 %
Uckermark	808 142	+ 1,6 %
Dahme-Seengebiet	792 855	+ 12,1 %
Barnimer Land	774 344	+ 5,9 %
Niederlausitz	419 582	+ 0,4 %
Prignitz	265 449	- 4,2 %
Elbe-Elster-Land	218 670	+ 3,5 %

Wichtigste ausländische Quellmärkte 2010 (nach Übernachtungen)*			
Land	Übernachtungen	+/- gegenüber 2009	Anteil an den Übernachtungen Ausland
Niederlande	117 120	- 9,3 %	15,5 %
Polen	83 731	+ 27,1 %	11,1 %
Dänemark	45 329	+ 9,8 %	6,0 %
Großbritannien	40 454	+ 35,6 %	5,4 %
Schweden	37 702	+ 7,9 %	5,0 %
Österreich	36 615	+ 34,1 %	4,8 %

Beherbergungsstätten und Bettenangebot		
Betriebsart	Anzahl	Bettenangebot
Beherbergungsstätten	1 450	81 195
Campingplätze*	180	42 788
Gesamt	1 630	123 983

* Ein Stellplatz = vier Schlafplätze

Tagesreisen	
Tagesreisen nach Brandenburg**	114,40 Mio (2009)

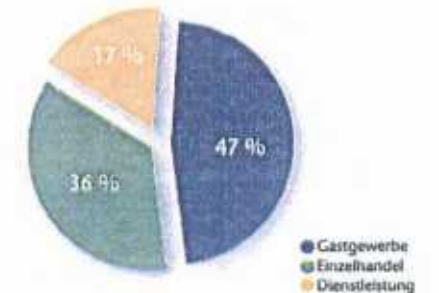
* Quelle: Landesamt für Statistik Berlin-Brandenburg
 ** Quelle: Institut für Management und Tourismus (IMT) 2010/Landestourismuskonzeption 2011
 *** Umsatz aus gewerblichen Betrieben über und unter 9 Betten, Camping, Freizeitwehlfahrten, Verwandten- und Bekanntenbesuchen

Wirtschaftsfaktor Tourismus**

Geschätzte Bruttoumsätze***	
Bruttoumsatz aus Tagesreisen	2,5 Mrd. Euro
Bruttoumsatz aus Aufenthalten mit Übernachtung	1,8 Mrd. Euro
Bruttoumsatz gesamt	4,3 Mrd. Euro

Touristische Wertschöpfung und Arbeitsplätze	
Wertschöpfung des Tourismus	2 Mrd. Euro
relativer touristischer Beitrag zum Primäreinkommen der privaten Haushalte in Brandenburg	4,6 %
Vollzeitarbeitsplatzäquivalenz (Wertschöpfung im Tourismus gesamt/ Durchschnittseinkommen je Einwohner)	115 100

Profiteure des Tourismus



Die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

Die Landesmarketingorganisation TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH wurde 1998 auf Grund eines Kabinettsbeschlusses der Landesregierung gegründet.

Finanzierung Bestätigter Jahresabschluss zum 31.12.2009

Stammkapital	102 350 EUR
Bilanzsumme	1 823 100 EUR
Anlagevermögen	202 700 EUR
Beteiligung visitBerlin/Berlin Tourismus und Kongress GmbH	25 800 EUR
Gesamtleistung TMB	8 192 900 EUR
- davon Leistung Landesmarketing	5 728 000 EUR
- davon Leistung PTS	1 681 400 EUR
- davon Leistung Projekte (z. B. Familienpass, Begleitung Netzwerke u. Radverkehrsanalyse)	783 500 EUR
Förderung Land Brandenburg	3 360 000 EUR
Förderung Projekte	606 500 EUR
Entgelt Landeshauptstadt Potsdam	510 700 EUR
Berlin Brandenburg WelcomeCenter GmbH (gemeinsame Tochtergesellschaft mit visitBerlin/Berlin Tourismus und Kongress GmbH zum Betrieb des Welcome Centers BBI)	50% Gesellschaftsanteile Einlage von 12 500 EUR

Gesellschafter

- Land Brandenburg (38 %)
- Landestourismusverband Brandenburg e.V. (LTV) (26 %)
- Beteiligungsgesellschaft der Sparkassen des Landes Brandenburg GmbH & Co. KG (16 %)
- Vereinigung der Brandenburgischen Verbände und Körperschaften zur Förderung des Brandenburgischen Tourismus GbR (10 %)
- Vereinigung der Brandenburgischen Tourismuswirtschaft e.V. (VBT) (5 %)
- Berlin Tourismus Marketing GmbH (BTM) (5 %), ab 2011 umfirmiert in Berlin Tourismus und Kongress GmbH (visitBerlin)

Aufsichtsrat

Vorsitzender: Minister Ralf Christoffers
Stellv. Vorsitzender: Landtagspräsident Gunter Fritsch
Weitere Mitglieder: Kathrin Schneider, Dr. Eckhard Fehse, Uwe Schmidt, Tino Richter, Michael Zehden, Mario Kade, Hartmut Pirl

Aufgabenprofil

Tourismus-Marketing

- touristische Vermarktung Brandenburgs mit Entwicklung von Marketingstrategien, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Produktentwicklung und -vertrieb
- Markenentwicklung und -sicherung
- Marktforschung und Marktanalyse
- Binnenmarketing
- Förderung des barrierefreien Tourismus, Internetplattform www.barrierefrei-brandenburg.de
- Tourismusakademie Brandenburg (www.tourismusakademie-brandenburg.de) mit umfangreichem Seminarprogramm u. a. Zertifizierungen zur Servicequalität Deutschland (ServiceQ)
- grenzüberschreitende Tourismus-Marketing-Kooperationen
- Hauptwebsite www.reiseland-brandenburg.de mit insgesamt 19 weiteren thematischen Auftritten wie z. B. Businessauftritte (www.tagen-in-brandenburg.de), www.gruppenreisen-in-brandenburg.de), Themenauftritte (www.blaues-paradies.de), Fach-/Zielgruppenauftritte (www.tmb-intern.de, www.tmb-presse.de), durchschnittlich 10 000 Nutzer pro Monat auf den Seiten der TMB
- Betrieb der größten Veranstaltungsdatenbank des Landes Brandenburg, über 10 000 Veranstaltungen im Jahr, Kooperationen mit Verlagen, Medien, etc. mit Übernahme der Daten
- Betrieb der zentralen touristischen Informationsdatenbank des Landes mit ca. 8 000 Points of Interest
- Zentrale Fahrradinformationsplattform (www.radeln-in-brandenburg.de) mit einem Streckennetz von über 7 000 km und 9 ADFC-zertifizierten Qualitätsradwegen
- Förderung des Geschäftsreiseverkehrs durch Brandenburg Convention Office und Brandenburg Group Travel Office der TMB

Tourismus-Service

- Betrieb des Informations- und Reservierungssystems Land Brandenburg mit ca. 1 000 Leistungsanbietern
- Betrieb einer Tourist-Information im Flughafen Berlin-Schönefeld
- Tourismusdienstleistungen für Dritte u. a. touristische Vermarktung der Landeshauptstadt Potsdam (Potsdam Tourismus Service der TMB), Organisation und Vertrieb des Familienpass Brandenburg, Begleitung der Netzwerke „Aktiv in der Natur“ sowie „Tagung/MICE“

Strategische Grundlagen

- Landestourismuskonzeptionen 2011–2015
- Strategische Marketingplanung 2008–2012
- jährliche Marketingpläne
- Marktforschungsdaten, Trendstudien, Statistiken zum Beispiel der FuR, GfK, DZT
- Kommunikationsstrategie mit Claim „Brandenburg – Das Weite liegt so nah“

Mitgliedschaften/externe Kooperationen

- Deutsche Zentrale für Tourismus e.V. (DZT)
- Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)
- Vereinigung der Brandenburgischen Tourismuswirtschaft (VBT)

Kontakt

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH
Am Neuen Markt 1 – Kabinetthaus D-14467 Potsdam
Telefon +49 (0)3 31/2 98 73-0
Fax (0)3 31/2 98 73-73
tmb@reiseland-brandenburg.de
www.reiseland-brandenburg.de

Mit freundlicher Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg

Foto: TMB Fotoarchiv/Paul Hahn

Brandenburg Tourismus im Profil



Brandenburg
Das Weite liegt so nah.



Nahezu 21 Millionen Übernachtungen für Berlin

Rekord-Tourismusbilanz 2010 / Erstmals mehr als 9 Millionen Gäste in der Hauptstadt

Berlin, 18. Februar 2011 Der Berlin-Tourismus blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2010 zurück. So kamen erstmals mehr als neun Millionen Besucher in die deutsche Hauptstadt (+9,5%). Wie die heute veröffentlichten Zahlen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg belegen, wurden in den Beherbergungsbetrieben Berlins 20,8 Millionen Übernachtungen registriert. Das entspricht einer Steigerung von 10,2 Prozent.

„Dass wir die 20 Millionen Grenze bei den Übernachtungen so weit überschossen haben, ist eine schöne Überraschung für Berlin“, sagt *visitBerlin*-Geschäftsführer Burkhard Kieker. „Nur die Wetterkapriolen im Dezember standen einem noch höheren Ergebnis im Weg. Die zeitweise extremen Verkehrsbedingungen auf den Straßen, den Schienen und den Flughäfen haben viele Besucher daran gehindert, zum Ende des Jahres nach Berlin zu reisen.“

Im Jahr 2010 reisten 7,3 Prozent mehr Gäste aus Deutschland nach Berlin. Aber insbesondere der hohe Anstieg der Besucherzahlen aus dem Ausland (+13,7%) hat stark zu dem Rekord-Ergebnis beigetragen. Burkhard Kieker: „Dies zeigt, dass unser Fokus auf Auslandsaktivitäten Früchte trägt und wir unserem Langzeitziel, den Anteil der ausländischen Besucher weiter zu steigern, näher kommen.“

Im Dezember 2010 reisten 648.030 Besucher nach Berlin (+0,4%). Die Zahl der internationalen Gäste stieg um 2,9 Prozent auf 239.945. Dabei waren besonders deutliche Zuwächse bei den Besucherzahlen aus Russland (+44%) und den USA (+10,2%) zu verzeichnen.

(1.613 Zeichen)

Dezember 2010				
Herkunftsland	Gäste	Veränderung ggü. Dezember 2009 in %	Übernachtungen	Veränderung ggü. Dezember 2009 in %
Deutschland	408.085	-1,0	785.829	-3,7
Ausland	239.945	2,9	601.360	-1,6
Insgesamt	648.030	0,4	1.387.189	-2,8

Januar bis Dezember 2010				
Herkunftsland	Gäste	Veränderung ggü. Jan. bis Dezember 2009 in %	Übernachtungen	Veränderung Jan. bis Dezember 2009 in %
Deutschland	5.777.183	7,3	12.288.477	7,7
Ausland	3.274.247	13,7	8.507.166	14,1
Insgesamt	9.051.430	9,5	20.795.643	10,2

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Berlin Tourismus & Kongress GmbH
 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 Am Karlsruh 11
 D-10785 Berlin

Fax: +49 (0)30 26 47 46 - 983
www.visitBerlin.de

Kontakt Daten der Pressesprecher:
 Natascha Kompatzki
 Tel.: +49 (0)30 26 47 48 - 956
natascha.kompatzki@visitBerlin.de

Christian Tänzler
 Tel.: +49 (0)30 26 47 46 - 912
christian.taenzler@visitBerlin.de



Der **Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus** ist eine Initiative der Europäischen Reiseversicherung und der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. (DZT).

Gegenstand des Qualitätsmonitors ist es, das Reiseverhalten der in- und ausländischen Übernachtungsgäste (Urlauber und Geschäftsreisende) in Deutschland zu untersuchen. Die Grundlage dazu bilden rund 6.000 Interviews auf nationaler Ebene, die durch zusätzliche Befragungen in den teilnehmenden Partnerregionen ergänzt werden. Im dritten Befragungsjahr (Mai 2009 bis April 2010) wurden so rund 19.000 deutschlandweite Interviews durchgeführt, davon rund 1.150 in Berlin. Der Qualitätsmonitor ist ein langfristig angelegtes Projekt und wird regelmäßig fortgeführt werden.

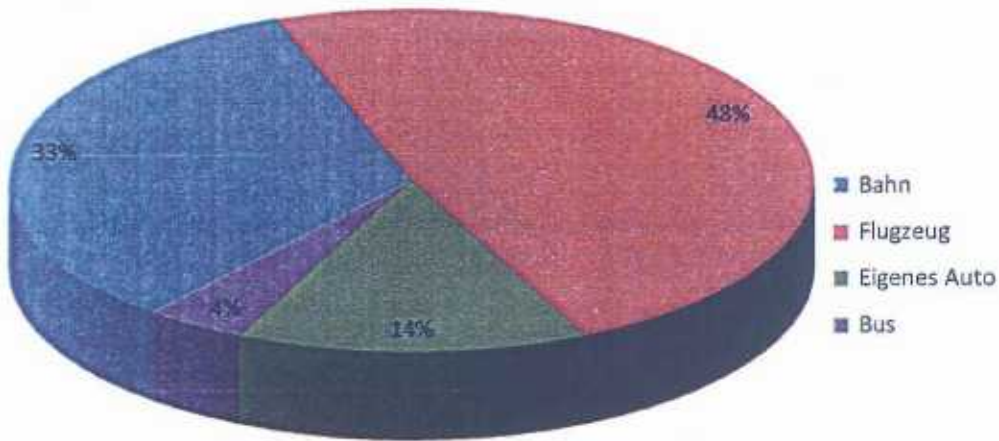
Die Interviews werden nach einem individuell festgelegten Quotenplan durchgeführt, der Herkunftsmärkte, Saisonalität und Berherbergungsstrukturen der Destination berücksichtigt. Die Ergebnisse werden demnach gewichtet, um die Repräsentativität der Daten sicherzustellen.

Die vorliegende Auswahl von Ergebnissen bezieht sich auf das Befragungsjahr 2009/10 und gibt Aufschluss über das Reiseverhalten der Berlin-Besucher. Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich um alle Gäste, d.h. sowohl Urlauber als auch Geschäftsreisende aus dem In- und Ausland.

Berlin | Durchführung der Reise und Aufenthalt

Anreise

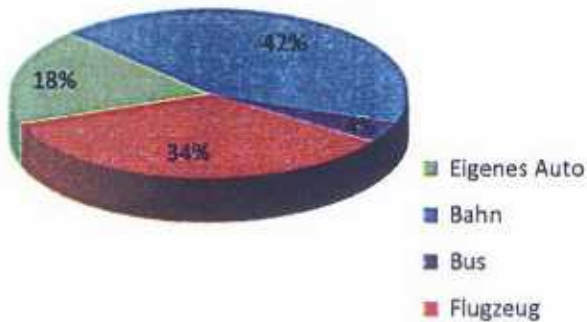
Mit welchem Transportmittel sind die Gäste nach Berlin gekommen?



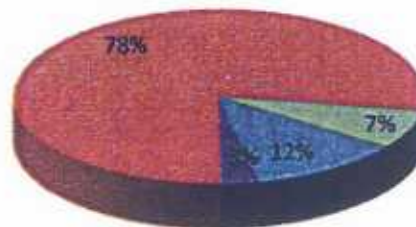
Anreise

Mit welchem Transportmittel sind die deutschen bzw. ausländischen Gäste nach Berlin gekommen?

Anreise aus Deutschland



Anreise aus dem Ausland



	fww magazin - de			Print
	Medientyp:	Fachpresse-Spezial	Auflage:	31633
	Veröffentlichungsdatum:	03.03.2011	Verkaufte Auflage:	26571
	Seite:	88-89	Verbreitete Auflage:	30907
	AVE:	11369	Reichweite:	126211

Oneworld schnuppert Berliner Luft

Ein eigenes **EUROPA-DREHKREUZ** nach dem Vorbild der Star Alliance in Frankfurt, das wünschen sich so manche Partner des Konkurrenzbündnisses. Mit Hilfe von Neuzugang Air Berlin könnte sich der **FLUGHAFEN BBI** dazu entwickeln.

RITA MÜNCK

Das wäre ein Hingucker: wenn das gesamte Südpier des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) im Firmen-Rot von Air Berlin leuchten würde. Möglicherweise wäre aber das Blau des Luftfahrtbündnisses Oneworld der bessere Farbtupfer für das Mobiliar und die neun dort geplanten Fluggastbrücken: Vieles deutet daraufhin, dass neben Air Berlin auch etliche andere Carrier der Allianz künftig den Südpier bevölkern werden. Gerüchten zufolge planen sie unter dem blauen Label der Oneworld in Berlin sogar eine Großoffensive.

WIE DIE STAR IN FRANKFURT

Die soll sich richten gegen das Lufthansa-Drehkreuz Frankfurt und die dort allmächtigen Star-Alliance-Carrier. „Oneworld plant in Berlin etwas Vergleichbares aufzubauen wie Star in Frankfurt“, so jüngst ein Air-Berlin-Manager hinter vorgehaltener Hand gegenüber fww. Offiziell würde das aber weder bei Air Berlin noch im Management der Oneworld jemand zugeben wollen. Fakt aber ist, dass Air Berlin dort bereits kräftig an einem Europa-Drehkreuz schraubt – und es für die Oneworld-Carrier ein Leichtes ist, daran anzuknüpfen.

In Frankfurt, wo die Oneworld ohnehin nur vom schlecht angebundenen Terminal 2 aus operieren darf, ist das Wachstumspotenzial jedenfalls begrenzt. Daran wird auch die neue Landebahn Nordwest, die im Herbst dieses Jahres in Betrieb

gehen soll, wenig ändern. „Trotz des Engagements dort ist Oneworld in Zentraleuropa schwach aufgestellt“, sagt auch Gerd Pontius, Chef der Hamburger Airline-Beratung Prologia. Er sieht gute Chancen, dass sich das mit dem neuen Hauptstadt-Airport ändern könnte: „Er bietet eine Alternative zu Frankfurt, weil dort reichlich Kapazitäten vorhanden sind und die Konkurrenz zu anderen Oneworld-Hubs in Europa gering ist.“

Zu diesem Schluss ist auch BBI-Chef Rainer Schwarz, ein aufgeschlossener, cleverer Geschäftsmann, gekommen – und bemüht sich aktuell besonders um neue Kunden aus dem Bündnis der Oneworld. „Wir sind dank unserer geopolitischen Lage an der Schnittstelle zwischen Ost und West ein idealer Standort für Flüge von und nach Asien“, warb Schwarz jüngst in einem Interview: Fluggesellschaften wie die australische Qantas oder Cathay Pacific aus Hongkong sollten statt zu anderen westeuropäischen Drehkreuzen lieber nach Berlin fliegen, lautet sein Vorschlag. Wegen der um eine Stunde kürzeren Flugzeiten nach Asien würden sie damit je nach Ziel sogar eine zweite Crew einsparen können.

GEOPOLITISCH GÜNSTIG GELEGEN

Es ist nicht unwahrscheinlich, dass Schwarz' Ruf nach Langstrecken-Airlines aus der Oneworld erhört wird. Qantas jedenfalls hat sich bereits diesbezüglich selbst in die Schlagzeilen gebracht. Schon im August erklärte Qantas-Vorstand Alan Joyce, dass es ihm am Flughafen

fen London-Heathrow zu eng geworden sei und er nach einer Alternative Ausschau halte. Neben dem Air-Berlin-Drehkreuz ist allerdings auch der Iberia-Hub Madrid im Rennen. Beide verfügen über ein dichtes Netz in Europa und könnten Qantas als Zubringer für deren Interkont-Maschinen dienen. Noch steht eine Entscheidung für den Umzug nach Berlin aus.

Es brodelt in der Gerüchteküche:

Wie aus dem Umfeld des BBI zu hören ist, prüft auch die Oneworld selbst, wie sie künftig in Berlin auftreten will. Es wird über verschiedenste Optionen geredet. So soll aktuell eine heftige Diskussion darüber ent-

brannt sein, ob sich die Bündnis-Mitglieder am BBI eine Business- und Vielflieger-Lounge mit Air Berlin teilen sollen oder ihre besten Kunden getrennt voneinander hofieren wollen.

MEHR FLÜGE IN DIE HAUPTSTADT

Eine eigene Oneworld-Lounge wäre ein eindeutiges Signal dafür, dass das Bündnis Großes in Berlin vorhat. Mancher Oneworld-Partner wünscht sich dort sogar eine Europa-Dependance: „Ich halte es nicht für unwahrscheinlich, dass sich die Oneworld dort mit einem Büro niederlässt“, sagt etwa Royal-Jordanian-CEO Hussein Dabbas (siehe auch S. 90). Er selbst misst dem lange als niedrigpreisige Leisure-Destination kleingeredeten Markt auf jeden Fall große Bedeutung zu: Ab Juni wird der Oneworld-Partner die deutsche Hauptstadt wieder zweimal wöchentlich von Amman aus anfliegen, schon 2012 will er auf sieben Verbindungen aufstocken. Dabei baut er auf Air Berlin: Die beiden Fluggesellschaften arbeiten an einem Code Sharing, das möglichst bald starten soll.

Gemeinsame Sache machen mit dem Neuzugang, das will auch British Airways. Deren Code-Share-Abkommen soll noch vorm Sommer starten. Die Erwartungen seitens der Oneworld-Carrier an die Potenz von Air Berlin sind auf jeden Fall groß: Finnair etwa werde die Air-Berlin-Flüge nach Helsinki besser an die eigenen Asien-Routen anbinden, so Jan Pellinen, Finnairs Deutschland-Direktor. Zudem denke man in Helsinki bereits darüber nach, das deutsche Büro von Frankfurt nach Berlin zu verlegen. Wenn das Schule macht, dann könnte bald tatsächlich ein blauer Ball mit Oneworld-Logo über Berlin schweben. **fw**

FLIEGEN AUF BERLIN

➡ WER SCHON DA IST:

Mit British Airways, Finnair, Iberia, Malev und der russischen S7 sind bereits fünf von zwölf Oneworld-Carriern in Berlin vertreten.

➡ WER BALD KOMMT:

Royal Jordanian kehrt im Juni 2011 nach sieben Jahren Abstinenz zurück.

➡ WER NOCH FEHLT:

Nach wie vor einen Bogen um Berlin fliegen American Airlines, Cathay Pacific, Japan Airlines, LAN und die australische Qantas. Auch Mexicana gehört zum Oneworld-Bündnis. Die Airline hat allerdings im Zuge ihrer Insolvenz im vergangenen August alle Flüge einstellen müssen.

Standort

BBI: Mobilität und Wohlstand für die Hauptstadtregion

Berlin nimmt Fahrt auf. Im aktuellen Städteranking kürt das Hamburger Weltwirtschaftsinstitut die Stadt zum „Aufsteiger des Jahres“. Mehr Jobs und eine höhere Produktivität machen es möglich. Wesentliche Impulse gehen von der Luftfahrt aus: Die Zahl der Passagiere auf den Berliner Airports wird 2010 knapp die 22-Millionen-Grenze überschreiten.

Starker Partner Lufthansa

Lufthansa engagiert sich in Berlin seit Jahrzehnten. Neben der Kranichairline nehmen mit SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, British Midlands, Germanwings und Sun Express sechs weitere Fluggesellschaften aus der Lufthansa Gruppe Kurs auf Berlin. Zusammen bieten sie rund 650 wöchentliche Frequenzen und exzellente Verbindungen. Lufthansa steht bereit, bei Bedarf weitere Direktverbindungen anzubieten. Bereits heute beschäftigt der Konzern in Berlin-Brandenburg 3 200 Mitarbeiter. Damit ist Lufthansa nach Arbeitsplätzen die mit Abstand größte und wichtigste Fluggesellschaft in Berlin.

Jobmotor BBI

Die Berliner Erfolgsgeschichte wird mit der Eröffnung von Berlin Brandenburg International (BBI) weiteren Schub erhalten. Ab Juni 2012 können am Großflughafen bis zu 27 Millionen Passagiere abgefertigt werden. Die Kapazität des Großflughafens kann auf bis zu 45 Millionen Passagiere pro Jahr ausgebaut werden – eine vorausschauende Planung mit Vorbildcharakter. Dabei ist BBI bereits heute ein Jobmotor par excellence: Mit dem Ausbau werden dauerhaft rund 40 000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Zu den Gewinnern zählt insbesondere der Mittelstand. Fast zwei Drittel aller BBI-Ausschreibungen – insgesamt bislang rund zwei Milliarden Euro – werden an regionale Unternehmen vergeben.

Thema Lärmschutz

Aktuell werden in Berlin und Brandenburg die geplanten Flugrouten diskutiert. Die Festlegung ist ausschließlich Sache des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung. Lufthansa respektiert das Schutzbedürfnis von Flughafen-Anwohnern und minimiert freiwillig die Schallbelastungen. Beispiele:

- **Nachrüstung:** Lufthansa stattet ihre in Frankfurt stationierte Boeing-737-Flotte mit Schalldämpfern aus – jeder Flug wird um rund zwei Dezibel leiser, auch Berlin profitiert davon.
- **Investitionen:** 154 neue Flugzeuge mit einem Listenwert von 14,5 Milliarden Euro stehen bei Lufthansa auf der Bestellliste – ältere und lautere Maschinen werden ausgemustert, die neuen Flugzeuge sind deutlich leiser.

Treiber am Arbeitsmarkt

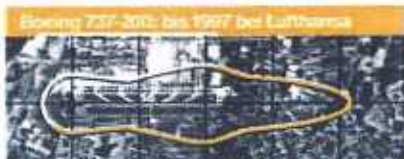
Langsam erholt sich Berlin vom Arbeitsplatzabbau der neunziger Jahre – wesentliche Impulse gibt die Luftfahrt.



Quelle: Arbeitsstättenhebung 2009; Statistisches Landesamt

Die Flottenmodernisierung bringt hörbare Erfolge

Innerhalb der eingezeichneten Fläche wird ein Startlärm von 85 Dezibel erreicht oder überschritten. Zum Vergleich: Diese Belastung erreichen auch Lkws im Stadtverkehr.





Pressemitteilung

Auf nach Manchester – mit easyJet Neue Direktverbindung ab Berlin

Berlin, 29. März 2011. easyJet lässt die Herzen von England-Fans höher schlagen: Die Airline baut ihr Streckenangebot aus und fliegt ab dem 3. Oktober fünfmal pro Woche von Berlin-Schönefeld nach Manchester. Die Route ist ab heute buchbar – und das schon ab 31,99 Euro, inklusive Steuern und Gebühren und ohne Kerosinzuschlag. easyJet ist damit die einzige Airline, die eine Direktverbindung zwischen der Hauptstadt und Manchester anbietet. Weitere neue Verbindungen ab Deutschland sollen folgen, kündigt Thomas Haagensen, Geschäftsführer easyJet Deutschland, an: „Wir halten in Deutschland Kurs auf Wachstum. easyJet wird sein Engagement speziell in Berlin weiter ausbauen. Wir wollen noch mehr Urlauber und Geschäftsreisende ans Ziel bringen.“ Mit der neuen Strecke bietet easyJet insgesamt 55 Verbindungen ab Deutschland an. Die Airline startet ab sieben deutschen Flughäfen: Berlin-Schönefeld, Dresden, Hamburg, München, Köln/Bonn, Dortmund und Düsseldorf.

Manchester: Finanzzentrum und Musikmetropole

Manchester spielt nicht nur dank seiner Fußballmannschaft eine wichtige Rolle im Königreich, sondern ist auch ein bedeutendes Finanz- und Handelszentrum. Bleibt Geschäftsleuten zwischen zwei Terminen Zeit für eine kurze Entdeckungstour, ist die Universität in jedem Fall einen Besuch wert. An weiteren touristischen Highlights mangelt es nicht: Besucher erwarten Architektur aus den verschiedensten Epochen, zahlreiche Kunstausstellungen, Museen und Theater. Auch Musikliebhaber kommen auf ihre Kosten. Manchester verfügt über eine lebhafte Musikszene, die von Oper und Klassik bis hin zu Britpop und Punk reicht. Besonderes Plus: Die Stadt punktet mit günstigeren Preisen als etwa die britische Hauptstadt.

Die neue Strecke im Überblick

Berlin-Schönefeld – Manchester ab 31,99 Euro

Ab 03. Oktober 2011 fünfmal wöchentlich (montags, mittwochs, donnerstags, freitags, sonntags)

Redaktionelle Rückfragen beantworten

fischerAppelt, relations GmbH

Sophia Vassilev und Mirona Pokorny

Tel: +49 (0) 30 726146 722 | 972

sva@fischerappelt-relations.de | mp@fischerappelt-relations.de

easyJet ist Europas Flugnetz Nummer 1: easyJet ist führend auf Europas Top 100-Strecken und auf den 50 größten europäischen Flughäfen vertreten. easyJet fliegt auf mehr als 550 Strecken zwischen 130 Flughäfen in 30 Ländern. Über 300 Millionen Europäer wohnen weniger als eine Stunde Fahrzeit von einem easyJet Flughafen entfernt, mehr als bei jeder anderen Airline.



easyJet nimmt Nachhaltigkeit ernst. Die Airline investiert in die neueste Technologie, setzt auf einen effizienten Betrieb und fliegt mit einer hohen Sitzplatzauslastung. So verursacht ein easyJet Passagier 22 Prozent weniger Emissionen als ein Fluggast einer traditionellen Airline auf der gleichen Strecke.

11

Pressemitteilung

19. April 2010

Wirtschaftsstandort Berlin: Wachstum mit Tourismus, Elektroautos, schnellem Internet und Gesundheit

McKinsey-Studie: 500.000 neue Jobs ambitioniertes Ziel, aber möglich – Berlin als Modellmetropole

Berlin/Düsseldorf. Berlin kann in den nächsten zehn Jahren durch die gezielte Stärkung von Wachstumsfeldern bis zu 500.000 zusätzliche sozialversicherungspflichtige Jobs schaffen. Dies ist das Ergebnis einer neuen Studie der Unternehmensberatung McKinsey & Company mit dem Titel "Berlin 2020. Wirtschaftliche Perspektiven durch neue Wachstumskerne". Neue Arbeitsplätze können vor allem im Tourismus, im Bereich Elektromobilität, in der Informations- und Kommunikationsbranche (IKT) und in der Gesundheitswirtschaft entstehen. "Dieses Wachstumsziel ist ambitioniert, aber nicht unrealistisch", sagt Katrin Suder, Leiterin des Berliner McKinsey-Büros, zur Vorstellung der Studie. "Wir möchten mit der Studie zeigen, wie die Stadt neue wirtschaftliche Dynamik entfalten kann."

Engagement für Berlin

"Berlin 2020" ist ein Pro-bono-Engagement auf eigene Initiative von McKinsey. In den vergangenen Monaten wurden dafür über 150 Gespräche mit Experten geführt. Das Ergebnis sind eine detaillierte Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen Situation Berlins und eine genaue Analyse ausgewählter Wachstumspotenziale. Die größten Chancen für Berlin sieht die Studie in den Branchen Tourismus, Elektromobilität, IKT und Gesundheit.

Allein in diesen vier Wirtschaftsbereichen können in den kommenden zehn Jahren bis zu 160.000 neue Arbeitsplätze entstehen, also bereits rund ein Drittel der langfristig auch für einen ausgeglichenen Haushalt benötigten 500.000 Jobs. "Durch jeden neu geschaffenen Arbeitsplatz wird unserer Erfahrung nach die Basis für zwei bis drei weitere Arbeitsplätze geschaffen", erläutert Boris Maurer, Leiter der Initiative "Berlin 2020", Erfahrungswerte zum so genannten Multiplikatoreffekt bei neu geschaffenen Beschäftigungsverhältnissen.

Neue Arbeitsplätze in dieser Größenordnung sind allerdings nur realistisch, so McKinsey, wenn neben dem Tourismus in den drei Branchen Wachs-

tumskerne geschaffen werden, die neue exportfähige Produkte und Dienstleistungen entstehen lassen. Nur so könnten die Hauptprobleme der Stadt bewältigt werden – Berlin hat mit 13 Prozent eine geringe Exportorientierung und im Vergleich zu wirtschaftlich erfolgreicherer Metropolen prozentual nur halb so viele Beschäftigte außerhalb reiner Versorgungsbereiche.

Jobmotor Tourismus

Berlins größter Jobmotor ist der Tourismus. Schon heute beschäftigt die Branche mit 160.000 Menschen rund 10 Prozent aller Erwerbstätigen in der Stadt. Wenn sich das Wachstum wie bisher fortsetze, könnten hier laut Studie bis 2020 mindestens weitere 115.000 neue Jobs entstehen. "Um das Potenzial voll auszuschöpfen, müssen neue Besuchergruppen wie beispielsweise junge Familien oder Senioren gewonnen werden", sagt Jasper zu Putlitz, Tourismusexperte bei McKinsey. Gelingen könne dies etwa durch Angebote, die Kunst/Kultur- und Erholungsreisen kombinieren. Auch die Weiterentwicklung der "Berlin Welcome Card" zu einem "Loyalty Card"-Programm würde helfen. Darüber hinaus sollte Berlin mit Messe- und Kongresskapazitäten den Erfolg als Veranstaltungsort ausbauen.

Derzeit besuchen vor allem Menschen aus Westeuropa und Amerika Berlin. "Es gibt noch ein enormes Potenzial, Besucher aus Osteuropa und Fernost für die Stadt zu begeistern", sagt zu Putlitz. Voraussetzung dafür seien entsprechende Angebote von Low-Cost-Carriers oder etablierten Fluggesellschaften, aber auch passgenaue Angebote in Berlin selbst beispielsweise für die chinesische Ein-Kind-Familie.

100.000 Elektroautos in der Hauptstadt

Der Trend zur Elektromobilität gewinnt weltweit rasant an Fahrt. Nach Einschätzung von McKinsey ist für den Durchbruch der Elektroautos in Deutschland eine Modellanwendung mit rund 100.000 Fahrzeugen erforderlich. "Wir sind überzeugt davon, dass Berlin ein sehr guter Standort für ein solches Projekt wäre", sagt Automobilexperte Christian Malorny. Die Stadt biete dank ihrer Größe, der Lage, den Pendlerströmen und dem Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln ideale Voraussetzungen.

Berlin könne sich auch als Standort für die Produktion und Fertigung von Lithium-Ionen-Batterien etablieren, wie sie für Elektroautos benötigt werden. Voraussetzung dafür seien ein wissenschaftliches Forschungs- und Entwicklungskluster sowie ein Businessplan für die Ansiedlung der Batteriezellenproduktion. Eine weitere Empfehlung aus der Studie: Berlin könnte auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tempelhof die weltweit erste "Formel E"-Rennstrecke aufbauen, privat finanziert durch

Sponsoring sowie durch die Automobilindustrie und die Stromversorger – ähnlich der Formel 1.

"Smart City" an der Spree

Die Hauptstadt hat auch Chancen, in Europa ein führender Standort für IKT-Innovationen zu werden. Positive Standortfaktoren sind laut Studie die Universitäts- und Forschungslandschaft sowie die große Präsenz innovativer Unternehmen aus den Bereichen Software/IKT, Werbung und Design und der nächsten Generation von Breitbandtechnologien.

"Technisch ist mit Glasfasern eine Infrastruktur möglich, die langfristig mit 20 GBit/s etwa 500- bis 1.000-mal so hohe Übertragungsraten erreicht wie die heute etablierten Netze", erläutert Katrin Suder. Während der Glasfaserausbau deutschlandweit Investitionen von 1.000 bis 1.500 EUR pro Haushalt erfordern würde, seien es in Berlin dank hoher Bevölkerungsdichte und vorteilhaften Kostenstrukturen durchschnittlich nur 500 EUR. Diese Infrastruktur lasse sich darüber hinaus auch für die aktive Gestaltung von Pilotmärkten für Anwendungen aus dem Netz nutzen, vor allem in der öffentlichen Verwaltung mit E-Government oder im Management von Patientendaten in der Gesundheitsversorgung. Als "Smart City" würde Berlin attraktiver für Technologieführer und Netzbetreiber und böte ideale Voraussetzungen für die Entwicklung und Pilotierung neuer IKT-Dienste, so Studienleiter Boris Maurer.

Gesundheitsstadt Berlin

Der Berliner Gesundheitsbranche attestiert die Studie gleich mehrere Standortvorteile: Politiknähe, eine starke Grundlagen- und klinische Forschung, eine große medizinische Versorgungsdichte und eine gute IT-Infrastruktur. "Berlin bietet damit gute Voraussetzungen, sich zur Hauptstadt für klinische Studien in Europa zu entwickeln", stellt McKinsey-Gesundheitsexperte Matthias Wernicke fest. Außerdem könnte Berlin vorhandene Strukturen wie Gebäude und Lehrkräfte nutzen, um mit niedrigen Fixkosten eine international ausgerichtete Ausbildung in der Medizin sowie im Medizin- und Versorgungsmanagement und in Pflegefächern aufzubauen. Wernicke: "Berlin ist auch ein idealer Standort für ein Pilotprojekt zum integrierten Präventions- und Versorgungsmanagement." Gerade bei diesem Thema komme es auf die Nähe zu Entscheidern und die große Konzentration von Gesundheitsinstitutionen an, wie sie in Berlin gegeben seien.

Bei Rückfragen oder zum Anfordern der Studie wenden Sie sich bitte an
Kirsten Best, Telefon: 0211 136-4688,
E-Mail: Kirsten_Best@mckinsey.com

Medientyp:	Tageszeitung	Auflage:	464271
Veröffentlichungsdatum:	11.03.2011	Verkaufte Auflage:	363620
Seite:	39	Verbreitete Auflage:	383676
AVE:	5169	Reichweite:	960000

Flughafen sorgt für Belebung

HCI Capital sieht Berliner Büromarkt als unterschätzt an

stein, BERLIN, 10. März. Der Berliner Büroimmobilienmarkt steigt in der Gunst der Investoren. Nach Angaben des Maklerhauses Savills stieg der Flächenumsatz im vergangenen Jahr um 21 Prozent auf 733 600 Quadratmeter. Große Bauprojekte wie das Zoofenster-Hochhaus oder das Bikini Berlin belegen die zunehmende Attraktivität der westlichen Innenstadt, auch wenn die östliche Stadtmitte – gemessen am Flächenumsatz – noch tonangebend ist. Mit einem Transaktionsvolumen von rund 2,3 Milliarden Euro lag die Hauptstadt 2010 vor allen anderen deutschen Büromärkten.

Als wichtigen Treiber hinter der aktuellen Entwicklung machen viele Marktakteure unter anderem den Bau des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld aus. „Der neue Berliner Flughafen liegt im Herzen Europas und hat das Potential, zu einer Ost-West-Drehscheibe im internationalen Flugverkehr aufzusteigen“, sagt Matthias Voss, der für das Immobiliengeschäft des Fondsinitiators HCI Capital verantwortlich ist. Die Gesellschaft hat gerade ein Bürogebäude erworben, das unmittelbar am Terminal liegt und 2012 fertiggestellt werden soll.

Tatsächlich nehmen die Unternehmensansiedlungen weiter zu. Zwei Drittel der Dax-Konzerne sind mittlerweile in Berlin vertreten. Eine gewisse Stabilität kommt in den Büroimmobilienmarkt inzwischen vor allem durch den hohen Anteil staatlicher Mieter sowie von Nichtregierungsorganisationen, Lobbyverbänden, Anwaltskanzleien und weiteren Dienstleistern. Gegen den allgemeinen Trend auf dem deutschen Büromarkt verringerte sich im vergangenen Jahr der

Leerstand. Die gegenwärtige Durchschnittsmiete von 12 Euro pro Quadratmeter sowie die Spitzenmiete von 21 Euro sind zwar eher untypisch günstig für eine europäische Millionenstadt – der Trend geht aber nach oben. „Aufgrund einer nachhaltigen Flächenverknappung dürfte die Mietpreissteigerung in der derzeitigen Entwicklungsphase des Marktes zu einem unumkehrbaren Trend werden“, erwartet Jan Hübler, der die Büovermietung beim Maklerhaus Jones Lang LaSalle in Berlin leitet.

„Berlin ist ein unterschätzter Bürostandort“, sagt Voss. In dem von HCI erworbenen Objekt soll die Vorvermietungsquote die 50-Prozent-Schwelle schon überschritten haben. Mittelfristig werde das „Berlin Airport Center“ zwar nicht das einzige Bürogebäude am Flughafen bleiben, aber immer in der ersten Reihe stehen. Gleiches gilt für das gegenüberliegende Vier-Sterne-Flughafenhotel, das von der Hamburger ECE-Gruppe entwickelt und an die Schweizer Acron-Gruppe weiterverkauft wurde. Diese wiederum will das Hotel im Laufe dieses Jahres mit einer prognostizierten Ausschüttungsrendite von 6 Prozent pro Jahr auf das investierte Kapital ihrer Kundschaft vorstellen. Auch HCI prognostiziert seinen Anlegern eine jährliche Ausschüttung von 6 Prozent.

Der Großflughafen BBI in Schönefeld wird mit politischer Rückendeckung die Flughafenkonkurrenz mit Tegel im nächsten Jahr beenden und sollte selbst ein Interesse am Erfolg des Hotels und der Büroimmobilie am Terminal haben, lautet das Kalkül der Investoren. Derzeit ist die Baustelle aber noch eine der größten im Lande. /



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung



Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung

Gemeinsame
Landesplanungsabteilung
Berlin-Brandenburg



Gemeinsamer Landesentwicklungsplan

Flughafenstandortentwicklung
(LEP FS)

in der Fassung vom 30. Mai 2006

Tabelle 3: Lärmbetroffenheit (Anzahl der Anwohner)

Lärmkontur (Dauerschallpegel außen)		Bestehende Flughäfen ²⁸				insgesamt	Ausbau Berlin- Schönefeld ²⁹	Neubau am Standort Sperenberg ³⁰
		Berlin- Tegel	Berlin- Tempelhof	Berlin- Schönefeld				
≥ 55 dB(A) Tag	Realver- teilung	183 700	35 700	6 400 21 200 ³⁰	225 800	59 600	2 900	
	100 : 100	245 200	44 700	8 600 29 200 ³⁰	298 500	75 300	4 100	
≥ 60 dB(A) Tag	Realver- teilung	56 800	4 900	400 7 500 ³⁰	62 100	26 000	800	
	100 : 100	91 700	6 000	600 10 000 ³⁰	98 300	34 400	1 000	
≥ 6 x 70 dB(A) Nacht	100 : 100	94 900	0 ³¹	16 900 18 800 ³⁰	111 800	42 800	2 200	

e) Betroffenheit durch Erschütterungen

Eine Betroffenheit durch Erschütterungen, die durch den Flughafenbetrieb verursacht werden, kann durch Fluglärm oder durch Auswirkungen der Straßen- oder Schienenanbindung hervorgerufen werden. Auswirkungen können sich dabei sowohl auf Menschen als auch auf Gebäude in der Nachbarschaft des Flughafens und seiner Verkehrsanbindung ergeben.

Auf der Ebene der Landesplanung und im Hinblick auf die Standortentscheidung ist die Frage möglicher schädlicher Einwirkungen durch vom Fluglärm hervorgerufene Erschütterungen nicht relevant. Sollten im Einzelfall erhebliche Erschütterungswirkungen auftreten, sind diese – ebenso wie die Frage des Erschütterungsschutzes bei Straßen- und Schienenverkehrsverbindungen – im Rahmen der nachfolgenden kommunalen Planungen sowie in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren einer Lösung zuzuführen.

f) Bewertung der Alternativen

Beim Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen liegt die Anzahl der von Fluglärm im Sinne der

Fluglärmbeurteilungsstufe 1 betroffenen Einwohner gegenwärtig bei 225 800 (Realverteilung) bzw. 298 500 (100 : 100), die Anzahl der (im Sinne der Beurteilungsstufe 2) erhöht Betroffenen liegt gegenwärtig bei 62 100 (Realverteilung) bzw. 98 300 (100 : 100). Berücksichtigt man zusätzlich eine Erhöhung auf etwa 30 Mio. Pax/a, so liegt die Zahl der Betroffenen entsprechend höher. Daneben ist zu berücksichtigen, dass zusätzlich zu den quantitativ erfassten Betroffenen weitere Anwohner mit Dauerschallpegeln unterhalb 55 dB(A) mehr als nur geringfügig betroffen sind.

Beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld und Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof nimmt die Lärmbetroffenheit deutlich ab. Es werden dann 59 600 (Realverteilung) bzw. 75 300 (100 : 100) Anwohner von Fluglärm im Sinne der Beurteilungsstufe 1 betroffen sein, darunter 26 000 (Realverteilung) bzw. 34 400 (100 : 100) mit einer erhöhten Betroffenheit (Beurteilungsstufe 2). Berücksichtigt man zusätzlich die nicht quantitativ erfassten, aber mit Dauerschallpegeln unterhalb 55 dB(A) mehr als nur geringfügig

²⁸ Berechnungsgrundlage ist das Passagieraufkommen 2004 mit 14,87 Mio. Pax/a (Berlin-Tegel 11,05 Mio. Pax/a; Berlin-Tempelhof 0,44 Mio. Pax/a; Berlin-Schönefeld 3,38 Mio. Pax/a)

²⁹ Berechnungsgrundlage sind jeweils 30 Mio. Pax/a, Quelle: Isermann/Schmidt a. a. O.

³⁰ Auf die höhere Lärmbetroffenheit lässt sich aus der Hochrechnung der Flugbewegungen für ein Passagieraufkommen von ca. 15 Mio. Pax/a am bestehenden Flughafen Berlin-Schönefeld (Ausnutzung der Kapazitäten der vorhandenen südlichen Start- und Landebahn) schließen, vgl. Avia-Consult 2005.

³¹ Auf Grund der geringen Zahl der Flugbewegungen in der Nacht ist die Lärmkontur 6 x 70 dB(A) nachts nicht darstellbar.

Verkehrsträgern, zur Verlagerung von Kurzstreckenluftverkehr, zum raumordnerischen Leitbild, zur Trennung von Raumnutzungen, zum Havarierisiko, zur Erholung, zu natürlichen Lebensgrundlagen und zu Entwicklungspotenzialen besser erfüllt als beim Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen. Nur die Anforderung zur Nachnutzung bestehender Infrastrukturen wird beim Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen besser erfüllt als beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Die Anzahl der von Fluglärm mit Dauerschallpegeln ab 55 dB(A) bzw. ab 60 dB(A) (vgl. die oben unter Kapitel 4.3.1 definierten Beurteilungsstufen 1 und 2) Betroffenen ist beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld mit 59 600⁵⁴ bzw. 26 000 erheblich geringer als beim Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen unter maximaler Ausnutzung (insgesamt etwa 30 Mio. Pax/a) und nimmt auch gegenüber der gegenwärtigen Situation mit 225 800 (Beurteilungsstufe 1) bzw. 62 100 (Beurteilungsstufe 2) Betroffenen deutlich ab.

Wegen der deutlich besseren Erfüllung der raumordnerischen Anforderungen ist der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld deutlich raumverträglicher als der Weiterbetrieb der bestehenden Flughäfen.

b) Ausbau Berlin-Schönefeld gegenüber Neubau am Standort Sperenberg

Beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld werden die besonders hoch zu gewichtenden Anforderungen zur Erreichbarkeit, zum Arbeitsmarkt und zu den Wirtschaftsimpulsen, die besonders zu gewichtende Anforderung zu schutzbedürftigen Bereichen sowie die Anforderungen zur Nachnutzung bestehender Infrastrukturen und zu Entwicklungspotenzialen deutlich besser und die Anforderungen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern, zum Siedlungs- und Freiraum und zu natürlichen Lebensgrundlagen besser erfüllt als beim Flughafenneubau am Standort Sperenberg. Dagegen werden am Standort Sperenberg die ganz besonders hoch zu gewichtende Anforderung zur Vermeidung von Lärmbetroffen-

heit sowie die hoch zu gewichtende Anforderung zur Trennung von Raumnutzungen deutlich besser und die ebenfalls hoch zu gewichtende Anforderung zum Havarierisiko besser erfüllt als beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Die Alternative des Ausbaus des Flughafens Berlin-Schönefeld erweist sich trotz der zu erwartenden deutlich höheren Fluglärmbelastung und ungeachtet des ganz besonders hohen Gewichts, das dem Interesse an einer Minimierung der Fluglärmwirkung beizumessen ist, wegen der deutlich besseren verkehrlichen Erreichbarkeit, der wirtschaftlichen Vorteile aus der stadtnahen Lage und der damit verbundenen Arbeitsplatzeffekte als vorzugswürdig.

Am Standort Schönefeld sind zwar, wenn man die Realverteilungen der Flugbewegungen zu Grunde legt, gegenüber dem Standort Sperenberg voraussichtlich 56 700 Personen mehr von Fluglärm im Sinne der oben (Kapitel 4.3.1) definierten Beurteilungsstufe 1 sowie 25 200 Personen mehr von Fluglärm im Sinne der Beurteilungsstufe 2 und 40 600 Personen mehr erheblich durch Fluglärm in der Nacht betroffen. Darüber hinaus ist in dem nicht durch zahlenmäßige Berechnungen erfassten unteren Bereich einer Betroffenheit mit Dauerschallpegeln unterhalb 55 dB(A) (tags) bzw. unterhalb einer nächtlichen Betroffenheit mit Maximalpegeln 6 x 70 dB(A) (nachts) am Standort Schönefeld mit einer entsprechenden Mehrbelastung zu rechnen. Dem stehen aber die anzunehmenden 12 100 bis 20 100 Arbeitsplätze mehr, die anzunehmende flughafeninduzierte jährliche Bruttowertschöpfung von 700 Mio. EUR bis 1 100 Mio. EUR mehr und die im Mittel um 10 min (ÖV) bzw. 23 min (MIV) kürzere Reisezeit zwischen Flughafen und Zielort in Berlin bzw. Brandenburg gegenüber. Hinzu kommen die beim Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld mögliche Nachnutzung bestehender Infrastrukturen, die geringere Inanspruchnahme von Freiraumbereichen und die größere Mobilisierung von Entwicklungspotenzialen. Die raumordneri-

⁵⁴ Die Zahl der Betroffenen bezieht sich in diesem Abschnitt auf die Realverteilung (vgl. Kapitel 4.3.1).

unternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs bilden die Flughäfen ein Flughafensystem. Die drei Flughäfen wickeln gegenwärtig etwa 9 % des Flugaufkommens aller deutschen Verkehrsflughäfen ab. Im Rahmen des Ausbauvorhabens sollen die bestehende Start- und Landebahn 07R/25L (Nordbahn neu) flugbetrieblich verbessert und zusätzlich im Süden eine weitere Start- und Landebahn (Südbahn neu) mit 4.000 m Länge neu gebaut werden. Die bestehende Start- und Landebahn 07L/25R (Nordbahn alt) soll geschlossen und zurückgebaut werden.

Mit der Inbetriebnahme des ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld soll der Flughafen Tegel innerhalb einer kurzen Übergangsfrist geschlossen werden. Dementsprechend hat die zuständige Genehmigungsbehörde, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin, die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel mit Bescheid vom 29.07.2004 mit Aufschub des Eintritts der Wirksamkeit auf sechs Monate nach der luftrechtlichen Gestattung der Betriebsaufnahme des planfestgestellten und ausgebauten Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nach § 44 LuftVZO widerrufen. Die Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tempelhof ist von der zuständigen Genehmigungsbehörde mit Bescheid vom 02.06.2004 unter der aufschiebenden Bedingung des Eintretens der Bestandskraft des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses widerrufen worden. Beide Bescheide liegen vor und werden der Planfeststellung zugrunde gelegt.

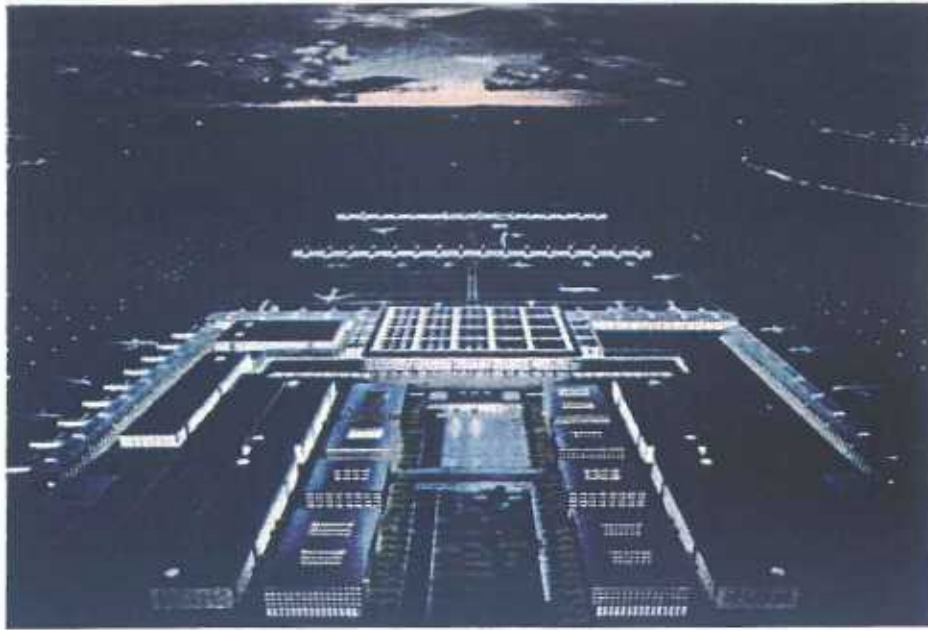
2.2.1 Antragsbegründung

Die Antragsteller begründen das Ausbauvorhaben im Wesentlichen mit Bedarfs- und Kapazitätserfordernissen und stützen sich dabei auf die von ihnen vorgelegte Luftverkehrsprognose (Gutachten M 1). Ausgehend von einer stetig wachsenden Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen sei von einem stetigen Anstieg der Nachfrage auszugehen. Die Zahl der jährlich beförderten Passagiere werde bis 2010 auf 19,1 Millionen pro Jahr und bis zum Jahr 2023 sogar auf 30 Millionen pro Jahr ansteigen. Analog dazu steige die Zahl der Flugbewegungen von 205.000 im Jahr 2007 auf über 300.000 im Jahr 2023. Ein überproportionaler Anstieg werde wegen des derzeitiger eher unterdurchschnittlichen Anteils außerdem beim Frachtaufkommen zu erwarten sein.

Unabhängig vom Verkehrsbedarf rechtfertigen die Antragsteller das Vorhaben mit der „Ersatzfunktion“, die der ausgebauten Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nach Schließung der innerstädtischen Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof einnimmt. Mit der Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof sei eine Entsiegelung von Flächen und nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans für den Flughafen Tempelhof die Nutzung weiterer Bereiche als innerstädtische Grünflächen vorgesehen.

Schließlich weisen die Antragsteller darauf hin, dass bei einer Schließung der Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof der unmittelbare Überflug dicht besiedelter innerstädtischer Bereiche vermieden werde. In der Umgebung des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld seien dicht besiedelte Gebiete nicht vorhanden, so dass Überflüge mit gleichen Stör- und Gefährdungspotenzial nicht zu erwarten seien.

Im Sinn einer Umweltbilanz sei festzustellen, dass es durch den Ausbau zwar zu zusätzlichen Belastungen, insbesondere Lärmbelastungen, am Standort des Flughafens Berlin-Schönefeld komme, diese Belastungen jedoch im Verhältnis zu den Entlastungen an den Flughäfen Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof deutlich geringer ausfielen. Dies werde auch durch den LEP SF vom 18.03.1999 bestätigt, der von einer Halbierung der Fluglärmbeeinträchtigten und einer Reduzierung der von potenziellen Störfällen betroffenen Einwohnerzahl auf etwa 5 %, einer Reduzierung der Versiegelung und einer optimalen Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern ausgeht.



Berlin BBI: Flüge am Tagesrand - Bedarfsanalyse -

Einführung zum Thema der gemeinsamen
Veranstaltung von IHK Berlin und Handwerks-
kammer Berlin am 30. März 2011

Summary





Die als Einführung zur Veranstaltung von IHK Berlin und Handwerkskammer Berlin am 30. März 2011 vom Aviation Consultant Karl-Friedrich Müller im Rahmen der Nachtflugdiskussion zum künftigen Flughafen Berlin Brandenburg (BBI) präsentierte Bedarfsanalyse zu Flügen am Tagesrand bezieht sich auf aktuelle Daten des Jahres 2010/11, wobei es sich gezeigt hat, dass sich der Nachtflugbedarf im Allgemeinen und am Tagesrand im Besonderen unabhängig vom Betrachtungszeitpunkt belegen lässt.

Der Single Airport Berlin BBI ist als „Hybrid Airport“ vor allem für den Passagierverkehr zu betrachten, der im Gegensatz zu manch anderem Airport keine ausgeprägte Spezialisierung auf die verschiedenen Tätigkeitsfelder Hub oder Feeder Airport, bedient durch Low Cost oder konventionelle Airlines für den Umsteiger-, Point-to-Point- oder Touristik-Verkehr aufweist. Daher muss die Festlegung seiner Betriebszeit den Bedürfnissen all dieser Verkehrsarten gerecht werden.

Nach einer Begriffserklärung der wichtigsten Abgrenzungen in diesem Kontext werden die Inhalte des Planergänzungsbeschlusses im Hinblick auf die Betriebszeiten von Berlin BBI vorgestellt und in ihren Auswirkungen auf die jeweiligen Verkehrsarten geprüft:

- Der Aufbau eines **Hub-Systems in Berlin** erfordert, wie auch an Beispielen anderer Flughäfen gezeigt wird, die Verfügbarkeit der Tagesrandzeiten, um vor allem die interkontinentale Verknüpfung von Hubs unter Berücksichtigung der Zeitverschiebungen abbilden zu können.
- Im **Hub-Feeder Verkehr zu fremden Knoten** wird es zur Optimierung von Anschlüssen ebenfalls geringfügige, aber enorm wichtige Eingriffe in die Tagesrandzeiten geben müssen, um den Berliner Markt nicht von den globalen Luftverkehrsnetzen abzukoppeln.
- Der **Low Cost Verkehr** bezieht seine Kostenvorteile vor allem aus der hohen Kapazitätsausnutzung, die die Nutzung der Tagesrandzeiten zwingend voraussetzt. Ohne die Nutzung des Tagesrands ist die Durchführung eines Low Cost Verkehrs mit in Berlin stationierten Flugzeugen nicht möglich.
- Der **Touristikverkehr** (incl. des ethnischen Verkehrs) ist ebenfalls ein Low Cost Verkehr, der zudem aus operativen Gründen – hier werden Beispiele gezeigt – zur Bedienung aller nachgewiesenen Märkte die Nutzung des Tagesrands erfordert.
- Für die **Frachtanbindung** Berlins an die verschiedenen Express-Fracht Knoten der Integrators ist aus Gründen der Transportlogistik die Nutzung der Tagesrandzeiten unerlässlich, um Nachteile für die Berliner Wirtschaft zu vermeiden.

Anhand einer Analyse der aktuellsten Zahlen (Jahr 2010) der Berliner Flughäfen wird aufgezeigt, dass auch der Planergänzungsbeschluss zu den Betriebszeiten von BBI vom Oktober letzten Jahres bereits einen Kompromiss zwischen dem Bedarf der Nutzer und dem Lärmschutz-Bedürfnis der Anrainer darstellt, der absehbar zu Angebotsverschlechterungen und einigen -verlusten führen wird. Von daher kann er bereits jetzt von der Wirtschaft wie den Fluggästen nur mit Zähneknirschen hingenommen werden. Durch die Kontingentierung der Nachtflugbewegungen am Tagesrand erfolgt zudem eine Deckelung, die gewollt ab ca. 2023 eine weitere Angebotsentwicklung – und damit Lärmbelastung – am Tagesrand begrenzt. Der Erfolg der über die „Nachtverkehrszahl“ geplanten Lenkung des Verkehrs möglichst weit weg von der nächtlichen Kernzeit ist nicht sichergestellt.



Referent:

Karl-Friedrich Müller
- Aviation Consultant -
Viermärker Weg 9
58313 Herdecke

Tel.: 02330-890 260
Fax: 02330-890 467
Mobil: 0170-63 500 11
Mail: KarlFMueller@web.de

Geboren: 29. September 1951
1975 – 1994: Deutsche Lufthansa AG, zuletzt Leiter Marketing Lufthansa Express
1994 – 2003: Eurowings Luftverkehrs AG, zuletzt Leiter Netzmanagement, Marketing und Vertrieb, Prokurist
Seit 2003: selbstständiger Berater im Luftverkehr

Herdecke, 28. März 2011

Die dem Antrag auf Planfeststellung zugrunde liegende Luftverkehrsprognose 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, ist in der Durchschnittsnacht des Jahres 2023 mit rund 77 Flugbewegungen zu rechnen. In der typischen Spitzennacht des Jahres 2023 (Szenario 20XX) ist dann von 103 Flugbewegungen auszugehen.

Die Zahl von 77 nächtlichen Flugbewegungen ist geringer, als die Zahl, die den Lärmberechnungen für die Ausweisung des Nachtschutzgebietes im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 zugrunde lag. Seinerzeit wurde davon ausgegangen, dass in der Durchschnittsnacht annähernd 93 Flugbewegungen zu verzeichnen sind. Für die Lärmberechnungen im vorliegenden Planergänzungsverfahren hält die Planfeststellungsbehörde in Ansehung der Tatsache, dass allen Prognosen eine gewisse Unsicherheit zukommt und zugunsten der Lärmbetroffenen an den seinerzeit verwendeten Zahlen fest und sieht von einer Reduzierung auf 77 Flugbewegungen pro Durchschnittsnacht ab.

In verschiedenen Einwendungen wird angemerkt, der Nachtflugbedarf steige stärker als der Gesamtverkehr. Diese Beobachtung ist grundsätzlich richtig. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen einschl. der Allgemeinen Luftfahrt und der Hubschrauber steigt von 267.485 im Jahr 2008 auf bis zu 371.000 im Jahr 2023 (Szenario 20XX) an. Dies entspricht einer Steigerung von 38,7 %. Bei den Nachtflugbewegungen ergibt sich im gleichen Zeitraum wie oben dargestellt eine Zunahme um 68,3 %. Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, dass die Gesamtzahl der Flugbewegungen für das Jahr 2008 eine relativ große Zahl an nichtgewerblichen Flügen der allgemeinen Luftfahrt enthält (ca. 31.500 Flugbewegungen). Die Flüge der allgemeinen Luftfahrt wurden insbesondere an den Flughäfen Tempelhof und Schönefeld durchgeführt. Diese Flüge werden zukünftig am Standort BBI nicht mehr im gleichen Umfang stattfinden, sondern sich auch auf Verkehrslandeplätze in der Umgebung von Berlin wie z. B. Schönhagen, Strausberg oder Eberswalde-Finow verlagern. Hinzu kommt, dass die nichtgewerblichen Flüge der Allgemeinen Luftfahrt in der Regel am Tage und nicht in der Nacht durchgeführt werden. Diese beiden Effekte führen dazu, dass bezogen auf den gewerblichen Verkehr die Steigerungsrate für die Gesamtzahl der Flugbewegungen und die Steigerungsrate für die Nachtflugbewegungen deutlich näher beieinander liegen werden, als dies die oben stehenden Prozentzahlen vermuten lassen.

5 Regionalwirtschaftliche Aspekte

Das Flughafenaußerbauvorhaben dient auch der Erhaltung und Stärkung der regionalen Wirtschaft in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und ist damit von öffentlichem Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, welche regionalwirtschaftlichen Effekte Nachtflugbeschränkungen in der Nacht haben könnten.

Gutachten der FBS von Arge IfVKöln und KE-Consult

Mögliche Auswirkungen dieser Art sind im Auftrag der FBS gutachterlich ermittelt worden.⁹⁰

Das Gutachten ermittelt die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Einschränkungen des Nachtflugbetriebs anhand einer Szenarienanalyse. Ausgangspunkt der Überlegungen ist, dass zeitliche Flugbeschränkungen zu negativen Rückwirkungen auf verkehrliche Angebots- und Reaktionsparameter führen, die ihrerseits regionalwirtschaftliche Auswirkungen haben auf das Passagieraufkommen, die Anzahl der Flugbewegungen sowie der Flugzeugübernachtungen/-stationierungen. Dabei wird ein Schwerpunkt auf die Anzahl der Flugzeugübernachtungen/-stationierungen gelegt, weil diese besonderen Einfluss haben auf die vor Ort stationierten Flugzeugbesatzungen sowie die Wartungs- und Überholungsaktivitäten am Single-Flughafen BBI. Im Anschluss daran werden die Reaktionsparameter Beschäftigungsentwicklung sowie Beschäftigungseffekte und die Quantifizierung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen für die einzelnen Szenarien analysiert.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich im Referenzfall ohne Flugbeschränkungen ein Beschäftigungseffekt von 79.100 Arbeitsplätzen, ein Einkommenseffekt von 2,74 Mrd. € und ein Wertschöpfungseffekt von 4,3 Mrd. € einstellen würde. Eine Nachtflugbetriebsbeschränkung in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr hätte im Luftfrachtverkehr einen Wegfall von nahezu zwei Drittel der Flugbewegungen zur Folge. Die nächtliche Fracht würde dann auf den Bodenverkehr und andere Flugplätze verlagert werden, was mit negativen Auswirkungen für den Arbeitsmarkt wäre. In Bezug auf Passagiere wird davon ausgegangen, dass diese Restriktion einen Rückgang in Höhe von mind. 5 Mio. Passagieren von den für das Jahr 2023 prognostizierten 30 Mio. zu bedeuten hätte. Die Gesamtzahl der Beschäftigungseffekte würde dadurch von 79.000 auf 66.000 Arbeitsplätze sinken. Die Einkommenseffekte würden sich im Prognosejahr um 440 Mio. € und die Wertschöpfungseffekte um 700 Mio. € verringern. Dagegen hätte ein Flugverbot in der Kernzeit von 24:00 bis 05:00 Uhr und die Nutzung der Nachtrandstunden weniger starke Auswirkungen. So wäre ein Rückgang des Passagieraufkommens von lediglich 1 Mio. zu verzeichnen. Dadurch würden sich die Beschäftigungseffekte nur um 1.400 auf 77.700 Arbeitsplätze verringern. Dementsprechend würden die Einkommenseffekte um 50 Mio. € und die Wertschöpfungseffekte um 80 Mio. € zurückgehen.

Im Einzelnen ergibt sich danach das folgende Bild für wirtschaftliche Wirkungen des Single-Flughafens BBI in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg im Jahr 2023:⁹¹

⁹⁰ Arge IfV Köln und KE-Consult (20.06.2007): Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI. Köln: Arbeitsgemeinschaft IfV Köln und KE-Consult Kurte & Esser GbR; Müller, Karl-Friedrich (23.01.2009): Stellungnahme zur Szenariendefinitionen des Gutachtens „Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI“. Herdecke: Karl-Friedrich Müller - Aviation Consultant.

⁹¹ Arge IfV Köln und KE-Consult (20.06.2007), S. 78, Tab. 28.

Betriebszeiten		Referenzfall: 24-h- Betrieb	Szenario m: Betrieb von 05:00 - 24:00 Uhr	Szenario w: Betrieb von 06:00 - 22:00 Uhr	
Passagieraufkommen in Mio.		30	29	25	22
Beschäftigung aus dem Betrieb des BBI	direkt (auf dem Flughafen)	21.300	20.600	16.400	15.000
	indirekt (Auftragsvergabe und Einkommensverausgabung)	9.700	9.400	7.400	6.800
	Summe	31.000	30.000	23.800	21.800
Beschäftigung aus Kaufkrafteffekten		13.600	13.200	11.300	9.900
Beschäftigung aus Standorteffekten		34.500	34.500	30.900	29.100
Summe der Beschäftigungseffekte		79.100	77.700	66.000	60.800
Summe der Einkommenseffekte (Mio. €)		2.740	2.690	2.300	2.100
Summe der Wertschöpfungseffekte (Mio. €)		4.300	4.220	3.600	3.300
Steuereinnahmeeffekt (Mio. €)		1.090	1.075	910	840
Davon Länder und Gemeinden Berlin- Brandenburg (Mio. €)		180	180	150	150

Die Untersuchung zeigt, dass eine zeitliche Beschränkung des Flugbetriebs zu wirtschaftlich negativen Folgen führt. Dabei ist vor allem ein Bewegungsverbot in den Nachtrandstunden mit negativen Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen verbunden.

Intraplan-Stellungnahme

Die Planfeststellungsbehörde hat Intraplan beauftragt, das Gutachten „Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI“ der Arbeitsgemeinschaft IVV Köln und KE-Consult Kurte & Esser GbR vom 20.06.2007 zu beurteilen. Intraplan kommt zu folgenden Ergebnissen:

Für die Ermittlung regionalwirtschaftlicher Auswirkungen von Nachtflugbeschränkungen existiere kein allgemeingültiges Standardverfahren. Eine vergleichende Szenarienanalyse mit dem Fokus auf nachflugrelevante Reaktionsparameter erscheine logisch und für den Zweck der Untersuchung angemessen.

sen. Es sei allerdings kritisch zu beurteilen, dass die Untersuchung zuweilen den Nachweis über die Belastbarkeit der getroffenen Annahmen insbesondere in Bezug auf das Angebotsverhalten der Fluggesellschaften schuldig bleibe. Die getroffenen Annahmen würden vom Gutachter als mögliche Entwicklungen verstanden und könnten auch als solche angesehen werden. Da sie jedoch unmittelbare Auswirkungen auf die quantifizierten wirtschaftlichen Effekte hätten, wäre vor dem Hintergrund der Transparenz eine durchgehende Fundierung wünschenswert gewesen. Ausgehend von den Annahmen zur Verkehrsentwicklung ermittelt das Gutachten die relevanten regionalwirtschaftlichen Effekte für das Referenzszenario und daran anschließend deren mögliche szenarienbedingten Veränderungen. Auf die Herleitung werde vor allen Dingen bei den szenarienbedingten Veränderungen im Detail verzichtet, so dass die angegebenen Zahlen mitunter nicht nachzuvollziehen seien. So gehe der Gutachter im Szenario m (Betriebsverbot in der Nachtkernzeit) vor dem Hintergrund von Übernachtungsaktivitäten davon aus, dass 10 % der Wartungsbeschäftigten nicht mehr benötigt würden. Dies entspräche einem Verlust von etwa 200 Arbeitsplätzen gegenüber dem Referenzfall. Die entsprechenden Ausführungen zum Referenzfall 2023 besagen aber, dass zwischen 636 und 783 Technik-/Wartungsmitarbeiter von Übernachtungsaktivitäten abhängen. Das würde aber lediglich einen Verlust von 63 bis 78 Arbeitsplätzen bedeuten. Der vom Gutachter angesprochene Wegfall von Drittgeschäften müsse dann mit 122 bis 137 zu Buche schlagen. Eine genauere Gegenüberstellung der Einzelberechnungen würde Aufschluss über Unstimmigkeiten dieser Art geben. Die Annahmen zu den Passagierverlusten gegenüber dem Referenzszenario erscheinen im Medium-Case Szenario sowie den Worst-Case Szenarien I und II zu hoch. So liege das derzeitige Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt Main, dem größten Flughafen Mitteleuropas mit über 50 Mio. Passagieren, zwischen 00:00 und 05:00 Uhr bei unter 1 Mio. oder unter 2 % des Gesamtaufkommens. Es könne bezweifelt werden, dass dieses Aufkommen bei einem Nachtflugverbot vollständig „verloren“ ginge. In der Tat sei im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main ein Passagierverlust von 0,9 Mio. durch die Einführung der Mediationsnacht (23:00 bis 05:00 Uhr) ermittelt worden, was einem Verlust von 1 % entspreche. Für den Single-Flughafen BBI aber werde von den Gutachtern ein Verlust von 2,7 % der Passagiere aufgrund des Nachtflugverbots zwischen 00:00 und 05:00 Uhr erwartet. Dass dieser Effekt bei einem Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr vermutlich deutlich höher läge, sei unbestritten. Ein Verkehrsverlust von 5 bis 8 Mio., also 17 bis 27 % des für 2023 prognostizierten Aufkommens von 30 Mio., erscheine jedoch angesichts fehlender Ausweichmöglichkeiten aufgrund des Single-Flughafenkonzepts BBI und der solitären Lage des Flughafens fragwürdig. Dagegen dürfe die Annahme realistisch sein, dass der Berliner Luftverkehr bei einem Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr in hohem Maße von nicht vom Single-Flughafen BBI aus operierenden Fluggesellschaften und dort stationierter Flugzeugen durchgeführt werde, was sicher viele Arbeitsplätze kosten dürfe. Dass die Zahl 5 bis 8 Mio. zu hoch sei, zeige auch eine Beispielrechnung. Gemäß ARC-Gutachten vom 09.05.2007 liege der Nachtflugbedarf im Passagierverkehr bei 82 Flügen pro Nacht. Dies wären - keine Schwankungen unterstellt - rund 30.000 Flugbewegungen pro Jahr. Bei einer Besetzung von durchschnittlich 100 Passagieren pro Flugbewegung wären dies 3 Mio. Passagiere, die zwischen 22:00 und 06:00 Uhr in Berlin im Prognosejahr starten und landen würden, also 10 % aller Passagiere. Selbst bei einem vollständigen Verlust dieser Passagiere für den Single-Flughafen BBI läge dieser Wert deutlich unter der von den Gutachtern angenommenen Zahl von 5 bis 8 Mio. Dass neben einem vollständigen Verlust dieser Passagiere auch die Passagiere des jeweiligen „Gegenläufers“, also des Fluges, der vor 22:00 Uhr lande, aber nicht mehr starten könne und

deshalb unter Umständen entfalle, völlig verloren gingen, sei angesichts des „nachfragegetriebenen“ Luftverkehrsstandortes Berlin ebenfalls unwahrscheinlich.

Nach Überzeugung von Intraplan zeige dieses Gutachten eindeutig und in dieser Beziehung nachvollziehbar auf, dass aufgrund der Nachtflugbeschränkungen negative Effekte auf die Regionalwirtschaft zu erwarten seien und diese negativen Effekte mit dem Grad der Beschränkungen überproportional wachsen würden. Grundsätzlich seien die Mechanismen Nachtflugbeschränkungen - Beschäftigungsverluste richtig dargestellt. Allerdings seien die dargestellten Effekte überzeichnet. Zu bemängeln sei ferner, dass wenig Übereinstimmung mit dem ARC-Gutachten „Der besondere Bedarf an der Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeiten am Flughafen Berlin Brandenburg International“ bestehe.

Einwendungen

Es wird eingewandt, Flugbewegungsverbote in den Nachtrandzeiten seien für die Wirtschaftlichkeit und Produktivität eines Flugzeugs von großer Bedeutung und würden die Entwicklung des Single-Flughafens BBI und damit die Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung erheblich beschränken.

Ein weitgehendes oder völliges Flugverbot in den Nachtrandzeiten (22:00 - 24:00 Uhr und 05:00 - 06:00 Uhr) verschlechtere die Wirtschaftlichkeit des Berlin-Flugverkehrs und die Verkehrsanbindung der Region. Berlin könne seine Hauptstadtfunktion nicht mehr so wahrnehmen wie nötig. Die europäische Kommunikation werde behindert. Es ergäben sich nicht nur Nachteile für die im Berliner Luftverkehr engagierten Unternehmen; auch die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in der Hauptstadtregion verschlechtere sich insgesamt. Ein Verbot von Flügen während der Kernzeit verhindere Entwicklungschancen für den Luftverkehr und damit für die Wirtschaft der Region. Zusätzliche Stationierungen von Flugzeugen schafften neue Arbeitsplätze in der Region. Es sei davon auszugehen, dass weitere Fluggesellschaften Stationierungen vornehmen wollen. Wegen der Unsicherheit über den künftigen Flugverkehr zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sei für die Fluggesellschaften keine genaue Planung für den Single-Flughafen BBI möglich, obwohl Maschinen dafür jetzt bestellt werden müssten. Also würden bei Eröffnung des Single-Flughafens BBI Entwicklungschancen nicht ausgeschöpft. Einerseits gingen Arbeitsplätze in der Luftfahrt und von ihr abhängigen Bereichen, z. B. dem Tourismus, verloren. Andererseits verschlechterten sich die Chancen für wirtschaftliches Wachstum. Es sei davon auszugehen, dass eine Intensivierung der wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen den Metropolregionen in Europa mit einer steigenden Nachfrage nach Flugverbindungen in den Nachtrandzeiten einhergehe. Ohne deren Ausbau könne Berlin seine Funktion als Hauptstadt, Kultur- und Wissenschaftszentrum nicht erfüllen. Die Hauptstadtregion würde dauerhaft zweitrangig bleiben.

Gegen eine Beschränkung der möglichen Flüge auf den Zeitraum von 06:00 bis 22:00 Uhr wird argumentiert, dass die internationale und interkontinentale Erreichbarkeit besonders nachteilig betroffen sei, welche für die Hauptstadtregion schon heute ein ausschlaggebender Wirtschaftsfaktor sei. Der Berlin-Tourismus sei ein Beispiel, wie stark die Wirtschaft schon von der Entwicklung des Luftverkehrs ab-

hänge. Die zunehmende Zahl europaweiter Low-Cost-Linienverbindungen habe zu einem deutlichen Anstieg der Touristenzahlen in Berlin geführt. Die Tourismuswirtschaft gehöre zu den wichtigsten Jobmaschinen in Berlin. Eine Ursache für das Wachstum der Berliner Tourismuszahlen sei die rasante Entwicklung des Flugverkehrs der Low Cost Carrier von und nach Berlin. Für die Fluggesellschaften sei die hohe touristische Attraktivität der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ein wesentlicher Grund für das Angebot neuer Flugverbindungen.

Die Beschäftigungswirkung der Flughäfen in Berlin in den vergangenen Jahren sei für die Region bedeutsam. Auch in Zeiten der wirtschaftlichen Stagnation habe der Flughafen neue Beschäftigung direkt und indirekt in seinem Umfeld aufbauen können. Es seien Rahmenbedingungen zu schaffen und zu erhalten, die die Voraussetzungen für weiteres Wachstum ermöglichen. Gerade der Single-Flughafen BBI werde mit der Bündelung des Berliner Flugverkehrs an einem Standort weiterhin Wirtschaftskraft entfalten und Wachstumsmotor für die Region bleiben.

Die Fluggesellschaften verweisen bzgl. der Beschäftigungseffekte auf das Gutachten zu regionalwirtschaftlichen Effekten. Bei einem Flugverbot in den Nachtkern- und Nachtrandzeiten ergebe sich wegen des geringeren Passagieraufkommens ein 15 bis 22 % geringerer Beschäftigungseffekt. Dazu komme ein nicht bezifferbarer Beschäftigungsverlust durch nicht realisierte Investitionen, die aufgrund schlechterer Erreichbarkeit der Region an Konkurrenzstandorten getätigt würden. In dieser von hoher Arbeitslosigkeit geprägten Region sollten die nächtlichen Beschränkungen des Luftverkehrs minimal bleiben, um die zu erwartenden positiven regionalwirtschaftlichen Effekte und eine Entwicklung der Beschäftigtenzahlen nicht zu gefährden.

Der Single-Flughafen BBI befinde sich in einer Konkurrenzsituation zu anderen aufstrebenden Flughäfen wie Prag oder Warschau, die über weniger restriktive oder keine Randzeitbeschränkung verfügten. Um diesen Wettbewerbsnachteil zu kompensieren, sei die Nutzung der nächtlichen Randzeiten und deren flexible Handhabung eine entscheidende Voraussetzung für einen erfolgreichen Wachstumsmotor Single-Flughafen BBI.

Ohne Nutzung der Nachtrandzeiten würde der ausgebaute Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld mit schlechteren Betriebszeiten dastehen als der Verkehrsflughafen Berlin-Tegel heute. Sollten die Nachtrandzeiten nicht mehr zur Verfügung stehen oder der Verkehr in diesen Zeiten erheblich eingeschränkt werden, würde Berlin als Stationierungsort national und international erheblich an Wettbewerbsfähigkeit verlieren, und es wäre ein Rückzug von Fluggesellschaften zu erwarten. Die Hauptstadtregion würde von einer marktgerechten Bedienung abgeschnitten. Es würde eine Verschlechterung des Angebots eintreten. Der Berliner Luftverkehr würde gegenüber seinem heute erreichten Niveau deutlich zurückgeworfen werden. Heute noch nicht absehbare Entwicklungsmöglichkeiten im Berliner Luftverkehr, insb. im Luftfrachtverkehr, gingen ohne Nutzbarkeit der Kernzeit für Flüge zum Nachteil der Wirtschaft in der Hauptstadtregion verloren.

Ein Nachtflugverbot hätte erhebliche Auswirkungen auf eine Fluggesellschaft und den Wartungsstandort mehrerer Fluggesellschaften. Dass Flugzeuge nicht mehr eingesetzt werden könnten, bedeute Ver-

lust an Arbeitsplätzen. Jedes Flugzeug des Deutschland- und Europaverkehrs entspreche einem mittelständischen Unternehmen mit bis zu 94 Arbeitsplätzen. Diese gingen teils verloren und seien teils gefährdet, wenn das Flugzeug an einen anderen Standort verlegt werde.

Die im Gutachten von der Arge IfV Köln und KE-Consult genannten Kaufkrafteffekte werden als Spekulation gesehen, für die es keinen Nachweis gebe. Den Aussagen des Gutachtens fehle es an Substanz. Es wird auf andere Prognosen verwiesen, die schon für 2020 von höheren Passagier- und Flugbewegungsaufkommen für den Single-Flughafen BBI ausgingen als die Prognose M1 in der Planfeststellung. Die Einzellage des Single-Flughafens BBI und die Entfernungen zu den nächsten „Konkurrenzflughäfen“ machten diese Prognose plausibel, zumal diese Konkurrenzflughäfen auch künftig ein geringeres Luftverkehrsangebot aufweisen würden, als es die Berliner Flughäfen schon jetzt hätten. Es sei auszuschließen, dass das in Berlin und Brandenburg vorhandene Passagieraufkommen bei Nachtflugrestriktionen durch andere Flughäfen bedient werde.

Das Gutachten von der Arge IfV Köln und KE-Consult enthalte Ausführungen zum auch zukünftig zu erwartenden, überdurchschnittlichen Wachstum des Low-Cost-Carrier-Verkehrs, aber es kläre nicht, welche Folgen jenes Wachstum für die Arbeitsplatz- und Kaufkraftentwicklung habe und haben werde. Auch künftig würden durch steigende Anteile des Low-Cost-Carrier-Verkehrs überdurchschnittliche Rationalisierungspotentiale freigesetzt und die Wertschöpfung pro Arbeitsplatz weiter reduziert. Mit der Betriebsaufnahme des alleinigen Single-Flughafens BBI würden die genannten Synergien und Produktivitätssteigerungen zu deutlich geringerer Zunahme an Arbeitsplätzen führen. Die Annahme, mögliche Nachtflugrestriktionen führten zu erheblichen Einbußen im Passagierbereich, sei unzulässig. Mit der Unterstellung eines reduzierten Angebotsverhaltens wolle das Gutachten den Eindruck vermitteln, das Angebot der Fluggesellschaften bestimme die Nachfrage. Die These, der Flughafen verliere durch zeitliche betriebliche Beschränkungen an Attraktivität, werde bezweifelt. Der Flughafen sei weder der Anlass des Verkehrsaufkommens noch generiere er es; er bediene nur eine Nachfrage. Es könne davon ausgegangen werden, dass trotz Restriktionen eine regionale Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen erhalten bleibe und bedient werde und dass es nicht zu Verkehrseinstellungen während der Betriebszeit des Flughafens kommen werde. Eine Abschätzung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auf Basis der Daten des Gutachtens von der Arge IfV Köln und KE-Consult zeige, dass eine Betriebseinschränkung von 23:00 bis 06:00 Uhr keine wesentliche Belastung für die Regionalwirtschaft darstelle. Dies gelte nicht für die erste Nachtstunde, für die eine Abwägung der Verkehrsnotwendigkeit aus regionalwirtschaftlicher Sicht mit dem Lärmschutzbedarf der Flughafenanwohner und anderer Betroffener unerlässlich sei.

Darüber hinaus bringen Einwander gegen das Gutachten über die regionalwirtschaftlichen Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit vornehmlich vor, dass der von der FBS dargelegte Bedarf nicht die im Gutachten ausgewiesenen regionalwirtschaftlichen Effekte rechtfertige. Im Übrigen vertreten sie die Auffassung, dass die allgemeine Argumentation mit dem drohenden Verlust von Arbeitsplätzen als Abwägungsgesichtspunkt zur Begründung eines besonderen Nachtflugbedarfs nicht berücksichtigungsfähig sei. Dies ergebe sich aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006, von dem ein solches Gutachten als Bedarfsnachweis folgerichtig auch nicht gefordert worden sei.

Bewertung

Die Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahmen und Gutachten sowie die dargestellten Effekte geprüft. Sie ist danach davon überzeugt, dass die Realisierung des Ausbaus am Standort Schönefeld positive wirtschaftliche und strukturelle Effekte für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg haben wird. Der Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen BBI wird zu einer Stärkung des Flughafens im internationalen Wettbewerb führen, die dort bestehenden bzw. die vom Flughafen abhängigen Arbeitsplätze sichern sowie die Schaffung zahlreicher neuer Arbeitsplätze bewirken. Bereits heute haben die Berliner Flughäfen einen bedeutenden arbeitsmarktpolitischen Stellenwert in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Der künftige Single-Flughafen BBI wird die Qualität der Anbindung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg an die internationalen Verkehrssysteme weiter aufwerten und dadurch die Attraktivität dieses Gebietes für die Wirtschaftsunternehmen infolge der damit verbundenen katalytischen Effekte steigern. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Luftfahrtindustrie im Umfeld des Flughafens sowie Branchen mit hohem Mobilitätsbedürfnis zu nennen.

Dabei kommt es nicht entscheidend darauf an, ob sich die in den Gutachten ermittelten positiven Effekte exakt quantifizieren bzw. prognostizieren lassen, sondern vielmehr, dass Kausalzusammenhänge nachgewiesen worden sind, aus denen sich nachvollziehbar ergibt, dass das Ausbauprojekt dem im öffentlichen Interesse stehenden Ziel einer Erhaltung und Stärkung der regionalen Wirtschaft dient. Dabei reicht aus, wenn von einer ungefähren Größenordnung der erwarteten Effekte ausgegangen wird.⁹²

Die Planfeststellungsbehörde hält in Bezug auf zu erwartende Auswirkungen des Vorhabens auf Beschäftigung, Einkommen und Steuern die Prognoseergebnisse von der Arge IfV Köln und KE-Consult im Grundsatz für methodengerecht erarbeitet. Die herausgearbeiteten Ursachenbeziehungen zwischen der Steigerung der Verkehrsnachfrage und -leistung an einem Flughafen in Relation zu Flugbetriebsbeschränkungen in den Nachtzeiten und der von diesem Flughafen ausgehenden direkten Beschäftigungswirkung sind plausibel, wenn auch die genannten Zahlen nicht exakt belegbar sein mögen. Auch der überproportional zwingende Nachtflugbedarf in den Nachtrandzeiten gegenüber der Nachtkernzeit, korreliert mit den Aussagen der Verkehrsprognosen. Dies bekräftigt ebenfalls die grundsätzliche Methodik des Gutachtens.

Insgesamt ändern die verfügbaren Flugbeschränkungen zur Nachtzeit nichts daran, dass das Ausbauprojekt generell geeignet ist, positive arbeitsmarktpolitische Effekte auszulösen. Eine genaue Quantifizierung der durch den künftigen Single-Flughafen BBI geschaffenen direkten, indirekten und induzierten Arbeitsplätze ist mehr noch als die Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die im Voraus nur im Sinne einer an Ursachenbeziehungen ausgerichteten Einschätzung grob ermittelt werden kann.

⁹² BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06, Rn. 56.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Prüfung keine eigene Berechnung bzw. Abschätzung der regionalwirtschaftlichen Effekte vorgenommen bzw. vornehmen lassen. Weitere Ermittlungen in diese Richtung bedarf es nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht, um sachgerecht über die weitergehende Einschränkung des Nachtflugbetriebs am künftigen Single-Flughafen BBI neu zu entscheiden.

Die Planfeststellungsbehörde hat durch die Öffnung der Nachtrandzeiten bis 23:30 Uhr und ab 05:30 Uhr die durchaus vorhandenen negativen regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Flugbeschränkungen minimiert und hält die verfügbaren Flugbetriebsregelungen auch unter Würdigung des öffentlichen Interesses an Arbeitsplätzen sowie der Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg für hinnehmbar.

6 Schutz der Nachtruhe

Die Planfeststellungsbehörde hält es für notwendig, den Schutz der Nachtruhe der Flughafenrainer durch aktive Schallschutzmaßnahmen, insbesondere durch die Anordnung nächtlicher Flugbetriebsbeschränkungen sicher zu stellen. Die verbleibende Lärmbelastung wird durch die Anordnung zusätzlicher passiver Schallschutzmaßnahmen gemindert. Dabei hat sie einen verhältnismäßigen Ausgleich zwischen den Lärmschutzinteressen der Betroffenen und den verkehrlichen, betrieblichen und ökonomischen Interessen der Luftverkehrswirtschaft an der Durchführung von Nachtflugbetrieb angestrebt und ihre Überlegungen stets an dem im § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG enthaltenen Gebot der besonderen Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung gemessen. Nach dieser Vorgabe steht das Gewicht der Lärmschutzbelange der Anwohner in einer Wechselbeziehung zum Gewicht der öffentlichen und wirtschaftlichen Belange. Je gewichtiger die Lärmschutzinteressen sind, die nach den konkreten örtlichen Verhältnissen auf dem Spiel stehen, desto dringlicher muss der Verkehrsbedarf sein, der als Rechtfertigung für die Zulassung von Nachtflug dient.⁹³ Zwar enthält die Landesplanung zum Flughafenstandort keine ausdrückliche Regelung zum Nachtlärmschutz, aber im Grundsatz G 9 des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) ist die Abwägungsdirektive enthalten, alle rechtlichen Anforderungen, Lärmbeeinträchtigungen zu vermeiden und unvermeidbare Lärmbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, im Rahmen der geltenden Vorschriften auszuschöpfen. In der Begründung des Landesentwicklungsplanes wird zum Grundsatz G 9 angeführt, dass abwägungserhebliche Lärmbeeinträchtigungen nur bei Überwiegen anderer Belange, insbesondere des Verkehrsbedarfs und des Widmungszwecks des Flughafens, hingenommen werden sollen. Auch dieser Anforderung ist die Planfeststellungsbehörde im Planergänzungsbeschluss bestmöglich nachgekommen.

Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung auf die vorhersehbaren Lärmbelastungen an den Siedlungsorten und die Zahl der Lärmbetroffenen im Flughafenumfeld abgestellt. Zur Abwägung der Lärmschutzbelange von Betroffenen wurden für ausgewählte Immissionsorte in der Umgebung des Flughafens über die vorliegenden Daten des Ausgangsverfahrens hinaus die Fluglärmbelastungen nach den jetzt maßgeblichen Berechnungsvorschriften der 1. FlugLSV neu be-

⁹³ BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, Rn. 279

da mögliche Gesundheits- und Leistungsbeeinträchtigungen und folglich auch Befindensstörungen aufgrund von Lärmeinflüssen vornehmlich durch Aufweckreaktionen erfolgen. Im Übrigen wird ergänzend auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 im Abschnitt C II 10.1.2.2.2 „Schlafstörungen“ verwiesen.¹⁰⁹

4.2 Stand der Erkenntnisse auf den Gebieten der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung

Aufgrund des hohen Stellenwertes des hier maßgeblichen Schutzziels und bedingt durch die große Resonanz dieses Themas bei den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Einwendern im Anhörungsverfahren hat sich die Planfeststellungsbehörde ausführlich mit den aktuellen Entwicklungen der letzten Jahre auf den einschlägigen Gebieten der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung unter Einbeziehung der neuesten Studien und wissenschaftlichen Publikationen zu diesen Themenbereichen und den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen auseinandergesetzt. Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde den Lärmmediziner Herrn Prof. Dr. Scheuch mit der Erstellung einer lärmmedizinischen Stellungnahme beauftragt.

4.2.1 Lärmmedizinische Stellungnahme von Prof. Dr. Scheuch

Gegenstand der lärmmedizinischen Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Scheuch war die Frage, ob bzw. welche neueren Erkenntnisse auf den Gebieten der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung vorliegen, die eine Modifikation des bisherigen Schutzkonzeptes für das Nachtschutzgebiet erforderlich machen könnten. Dazu hat Herr Prof. Dr. Scheuch eine fachliche Beurteilung zu dem Themenkomplex Lärmwirkungen einschließlich einer Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der privaten Einwender vorgenommen. Hierzu gehörten insbesondere die Studien und Stellungnahmen von Herrn Prof. Dr. Greiser im Anhörungsverfahren und die entsprechenden Erwidierungen der FBS und von deren lärmmedizinischem Gutachter Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich für die Beauftragung von Herrn Prof. Dr. Scheuch entschieden, da er als Lärmmediziner ein hohes Renommee in Fachkreisen besitzt. Herr Prof. Dr. Scheuch ist Lehrstuhlinhaber und Direktor des Instituts und der Poliklinik für Arbeits- und Sozialmedizin der Technischen Universität Dresden. Ferner ist er seit über 10 Jahren als lärmmedizinischer Gutachter entsprechend der Luftverkehrszulassungsverordnung tätig. Er war Mitglied des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsforschung beim Umweltbundesamt und Präsident der Deutschen Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. Darüber hinaus ist Herr Prof. Dr. Scheuch Facharzt für Arbeitsmedizin, Arzt für Umweltmedizin und Arzt für Sozialmedizin und Epidemiologie. Des Weiteren ist er Mitautor der Fluglärmsynopse und war bereits im Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ als lärmmedizinischer Gutachter für die Planfeststellungsbehörde tätig.

¹⁰⁹ PFB (2004), S. 534 ff..

dem Ergebnis, dass die dem Schutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 zugrunde liegenden Lärmwerte zu Gunsten der Betroffenen korrigiert werden müssen.

Zur Nachvollziehbarkeit der wissenschaftlichen Auseinandersetzung auf den Gebieten der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung ist dem Vorbringen von Herrn Prof. Dr. Greiser jeweils die Gegenäußerung von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen gegenübergestellt. Herr Prof. Dr. Dr. Jansen war als Gutachter auf dem Gebiet der Lärmwirkungsforschung von der FBS beauftragt und ist Mitautor der Fluglärmsynopse.

Abschließend erfolgt jeweils eine Bewertung des Vorbringens von Herrn Prof. Dr. Greiser und Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen durch die Planfeststellungsbehörde unter Bezugnahme auf die lärmmedizinische Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Scheuch vom 30.06.2009. Insgesamt ist festzustellen, dass Herr Prof. Dr. Scheuch im Wesentlichen den Argumenten von Herrn Prof. Dr. Greiser nicht gefolgt ist. Aus der Sicht von Herrn Prof. Dr. Scheuch haben die Werte aus der Fluglärmsynopse weiterhin Gültigkeit. Neuere Erkenntnisse auf den Gebieten der Lärmmedizin und der Lärmwirkungsforschung, welche eine Modifizierung des Schutzkonzeptes aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 bedingen würden, liegen nicht vor.

Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck

Nach der Ansicht von Herrn Prof. Dr. Greiser ist ein kausaler Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und Auftreten von Bluthochdruck nach epidemiologischen Kriterien sehr wahrscheinlich.¹²¹ Es bestünden folgende epidemiologische Kriterien für die Kausalität (nach Hill), die im Ergebnis der Medikamentenstudie zum Flughafen Köln-Bonn und weiterer Studie erfüllt seien:

- Konsistenz: Erzielen vergleichbarer Ergebnisse durch verschiedene Forscher mit unterschiedlichen Studienplänen an verschiedenen Populationen;
- Kohärenz: Befunde müssen im Einklang mit bekannten biologisch/medizinischen Prinzipien stehen;
- Analogie: Ähnliche Faktoren führen zu vergleichbaren Effekten;
- Biologischer Gradient: Dosis-Wirkungsbeziehung = stärkere Faktoren führen zu stärkeren Effekten;
- Stärke der Assoziation: stärkere Risikoerhöhungen deuten eher auf einen Kausalzusammenhang hin als schwächere Erhöhungen;
- Tierversuche: ähnliche Effekte beim Tiermodell wie beim Menschen;
- Intervention: Modifikation des Einflussfaktors führt zu einer vergleichbaren Modifikation der Effekte;
- Temporalität: Einflussfaktor muss dem Effekt vorausgehen;
- Fehlen plausibler Alternativerklärungen.

Diese in der Wissenschaft anerkannten Kriterien für einen Kausalzusammenhang seien bei der von Herrn Prof. Dr. Greiser durchgeführten Medikamenten-Studie zum Flughafen Köln-Bonn erfüllt. Eine

¹²¹ Greiser, Redebeitrag vom 24.04.2008, Gibt es einen Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck?; Greiser E., Janhsen K., Greiser C., Nächtlicher Fluglärm und Arzneimittelverbrauch, Kurzfassung des Abschlussberichtes des Forschungsprojektes „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen“, S. 18 ff..

plausible Alternativerklärung gebe es nicht. Grundlage dieser Studie sei eine Datenerhebung bei 1.032.865 Versicherten (= 54 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Köln und der umliegenden Kreise) von 8 gesetzlichen Krankenkassen in der Umgebung des Flughafens Köln-Bonn und der Fluglärmbelastung in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2004 gewesen. Die Studie sei weltweit die größte Studie ihrer Art.

Herr Prof. Dr. Greiser gab weiter an, dass er vier Zeitfenster analysiert habe, den gesamten Tag, die gesamte Nacht und in der Nacht 2 Zeitfenster von 23:00 bis 01:00 Uhr und von 03:00 bis 05:00 Uhr. Die Effekte seien in allen Zeitfenstern vergleichbar. Am Tag seien die Effekte schwächer ausgeprägt als in der Nacht. Die Bevölkerung im Raum Köln-Bonn, die von Fluglärm in der Nacht betroffen sei, habe zum großen Teil auch am Tag Fluglärmbelastungen. Es bestehe daher eine Kombination von Tag- und Nachtfluglärmeffekten.

Ferner erläuterte Herr Prof. Dr. Greiser, dass bei den höheren Pegeln die Verordnungshäufigkeit zum Teil bei denjenigen, die über Lärmschutz verfügten, wieder sinke. Dies beruhe darauf, dass die berechneten Konfidenzintervalle¹²² nicht in die Darstellung einbezogen worden seien, weil die Grafiken sonst nicht mehr darstellbar gewesen wären. Im Fall der Einbeziehung der Intervalle würde aber auch bei diesen Pegeln das Ergebnis bestätigt werden. Allerdings stelle der Flughafen Köln-Bonn ein nur bedingt geeignetes Forschungsfeld dar, weil es dort massiven Nachtflugbetrieb wie sonst auf keinem anderen deutschen Flughafen gebe. Auf der anderen Seite sei eine solche Untersuchung bisher noch nie an einer so großen Population mit diesen Methoden durchgeführt worden.

Herr Prof. Dr. Greiser räumte aber auch ein, dass die getroffene Feststellung von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen im Erörterungstermin korrekt ist, nämlich dass sich aus den Ergebnissen der epidemiologischen Studie zum Flughafen Köln-Bonn eine kausale Verursachung erhöhter Arzneiverordnungen durch nächtlichen Fluglärm nicht belegen lässt. Dies begründete er damit, dass die Kausalität nicht auf der Basis nur einer einzigen Studie festgestellt werden könne.

Herr Prof. Dr. Dr. Jansen betonte in seiner Stellungnahme vom 25.06.2008¹²³, dass er mit Herrn Prof. Dr. Greiser insoweit einer Meinung sei, als die Kausalität auf der Basis nur einer einzigen Studie nicht belegt werden könne. Ein Rückschluss auf eine Kausalität sei nur dann möglich, wenn die gesamte wissenschaftliche Evidenz herangezogen werde.

Zur Ermittlung der Kausalität können nach Ansicht von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen die Kausalitätskriterien von Hill 1965 herangezogen werden. Dabei sei ein wichtiges Kriterium die Konsistenz, d. h. dass durch verschiedene Forscher mit unterschiedlichen Studienplänen an verschiedenen Populationen vergleichbare Ergebnisse erzielt werden. Dieses Kriterium habe Herr Prof. Dr. Greiser nicht ausreichend belegt. Zum Nachweis der Konsistenz habe er sich in Bezug auf die Feststellung von erhöhten Blutdruckwerten und Bluthochdruck auf seine eigene Studie zum Flughafen Köln-Bonn sowie auf die

¹²² Vertrauensintervalle, Methode zur Signifikanzbestimmung.

¹²³ Jansen, Stellungnahme vom 25.06.2008, Stellungnahmen zu den Einwendungen von Herrn Prof. Dr. med. Greiser, S. 14 ff..

RANCH-Studie und die HYENA-Studie bezogen. Hierzu sei kritisch anzumerken, dass die RANCH-Studie keine Angaben über die Messung von Blutdruckwerten enthalte.

Im Hinblick auf das Kriterium der Kongruenz bemängelt Herr Prof. Dr. Dr. Jansen, dass Herr Prof. Dr. Greiser bei den lärmbedingten Ausschüttungen von Blutdruck steigernden Hormonen keine Differenzierung nach der Menge der freigesetzten Hormone vornehme. Eine Gesundheitsbeeinträchtigung sei nämlich erst möglich, wenn durch hohe Belastungen die Hormonausscheidungen die Obergrenze des Normalbereichs überschreiten. Im Übrigen habe Herr Prof. Dr. Greiser keine wissenschaftlichen Arbeiten angeführt, die die Kriterien der Kongruenz, der Analogie, der Tierversuche und der Intervention belegen würden.

Zusammenfassend stellt Herr Prof. Dr. Dr. Jansen fest, dass Herr Prof. Dr. Greiser die Kausalitätskriterien korrekt angeführt habe, es jedoch am Nachweis durch geeignete einschlägige Arbeiten zu den einzelnen Kriterien fehle. Dies sei auch insofern nicht nachvollziehbar, als es zu allen Kriterien geeignete und zuverlässige Untersuchungsergebnisse der Lärmwirkungsforschung gebe.

Die Ergebnisse der Studie zum Flughafen Köln-Bonn von Herrn Prof. Dr. Greiser sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu geeignet ist, das bisherige Schutzkonzept für das Nachtschutzgebiet in Frage zu stellen. Die Planfeststellungsbehörde sieht es als nicht nachgewiesen an, dass auf der Basis der Werte des vorliegenden Schutzkonzeptes ein kausaler Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und dem Auftreten von Bluthochdruck nach epidemiologischen Kriterien sehr wahrscheinlich ist.

Herr Prof. Dr. Greiser hat als Erwiderung auf die o. g. Kritik von Herrn Prof. Dr. Dr. Jansen in seiner Stellungnahme vom 06.10.2008¹²⁴ weitere Studien benannt, um die einzelnen Kausalitätskriterien zu belegen. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die von Herrn Prof. Dr. Greiser zitierten Studien vielfach nicht geeignet sind, die jeweiligen Kausalitätskriterien zu belegen. Insofern wird auf die Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Scheuch in seiner lärmmedizinischen Stellungnahme vom 30.06.2009, S. 15 ff., verwiesen, welche sich die Planfeststellungsbehörde zu Eigen macht.

Des Weiteren setzte sich Herr Prof. Dr. Scheuch in seiner lärmmedizinischen Stellungnahme¹²⁵ intensiv mit den Parametern und Untersuchungsergebnissen der Studie von Herrn Prof. Dr. Greiser zu den Beziehungen zwischen Medikamentenverschreibung und Fluglärmbeeinträchtigung auseinander. Hierbei stellte er nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde zutreffend fest, dass sowohl die Qualität und Aussagekraft der Ausgangsdaten als auch die daraus abgeleiteten Ergebnisse kritischen zu sehen sind. Im Einzelnen ergibt sich Folgendes:

Das gewählte Untersuchungsdesign dieser Studie von Herrn Prof. Dr. Greiser hatte notwendigerweise eine Reihe von Limitierungen zum Gegenstand. Die Qualität von Indikatoren der Medikamentenver-

¹²⁴ Greiser, Stellungnahme vom 06.10.2008, Gutachten über Stellungnahmen von Prof. Dr. Dr. Jansen vom 25.06.2008 zu den Einwendungen von Prof. Greiser, S. 31 ff..

¹²⁵ Scheuch (30.06.2009): Stellungnahme zu den Einwendungen zum Themenkomplex Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung, S. 6 ff..

schreibung für die Untersuchung der Beziehungen von Krankheiten zu Lärmwirkungen ist als gering einzustufen. Auch die Quantität des Datenmaterials kann diesen Nachteil nicht ausgleichen. Verschreibung von Medikamenten ist keine Einnahme, Aussagen zur ärztlichen Versorgungsstruktur in diesen Bereichen, die einen wesentlichen Einfluss auf Häufigkeit und Art der Medikamente hat, werden nicht vorgenommen. Ferner konnten weitere Einflüsse auf die Medikamentenverschreibung und -nutzung nicht berücksichtigt werden. Entscheidend ist, dass es keine Angaben zu den wichtigsten Risikofaktoren für die Erkrankungsgruppen gibt, die mit den Medikamentenangaben erfasst werden sollen. Dies wird auch von Herrn Prof. Dr. Greiser als wesentlicher Nachteil angesehen.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass eine sehr breite Fächerung der Eingangsdaten vorliegt, wodurch zusätzlich Verzerrungen entstehen können. Dies ergibt sich daraus, dass unterschiedliche Verkehrslärmquellen einbezogen werden. Nach Angabe in diesem Gutachten beziehen sich die Straßen- und Schienenverkehrslärmdata auf den Stand vor dem 11.02.2000, die Berechnungen zu den Medikamentendaten erfolgten 2004 und 2005, die Fluglärmdaten sind von 2006. Die Verschreibungsdaten von Medikamenten beziehen sich auf 7 bis 48 Monate. Die Verschreibungsdaten kommen von sieben gesetzlichen Krankenkassen, darunter 50,5 % von der AOK, 35,8 % von den Ersatzkassen, 13,7 % von den BKK. Private Krankenkassen wurden hingegen nicht einbezogen. Damit kommt eine gewisse soziale Auswahl zustande. Des Weiteren wurden - wie in anderen epidemiologischen Studien - die Lärmpegel nicht gemessen, sondern berechnet. Ferner ist keine Aussage zur Wohndauer und Wohnart der Personen mit Medikamentenverschreibungen möglich. Dieser Nachteil wird auch von Herrn Prof. Dr. Greiser gesehen.

Hinzu kommt, dass soziale Faktoren einen wesentlichen Einfluss auf Krankheit und Gesundheit wie auch auf die Reaktion auf Umwelteinwirkungen haben. Als Einflussvariable werden Sozialdaten erfasst, die die tatsächlichen sozialen Einflussfaktoren auf Gesundheit und Krankheit nur in einem äußerst geringen Umfang widerspiegeln. Es wird die regionale Sozialhilfeshäufigkeit als Kriterium für soziale Einflüsse erfasst. Es stehen demnach die Sozialhilfedaten in einer Region (nicht der untersuchten „Rezeptpersonen“) und die berechneten Lärmdaten einer Region (nicht für die Personen) zur Verfügung. Die Bezugsgröße ist jedoch dann immer das individuelle Rezept. Es ist demnach weder eine Aussage zur individuellen Betroffenheit gegenüber Lärm noch zur individuellen Zuordnung von sozialen Faktoren möglich. Außer Alter und Geschlecht liegen zu den Personen keine weiteren individuellen Daten vor, auch zu den Regionen gibt es keine weiteren relevanten Informationen. Die Sozialhilfeshäufigkeit wurde zum Zeitpunkt Ende 2004 erfasst. Außerdem wird die Dichte von Alten- und Pflegeheimplätzen einbezogen, wobei dies keinen Einfluss auf die Beziehung zwischen Lärm und Erkrankung hat, sondern mehr einen Einfluss auf die regionale Medikamentenverschreibung.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich Lärmpegelbegrenzungen aus dieser Art von Untersuchungen nicht herleiten lassen. Die Herleitung der Ergebnisse erfolgte in Abhängigkeit von den Lärmpegelklassen, unterschiedlichen Zeitfenstern der Lärmbelastung, der Art der Verkehrsbelastung, Alter und Geschlecht und Gruppierungen der Sozialhilfeshäufigkeit. Es wurden in der Studie vor allem Beziehungen zwischen dem Fluglärm nachts in der Zeit von 03:00 bis 05:00 Uhr und verschiedenen Medikamentenverschreibungen gefunden. Als Erklärung wird angegeben, dass die Zahl der Betroffenen durch die Art

des Flugbetriebes in diesem Zeitfenster besonders groß sei. Die höhere Lärmbelastung besteht jedoch in dem Zeitraum von 23:00 bis 01:00 Uhr.

Ferner ist festzustellen, dass bei höherem Pegel die Verschreibungsrate häufig wieder abnimmt. Die Beziehungen waren bei Männern und Frauen unterschiedlich ausgeprägt. Bei Männern gab es in zwei verschiedenen Sozialklassen eine negative Dosis-Wirkungs-Beziehung. Je höher der Lärmpegel unter Berücksichtigung des Alters war, desto geringer war die Odds-Ratio¹²⁶ als relatives Risikomaß. Insbesondere bei Frauen wurden signifikante relative Risiken beschrieben. Diese relativen Risiken sind jedoch so gering, dass sie nur einen Teil der Beziehungen zwischen altersbezogener Lärmbelastung in der Nacht von 03:00 bis 05:00 Uhr und dem Medikamentenverbrauch aufklären. Eine medizinische Relevanz ergibt sich aus diesen Werten kaum, da eine solche Beziehung weitgehend von anderen Faktoren abhängt. Allein die große Zahl von ausgewerteten Rezepten führt zu diesen statistischen Ergebnissen. Zum Tageslärmpegel, zum Nachtlärmpegel von 22:00 bis 06:00 Uhr oder dem L_{eq} über 24 Stunden gab es keine oder deutlich niedrigere Beziehungen.

Außerdem hat sich gezeigt, dass die Sozialhilfeshäufigkeit einen viel stärkeren Einfluss auf die Unterschiede in der Medikamentenverschreibung hat als die Lärmbelastungen. Bei einzelnen Medikamentengruppen werden in den Quartilen mit mehr Sozialhilfe im Vergleich zu dem Quartil mit der geringsten Sozialhilfe mehr als das Doppelte bis mehr als das Sechsfache an Medikamenten verschrieben. Dagegen sind die Unterschiede in den Lärmbereichen ausgesprochen gering.

Auch die Ergebnisse der ergänzenden Auswertung der RDF-Belästigungsstudie zu Fragen der Gesundheit um den Flughafen Frankfurt Main durch Schreckenberget al. bestätigen die Ergebnisse der Medikamentenstudie von Herrn Prof. Dr. Greiser nicht. Es wurden keinerlei Beziehungen zwischen der Lärmbelastung am Tag und in der Nacht zu den verschiedensten Erkrankungen und auch nicht zum Medikamentenverbrauch gefunden. Beispielsweise waren Beschwerden bei mittleren Lärmpegeln häufiger höher als bei den höheren Lärmbelastungspegeln. Es fanden sich auch im Gegensatz zu den Angaben von Herrn Prof. Dr. Greiser keine signifikanten Beziehungen zu dem diagnostizierten Bluthochdruck oder zu Blutdruckmedikamenten, auch nicht zum nächtlichen Schallpegel. Teilweise waren diese Beziehungen sogar negativ. Dies betrifft z. B. die Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Es wurden auch keine Beziehungen der Erkrankungen zum Belästigungsmaß gefunden.¹²⁷

Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Scheuch in seiner lärmmedizinischen Stellungnahme vom 30.06.2009, S. 6 ff., an.

Greiser-Studie: „Im Krankenhaus behandelte Erkrankungen als Folge der Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm“

Ferner wurde der Planfeststellungsbehörde das Gutachten „Im Krankenhaus behandelte Erkrankungen als Folge der Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm - Ergebnisse einer Fall-Kontroll-Studie im

¹²⁶ Methode zur Wahrscheinlichkeitsberechnung.

¹²⁷ Scheuch (30.06.2009), S. 14.

Die Einwendungen sind sämtlich unbegründet. Wie bereits in den vorstehenden Abschnitten ausgeführt, liegen keine neueren Erkenntnisse auf den Gebieten der Lärmmedizin und Lärmwirkungsforschung vor, die das Schutzkonzept der Planfeststellungsbehörde in Frage stellen. Daran ändert sich auch unter Berücksichtigung der weiteren, von den Einwendern angeführten Studien zur Lärmwirkungsforschung, nichts. Im Übrigen ist anzumerken, dass es sich nur insoweit um neuere lärmmedizinische Erkenntnisse handeln kann, als diese nach der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 veröffentlicht wurden. Sofern die Studien und Publikationen vor diesem Zeitpunkt erfolgt sind, wurden sie bereits im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

Im Hinblick auf die Studien von Herrn Prof. Dr. Greiser, auf welche von einer Vielzahl von Einwendern Bezug genommen wurde, wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Hinzu kommt, dass die Medikamenten-Studie von Herrn Prof. Dr. Greiser bei der Novelle des Fluglärmsgesetzes durchaus Berücksichtigung gefunden hat, allerdings nicht mit dem Ergebnis, dass die von ihm genannten Werte für maßgeblich gehalten worden wären. So heißt es in einem Schreiben des Bundesministers Sigmar Gabriel, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, vom 13.08.2008:

„Die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, unter anderem auch aufgrund des mit finanzieller Unterstützung meines Hauses geförderten Greiser-Gutachtens, sind bei der Novellierung des Fluglärmsgesetzes und insbesondere bei der Fixierung der Lärmwerte berücksichtigt worden. (...)“

In Bezug auf die weiteren, nachfolgend aufgeführten lärmmedizinischen Studien ist Folgendes festzustellen:

HYENA-Studie

Wesentliches Ergebnis der HYENA-Studie war, dass eine stärkere Beziehung zwischen nächtlichem Fluglärm und erhöhten gemessenen Blutdruckwerten bzw. der Angabe von Hypertoniemedikamenten festgestellt wurde. Eine eindeutige Dosis-Wirkungsbeziehung konnte jedoch nicht festgestellt werden. Darüber hinaus trat bei den höheren Pegeln keine Signifikanz auf. Ferner ergaben sich aus den Untersuchungsergebnissen eine Reihe von Fragen.¹⁶³

Darüber hinaus gab es beträchtliche Unterschiede zwischen den einzelnen, in die Studie einbezogenen Flughäfen. Ferner traten Differenzen in den Wirkungen zwischen Männern und Frauen und unerwartete Ergebnisse bei Rentnern auf, die schon längere Zeit in der Umgebung der Flughäfen gewohnt hatten. Insgesamt wurde bei den Pegelklassen zwischen 40 und 44 dB(A) die höchste und signifikante Odds Ratio erkennbar. Wieso gerade bei mittleren Pegelwerten eine Signifikanz auftrat und bei den höheren Pegeln nicht, konnte nicht geklärt werden. Dieser Umstand wirft daher die Frage nach zusätzlichen Einflussfaktoren auf. Des Weiteren konnte auch für die Tagzeiten keine Signifikanz festgestellt werden.

¹⁶³ Scheuch (30.06.2009), S. 15 ff..

Hier unterscheiden sich die Resultate bei Pegeln von 65 dB(A) nicht von den Pegeln von 50 bis 54 dB(A).¹⁶⁴

Übersichtsarbeit von Kaltenbach/Maschke/Klinke

Die Übersichtsarbeit von Kaltenbach/Maschke/Klinke kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht belegen, dass die Begrenzungswerte aus dem Fluglärmschutzgesetz und der Fluglärmsynopse unzutreffend bzw. überholt sind. Die Übersichtsarbeit weist erhebliche methodische und inhaltliche Mängel auf. Hinzu kommt, dass sich die von den Autoren abgeleiteten Ergebnisse nicht mit den angeführten Studien belegen lassen.

Die Autoren stellen die Ergebnisse einiger ausgewählter Studien dar. Es erfolgt jedoch keine kritische Auseinandersetzung zu der Qualität der zitierten Studien. Die Verfasser aller dieser zitierten Studien gehen im Gegensatz zu Kaltenbach et al. sehr vorsichtig mit der Interpretation ihrer Ergebnisse um. Das Problem der Arbeit von Kaltenbach et al. besteht im Weglassen von Befunden, die man nicht weglassen kann, und im Verallgemeinern von Ergebnissen, die nur Einzelergebnisse sind. In allen angeführten Studien gibt es inkongruente Ergebnisse. Die Dosis-Wirkungs-Beziehungen sind häufig gerade in den interessierenden Belastungsbereichen nicht vorhanden. Signifikante Unterschiede sind im Gegensatz zu den Angaben der Autoren sehr selten und inkongruent. Hinzu kommt, dass unterschiedliche Ergebnisse zwischen Flughäfen (z. B. in der HYENA-Studie), zwischen Männern und Frauen (z. B. in der NaRoMi-Studie und der Greiser-Studie), zu Kombinationseffekten unterschiedlicher Lärmquellen (z. B. in der SPANDAU-Studie), nicht nachvollziehbare unterschiedliche zeitliche Beziehungen zwischen Lärmbelastung und Wirkungsgrößen (z. B. in der Greiser-Studie zum Medikamentenverbrauch) ignoriert werden. Kausalität wird postuliert, obwohl dies aus der Art der Studien nicht ableitbar ist.¹⁶⁵

Konkret falsch in dieser Publikation ist unter anderem, dass¹⁶⁶

- keine Studien zum Thema Myokardinfarkt und Fluglärm vorliegen: z. B. in der von den Autoren selbst erwähnten NaRoMi-Studie ergaben sich keine relevanten Beziehungen;
- sich in einer Metaanalyse signifikante lärmbedingte Zunahmen von Myokardinfarkten ab Tagesdauerschallpegeln von 60 dB(A) ergaben (Straßenverkehr), Signifikanz zeigte sich in der gesamten zitierten Studie nur bei 10-jähriger Wohndauer für Männer, die auch bei längerer Wohndauer nicht mehr signifikant war;
- eine Überbewertung der subjektiven Belästigungsangaben bei einem gerade stattfindenden Ausbauverfahren eines Flughafens (Frankfurt Main) nicht anzunehmen ist;
- die Zunahme der Volkskrankheit Hypertonie - wie in der Arbeit suggeriert und womit auch der Artikel abgeschlossen wird - in kausalem Zusammenhang mit Lernstörungen und Belästigung stehen könnte.

¹⁶⁴ Scheuch (30.06.2009), S. 17 ff..

¹⁶⁵ Scheuch (30.06.2009), S. 29 ff..

¹⁶⁶ Scheuch (30.06.2009), S. 30 f..

schwer wiegen, dass sie über den Beginn vegetativer Reaktionen hinaus Beeinträchtigungen hervorrufen, die im Rechtssinne als unzumutbar einzustufen sind.

- 308 2.2.1.6 Dahinstehen kann, ob es sich aus präventivmedizinischer Perspektive empfiehlt, Schutzmaßnahmen auf der von M. bezeichneten niedrigeren Stufe zu ergreifen, um zu verhindern, dass sich vegetative Reaktionen, die für sich genommen als unbedenklich erscheinen mögen, nicht auf lange Sicht zu Fehlfunktionen verfestigen. Ohne konkrete Anhaltspunkte oder wenigstens Verdachtsmomente ist es rechtlich nicht geboten, jeglichem Risiko vorzubeugen. Fehlende wissenschaftliche Erkenntnisse müssen im Rahmen von Erheblichkeitserwägungen nicht durch einen Bonus zugunsten der Lärmbetroffenen ausgeglichen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991 - BVerwG 4 C 51.89 - BVerwGE 87, 332, 374 f.). § 9 Abs. 2 LuftVG verlangt zur Abwehr nachteiliger Einwirkungen keine Vorsorge gegen rein hypothetische Gefährdungen. Der Planungsträger braucht keine Schutzziele festzulegen, deren Erforderlichkeit mangels verlässlicher wissenschaftlicher Erkenntnisse noch nicht abschätzbar ist (vgl. BVerfG, Beschlüsse vom 28. Februar 2002 - 1 BvR 1676/01 - NJW 2002, 1638 und vom 8. Dezember 2004 - 1 BvR 1238/04 - NVwZ-RR 2005, 227). Neue wissenschaftliche Erkenntnisse sind einer Planungs- oder Zulassungsentscheidung in der Regel erst dann zugrunde zu legen, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt und allgemeine Anerkennung - nicht notwendig einhellige Zustimmung - gefunden haben. Ein neuer Stand der Wissenschaft ist aber nicht erreicht, solange bisher anerkannte wissenschaftliche Aussagen kritisch hinterfragt und kontrovers diskutiert werden, ohne dass sich in der Forschung bereits ein neuer Grundkonsens abzeichnet (vgl. BVerwG, Beschluss vom 21. Januar 2004 - BVerwG 4 B 82.03 - NVwZ 2004, 618, 619; Urteil vom 20. April 2005 - BVerwG 4 C 18.03 - BVerwGE 123, 261, 284 f.).

- 309 2.2.2 Nachtschutz durch Dauerschallpegel

- 310 2.2.2.1 Die Kläger machen zu Recht darauf aufmerksam, dass das NAT-Wert-Konzept, auf dem die für die Schutzzielbestimmung maßgebliche Nachtschutzgebietsfestlegung im Planfeststellungsbeschluss fußt, Schwachpunkte auf-

dien sind nicht geeignet, um Grenzwerte abzuleiten, dazu ist die Datenbasis zu ungenau und die Qualität zu gering.

Wie bereits dargestellt, ergeben sich aus den Einwendungen keine gesicherten Hinweise, dass unterhalb von 50 dB(A) tatsächlich ein notwendiger Lärmschutz erforderlich ist, wie das von Herr Greiser selbst auf Seite 18 und an anderen Stellen formuliert wurde.

2.2 Übergreifende Fragestellungen und Kritiken an diskutierten Studien in den Einwendungen

2.2.1 Das Problem der Kausalität

Herr Greiser kommt auf Seite 28 zur Feststellung: „Insgesamt ist die Höhe der durch nächtlichen Fluglärm induzierten Erkrankungsrisiken auf dem Gebiet der Herz-Kreislauf-Krankheiten als bedeutend einzustufen“. Dies ist mit diesen Ergebnissen nicht zu untersetzen. Hier wird eine Kausalität postuliert, die wissenschaftlich nicht erlaubt ist. Auch der Titel dieses Gutachtens/Stellungnahme vom Februar 2009 ist wissenschaftlich nicht haltbar: „Im Krankenhaus behandelte Erkrankungen als Folge der Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm“. Es wird wiederum eine Kausalität (Ursache) zwischen einem der vielen Einflüsse auf den Menschen – hier nächtlicher Fluglärm – zu krankenhausbearbeiteten Erkrankungen postuliert. Es gibt in der Wissenschaft keinerlei Zweifel, dass eine Kausalität mit einem solchen Ansatz nicht festgestellt werden kann, was letztendlich Herr Greiser auch in seiner Einleitung zu diesem Gutachten formuliert. Trotzdem wird dieser falsche Titel formuliert und immer wieder die Ursache Fluglärm für Medikamentenverschreibung und Krankenhausaufenthalt *ibid.* in den Anhörungen postuliert.

Die Autoren (GREISER, JANHSEN, GREISER) der ersten Studie (Medikamente) betonen, dass eine Kausalität aus diesen Untersuchungen nicht abzuleiten ist. GREISER et al. formulieren in ihrem Forschungsbericht vom März 2007 (Seite 13): „Die Ergebnisse dieser Studie erlauben nicht die Feststellung eines Kausalzusammenhangs zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen, da wesentliche Faktoren, die zur Krankheitsentstehung und damit zu Arzneiverordnungen führen können, nicht berücksichtigt werden konnten. Dieses wäre nur in einer epidemiologischen Fall-Kontroll-Studie möglich ...“. Es ist verwunderlich, dass Herr Greiser selbst immer wieder von dieser richtigen Grundposition abweicht, demnach ist auch der zweite Teil des Gutachtens vom Februar 2009 „... Ergebnisse einer Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn“ falsch. In der dem Forschungsbericht zur ersten Studie beigelegten Stellungnahme der Qualitätssicherungsgruppe für dieses Projekt wird das grundsätzliche Herangehen bestätigt, aber auch darauf hingewiesen, dass Umweltexpositionen in der Regel keine neuen Krankheiten verursachen, sondern allenfalls Krankheitsbilder verstärken oder verschlimmern können.

2.2.2 Gibt es einen Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck?

Unter diesem Thema hat Herr Greiser im Rahmen der Anhörung zum Planergänzungsverfahren, auch in Erwiderung zu den Darlegungen von Herrn Jansen, die epidemiologischen Krite-

rien für die Kausalität nach Hill erläutert. Er kommt zur Quintessenz „Der kausale Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und dem Auftreten von Bluthochdruck ist nach epidemiologischen Kriterien sehr wahrscheinlich. Es gibt keine plausible Alternativerklärung“. Im Folgenden soll auf diese Hillschen Erklärungen und die Argumente von Herrn Greiser in diesem Zusammenhang eingegangen werden. Die Kriterien werden kursiv geschrieben.

Die *Konsistenz* wird von Herrn Greiser als gegeben angesehen, da mindestens zwei Studien, RANCH-Projekt, HYENA, erhöhte Blutdruckwerte und Bluthochdruck gemessen hätten sowie eine erhöhte Verordnungshäufigkeit von blutdrucksenkenden Arzneimitteln in verschiedenen Studien festgestellt wurde. Bei Konsistenz geht es nicht nur um vergleichbare Ergebnisse, sondern sie müssen hinsichtlich der Aussage zur Kausalität vergleichbar sein. Ganz davon abgesehen, dass medizinisch einmalig gemessene erhöhte Blutdruckwerte nicht mit Bluthochdruck (Hypertonie) gleichgesetzt werden können, werden von Herrn Greiser Untersuchungen an Kindern (RANCH-Studie) mit denen von Erwachsenen (HYENA-Studie) verglichen, was medizinisch überhaupt nicht machbar ist. Die Autoren dieser RANCH-Studie (van KEMPEN et al. 2006) kommen übrigens zur Schlussfolgerung: „Auf der Grundlage dieser Studie und der vorhandenen wissenschaftlichen Literatur lassen sich keine eindeutigen Schlussfolgerungen zu den Beziehungen zwischen Verkehrslärm und Blutdruck von Kindern herstellen“ (Seite 632, Übersetzung der Autor). Auf die genannten Studien wird unten noch eingegangen werden. Für die *Kohärenz* (Befunde im Einklang mit bekannten biologischen medizinischen Prinzipien) wird als Argument von Greiser angeführt, dass starker Lärm zur Ausscheidung von Stresshormonen führt, die blutdrucksteigernd wirken. Die Kohärenz ist demnach für mittleren und geringen Lärm nicht erfüllt, somit nicht für Verkehrslärm. Außerdem ist die Behauptung für Langzeitwirkungen aus experimentellen Studien zu den Stresshormonen unter Lärm sehr fraglich (siehe auch Stellungnahmen SCHEUCH 2004 und 2006). Die *Analogie* (ähnliche Faktoren haben vergleichbare Effekte) wird mit Straßenverkehrslärm und Lärm am Arbeitsplatz begründet, die ebenfalls zu Bluthochdruck führen würden. Gerade die von Herrn Greiser genannten Studien führen teilweise zu unterschiedlichen Wirkungen von Straßen- und Fluglärm. Hinsichtlich der Arbeitstätigkeit gibt es sehr unterschiedliche Ergebnisse (siehe unten und Stellungnahmen SCHEUCH 2004 und 2006). Der *biologische Gradient* (Dosis-Wirkungs-Beziehungen) wird mit der HYENA- und der eigenen Kölner Flughafenstudie begründet. Auf die nicht stets vorhandenen Dosis-Wirkungs-Beziehungen der Medikamenten-Studie wurde bereits eingegangen (HYENA-Studie siehe unten). Unter dem Gesichtspunkt der Ableitung von Beurteilungs-/Begrenzungswerten ist stets die Aussage zu prüfen, ob die häufig mathematisch berechneten Anstiege von Effektvariablen mit dem Lärm, die sehr selten signifikant sind, sich auch bei den einzelnen Pegelklassen wiederfinden. Und hier ist das in vielen epidemiologischen und experimentellen Studien so, dass in den mittleren Lärmbereichen sehr differente Effekte nachweisbar sind. Zur Begründung der *Stärke der Assoziation* wird die HYENA-Studie herangezogen, nach der eine Steigerung nächtlichen Fluglärms von $L_{eq} 30$ auf 50 dB(A) eine Risikoerhöhung um 28 % bedingt. Es ist allgemein anerkannt, dass Lärm ein schwacher Risikofaktor hinsichtlich Herz-Kreislauf-Erkrankung einschließlich Hypertonie ist (siehe unten). In *Tierversuchen* gibt es sehr unterschiedliche Effekte bei Langzeitwirkungen von Lärm. Die Lärmpegel, die in Tierversuchen eingesetzt werden unter verschiedenen Fragestellungen, sind überhaupt nicht vergleichbar mit den Verkehrslärmpegeln, die hier zur Diskussion stehen. Der Effekt der *Intervention* wird begründet mit

den Wirkungen möglicher Schallschutzmaßnahmen am Kölner Flughafen (siehe oben). Dies entspricht nicht den Interventionskriterien nach den Hillschen Forderungen. Die Ergebnisse zu den Wirkungen vor und nach Reduktion von Lärm durch Änderungen der Verkehrsführung oder Lärmschutz und auch vor und nach Erhöhung des Lärms sind sehr unterschiedlich. Langzeiteffekte, um die es hier u. a. geht, sind nahezu nicht vorhanden. Bei der *Temporalität* (Einflussfaktor muss dem Effekt vorausgehen) ist mit den Kindern um die Münchner Flughäfen nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens im Erdinger Moos ein unglückliches Beispiel gewählt worden, da die Veränderungen auch über die Zeit durchaus widersprüchlich waren. Das Fehlen plausibler *Alternativerklärungen* wird mit den Ergebnissen der Medikamentenstudie um den Flughafen Köln/Bonn erklärt. Es wurde bereits oben darauf eingegangen, dass hier eine Vielzahl von anderen Erklärungsmöglichkeiten vorhanden ist.

Auf diese Kausalitätsbegründungen ging Herr Greiser auch in seiner Präsentation „Gefährdung der Gesundheit durch Fluglärm – Stand der epidemiologischen Evidenz“ ein. Dabei wurden die RANCH-Studie bei Kindern, auf die später einzugehen sein wird, und die HYE-NA-Studie angeführt neben der von ihm publizierten Medikamentenverordnungsstudie um den Flughafen Köln/Bonn. Die ersten zusammenfassenden Ergebnisse der so genannten HYE-NA-Studie (HYPERTENSION AND EXPOSURE TO NOISE NEAR AIRPORTS) wurden im vergangenen Jahr vorgelegt (u. a. JARUP et al. 2008). Es wurden Untersuchungen in der Nähe von Flughäfen in London, Berlin, Amsterdam, Arlanda, Mailand, Stockholm und Athen durchgeführt. Es wurde der Zusammenhang zwischen Schallbelastung durch Straßen und Flugverkehr mit dem Blutdruck analysiert. Die Studie wurde epidemiologisch gut durchgeführt. Als mögliche Risikofaktoren des Blutdrucks wurden weiterhin erfasst Nationalität, Geschlecht, Alter, Alkoholkonsum, Body-Mass-Index, Bewegungsverhalten und der Bildungsstand als Dauer der Ausbildung. Der Blutdruck wurde während einer Untersuchung gemessen. Als wesentliches Ergebnis ist die stärkere Beziehung zwischen dem nächtlichen Fluglärm und erhöhten gemessenen Blutdruckwerten bzw. Angabe von Hypertoniemedikamenten hervorzuheben. Die Ergebnisse werfen aber eine Reihe von Fragen auf. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Flughäfen waren beträchtlich, es wurden Differenzen in den Wirkungen zwischen Männern und Frauen, unerwartete Ergebnisse bei Rentnern, die länger um die Flughäfen gewohnt haben, beschrieben. Eine eindeutige Dosis-Wirkungs-Beziehung konnte nicht festgestellt werden (siehe Punkte in den Pegelklassen der Abb. 1). Zu unterstreichen ist, dass auch in dieser Studie engere Beziehungen der Hypertonie zu dem nächtlichen Fluglärm festgestellt wurden (Abb. 1), wobei auch hier in den höheren Pegeln keine Signifikanz auftrat.

Warum gerade bei der Pegelklasse 40 dB(A) bis 44 dB(A) die höchste und signifikante Odds Ratio auftrat, ist nicht erklärbar und stellt die Frage nach zusätzlichen Einflussfaktoren.

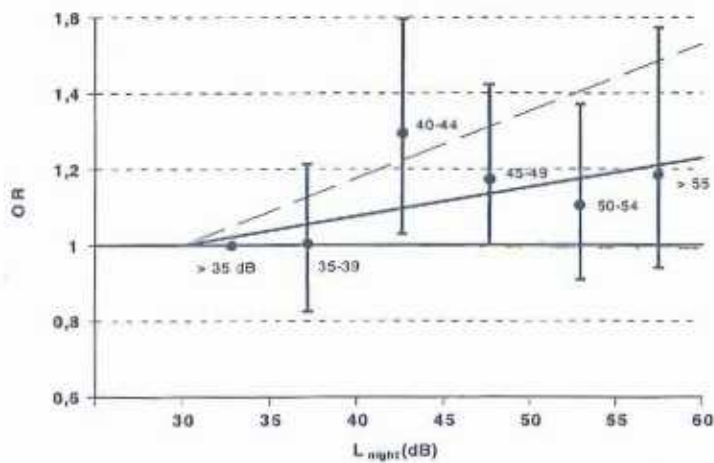


Abb. 1 : HYENA-Studie: Fluglärm in der Nacht (JARUP et al. 2008))
Odds Ratios und Confidenzintervalle von Hypertonie in den Lärmbelastungsklassen (adjustiert für Land, Alter, Geschlecht, BMI, Alkohol, Bildung und Belastung)

Die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern waren offensichtlich (Abb. 2), wobei in keinem Land ein signifikanter Unterschied errechnet wurde (in Deutschland wurde das Umfeld von Berlin-Tegel einbezogen, wo es keinen durchgängigen Nachtflugverkehr gibt).

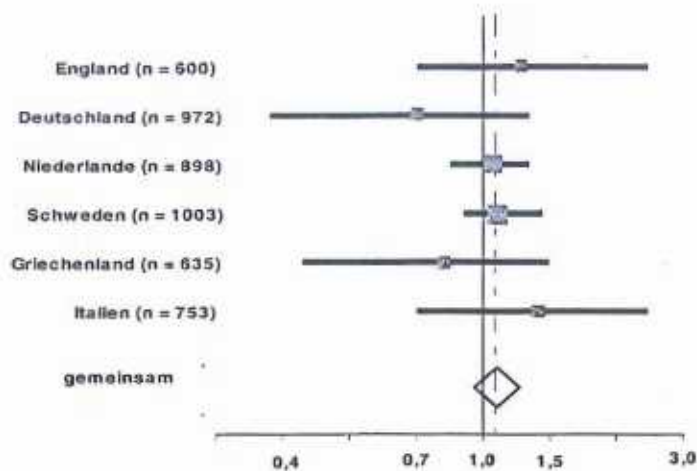


Abb. 2: HYENA-Studie Nachtflug (forest plot)
Länderspezifische Odds ratios für Hypertonie pro 10 dB-Anstieg des Fluglärms am Tag (JARUP et al. 2008)

Deutlich geringer sind die Beziehungen zum Fluglärm am Tag (Abb. 3 und Abb. 4). Signifikanz konnte nicht festgestellt werden. Pegel über 65 dB(A) unterscheiden sich nicht von Pegeln von 50 bis 54 dB(A).

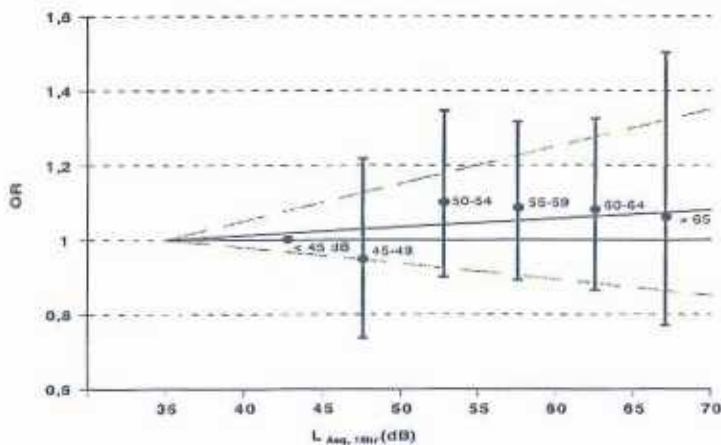


Abb. 3 : HYENA-Studie: Fluglärm am Tag (JARUP et al. 2008)
Odds Ratios und Confidenzintervalle von Hypertonie in den Lärmbelastungsklassen (adjustiert für Land, Alter, Geschlecht, BMI, Alkohol, Bildung und Belastung)

Die Unterschiede zwischen den einzelnen Flughäfen waren ebenfalls beträchtlich (Abb. 2 und 4).

Die Odds Ratios für Hypertonie bei einem Anstieg von 10 dB(A) bei Tagfluglärm lag für die Gesamtstichprobe bei 0,93 (CI 0,83 – 1,04), demnach bestand keine relevante Beziehung. Nur an zwei Flughäfen wurde mit Anstieg des Fluglärms am Tag eine Odds Ratio über 1, bei vier Flughäfen dagegen unter 1 festgestellt.

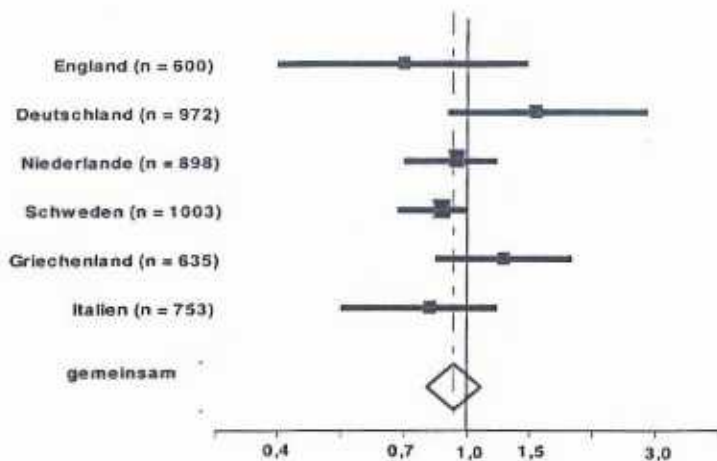


Abb.4: HYENA-Studie Tagflug (forest plot)
Länderspezifische Odds ratios für Hypertonie pro 10 dB-Anstieg des Fluglärms am Tag (JARUP et al. 2008)

Stärker sind die Beziehungen zwischen dem nächtlichen Fluglärm und der Hypertonie. Mit mathematischen Berechnungen wird für den Fluglärm nachts pro Anstieg von 10 dB(A) als Dauerschallpegel ein Anstieg der Blutdruckprävalenz von 14,1 % berechnet, am Tag nimmt diese Bluthochdruckprävalenz mit Lärmpegelanstieg um 7,2 % ab. Von den Autoren wird die teilweise geringe Teilnehmerate in den einzelnen Ländern beklagt, außerdem wird festgestellt,

dass die Hypertonierate über dem Durchschnitt der epidemiologischen Angaben in den Ländern wäre. Dies ist jedoch in der Untersuchungspopulation nicht verwunderlich, da es sich bei „Hypertonie“ um Situationsmessungen des Blutdrucks während der Untersuchungen handelte und die so genannte „Weißkittelhypertonie“ bekannt ist. Aus solchen situativen Blutdruckanstiegen lässt sich keine Beziehung zu einer vorhandenen Hypertonie herstellen.

Die *Hypertonie (Bluthochdruck)* ist in der Bevölkerung weit verbreitet, was eine Zuordnung von Lärm als Ursache erschwert. Die Ursachen einer Hypertonie sind ebenfalls vielgestaltig. Gesichert ist, dass bei Hypertonie eine genetische Komponente, die Ernährung, insbesondere der Kochsalz- und Fettgehalt der Nahrung, die Glukosetoleranz, d. h. eine mögliche Vorstufe für einen Diabetes mellitus, die Fettsucht eine wesentliche Rolle spielen. Dem Stress wird auch eine zunehmende Bedeutung beigemessen.

Die Zuordnung exogener Faktoren zur Herausbildung einer Hypertonie wird dagegen sehr unterschiedlich diskutiert. Dies trifft auch auf den Lärm zu. So ist die Frage, ob Lärm in der *Arbeitstätigkeit* zur Hypertonie führt, noch offen. Im Arbeitsprozess werden deutlich höhere Lärmpegel erreicht als im privaten Umfeld, damit auch höhere Dauerschallpegel über 24 Stunden. Hohe Anforderungen in der Arbeit, die einhergehen mit mangelnder Kontrolle zur Erfüllung dieser Arbeit, geringem Entscheidungsspielraum führen zu einem deutlich höheren Risiko für eine Hypertonie als die anderen genannten Einflussfaktoren, insbesondere des Lärms (SCHEUCH 2004).

Es werden auch keine einheitlichen Befunde einer Hypertonie oder anderer Herz-Kreislauf-Erkrankungen bei Patienten mit Lärmschwerhörigkeit gefunden, bei denen ja ein kausaler Schadensmechanismus durch Lärm nachgewiesen wurde. So fanden wir in Auswertung der Vorsorgeuntersuchungen in der Bauwirtschaft bei 81.412 Lärmschwerhörigen insbesondere über dem 40. Lebensjahr gegenüber Gleichaltrigen keine höhere Hypertonierate, bewertet durch Ärzte und nicht erfragt (HAUFE et al. 2006), bei Lärmschwerhörigen unter 40 Jahren spielt vor allem das zusätzliche Vorhandensein eines metabolischen Syndroms eine Rolle, einen geringeren Einfluss hat demgegenüber die Lärmbelastung in der Arbeit selbst (HAUFE et al. 2007).

In einer methodisch problematischen Studie beschrieben AYDIN und KALTENBACH (2007) den selbst gemessenen Blutdruck bei zwei Gruppen unterschiedlicher Lärmexposition um den Flughafen Frankfurt/Main über drei Monate. Bei Exposition von drei Viertel der Untersuchungszeit von drei Monaten mit einem Pegel von $L_{eq3} \geq 50$ dB(A) in der Nacht wird ein höherer mittlerer Blutdruck am Morgen gegenüber Personen angegeben, die nur ein Viertel einem solchen Fluglärmpegel in der Nacht ausgesetzt sind. Neben anderen methodischen Problemen hatten die 53 Untersuchten ein Alter von 14 bis 76 Jahren, die Gruppen bestanden aus Frauen und Männern mit unterschiedlichem Anteil, nicht zu allen Zeitpunkten lagen vollständige Daten vor, wodurch Lärmwirkungsuntersuchungen und Blutdruckeffekte kaum aussagefähig sind.

ROSENLUND et al. (2001), die bereits in meiner Stellungnahme 2006 zitiert wurden und auch von Greiser angegeben werden, fanden bei Befragungen eine Beziehung zwischen dem

aus der mittleren Jahresbelastung über 24 Stunden errechneten äquivalenten Pegel (FBN) > 55 dB(A) zur Hypertonie (Odds-Ratio von 1.59, 95 % CI: 1-2.5). ROSENLUND (2005) selbst kam 4 Jahre nach Erstveröffentlichung zur Feststellung: 'Gegenwärtig liegt eine eingeschränkte Evidenz für die Beziehung zwischen Hypertonie und Fluglärm vor' (S. 32). 'Die Beziehung zwischen Lärm und Blutdruckerhöhung ist schwach' (S. 12, Übersetzungen der Autor).

Anfang 2006 legte BABISCH eine Analyse von insgesamt 61 seit 1968 publizierten Arbeiten zur statistischen Assoziation zwischen der akustischen Belastung durch Luft-, Schienen- und Straßenverkehrslärm einerseits und Blutdruck/Bluthochdruck sowie ischämischen Herzkrankungen andererseits vor. In 14 Untersuchungen wurde der Blutdruck unterschiedlich stark exponierter Erwachsener gemessen. In 4 Untersuchungen war dieser bei der stärker belasteten Gruppe zumindest systolisch geringfügig, aber signifikant höher als in der Gruppe der weniger Belasteten ($p < 0.05$). Die anderen Studien erbrachten keine entgegengesetzten oder widersprüchlichen Ergebnisse. Zusammenfassend konstatiert Babisch, dass es keinen epidemiologischen Beweis für eine Steigerung des Blutdrucks durch Verkehrslärm gäbe. Dies trifft auch auf die Hypertonie bei akustischer Belastung zu. 18 Arbeiten fokussierten auf eine Hypertonie als ärztliche Diagnose bei unterschiedlich stark exponierten Personen. Während diese bei Personen mit höherer Belastung durch Fluglärm (wenn auch nicht signifikant) höher als bei den weniger belasteten Personen war, ergab sich für den Straßenverkehr kein klares Bild. Babisch konstatiert '*Across all studies no consistent pattern of the relationship between the community noise and prevalence of hypertension can be seen.*' (S. 29). Diese zurückhaltende Interpretation wurde auch durch die Ergebnisse der Gesundheitsstudie um den Flughafen Frankfurt (SCHRECKENBERG et al. 2009b) unterstrichen, in der keine Beziehung zwischen Lärmbelastung am Tag und in der Nacht (sogar negative Beziehung) zur Hypertonie oder zu Hypertoniemedikamenten gefunden werden konnten.

In der Präsentation von Greiser und den Einwendungen unter dem Thema „Gesundheit“ werden nicht nur die Hypertonie sondern auch andere Herz-Kreislauf-Erkrankungen hervorgehoben, für die die Kausalität zu Lärm gegeben sei. In meinen Stellungnahmen von 2004 sowie 2006 wurde eine Reihe von Studien diskutiert, auf die auch von den Einwendern verwiesen wurde.

In einer Metaanalyse von BABISCH wurde 2006 in 14 Untersuchungen die Prävalenz, in sieben Untersuchungen die Inzidenz ischämischer Herzkrankungen bei unterschiedlich stark belasteten Personen aufgearbeitet. BABISCH schreibt, dass die Evidenz einer Assoziation im Vergleich zu einer vorausgegangenen Analyse größer geworden ist, auch wenn die einzelnen Arbeiten keine signifikanten Erhöhungen zeigen. Während das Risiko ischämischer Erkrankungen durch äquivalente Tagespegel von weniger als 60 dB(A) nicht beeinflusst wird, nimmt dieses bei höheren akustischen Belastungen relativ konsistent zu ('*a higher IHD risk was relatively consistently found in the studies*'). Das Signifikanzniveau nimmt jedoch auch zu, wenn Wohndauer, Raumaufteilung und Fensteröffnungsverhalten berücksichtigt werden. Konsistent ist hier auch die Assoziation mit der subjektiven Belästigung, wobei die relativen Risiken zwischen 0.8 und 2.7 variieren. '*However, these findings may be of lower validity due to methodological issues*' (BABISCH 2006).

Die Zusammenfassung der Untersuchungen erfolgte getrennt für zwei Studientypen und beschränkte sich auf die männlichen Teilnehmer. Die Teilnehmer der beiden deskriptiven Studien wurden 3, die der analytischen Studien 3-5 Belastungsstufen mit der Klassenbreite 5 dB(A) zugeordnet (Tab. 1). Da die 95 % Confidenzintervalle immer den Wert 1 umfassen, sind die nur gering erhöhten Odds-Ratios in keinem Fall signifikant, weder für die einzelnen Studien noch für die gepoolten Daten (Tab. 1).

Tab. 1: Prävalenz bzw. Inzidenz des Myokardinfarkts in 2 deskriptiven bzw. 4 analytischen Studien. Odds-Ratios berechnet für die einzelnen Pegelkategorien, die einzelnen Studien und für die gepoolten Daten (BABISCH 2006)

L _{day} [dBA]	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75	76-80	N
Deskriptive Studien							
Caerphilly	1.00	1.00 (0.58-1.71)	0.90 (0.56-1.44)	1.22 (0.63-2.35)			2512
Speedwell	1.00	1.00 (0.57-1.83)	1.22 (0.70-2.12)	1.07 (0.59-1.94)			2348
Gesamt	1.00	1.00 (0.68-1.50)	1.02 (0.72-1.47)	1.14 (0.73-1.76)			
		p = 0.96	p = 0.41	p = 0.77			
Analytische Studien							
Berlin I		1.00	1.48 (0.57-3.85)	1.19 (0.49-2.87)	1.25 (0.41-3.81)	1.76 (0.11-2.85)	243
Berlin II		1.00	1.16 (0.82-1.65)	0.94 (0.62-1.42)		1.46 (0.77-2.78)	4035
Berlin III		1.00	1.01 (0.77-1.32)	1.13 (0.86-1.49)			4115
Caerphilly/Speedwell		1.00	0.65 (0.27-1.57)	1.18 (0.74-1.89)			3850
Gesamt		1.00	1.05 (0.86-1.29)	1.09 (0.90-1.34)	1.19 (0.90-1.57)	1.47 (0.79-2.76)	
N Untersuchte		12 343 (100 %)	12 343 (100 %)	12 343 (100 %)	8 393 (68 %)	4 278 (35 %)	
			p = 0.57	p = 0.87	p = 0.84	p = 0.90	

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Lärm wie andere unspezifische Stressoren zu einer Blutdruckerhöhung/auch Hypertonie führen kann. Eine Dosis-Wirkungs-Beziehung mit einer möglichen Schwelle ist jedoch in dem Bereich von Verkehrslärm auf der Grundlage der bisherigen Studienergebnisse nicht wissenschaftlich beweisbar. Es ist die Feststellung von Greiser wissenschaftlich nicht haltbar, dass „davon ausgegangen werden kann, dass die epidemiologischen Kriterien zur Feststellung eines ursächlichen Zusammenhanges zwischen Fluglärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, insbesondere Bluthochdruck praktisch vollständig erfüllt sind“ (Krankenhausstudie, Februar 2009, Seite 38). Nach Auffassung von Herrn Greiser zeigen seine Ergebnisse „starke Erhöhungen des Erkrankungsrisikos“ für sämtliche Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs (S. 54).

Die medizinisch-wissenschaftliche Literatur geht davon aus, dass im Vergleich zu anderen Risikofaktoren Lärm – wenn überhaupt – ein geringes zusätzliches Risiko darstellt. Die Mitautorin von Herrn Greiser in der Medikamentenstudie um den Flughafen Köln/Bonn, worauf sich diese vorher genannte Aussagen beziehen, Frau Dr. JANHSEN, ist Erstautorin des Hefts 43 „Hypertonie“ der Gesundheitsberichterstattung des Bundes, herausgegeben vom Robert-Koch-Institut im Jahre 2008. Die Gesundheitsberichterstattung des Bundes liefert daten- und indikatorengestützte Beschreibungen und Analysen zu allen Bereichen des Gesundheitswesens. Es wird ein Überblick zur Hypertonie einschließlich der Risikofaktoren, Begleitfaktoren,

der Risikostratifizierung und Prognose gegeben. Der Lärm taucht in der gesamten Arbeit nicht auf, weder als Risiko noch als Begleitfaktor oder als Präventionsziel. Die Studien von Herrn Greiser als Erstautor, erste Publikationen 2006, werden nicht zitiert. Auch andere lärmbezogene Studien werden nicht aufgeführt. In den klinischen Anleitungen und Hinweisen für Herz-Kreislauf-Erkrankungen der wissenschaftlichen medizinischen Gesellschaft wird der Lärm als Risikofaktor nirgends aufgeführt. Das trifft auch auf die Leitlinien zur Hypertonie und zu anderen Herz-Kreislauf-Erkrankungen, z. B. der Deutschen Hochdruckliga, der American Heart Association, der Europäischen Leitlinien zur Hypertonie u. a. zu.

Neuere Ergebnisse stehen ebenfalls im Widerspruch zu dieser postulierten Kausalität. So haben kürzlich BEELEN et al. (2009) auf der Grundlage von ebenfalls „harten“ Daten, der Mortalität an Herz-Kreislauf-Erkrankungen im Zeitraum von zehn Jahren, keine relevante Beziehung zu den Lärmpegeln (Straßenverkehrslärm) feststellen können (Abb. 5). Es gibt kein statistisch signifikantes erhöhtes Risiko (Herzschwäche bei >65 dB(A) sind 10 Personen), keine Dosis-Wirkungs-Beziehung. Auf die Ergebnisse von SCHRECKENBERG et al. (2009b) wurde bereits mehrfach hingewiesen, die keine Beziehung zwischen Lärmbelastungen und Erkrankungen jeglicher Art um den Flughafen Frankfurt feststellen konnten.

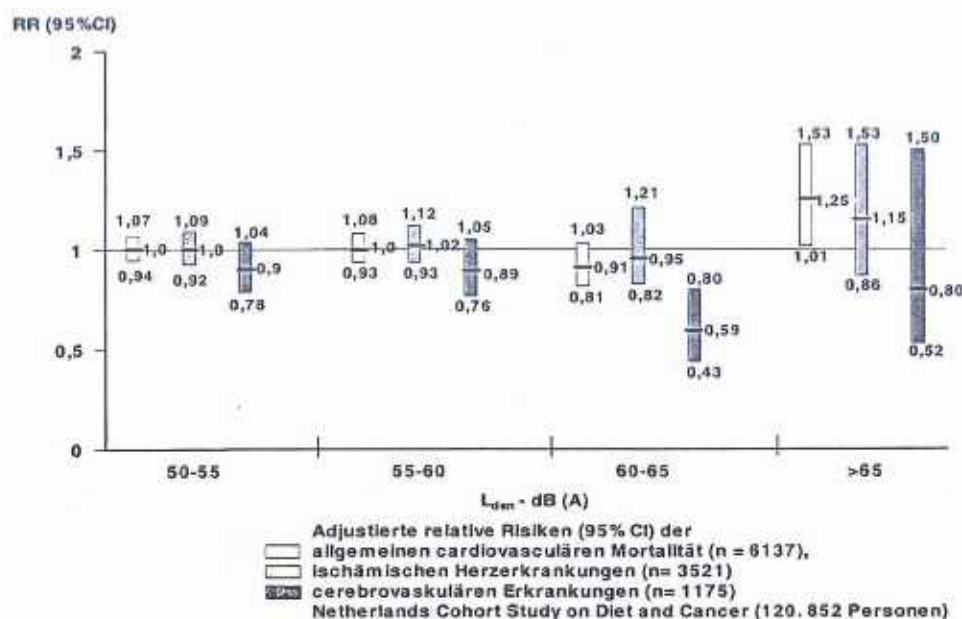


Abb. 5: Adjustierte relative Risiken (95 % CI) für die Beziehungen von kardiovaskulärer Mortalität und Straßenverkehrslärm in den Niederlanden (Cohortenstudie zu Diät und Krebs, 120.852 Personen)

Da es durchaus ein geringes erhöhtes Risiko unter Lärm für Herz-Kreislauf-Erkrankungen gibt, ist es bedauerlich, dass der Lärm in den großen nationalen und internationalen Langzeitstudien im Herz-Kreislauf-Bereich mit der Erfassung und Beobachtung von relevanten Risikofaktoren nicht berücksichtigt wird. Der jetzige Erkenntnisstand ist nicht wesentlich anders als er Ende der 90-iger Jahren war. Van KEMPEN et al. (2002) analysierten 43 epidemiologische Studien von 1970 bis 1999 und fanden durchaus relevante Beziehungen insbesondere zum Blutdruck, wobei methodische Probleme, wie die Charakterisierung der tatsächlichen

Lärmbelastung, die Berücksichtigung von Confoundern und der so genannte Publikations-Bias (Veröffentlichung meist nur positiver Ergebnisse) nach Angabe der Autoren die Beurteilung zu diesem Zeitpunkt erheblich einschränken. In dem letzten Jahrzehnt wurde eine Reihe größerer Studien durchgeführt, die aber weitgehend die gleichen Probleme haben, die Ergebnisse zum Risiko bewegten sich in gleichen Bereichen wie die vorhergehenden Studien.

2.2.3 Kritik an der DLR-Nachtfluglärmstudie

Unter dem Thema „DLR-Nachtflugstudie – erlauben die Ergebnisse Schlussfolgerungen für Berlin-Schönefeld?“ setzt sich Herr Greiser mit der genannten Studie auseinander.

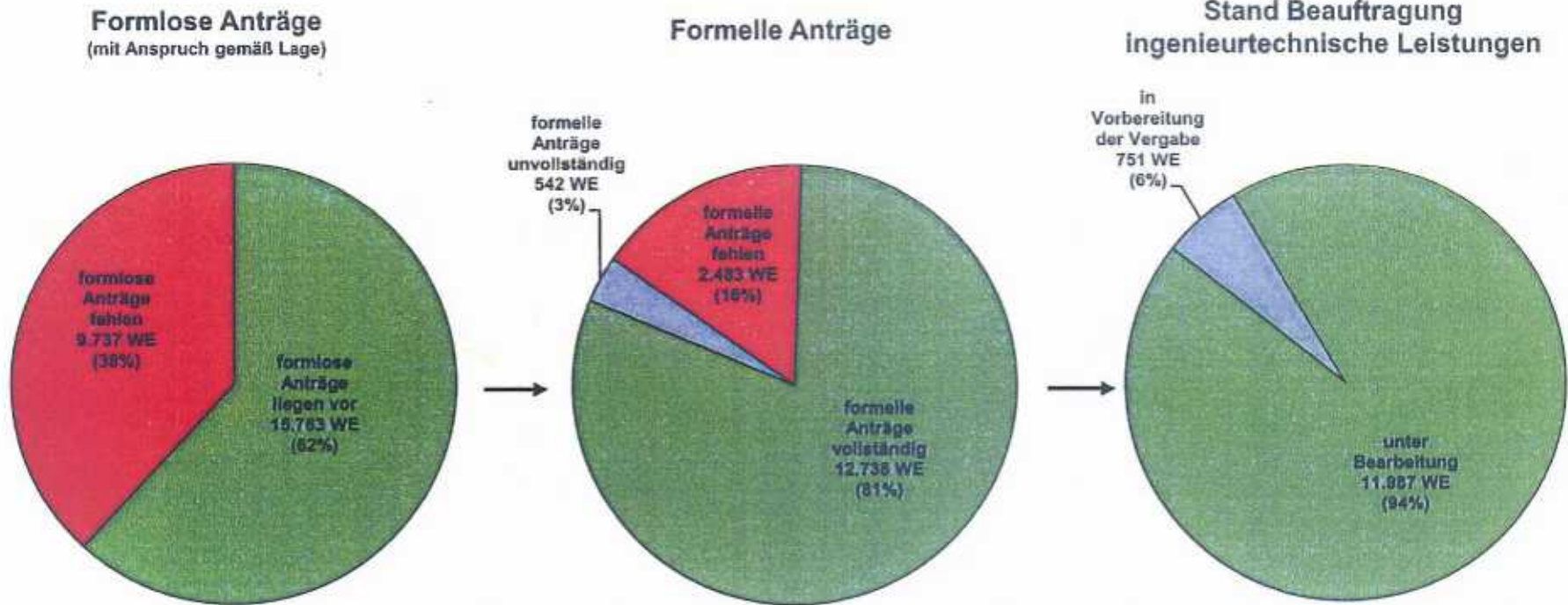
2001 bis 2007 wurden Ergebnisse der so genannten DLR-Nachtfluglärm-Studie publiziert, den bisher größten experimentellen Untersuchungen im Labor und im Feld zu Wirkungen von Fluglärm in der Nacht (z. B. BASNER et al. 2001, 2006, BASNER und SAMEL 2006). Schwerpunkt dieser Untersuchungen liegt auf der physiologischen Aufwachreaktion als Kriterium für Begrenzungswerte. Es werden jedoch auch nahezu alle relevanten primären und sekundären Wirkungen unter Nachtlärm untersucht. In meinen Stellungnahmen 2004 und 2006 wurde bereits darauf eingegangen.

Greiser kritisiert im Anhörungsverfahren massiv die Schlussfolgerungen aus dieser DLR-Studie, wie er das auch bereits in vorhergehenden Verfahren und Informationen getan hat. Auf die Problematik der Wertung epidemiologischer im Vergleich zu experimentellen Untersuchungsergebnissen von Greiser und auch Maschke wird in einem gesonderten Kapitel eingegangen. Es erfolgt eine *epidemiologische* Beurteilung der DLR-Studie durch Herrn Greiser. Die DLR-Studie ist keine epidemiologische Studie. Der Vorteil einer experimentellen Studie ist, dass Einflussfaktoren weitgehend kontrolliert werden können, was in einer epidemiologischen Studie nahezu ausgeschlossen ist. Deshalb erfolgte eine Auswahl der Mitwirkenden unter experimentell orientierten Gesichtspunkten, um eine Wertung der untersuchten Effekte durch Nachtfluglärm überhaupt zu ermöglichen. Dies ist wissenschaftlich legitim und gefordert. Es steht ja die Frage, gemessene Veränderungen tatsächlich dem Lärm zuzuordnen und nicht eine Vielzahl nicht kontrollierbarer Einflussfaktoren zu haben.

Anhand des Nationalen Gesundheitssurveys von 1998 versucht Herr Greiser die sehr widersinnige Begründung, dass in der deutschen Bevölkerung bestimmte Erkrankungen, Medikamentenverschreibungen ausgeprägt sind und Betroffene mit solchen Erkrankungen nicht in die Studie einbezogen wurden, weshalb auch für diese Gruppe von Personen keine Aussage möglich sei. Dies wird ergänzt durch den Aufbau der Alterspyramide, Schicht- und Nachtarbeit usw.

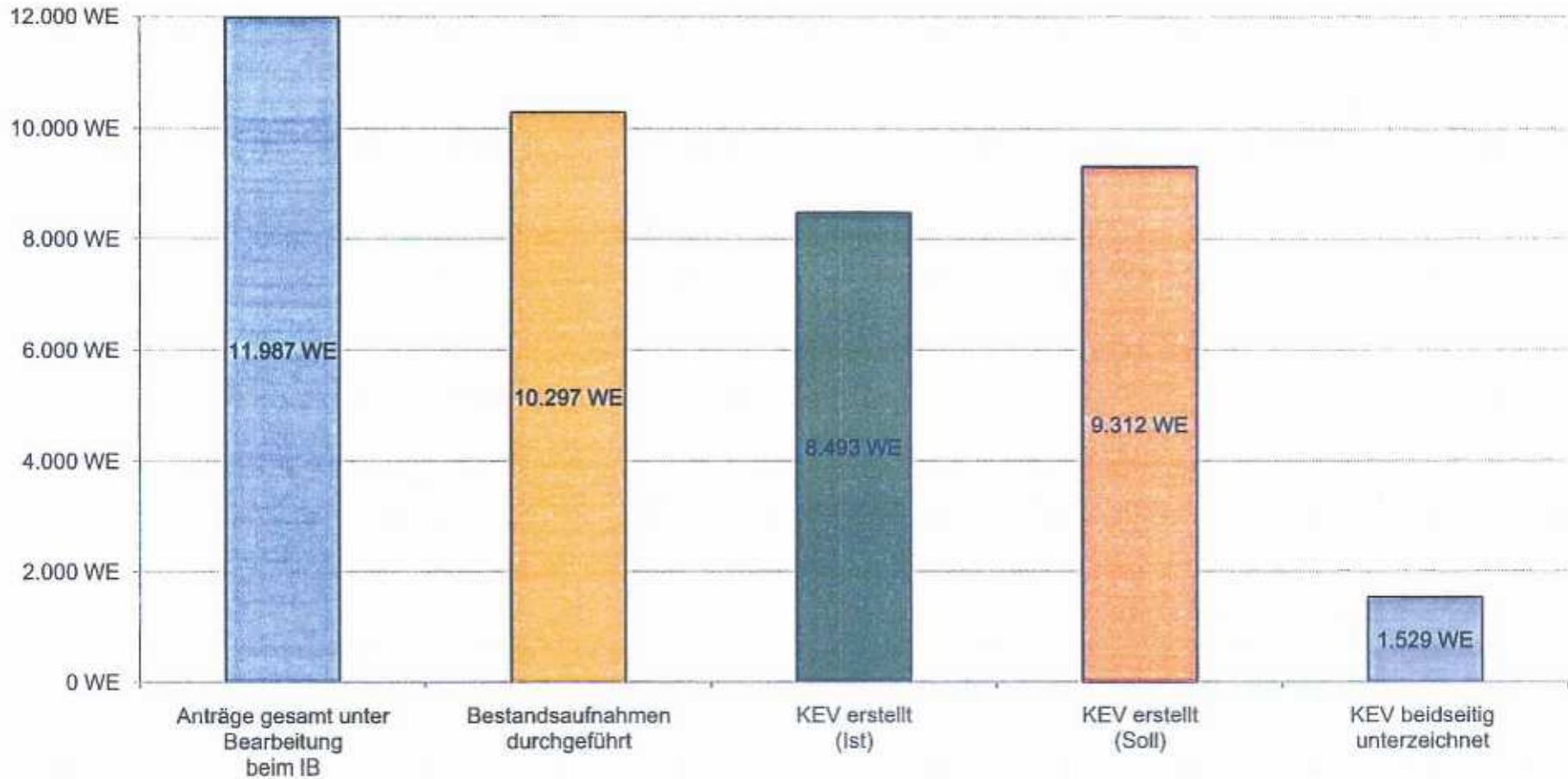
Die DLR-Studienteilnehmer sind zweifelsohne nicht repräsentativ für die deutsche Bevölkerung. Dies ist auch nicht Anliegen dieser Studie, sondern es ist die Frage zu beantworten, ob und bei welchen Pegeln in einem experimentellen Design Wirkungen feststellbar sind. Dabei wird von der Hypothese ausgegangen, dass, wenn im Experiment unter sehr gut kontrollierbaren Bedingungen sowohl im Feld als auch im Labor keine lärmbedingten Wirkungen auftre-

Antragsberechtigte WE: 25.500



Es liegen für 3.805 WE formlose Anträge vor, die außerhalb der Schutzgebiete liegen und einen Negativ- bzw. Zwischenbescheid durch die FBS GmbH erhalten haben.

Betrachtung einzelner Sachstände aus der Tabelle Seite 3 (VP3 bis VP16)



Der neue Airport BBI



Aktueller Stand der Bauarbeiten und Ausblick
7. April 2011





3. Juni 2012
Eröffnung des neuen Flughafens/
Inbetriebnahme BBI

2./3. Juni 2012
Der Große Umzug

2. Juni 2012
Schließung der Flughäfen Tegel und
Schönefeld

November 2011
Start Probebetrieb

2. - 4. Oktober 2011
World Routes in Berlin

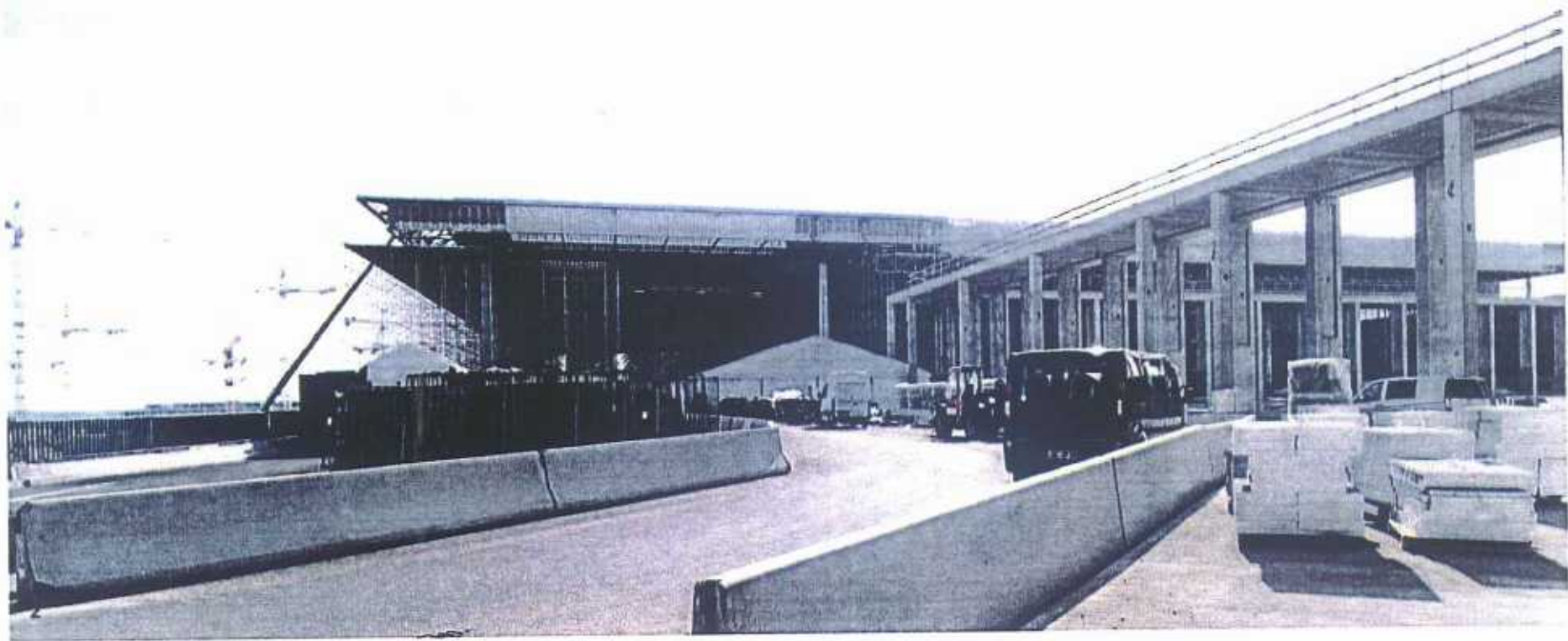


26. Juni 2011
Blick ins Terminal

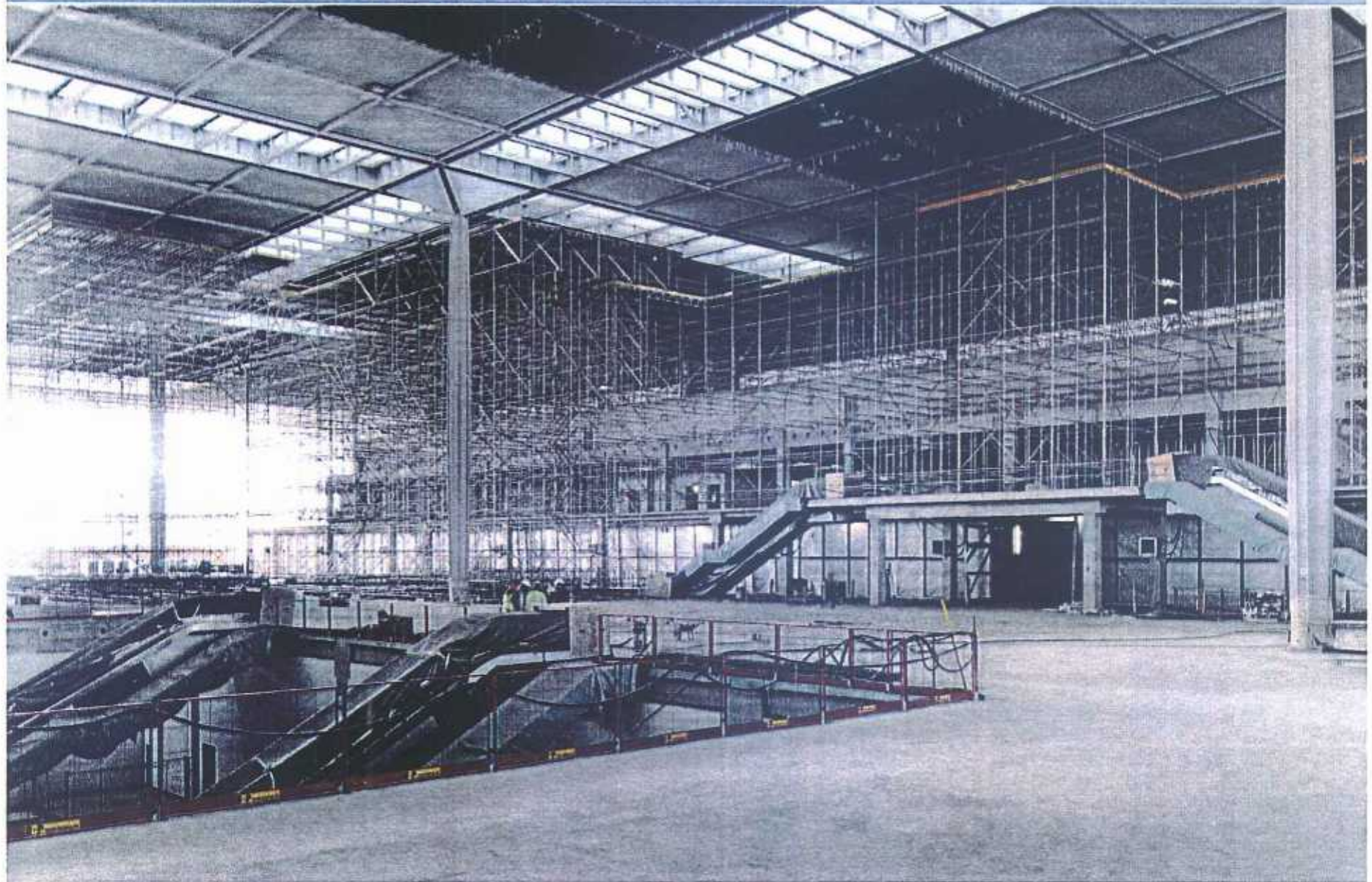
19. Juni 2011
AirportRun

Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)

Terminalzufahrt



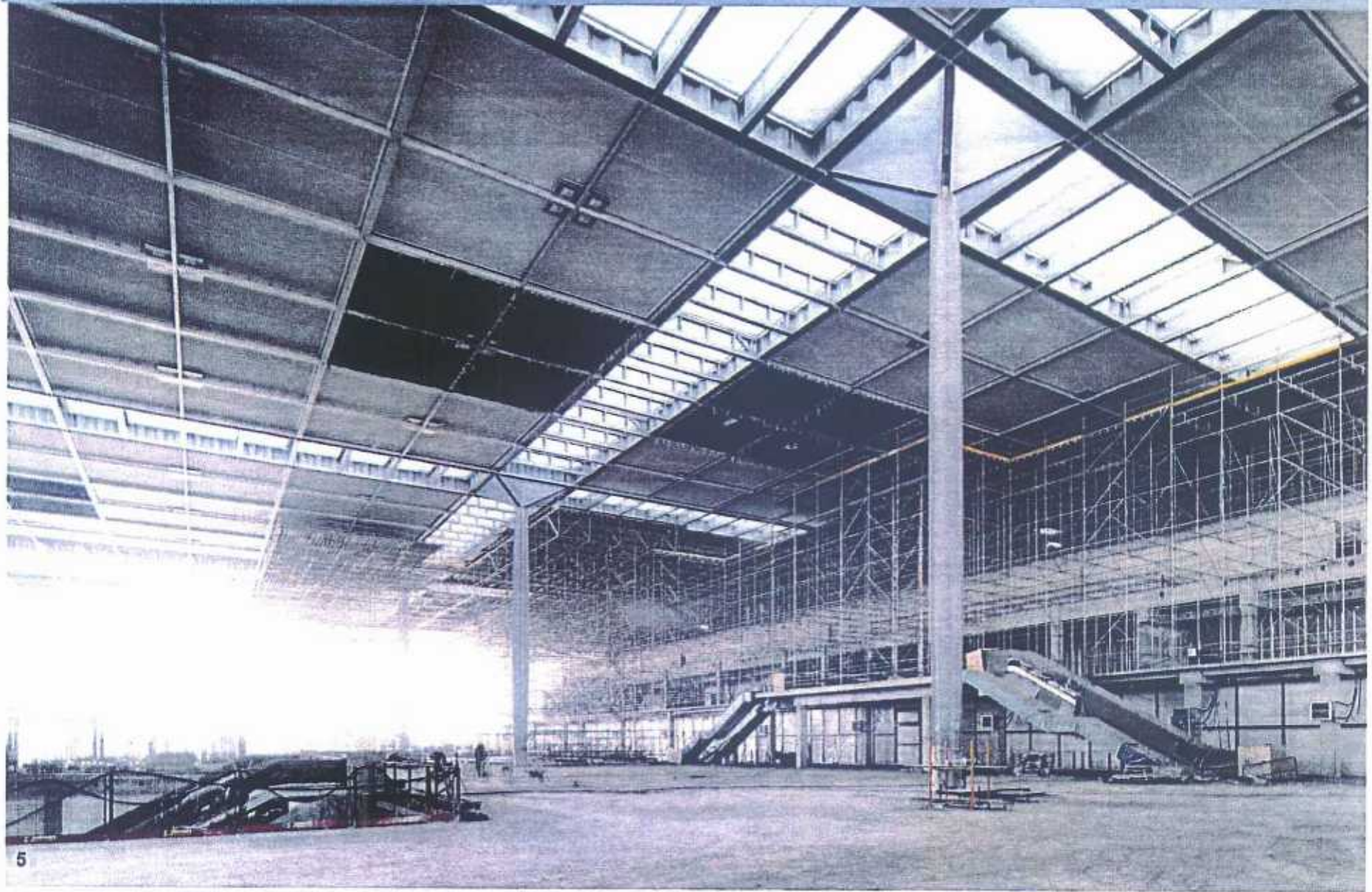
Terminal Eingangsbereich



Terminal Eingangsbereich



Terminal Eingangsbereich



Terminal Market Bridge





Airport Berlin Brandenburg International BBI Terminal Marktplatz





Airport Berlin Brandenburg International BBI

Airport City





Airport Berlin Brandenburg International BBI

Luftseitiger Blick auf das Terminal & Schienenanbindung



↗ Airport Berlin Brandenburg International BBI
Blick auf den BBI aus westlicher Richtung





Leistungsfähiger BBI – Zukunftsfähige Hauptstadtregion

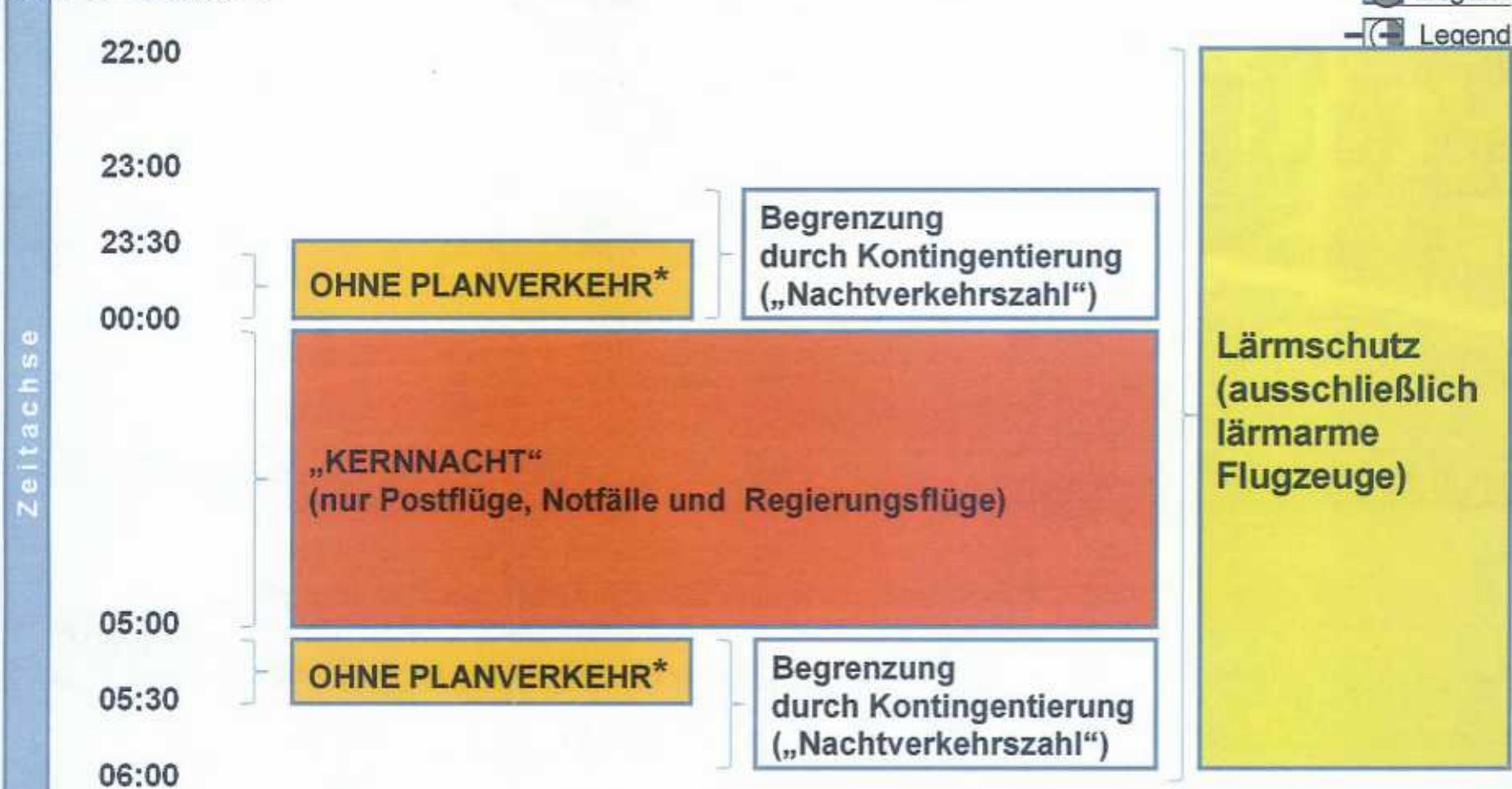
Prof. Dr. Rainer Schwarz – Sprecher der Geschäftsführung |
Berliner Flughäfen

Dokument
Datum



Kompromiss bei BBI-Nachtflugregelung besteht bereits

Unit of measure



1 Footnote * in den halben Stunden vor/nach der Kernnacht sind nur
 2 Footnote Verspätungen/Verfrühungen/Überführungen zulässig
 3 Footnote
 4 Footnote
 5 Footnote

Quelle: Source

- Anzahl der Betroffenen beim Dauerschallpegel Tag $L_{eq,Tag} = 55dB(A)$
 - Status 2004 ca. 15 Mio. Passagiere: 225.800 Betroffene
 - BBI 2023 bei 30 Mio. Passagiere: 59.600 Betroffene*

- Anzahl der Betroffenen bei einem nächtlichen Maximalpegel, der durchschnittlich mehr als 6 Mal pro Nacht auftritt ($L_{max} > 6 \times 70dB(A)$)
 - Status 2004 ca. 15 Mio. Passagiere: 111.800 Betroffene
 - BBI 2023 bei 30 Mio. Passagiere : 42.800 Betroffene*

➤ Voraussichtlich weitere Reduzierung durch optimierte Flugrouten

- 1 Footnote
- 2 Footnote
- 3 Footnote
- 4 Footnote
- 5 Footnote

*Quelle: Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung 2006

Quelle: Source

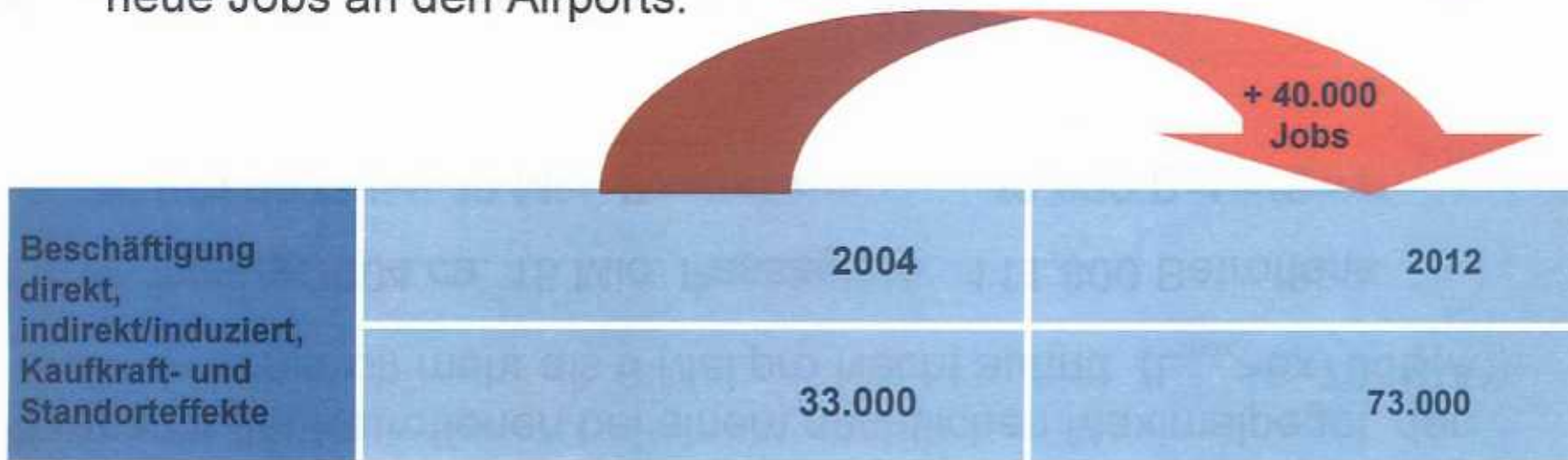


BBI: Wirtschaftsmotor und Jobmaschine der Region

Unit of measure

AIRPORT BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL BBI

➤ Steigende Passagierzahlen –
neue Jobs an den Airports.



➤ Zusätzlicher Einmaleffekt durch Bau: Derzeit sind rund 500 Planer, Ingenieure, Architekten und mehr als 3.000 Bauarbeiter auf der BBI-Baustelle beschäftigt.

- 1 Footnote
- 2 Footnote
- 3 Footnote

*Quelle: Institut für Verkehrswissenschaft / Universität Köln, Prof. Dr. Baum, Köln 2005

- 5 Footnote

Quelle: Source



➤ Weitere Einschränkung in den Tagesrandzeiten

- würde 15 Jahre Flughafenplanung ad absurdum führen,
- würde bis zu 18.000 Arbeitsplätze kosten,
- würde Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg dauerhaft und schwer beschädigen.

➤ Zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung

- Deckelung der Flüge in Tagesrandzeiten
- Schallschutzprogramm für Anrainer
- Anreize für Einsatz lärmarmen Flugzeuge
- Optimierte Flugrouten*

1 Footnote

2 Footnote

* Aktuell diskutierte Routenvorschläge der Fluglärmkommission bringen zusätzlich deutliche Entlastung gegenüber der Originalplanung des Planfeststellungsbeschlusses.

5 Footnote

Quelle: Source

PRESSEMITTEILUNG

Berlin, 07.04.2011

Airport Berlin Brandenburg International BBI:

Wichtigstes Zukunftsprojekt der Region auf gutem Weg – massive Lärmentlastung durch BBI

**Für heutigen Anhörung zu Flügen in den
Tagesrandzeiten: Anwohnerfreundlicher
Kompromiss besteht bereits seit 2009 /
Flugverbot am Tagesrand würde 15 Jahre
Flughafenplanung ad absurdum führen, wäre
Sonderfall in ganz Europa / Optimierung der
Flugrouten weit fortgeschritten**

Der BBI ist das wichtigste Zukunftsprojekt für die
Region Berlin-Brandenburg. Nur mit voller
Funktionalität, weiteren Langstrecken und Flügen in
den Randzeiten bringt der BBI das, wofür er geplant
wurde: Neue Arbeitsplätze, Firmenansiedlungen und
weiteren wirtschaftlichen Aufschwung. Gleichzeitig wird
die Region gegenüber dem Status Quo mit den
Flughäfen Schönefeld und Tegel und sogar gegenüber
den Prognosen in der Planfeststellung künftig massiv
vom Fluglärm entlastet werden", sagte Flughafenchef
Prof. Dr. Rainer Schwarz während der heutigen
Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und
Landwirtschaft des Landtages Brandenburg.

Keine Linienflüge in der Nacht, nur eingeschränkt Flüge in den Randzeiten: Kompromiss besteht durch ergänzenden Planfeststellungsbeschluss bereits

Der anwohnerfreundliche Kompromiss für Flüge in der
Zeit zwischen 22 und 6 Uhr besteht längst: Entlang der
Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts in seiner
letztinstanzlichen BBI-Genehmigung von 2006 hat das
brandenburgische Infrastrukturministerium (MIL)
bereits 2009 hier deutliche Einschränkungen
vorgenommen.

Demnach gilt ab BBI-Eröffnung:

Reguläre Linienflüge in der Kernnachtzeit von 0 bis
5 Uhr sind ausgeschlossen – im Gegensatz zur

derzeit für Schönefeld bestehenden 24-h-Genehmigung.

Lediglich 77 Flugbewegungen sind in den Tagesrandzeiten von 22 bis 24 und von 5 bis 6 Uhr genehmigt. Die Airlines hatten im Genehmigungsverfahren einen deutlich höheren Bedarf angemeldet.

Für die Zeit zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 23 und 24 Uhr erlaubt die Behörde eine maximale Anzahl von durchschnittlich 31 Flugbewegungen. Dadurch ist schon heute klar, dass das mittel- und langfristige Wachstum des Flughafens gedeckelt werden wird.

Von 23.30 bis 24 Uhr und von 5 bis 5.30 Uhr dürfen grundsätzlich keine planmäßigen Flüge stattfinden. Diese Zeiten stehen ausschließlich für Verspätungen bzw. Verfrühungen zur Verfügung.

Schwarz: „Der Kompromiss für den BBI ist längst getroffen. Eine weitere Verschärfung dieser restriktiven Regelung würde 15 Jahre gemeinsame Flughafenplanung in unserer Region ad absurdum führen und ginge über die gängige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts weit hinaus.“

Wettbewerbsfähigkeit muss erhalten bleiben

Auf internationalen Flughäfen wie in Amsterdam, Brüssel oder Paris kann auch nachts geflogen werden. Auf den Airports in Frankfurt, München und Düsseldorf gelten ähnliche Regelungen wie für den BBI: Die Kernnachtzeit wird im Wesentlichen von Flugverkehr freigehalten, in den Randzeiten kann unter Einschränkungen geflogen werden.

Schwarz bezog sich in der Anhörung zudem auf ein Gutachten des Kölner Verkehrswissenschaftlers Prof. Herbert Baum aus dem Genehmigungsverfahren. Demnach wären ohne Flüge in den Randzeiten rund 8.000 Arbeitsplätze in Berlin und Brandenburg gefährdet. Mehrere hundert Millionen Euro an Einnahmen und Wertschöpfung gingen der Region verloren.

Massive Lärmentlastung der Region durch BBI / Optimierung der Flugrouten auf gutem Weg

Die Berlin-Brandenburger Luftverkehrspolitik verfolgt seit dem Konsensbeschluss von 1996 einen klaren Kurs: Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof, Ausbau Schönefelds zum einzigen Flughafen Berlin Brandenburg International BBI. Das starke Passagierwachstum und das große Interesse von Airlines wie airberlin, Lufthansa und easyJet an

iner Ausweitung ihrer Aktivitäten in Berlin-Brandenburg zeigen, wie richtig die Bündelung des Luftverkehrs am Berliner Stadtrand ist.

Aber auch aus Lärmgesichtspunkten ist die Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof und die Bündelung auf dem BBI für die Fluglärmbelastung der Region ein Meilenstein:

Im Jahr 2004 waren bei einem Fluggastaufkommen von 15 Millionen Passagieren tagsüber 225.800 Menschen in unserer Region von einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) betroffen. Im Jahr 2023 werden es bei doppelt so vielen Passagieren lediglich 59.600 sein (Quelle: Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung, 2006). Die Anwohner am Flughafen werden durch ein umfangreiches Schallschutzprogramm mit einem Gesamtvolumen von 40 Millionen Euro weitreichend geschützt.

Darüber hinaus sind die Beratungen in der Fluglärmkommission (FLK) auf einem guten Weg: Das FLK-Votum vom 28. März 2011 empfiehlt der Deutschen Flugsicherung die Prüfung von Routen, die gegenüber den Annahmen im Flughafengenehmigungsverfahren eine weitere Lärmentlastung am BBI zur Folge hätten. Während Abflüge von der Nordbahn – wie auch während des gesamten Planfeststellungsverfahrens angenommen – weiterhin geradeaus starten, entlasten die bevorzugten abknickenden Starts von der Südbahn insbesondere die Menschen in Anrainergemeinden wie Blankenfelde, Schulzendorf und Eichwalde deutlich.

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH

Ralf Kunkel

Pressestelle

Tel.: 030/6091-2055

Fax: 030/6091-1643

www.berlin-airport.de

EINGEGANGEN

20. APR. 2011

#10 5-374

Erledigt: Kleiner Verkehr

Anlage 11

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Landtag Brandenburg
Referentin für den Ausschuss für Infrastruktur
und Landwirtschaft A10
Marion Bley
Am Havelblick 8
14473 Potsdam

Axel Goehr
Referatsleiter LR 12

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4820
FAX +49 (0)228 99-300-807-4820

Ref-LR12@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Verkehrslärm – Darstellung einzelner Verkehrsträger

Bezug: Ihr Bitte um Information über Verkehrslärm und Grenzwerte
einzelner Verkehrsträger
Aktenzeichen: LR 12/61322.2/12
Datum: Bonn, 18.04.2011
Seite 1 von 1

Sehr geehrte Frau Bley,

sehr geehrte Damen und Herren,

während der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 06./07.04.2011 in
Potsdam wurde der Abteilungsleiter der Abteilung Luft- und Raum-
fahrt, Ministerialdirektor Reichle, durch dort anwesende Mitglieder
Ihres Ausschusses um nähere Informationen über Verkehrslärm ge-
beten. Herr Reichle hat mich beauftragt, dieser Bitte nachzukommen.

Ich übersende Ihnen hiermit Informationen über Verkehrslärm und
Grenzwerte im Bereich des Luftverkehrs sowie weiterer Verkehrsträ-
ger.

Die anliegenden Informationen enthalten Übersichten über die gesetz-
lichen Grenzwerte für Verkehrslärm in den Bereichen Luftverkehr,
Schienenverkehr und Straßenverkehr.
Darüber hinaus verweise ich auf das umfangreiche Informationsange-
bot auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Umwelt, Natur-
schutz und Reaktorsicherheit. Dort stehen Informationen zum Lärm-
schutz in allen Verkehrsbereichen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Axel Goehr



Verkehrslärm - Darstellung einzelner Verkehrsträger.

Luftverkehr

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm regelt die Einrichtung von Lärmschutzbereichen wie folgt:

Grenzwerte für zivile Flugplätze

Neubau und wesentliche bauliche Erweiterung

1. Schutzzone: LAeq Tag = 60 dB(A)

2. Schutzzone: LAeq Tag = 55 dB(A)

zum 31.12.2010:

1. Schutzzone: LAeq Nacht = 53 dB(A) oder L_{Amax} = 6mal 57 dB(A) innen

dem 1.1.2011

2. Schutzzone: LAeq Nacht = 50 dB(A) oder L_{Amax} = 6mal 53 dB(A) innen

bestehende Flugplätze

1. Schutzzone: LAeq Tag = 65 dB(A)

2. Schutzzone: LAeq Tag = 60 dB(A)

3. Schutzzone: LAeq Nacht = 55 dB(A) oder L_{Amax} = 6mal 57 dB(A) innen

Grenzwerte für militärische Flugplätze

Neubau und wesentliche bauliche Erweiterung

1. Schutzzone: LAeq Tag = 63 dB(A)

2. Schutzzone: LAeq Tag = 58 dB(A)

zum 31.12.2010:

1. Schutzzone: LAeq Nacht = 53 dB(A) oder L_{Amax} = 6mal 57 dB(A) innen

dem 1.1.2011

2. Schutzzone: LAeq Nacht = 50 dB(A) oder L_{Amax} = 6mal 53 dB(A) innen

bestehende Flugplätze

1. Schutzzone: LAeq Tag = 68 dB(A)

2. Schutzzone: LAeq Tag = 63 dB(A)

3. Schutzzone: LAeq Nacht = 55 dB(A) oder L_{Amax} = 6mal 57 dB(A) innen

Die Grenzwerte werden durch die 1. Fluglärmschutzverordnung, die Einzelheiten der Datenerhebung über den Flugbetrieb und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche regelt, und die 2. Fluglärmschutzverordnung konkretisiert, die Anforderungen an die Qualität des baulichen Schallschutzes von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen im Lärmschutzbereich festlegt.

Nach der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) kommt beim Lärmschutz Bedeutung zu, da die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs zu deren Aufgabe gehört, § 27c LuftVG. Hierbei hat die DFS auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken, § 29 b Abs. 2 LuftVG. Dies betrifft u. a. die Flugrouten, deren fachliche Planung durch die DFS erfolgt, die aber letztlich vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) durch Rechtsverordnung festgelegt werden, § 27a Abs. 2 Satz 1 LuftVO.

Schienenverkehr

Die Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-
schutzverordnung – 16. BImSchV) legt zur Durchführung des § 41 BImSchG Grenzwerte fest,
die beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen
nicht überschritten werden dürfen:

	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allg. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Verordnung gilt gemäß § 1 Abs. 1 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung
von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Stra-
ßen und Schienenwege).

Für bestehende Schienenwege gelten die Regelungen der 16. BImSchV nicht, da bei der Bemessung
des Schienenverkehrslärms zwischen Lärmvorsorge beim Neu- und Ausbau und Lärmsa-
nierung an bestehenden Schienenwegen unterschieden wird.

Straßenverkehr

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche dürfen folgende
Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden:

Vorsorge: Neue oder wesentlich geänderte Straßen- und Schie- nenwege	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allg. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Gemäß § 50 BImSchG ist bei der Planung neuer Straßen eine angemessene räumliche Trennung
zwischen Geräuschquellen und Wohngebieten anzustreben.

Wenn sich Lärmeinwirkungen nicht vermeiden lassen, muss beim Neubau und beim wesentlichen
Ausbau von Straßen und Schienenstrecken vorrangig durch sog. aktive Maßnahmen, insbesonde-
re Lärmschutzwände und -wälle, erreicht werden, dass die Geräuschgrenzwerte der Verkehrs-
lärmschutzverordnung (16. BImSchV) eingehalten werden.

Wenn dies nicht möglich ist, kommen bauliche Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Wohngebäuden gemäß Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in Frage.

Für bestehende Straßen gelten die Regelungen der 16. BImSchV nicht. Für Bundesfernstraßen besteht ein Sanierungsprogramm. Maßgeblich sind die folgenden Immissionsgrenzwerte:

Klassifizierung: Straßen- und Schienenwege in der Baulast des Bundes	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
in reinen und allg. Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Überdies wird auf das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II – „Lärm vermeiden – vor Lärm schützen“ verwiesen, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009 herausgegeben wurde.

EINGEGANGEN

7 APR. 2011

A10 5-346

Erliegt: _____

Anlage 12

**Öffentliche Anhörung Landtag Brandenburg (07.04.2011)
„Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes
Nachtflugverbot am BBI von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sichern.“**

- Ferdi Breidbach, geladen als Anzuhörender des
„Bürgervereins Brandenburg Berlin e.V.(BVBB), anerkannter
Umweltverband -.

Manuskript ohne Korrektur, als Position des BVBB zu Protokoll der
Sitzung.

Für die mündliche Anhörung gilt das gesprochene Wort).

Vorbemerkungen

1. Ich bin **weder Sachverständiger noch vereidigter Gutachter**. Ich bin als Betroffener, wohnend in Diedersdorf, Partei für Betroffene. Ich urteile aus der Opferrolle.
2. In Kenntnis der Einladungsliste kann ich **als sachverständige Experten**, nicht als Partei – oder Interessengebunden, **nur drei hier angehörten Personen akzeptieren**. Ich meine namentlich Prof Greiser, Prof Kaltenbach und Herrn Faulenbach da Costa.
3. Warum **nur ein Vertreter wirklich nach Fluglärmschutzgesetz Betroffener** eingeladen wurde entzieht sich meiner Kenntnis, gibt aber **Raum für Spekulationen**. Warum diese Anhörung erst nach 18 jähriger Diskussion um den Flughafenstandort stattfindet ist erstaunlich.
4. Die Anhörung trägt den Titel: **Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sichern**". Hierzu wurde ich gebeten Position nach Vorgabe von **25 Fragen** zu beziehen. Mir wurde durch Buschfunk bedeutet, dass mir **10 Minuten zur Verfügung** stehen. Das ist unmöglich! Vor dem Hintergrund der Anzahl der parteiischen Redner ist schon aus der **Zeitfestlegung „Waffengleichheit“ ausgeschlossen**
5. Nach Analyse der Fragen, gleich beginnend mit 1. „**Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätten:.....durfte ich feststellen, das sich 7 weitere Fragen direkt mit wirtschaftlichen Auswirkungen einer Nachtflugbeschränkung und mit Ausnahme der Fragen 9. ; 10; 11 c ; und 16 alle weiteren Fragen indirekt, über die Sicherstellung eines flüssigen Flugverkehrs, dem angeblichen Nachtflugbedarf**

usw., mit Inhalten befassen die wiederum auf Wirtschaftlichkeit abgestellt sind.

6. Für Betroffene ist dieses Ungleichgewicht, es soll ja um den Schutz der menschlichen Gesundheit gehen, unerträglich. Die Liste der geladenen Interessenten und die gestellten Fragen lassen nur den Schluss zu, dass hier eine Alibi – Anhörung stattfindet die im erhofften Ergebnis positive Aussagen zum Ergänzenden Planfeststellungsbeschluss „Nachtflug BBI“ begründen sollen.

/or dem Hintergrund meiner Vorbemerkungen bitte ich um Verständnis, das ich wegen der Zeitbegrenzung nur zu drei Themenkomplexen die den Fragenkatalog beinhalten Fragen in kurzgefassten Thesen Stellung nehmen kann.

Thesen zum Themenkomplex Nachtflug „Ja“ oder „Nein“

- **Was sind Zeiten der Nachruhe?** International anerkannt, finden Nachruhezeiten ihren Niederschlag im Recht, der Tarifordnung und selbst in Flugplänen. Nachtzeit ist demnach der Zeitraum zwischen 22:00 und 6:00 Uhr Nachtrandzeiten liegen vor 22:00 und nach 6:00 Uhr.
Die Nachruhe ist medizinisch/biologisch begründet, auf Erfahrung gegründet. Es gilt: die Zeit zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr ist die Zeit der Nachruhe mit Anspruch auf ungestörten Schlaf. Diese Tatsache wird durch Propagandaerfindungen von Nachtrandzeiten zwischen 22:00 und 0:00 bzw. 5:00 und 6:00 umfunktioniert.
- **Die Nachruhe ist ein Menschenrecht**, gedeckt und gefordert als Gesundheitsschutzrecht auch nach Artikel 2 Abs. 2 GG und diversen weiteren Rechtsvorschriften und Verordnungen.
- Es kann kein Zweifel bestehen, das die **Nachruhe geschützter Bestandteil des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit ist**. Dies im Gegensatz zu betriebswirtschaftlichen Interessen von Unternehmen, die bekanntlich nicht durch die allgemeinen Menschenrechte und das Grundgesetz den gleichen Schutzrang beanspruchen können verbietet sich eine Abwägung zwischen der körperliche Unversehrtheit und Unternehmensinteressen.
- **Jede Abwägung nicht grundgesetzlich geschützter Interessen gegen grundrechtlich geschützte Interessen ist ein Verstoß gegen Geist und Inhalt der Grundrechte und darum Verfassungsfeindlich.**

- Ich verkenne nicht eine **Entwicklung in Gesetzgebungsverfahren und Rechtssprechung** die sich auf den letzten Satz von Artikel 2 Abs 2 GG stützen. Per Gesetz und Rechtssprechung ist es geübte Praxis geworden mit Eingriffen das eigentliche Diktum des Satzes 1, dem Recht auf Leben und körperlicher Unversehrtheit zu unterlaufen und zu biegen. Diese **Entwicklung ist Ausdruck machtpolitischer Entscheidungen, besser von erfolgreichem Lobbyismus**
- Besonders **erfolgreich sind die Luftfahrtlobbyisten** mit der Durchsetzung ihrer Behauptung es gäbe einen Nachtflugbedarf. **Sie wollen weiß machen, dass sich die Fluggäste förmlich danach drängen ihr Nachtruhe im Flugzeug zu bekommen.** Mir ist kein Beweis bekannt, dass Familien die mit Kindern und Kleinkindern in Urlaub fliegen. Geschäftsleute oder Beamte eine Nachfrage für Nachtflüge auslösen.
- **Fakt ist, die Airlines, insbesondere die Billigflieger, wollen zur Nutzung optimaler Umläufe ihre Flugzeuge voll bekommen.** In Erreichung dieses Ziels findet eine **Zwangsrekrutierung von Kunden/Passagieren** statt. Insbesondere Reiseveranstalter werden veranlasst Urlaubsreisende für Nachtflüge zu buchen.
- Auch hier die Konsequenz: **Zur Erreichung eines wirtschaftlichen Zwecks werden zwei Personengruppen um die Nachtruhe gebracht, Die Zwangskundschaft der Airlines und die vom Fluglärm betroffenen Menschen am Boden.**
- **„Die Fracht braucht die Nacht“ ist eine Propaganda Behauptung** zur Durchsetzung von Nachtflügen aus wirtschaftlichen Gründen. Zu sicher **90% der Tonnage werden Frachtflieger: mit nicht verderblicher Ware** beschickt. Besonders Nachtflugbedürftig ist so z: B. **der Lufttransport von S-Bahnen nach Australien, Lkw's oder Schwermaschinen nach USA.** Für nichtverderbliche Güter ist die **„Just in Time“ Lieferung ein Problem der logistischen Planung die termingerecht auch ohne Frachtflug in der Nacht gestaltet werden kann.**
- **Der tatsächliche Grund für „die Fracht braucht die Nacht“** ist auch hier wiederum der wirtschaftliche Grund nach optimalen **Einsatz des Fluggerätes.** Die Bedarfsdeckung für Nachtflugfracht hat ihre Hauptursache in der **optimalen Nutzung angeschafften Fluggerätes. Immer mehr Frachtflugzeuge** müssen sich aus wirtschaftlichen Gründen immer mehr Markt schaffen. Hier liegt das Hauptinteresse der Flugzeughersteller und der Flugzeugbetreiber...

- Warum es für Postfracht unabdingbar sein soll Postgüter in der Nacht zu befördern erschließt sich nicht. **Postgüter können und werden schon heute überwiegend als Beifracht im Linienverkehr befördert.** Wenn hier die Beförderung nicht möglich ist muss **bewiesen werden**, dass es nur eine **sachlich begründete Beförderung** dieser Güter durch Nachtflüge gibt.
- **Das Ergebnis dieses so begründeten Rufs nach Nachtflügen, hat auch im Ergänzenden. Planfeststellungsbeschluss „Nachflug“ seinen Niederschlag gefunden.** Kaum erschallt der Ruf: wir müssen aus wirtschaftlichen Gründen in der Nacht fliegen, dann wird ohne eine präzise und objektive Abwägung von sich widersprechenden Interessen das wirtschaftliche Interesse einfach dem Nachtschutzinteresse vorgezogen. **Das Ende und die Praxis des Unterlaufens von Grundrechten ist dann im konkreten Fall die gesundheitliche Gefährdung von Menschen für betriebswirtschaftliche Profitziele von Unternehmen,** hier konkret der Gesellschafter der Flughafengesellschaft und der Flugzeugbetreiber deren Profite in der Regel im Ausland anfallen. und die auch dort **Gewerbsteuerpflichtig sind.**
- Im Gegensatz zur Akzeptanz von Schutzrechten verlangen die **Flughafengesellschaft und ihre Kunden die Airlines,** mit dem Ziel der Gewinnerzielung, eine **Bevorzugung wirtschaftlicher Interessen.** Dies wird dann befördert durch Regierungen, Parlamente und Behörden. Fakt ist, **gleich welche Flug – und Betriebsrechte gesichert sind: diese Branche ist eine der höchstsubventionierten Wirtschaftszweige der Deutschen Wirtschaft. Nachtflugrechte ändern angesichts auch der vielfältigsten Subventionen an dieser Tatsache nichts.**
- **Es wird der Verzicht auf Nachruhe gefordert.** Dies heißt im Klartext: die Gefährdung der Gesundheit von sicher zunächst nur **60 000 Menschen in den hochlärmbelasteten Regionen zwischen Müggelheim Gosen und Ludwigfelde wird billigend in Kauf genommen.** Die hier betroffenen Menschen werden in Wahrheit einer **Lärmfolter ausgesetzt** die im Minutentakt z. B. für Gefangene nach der UN – Folterkonvention völkerrechtlich verboten ist. Dies gilt selbst für Lärm der durch klassische Musik erzeugt wird. Guantanamo lässt grüßen!
- Diesen Menschen und der Öffentlichkeit wird **erklärt, wir schützen diese vom Fluglärm betroffenen Menschen mit passiven Schallschutzmaßnahmen.** Über die Bedeutung und die Folgen solcher Maßnahmen werden die Fakten

verniedlichende Aussagen getroffen. In Wahrheit werden diese **Menschen verurteilt ein ganzes Leben lang in schallisolierten Räumen, mit der Belüftung durch Ventilatoren, der Gefahr von Überdruck, CO² Anstieg, unnatürlichen Luftverhältnissen eine unnatürliche Nachtruhe und einem lärmbefrachteten Tag zu leben..**

- **Höhepunkt** dieser Unmenschlichkeit ist die Situation von **Kindern**. Nachdem sie aus schallgeschützten Kinderhorten und Schulen., auch hier künstlich belüftet und befeuchtet, ins elterliche Heim kommen, auf notwendige Erholung angewiesen sind, finden sie, noch betroffen durch Flüge in den Nachtrandzeiten, wiederum nur Schlafruhe unter den Bedingungen denen sie am Tage ausgesetzt waren. Zusätzlich müssen sie noch den Kontrast verarbeiten dem sie durch minütliche Überflüge, mit wiederum gesundheitsgefährdendem Lärm, im Freien bei Spiel und Erholung ausgesetzt sind.
- **In Wahrheit sind passive Schallschutzmaßnahmen würdelos** Sie erinnern in ihren Auswirkungen an die Käfighaltung von Tieren.
- Wie hatte doch der **Gutachter der Landesregierung** und der Flughafengesellschaft, Prof Jansen, in der mündlichen Verhandlung zum Planfeststellungsbeschluss, im März 2006, erklärt: **15% der vom BBI Fluglärm Kinder werden Fluglärmkrank**. Das sind Tausende in der lärm betroffenen Region.
- **Diese Tatsachen** werden durch sogenannte medizinische Parteiengutachter der Fluggesellschaften und Flughafenbetreiber. **Ignoriert, relativiert und Verniedlicht**.
- Ich bin kein Mediziner, erlaube mir aber als betroffener Laie eine logische Analyse zu solchen Parteiengutachten. **Ich habe gelernt, dass sich diese Gutachten in aller Regel auf Erkenntnisse beziehen die in sogenannten Schlaflaboren oder Kurzzeit Diagnosen ermittelt wurden**. Da werden gesunde 40 jährige Probanden wenige Tage zum schlafen in ein Labor geschickt, mit Lärm beschallt und Reaktionen gemessen. Im Ergebnis, hier im konkreten Fall des Schutzes der Nachtruhe, **kommt dann heraus, sechs oder sieben mal kann der Körper in den verschiedensten Zeiten der Nacht auf Lärm reagieren ohne gesundheitliche Folgen**. Das ist nicht gesundheitsgefährlich.
- **Da Frage ich ganz laienhaft: Sind solche Ergebnisse auf alle betroffenen Menschen, gleich welchen Geschlechts und welchen Alters, gleich mit welchem Gesundheitszustand zu**

übertragen? Wie ist es möglich auf Grund einer mehrtägigen Laborbeschallung oder auch einer mehrtägigen Realbeschallung Rückschlüsse darauf zu ziehen wie sich lebenslange Fluglärm-betroffenheit oder der Schlafaufenthalt in sogenannten schallgeschützten Räumen auswirkt?

- **Meine laienhafte Feststellung, es ist unmöglich weil die Lebenswirklichkeit und die Lebensdauer unter Bedingungen jahrelangen des Fluglärms nicht erfasst ist.** Nicht erfasst ist auch die steigende Intensität des Lärms durch die Erhöhung der Überflüge wie sie im wirtschaftlichen Interesse als Zukunftsperspektive gewollt ist. **Darum sind Gutachten auf dieser Basis, unter dem Deckmantel der unabhängigen Wissenschaftlichkeit, HokusPokus ohne tatsächliche Aussagewert.** Zurecht lachen die Betroffenen über diese „Wissenschaft“.
- **Dieses Urteil fälle ich als Opfer 13 jährigem Erlebnisses, auch von Nachtflügen,** als Einwohner von Diedersdorf.. Mir, wie Tausenden von Betroffenen, **graut es schon vor dem Sommer.** Ausgehend vom zur Zeit praktizierten praktisch uneingeschränktem Nachflug.mit bis zu 50 Überflügen, dürfen dann 10 000de Menschen **bei geschlossenen Fenstern Nachtruhe suchen.** Besser ausgedrückt, sie haben die Wahl zwischen überhitzten, mit CO³ angereicherten Schlafräumen oder mehrfachen Aufwachens bei Überflügen.
- Ich kann ihnen versichern, ich **lade sie ein, versuchen sie bei geöffnetem Fenstern und Fluglärm außen über 55dB(A) bis 80 dB(A) zu schlafen** und Nachtruhe zu finden. Wer das schafft ist **Ausnahmemensch, Taub oder eifriger Konsument von Schlafmitteln.**
- Jeder Versuch des **passiven Schallschutzes ist in Wahrheit eine Verschlimmbesserung der Lebenssituation** der betroffenen Menschen. Wer etwas anders vermittelt, **vermittelt aus der Täterrolle und nicht aus der Opferrolle.**

Thesen zum Themenkomplex : An – und Abflugverfahren (Flugrouten) als lärmbeeinflussende Maßnahme

- Geplant und **genehmigt sind für den BBI 360 000 Flugbewegungen/Jahr.** Angestrebt wird durch die Gesellschafter die Nutzung der Vollkapazität, nach **20xxx, von ca. 550 000 Bewegungen bei Bau einer dritten Landepiste.**
- Die Abwicklung dieser Bewegungen kann, soll, **zunächst auf zwei Landepisten im unabhängigen Parallelbetrieb** erfolgen.

Es gibt vor dem Hintergrund dieser Bewegungszahlen keine mir oder öffentlich bekannte Flugroute die in der Region eine Lärmentlastung zur Folge hat. Der Lärmteppich wird mit Sicherheit einen Umfang von 50X30 km haben.

- Schon der **Begriff der Flugroute ist täuschend**. Fachlich wird darum auch von An – und Abflugverfahren gesprochen. Alle Flugrouten bedingen im Abflug wie im Anflug, wegen der tatsächlichen **Flugpraxis eine Flugbreite von 3 und mehr Kilometern**.
- Ebenso **täuschend** ist die Ignoranz vor der Tatsache, dass **festgelegte Routen nur einen temporäre Festlegung sind**. Die Diskussion über die richtigen oder falschen Flugrouten hat an allen **Flughäfen mit wachsendem Flugverkehr Ewigkeitscharakter**.
- Es ist eine **Verniedlichung von Tatsachen, eine Irreführung von hoffenden Menschen von Flugrouten und nicht wie richtig von Flugkorridoren zu sprechen**. Lediglich im Anflug, ab 10 und mehr Kilometern vor Aufsetzpunkt, gibt es die Flugdisziplin sich insbesondere im Instrumentenanflug an die vorgegebene Route zu halten. Diese Regelung hat zur Folge, **dass die Region zwischen Müggelheim und Ludwigsfelde nicht nur im Anflug sondern auch im Abflug, bei 360 000 Flugbewegungen, je nach Flugrichtung, sicher mehr als 180 000 mal überflogen wird**.
- **Seit der Anhörung 2001, bis hin zur Klage (2006) vor dem Bundesverwaltungsgericht hat der BVBB öffentlich darauf hingewiesen, das die in allen Unterlagen veröffentlichten Lärmumgriffe wegen fehlender Flugrouten die tatsächlichen Flächenausmaße des kommenden Fluglärms nicht wiedergeben**. Diese Tatsache wurde von offizieller Seite vertuscht und von auch potentiell Betroffenen nicht zur Kenntnis genommen.
- **Die nun aufgekommene Forderung nach Geradeausflugrouten zu Gunsten der Entlastung von Regionen die nach Fluglärmschutzgesetz nicht belastete werden sollen ist eine Zumutung die dem St. Floriansprinzip huldigt**. Diese Feststellung entbindet aber nicht von dem verständlichen Wunsch, dass **Niemand auch nur von Fluglärm belästigt werden will**.
- Für den rechtskräftigen **Nachflug nach Planfeststellungsbeschluss** ergeben sich in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 22:30 Uhr und 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr, je nach Jahres – Ferienzeitzeit, oder Samstage und Sonntage zwischen

- 70 und 113 Überflüge. Mit dieser Regelung sind für diese Zeiten **Überflüge im Minutentakt genehmigt**.
- Ausgerechnet die **Nachtzeit wird so zur umfangreichsten Stoßbetriebszeit festgelegt**. Das ist ein Höhepunkt der Rücksichtslosigkeit im Dienste wirtschaftlicher Interessen.
 - Die Forderungen die **Nachtzeit freizugeben um Drehkreuze sicher zu stellen ist sachlich unbegründbar**. Bei 360 000 genehmigten Flugbewegungen können Drehkreuze auch am Tage entwickelt werden. Dafür gibt es Beispiele in aller Welt.
 - **Hinter dieser Forderung stecken in Wahrheit wieder betriebswirtschaftliche Gründe. Verständlich, aber mit Schutzrechten nicht vereinbar, ist der Wunsch Flugzeuge nach Möglichkeit 24 Stunden, zu allen Jahreszeiten im Flugbetrieb zu haben**. Nur, wer weiß, dass dies nicht erforderlich ist, hat **entweder Überkapazitäten oder keine ausreichende Expertise seine Flugzeugumläufe so zu organisieren** das sie auch ohne Nachtflug wirtschaftlich eingesetzt werden können.

hesen zum Themenkomplex: „ Arbeitsplatzbehauptungen“

- Unter Berufung auf das Parteiengutachten des **Kölner Verkehrswissenschaftlers, Prof Baum, wird behauptet, der BBI schaffe 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze**. Baum versucht die Beweisführung auf Grund von Behauptungen die er aus 33 Quellen in seinem Gutachten ermittelt haben will. Über 25 dieser Quellen sind Baum – eigene Quellen, die restliche Quellen hat die FBS geliefert.
- **Diese Behauptung wird nun durch den angeblichen Verlust von 18 000 Arbeitsplätzen bei Nachtflugverbot ergänzt. Beide Behauptungen leiden nicht nur in der Beweisführung sondern mangeln auch an einer Potentialanalyse die alle Effekte berücksichtigt die Einfluss auf Arbeitsplatzzahlen haben.**
- **Die Arbeitsplatz vernichtenden Synergieeffekte der Konzentration der Arbeitsplätze auf den einen, den Standort Schönefeld, sind nicht beantwortet**. Lediglich die FBS macht Angaben zur Einsparung von ca. 200 Arbeitsplätzen..
- **Die Behauptung der FBS, nach der durch Verzicht auf Nachtflug 18 000 Arbeitsplätze , ja was, verloren gingen oder nicht geschaffen werden sind nur als dreiste Propagandaaussage zur Beeinflussung der öffentlichen Meinung für die Nachtflugforderung zu werten. Ernst zunehmende überprüfbare Beweise sind nicht geliefert.**

- Unter unabhängigen **Fachleuten**, unter vorgehaltener Hand von Brancheinsidern, ist **unbestritten, dass die behaupteten Arbeitsmarkteffekte maßlos übertrieben sind**. Bedingt durch die parteiische, oft nicht überprüfbare Quellenauswahl werden **Todschlagpropaganda - Instrumente** geschaffen. Durch ständige Wiederholung werden Bilder der Hoffnung gezeichnet deren Erfüllung praktisch nicht überprüfbar ist.
- **Wie soll denn überprüft werden wie katalytische Arbeitsplätze**, also Arbeitsplätze die durch Erweiterung oder Ansiedlung von Unternehmen **entstehen** sollen die mit oder ohne Bezug auf den flughafennahe Standorte Gewerbegebiete nutzen?
- Wer die **Arbeitsplatzentwicklung an internationalen Flughäfen** registriert kann unbestreitbar feststellen, dass das **Wachstum von Arbeitsplätzen unabhängig davon ist ob die Flughafenstandorte ballungsraumfern oder nah betrieben werden**. Im Gegenteil, die **Freiräume ballungsferner Flughafenstandorte bieten zur Schaffung von Ansiedlung und Arbeitsplätzen die besseren Voraussetzungen gegenüber einem stadtnahen Standort**. Für die Standortentscheidung Schönefeld bedeutet dies einen eindeutigen Verzicht auf eine optimale Entwicklung von Arbeitsplätzen.
- Die Arbeitsplatzpropaganda macht keine Aussagen über die Höhe der **Einkommen der Beschäftigten, ob Vollzeit oder Teilzeit oder dem Anteil qualitativer und prekärer Arbeitsverhältnisse**.
- Keine qualitative Aussage gibt es zur Frage **wie viel Beschäftigte sind ausschließlich dem Sicherheitsbereich zu zuordnen der Folge des Terrorismus ist**.
- Die Auswirkungen der Verlagerung der flugbedingten **Dienstleistungen (Elektronisches Ticketing – Reisbüros, Passagier – check in, Passagier – Gepäck – check in) sind eine black box**.
- Auch die **beliebte Input –Output – Methode** zur Ermittlung von Arbeitsplatzzahlen **ignoriert die Tatsache, dass Arbeitsplätze unabhängig vom Flughafenstandort dort entstehen wo Flughäfen betrieben werden**. D. h.: gerade an einem unbegrenzt ausbaubaren Standort, der die Vollnutzung auch des wachsenden Bedarfs ermöglicht, werden mit Sicherheit mehr Arbeitsplätze geschaffen wie an einem Standort der vielfältigen Begrenzungen in seiner Entwicklung unterworfen ist.
- **Es kann nicht ernsthaft bestritten werden, dass der Standort Sperenberg auch aus Sicht der Entwicklung und**

Schaffung von Arbeitsplätzen dem Standort Schönefeld weit überlegen ist. Dies gilt insbesondere, wenn der Standort Schönefeld sinnvoll nachgenutzt würde, dort Arbeitsplätze verbleiben oder auch neu entstehen und am Standort Sperenberg ein internationaler Großflughafen mit der Perspektive von 100 Mio. möglichen Passagieren entsteht.

Gibt es eine Lösung?

- **Ich will die Frage noch beantworten ob es eine Lösung gibt das Grund – und Menschenrecht auf Nachtruhe die wirtschaftlichen Interessen der BBI Betreiber und der Fluggesellschaften zu harmonisieren. Die Lösung gibt es! Aber nicht am Standort Schönefeld.**
- **Praktisch alle Auseinandersetzungen, Demonstrationen, die Sorgen der Betroffenen, aktuell die Zerfleischung vor Gemeinden und Bürgern über die unsinnige und nicht heilende Flugroutendiskussion, selbst dies Anhörung wären überflüssig gewesen, wenn die Standortentscheidung auf der sachlichen Position des Raumordnungsverfahrens (1994) des Landes Brandenburg) verantwortet durch den ehemaligen Umweltminister und heutigen Ministerpräsidenten, Platzeck, getroffen worden wären. Es bestand weder ein sachlicher noch ernster politischer Grund mit einem zweifelhaften Konsensbeschluss die Probleme aus der Standortentscheidung praktisch alleine dem Land Brandenburg und seinen Bürgern aufzuzwingen.**
- **Hier stimmt der BVBB überein mit den frühen Erkenntnissen der Flughafengesellschaft, der Landesregierung von Brandenburg und der Meinung vieler Experten. Es gibt nur die Lösung, um Manfred Stolpe zu zitieren: Der Standort ist unmenschlich, nach MP Platzeck im Raumordnungsverfahren „ungeeignet“, darum Sperenberg**
- **Wer die Menschen nicht krank machen will, ihre Lebensentwürfe und Lebensqualität nicht auf's Spiel setzen will, der muss den Standort aufgeben. Am Standort Sperenberg, so die frühe Expertenerkenntnis, sind alle, auch die maximalsten Forderungen von Fluggesellschaften und Flughafengesellschaft ohne Verstöße gegen Schutzrechte der Menschen und bei Raumverträglichkeit erfüllbar.**

- An diesem Standort wären die Diskussionen, die rechtlichen Auseinandersetzungen und auch die Fragen die heute zur Beantwortung anstehen so nicht aufgekommen.
- Dies wird der BVBB mit Vorlage seines Konzeptes, in der dritten Aprilwoche, „Zentralflughafen für Deutschland – Nachnutzung BBI Schönefeld“ beweisen. Die Politik, die Flughafengesellschafter, die Airlines, können dann beweisen ob sie es mit ihren Forderungen nach ungebremsten Flugrechten ernst meinen und darum zu neuem Denken bereit sind. Nur am Standort Sperenberg können sie sich die Wünsche erfüllen die sie für den Standort Schönefeld fordern.
- Sie können dann auch beweisen ob sie weiterhin wirtschaftliche Interessen mit Schutzrechten auf einer Höhe oder darüber beurteilten oder dem Verfassungsrang der Schutzrechte eine höhere Priorität einräumen. In der Logik der Einlassung, dass zugegeben wird den BBI – Standort durch eine unsachliche aber politische Entscheidung durchgesetzt zu haben ist es nur klug über neue Chancen zu diskutieren.
- Der Standort Schönefeld bringt keinen Segen sondern nur komplexe Probleme, heute und in Zukunft. Er ist und bleibt für die nächsten 100 Jahre der falsche und ewig umstrittene Standort.

Feststellung zur Zukunftsperspektive BBI am Standort Schönefeld

- Es ist politische Selbsttäuschung nicht zuerkennen, dass die eigentlichen Probleme aus der Standortentscheidung erst nach durchgesetzter Inbetriebnahme des BBI erfolgen. Dann erleben die Menschen real was Fluglärm im Minutentakt, gewaltige Immissionen aus Triebwerken und die finanziellen Belastungen der Landeshaushalte bedeuten, die für die Unwirtschaftlichkeit des BBI eintreten müssen..
- Die Folgen dieser Probleme werden, wie an allen Flughafenstandorten beobachtet, eine schleichende soziokulturelle Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung sein. Von der Zerstörung der wunderbaren Erholungsgebiete werden dann auch die Menschen betroffen die in ihren Wohngebieten nicht vom Fluglärm belastet sind. Wer es sich leisten kann will nicht unter Fluglärm leben oder Erholung suchen. Das gilt auch

für Politiker die alleine die Verantwortung für Standortentscheidungen haben.

F. Klein, Potsdam, 07.04.2011

EINGEGANGEN

Anhörung des Landtages Brandenburg zum Nachtflugverbot BBI – 07.04.2011 –
 Beitrag Dipl.-Kfm. RA Peter Kreillinger, BBI-21-Bürgerdialog/BI Fluglärmfreie Havelseen

7 APR. 2011

A10 5-342

Erledigt: Tischvorlage

Zu Frage 1, 11, 17 und 18:

Zunächst ist klarzustellen, dass die „Nacht“ ein rechtlich klar definierter Begriff ist. Die „Nacht“ reicht demnach von 22.00 bis 06.00 Uhr.

Wenn, wie z.B. in Variante b) der Frage 1 oder in Frage 18, ein Zeitraum kleiner als 22.00 bis 06.00 Uhr genannt wird, sollte man allenfalls von einem „Teilnachtflugverbot“ sprechen. Es wäre auch ein Gebot der Ehrlichkeit, dass die Befürworter eines Flugverbotes kürzer als 22.00 – 06.00 Uhr, insbesondere nur in der Zeit von 0.00 bis 05.00 Uhr, das Wort „Nachtflugverbot“ erst gar nicht verwenden bzw. jedenfalls nicht behaupten würden, sie seien „für ein Nachtflugverbot“. Derartige Aussagen z.B. auf Demonstrationen besorgter Fluglärmgegner sind unaufrichtig und sollen offenbar die eigentliche, bürger- und gesundheitsfeindliche Haltung verdunkeln. Gleiches gilt für den Euphemismus „Tagesrand“ für die Zeiten zwischen 22.00 und 24.00 bzw. 05.00 und 06.00 Uhr. Dies ist der Nachtrand!

Angesichts der weiträumigen Vorbereitung von Landungen und angesichts der mehrere Minuten nach dem Start deutlich merklichen Lärmlasten bedeutet ein Start- und Landeverbot von 0.00 – 05.00 Uhr für die weitere Umgebung von BBI allenfalls eine Ruhezeit von 0.15 – 04.30 Uhr. Welcher Mensch mit 4,25 Stunden Schlaf auskommen soll, mögen die Befürworter der Nachtflüge bitte erläutern.

Zur eigentlichen Antwort:

Die unter a-c der Frage 1 sowie in Fragen 11, 17 und 18 genannten Maßnahmen hätten allesamt positive wirtschaftliche Auswirkungen. Dabei sind diese positiven Auswirkungen bei Frage 1 a bzw. Frage 17 (Nachtflugverbot 22.00-06.00 Uhr) am größten.

Sicherlich werden zu dieser Frage von einigen anderen Anzuhörenden stark abweichende Auskünfte gegeben werden. Nur scheinbar kann beides richtig sein. Denn zwar kommt auf den Betrachtungshorizont an, wie man die Frage beantwortet. Doch für Sie als Abgeordnete, die Sie die Interessen aller Brandenburgerinnen und Brandenburger zu vertreten haben, gibt es nur einen richtigen Betrachtungshorizont:

Wer isoliert auf die Airlines und das unmittelbar mit deren Betrieb verknüpfte wirtschaftliche Umfeld blickt, wird negative wirtschaftliche Auswirkungen feststellen. Doch das ist eine Betrachtung, die der Politik bzw. dem Land Brandenburg als Vertreter aller seiner Bürger nicht gut ansteht. Das Land als Eigentümer des Flughafens muss vielmehr zunächst auch an dessen Betriebsergebnis denken. Und hier gibt es bereits massive Zweifel, ob Nachtflüge nicht zu einem deutlichen Defizit bzw. einer deutlichen Ergebnisreduzierung führen. Betrachten Sie bitte den echten Nachtflugbedarf, wie er sich heute bei den tatsächlich durchgeführten Flügen in Tegel und Schönefeld, wo ja heute unbegrenzt nachts geflogen werden könnte, zeigt. Sie werden feststellen: Es gibt keinen echten Nachtflugbedarf (s. näher in Antwort zu Frage 7 nebst dort in Bezug genommenen Anlagen). Erst das Angebot muss die Nachfrage schaffen. Und das geht – weil kein Mensch gerne mitten in der Nacht einen Flug antritt – nur über den Preis. Allenfalls Billigairlines werden zu touristischen Zielen fliegen. Dass mit diesen Airlines ein Flughafen nicht wirtschaftlich zu betreiben ist, zeigen die 28 der etwa 30 relevanten deutschen Verkehrsflughäfen, die Verluste machen. Die Betriebskosten des Nachtbetriebes sind so hoch, dass mit

den vom Bundesverwaltungsgericht zugelassenen Nachtflügen keine kostendeckenden Flughafengebühren zu erwirtschaften sind.

Also gibt es mit egoistischem Blick auf das Betriebsergebnis der Flughafengesellschaft nur zwei Möglichkeiten: Sie arbeiten darauf hin, dass auch zwischen 0 und 5 Uhr Hochbetrieb herrscht und machen die Nacht zum Tag. Vieles spricht dafür, dass etliche Beteiligte daran in der Tat schon arbeiten. Dann kann man vielleicht eine schwarze Null fahren. Oder Sie sperren zwischen 22.00 und 06.00 Uhr schlicht zu. Im Sinne der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung kann nur letzteres in Betracht kommen.

Die Gutachter der Gesellschaft Intraplan haben im Übrigen bereits in den frühen Planungsphasen für BBI festgestellt, dass sich die Anzahl der für BBI zu erwartenden jährlichen Flugbewegungen durch ein Nachtflugverbot nicht reduziert! Die singuläre Stellung des Flughafens führe vielmehr dazu, dass lediglich eine Verlagerung in die Tagzeiten stattfindet, nicht jedoch eine (relevante) Reduktion der Gesamtverkehrszahl. Warum soll dies heute nicht mehr gelten? Nun, weil neue Gutachten mit neuen Ergebniswünschen bestellt wurden.

Sie fragen sich: Warum will der Flughafen mit seiner aktuellen Geschäftsführung trotzdem unbedingt den Nachtflugbetrieb. Wieso wird dort etwas gewünscht, womit man gar kein Geld verdienen kann? Dies lässt sich mit einem einzigen Wort beantworten: „Großmannssucht“! Diese Großmannssucht und der vollkommene Verlust jeder ökonomischen Vernunft als ihre Folge sind keine Spezialität Brandenburgs. Obwohl nach angesichts von Cargolifter, Chipfabrik und Lausitzring diesen Verdacht haben könnte. Vielmehr ist diese Großmannssucht der Grund für 28 defizitäre Verkehrsflughäfen unter den 30 relevanten deutschen Verkehrsflughäfen. In allen diesen Fällen wurde versprochen, dass man Geld verdient und der Flughafen eine tolle Sache ist. Und die Airlines lachen sich kaputt und diktieren die Gebührenhöhe mit der einfachen Drohung, jederzeit auch woanders fliegen zu können.

Sie fragen sich außerdem: Sollten wir nicht einem erfolgreichen Unternehmer wie Herrn Hunold glauben, wenn er uns verspricht, dass wir (nur) mit dem Nachtflug einen brummenden Flughafen, einen wahren Goldesel bekommen? Könnten wir nicht diese Gelder brauchen für Lehrer, Polizisten, Kitas oder bessere Straßen? Klingt es nicht phantastisch gut, wie rosig die Aussichten sind und sollte man um deretwillen nicht tun, was Herr Hunold rät? Ich finde, Sie sollten sich bei dieser Frage nicht nur auf Eloquenz und adrettes Auftreten verlassen, sondern sich einfach einmal ansehen, wie erfolgreich es in der Vergangenheit war, auf Ratschläge von Herrn Hunold in Sachen „wie verdiene ich Geld“ zu hören:

Im Jahr 2006 haben Herr Hunold und seine Kollegen als Altaktionäre der Air Berlin dem interessierten Publikum Teile ihres Unternehmens mit dem Versprechen auf reichen Ertrag verkauft. Für 12 EUR konnten Sie die Aktie kaufen – vielleicht hatte einer von Ihnen sogar das „Vergnügen“. Seither haben Sie 0,0 EUR Dividende erhalten und die Aktie notiert am 06.04.2011 mit 3,16 EUR.

Auf die

Anlage „Chart Air Berlin“

wird verwiesen.

Es liegt mir fern, hier persönliche Vorwürfe zu machen oder gar zu unterstellen, dass Herr Hunold und Kollegen nicht aufrichtig überzeugt waren, dass man mit AirBerlin gutes, großes Geld verdienen wird. Ganz im Gegenteil: Ich bin mir sicher, dass man davon überzeugt war. Ich bin mir auch sicher, dass man seither in bester Absicht den Umsatz um jeden Preis gesteigert hat, um stets „die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft“ zu sein, ja am besten die größte zu werden. Doch mit welchem Ergebnis? **Ist es nicht angebracht zu fragen, ob hier vielleicht das Motiv der „Größe“, der Rausch des „Wachstums“ jeden Blick darauf verstellt hat, dass Gewinn noch immer eine einfache Rechnung von (Preis-Kosten)*Menge ist?**

Aber auch wenn Sie glauben, der Flughafen als solcher könne an den Nachtflügen verdienen: Die für Sie als Abgeordnete relevante und einzig richtige Betrachtung blickt zwingend noch deutlich weiter: Wenn „der Staat“ als Betreiber einer Infrastruktureinrichtung auftritt und auch in seiner Funktion als Genehmigungsbehörde, hat er eine Gesamtbetrachtung unter Einschluss aller positiven aber auch negativen (externen) Effekte vorzunehmen. Andernfalls könnte man jede Lärmschutzwand an der Autobahn ablehnen, weil sie den „Gewinn“ aus der Autobahn schmälert. Man könnte das Sonntagsfahrverbot für LKW abschaffen, weil man so mehr europäischen Transit anziehen und mehr Maut kassieren könnte. Man könnte Kindergärten und Schwimmbäder abschaffen, weil sie nur Geld kosten. Kunst im öffentlichen Raum und gar Museen wären schlicht unververtretbar, wenn man den begrenzten Blick ansetzte, der in der vorliegenden Frage vom Flughafen (und damit leider auch der Landesregierung als Eigentümerin des Flughafens) vertreten wird. Und spätestens hier zeigt sich: Der Nachtflugbetrieb am Standort Schönefeld, der zigzehntausende Menschen drastisch und hunderttausende Menschen deutlich spürbar verlärm, ist ein Milliardengrab.

Selbst wenn Menschlichkeit keine Rolle spielte und nur Geld wichtig wäre: Die Kosten für Grundstückswertverluste, die Gesundheitskosten, die Effizienzverluste der schlecht schlafenden Menschen, die Effizienzverluste durch Widerstand wie Demonstrationen oder Resignation wie Missmut und Wegzug, sind um ein vielfaches höher, als alle positive Wirtschaftsleistung, die jemals durch die Nachtflüge generiert werden kann.

Alleine im Bereich der **Grundstückswerte** sind nach eindeutigen Studienergebnissen z.B. aus dem Umfeld des Flughafens Zürich Auswirkungen von 10-15% zu erwarten. Selbst Gutachten für Flughafengesellschaften (vgl. z.B. die für den Flughafen Dortmund erstellte Studie „Wertentwicklung von Wohn- und Gewerbeimmobilien“) belegen einen eindeutigen statistischen Zusammenhang zwischen Fluglärm und Grundstückswertverlusten. Und dieser Wertverlust ist dauerhaft! Ein Grundstück, das heute von 100 EUR/qm auf 85 EUR/qm entwertet, mag in 10 Jahren wieder 100 EUR wert sein. Das aber ist die Inflation! Real bleibt es bei dem eingetretenen Wertverlust.

Und wenn ein Grundstück von heute 100 EUR/qm auf 110 EUR in 2025 im Wert steigt, dann ist das ein Verlust, weil es inflationsbedingt zum Werterhalt in 2025 mindestens 130 EUR wert sein müsste. Es ist daher vollkommen absurd, wenn z.B. der Flughafen Dortmund ausführt, es habe fast überall Wertzuwächse gegeben, in den Fluglärmbelasteten Stadtteilen sei der Zuwachs nur geringer gewesen.

Bedenken Sie, wie dicht besiedelt die betroffenen Bereiche sind und bedenken Sie, wie viele Milliarden die „Wertbasis“ ausmacht, auf die die Verluste von 10-15% zu beziehen sind!

Neben diesen Kernnachteilen bzw. diesen extrem umfangreichen und von anderen Anzuhörenden näher beleuchteten negativen externen Effekten, seien einige weitere genannt:

Die Kernargumentation für den Nachtflug ist ein weiterer Maschinenumlauf für die Airlines. Hinsichtlich der tatsächlichen Flugbedarfe ist ein solcher weiterer Umlauf negativ für die deutsche Wirtschaft. Denn wenn der echte Flugbedarf innerhalb kürzerer Zeit abgewickelt werden muss, bedarf es eben mehr an Fluggerät und das wäre für die Flugzeugbauernation Deutschland nur positiv. Freilich kann argumentiert werden, der zusätzlich Umlauf ohne weitere Fixkosten (Ausnutzen der sonst herumstehenden Maschine...) ermögliche besonders billige Flüge und erzeuge so erst neue Nachfrage. Auf dieser These beruht auch das Gutachten von Intraplan. Aus einer angebotsinduzierten Nachfrage wird dann flugs ein „weiterer Flugbedarf“. Dieser Zusammenhang ist sicherlich richtig. Denn genau das ist es, worauf in der Praxis Nachtflug hinausläuft: Für 19 EUR wird ein Flug nach Mallorca um 23.45 Uhr angeboten. Menschen, die eigentlich gar nicht das Bedürfnis haben, dorthin zu fliegen, werden animiert „einen Partytag“ dort zu verbringen oder „zum Shopping nach London“ zu fliegen. Dies hat negative Folgen für die deutsche Wirtschaft und insbesondere für die Region Berlin-Brandenburg: Es verlieren die hiesigen gastronomischen Einrichtungen zu Gunsten der Bars auf dem Ballermann. Es verlieren die hiesigen Bekleidungsgeschäfte zu Gunsten von Boutiquen in Mailand, es verliert die deutsche Oper zu Gunsten von Musical-Palästen in London. Wer schon einmal gesehen hat, wie das klassische „Rückkehr-Gepäck“ eines deutschen Touristen nach einer Auslandsreise aussieht, kann nicht bestreiten, welche Menge an Konsum hier ins Ausland abfließt. Ein auch nur annähernd vergleichbarer Effekt durch ausländische Gäste in Deutschland ist schon wegen des Preisniveaus ausgeschlossen. Deutschland ist keine „Shopping-Destination“. Und diejenigen, die sich Shopping in Deutschland leisten können, kommen nicht mit Billigfliegern mitten in der Nacht. Hinzu kommen die negativen Auswirkungen auf den CO-2 Haushalt. Die durch billige Nachtflüge zusätzlich angeheizte Nachfrage nach Flugverkehr und deren Befriedigung führen zu immensen CO-2 Emissionen. Dies ist längst mehr eine ökonomische als eine ökologische Frage. Denn bereits heute verursachen die in Deutschland ergriffenen Maßnahmen zur Reduktion der CO-2 Emissionen immense wirtschaftliche Kosten. Jeder, der schon einmal die Schlussrechnung für die energetische Sanierung eines Hauses gesehen hat, weiß, von welchen Größenordnungen hier die Rede ist. Die öffentlichen Haushalte investieren Milliarden in die Reduktion des CO-2 Ausstoßes. Über die Einspeisevergütung für erneuerbare Energien wird jeder Haushalt bereits heute massiv finanziell belastet. Wenn dann gleichzeitig ein verstärkter Flugbetrieb durch Nachtflüge befördert und durch die kostenlose Hinnahme der negativen externen Effekte praktisch subventioniert wird, so ist dies nur mehr als schizophren zu bezeichnen.

Was die konkrete Detailfrage nach den **Auswirkungen auf die Arbeitsplätze** angeht, ist diese durch die obigen Angaben im Grunde schon beantwortet: **Gesamtwirtschaftlicher Verlust bedeutet immer auch weniger Arbeitsplätze, da Verluste keine Jobs schaffen.**

Dennoch soll noch ganz konkret auf ein Detail dieser Debatte eingegangen werden: Es gibt nicht eine einzige Quelle, die die in der aktuellen Diskussion immer wieder behauptete Gefährdung von 18.000 Arbeitsplätzen durch das jetzt diskutierte Nachtflugverbot rechtfertigen könnte. Dies gilt selbst dann, wenn man für die Flughafengesellschaft erstellte Gefälligkeitsgutachten als akzeptable Grundlage für eine solche Behauptung ansehen wollte: Das Gutachten für die FBS von IfV Köln und KE Consult von 2007¹ untersucht drei Szenarien:

- a) Restriktionsfreier Verkehr 0 bis 24 Uhr 30 Mio. Pax/a und 370.000 Fbw/a
- b) 5 Uhr bis 24 Uhr, 25 Mio. Pax/a und 236.000 Fbw/a
- c) 6 Uhr bis 22 Uhr, 22 Mio. Pax/a und 265.000 Fbw/a

Dem werden folgende Folgen für die Arbeitsplätze zugeordnet:

- a) (0 bis 24 Uhr): Flughafen: 31.000 und 1,55-fache extern: 48.100, Summe 79.100
- c) (6 bis 22 Uhr): Flughafen: 21.800 und 1,79-fache extern: 39.000, Summe 60.800

Die Zahl von 18.000 Arbeitsplätzen bezieht sich daher nach dem „eigenen“ Gutachten der FBS auf den Unterschied zwischen einem restriktionsfreien 24-Stunden-Betrieb und einem Betrieb von 06.00 – 22.00 Uhr. Zudem wird dabei für die Annahme 6-22 Uhr die schlechtest denkbare Variante gewählt (w2). Es gibt auch eine Variante (w1) mit der Annahme von 66.000 Arbeitsplätzen für einen Betrieb von 06.00-22.00 Uhr.

Ob nun 24 Stunden restriktionsfrei geflogen wird oder nur von 6-22 Uhr, darüber entscheiden Sie nicht. Denn von 0.00 – 05.00 Uhr ist das BVerwG-Urteil den betroffenen Menschen ein stabiles und gutes Schutzschild. Wenn Herr Prof. Schwarz jetzt also in alle Mikrophone spricht, dass die jetzige Debatte, dass die Entscheidung für eine echte Nachtruhe von 22.00 – 06.00 Uhr im Vergleich zum Planergänzungsbeschluss 0-5 Uhr 18.000 Arbeitsplätze gefährde, ist dies nicht einmal mit seinen eigenen Gefälligkeitsgutachten zu belegen. Wer aber mit unehrlichen Zahlen argumentiert, hat offenbar keine ehrlichen, richtigen Argumente.

Sie sollten im Übrigen die Unwahrheit der Behauptung „die Wirtschaft braucht die Nachtflüge“ auch an anderen hanebüchenen Argumenten der Befürworter erkennen: Wenn ein „Luftfahrtexperte“ bei den Berichten zur jüngsten IHK-Veranstaltung im RBB-Interview sagt, „die Berliner Hotelbetten stünden künftig leer, weil bei einem Nachtflugverbot keiner mehr kommen könnte“, dann ist das doch an Dreistigkeit nicht mehr zu überbieten. Wir haben in Tegel immerhin von 23.00 – 06.00 Uhr ein Teilnachtflugverbot. Und wir haben in Schönefeld zwischen 22.00 und 06.00 Uhr gerade einmal vier Flüge, davon einer nach Moskau, zwei nach Istanbul und einer nach Izmir. Wie viele Hotelbetten in Berlin&Brandenburg werden durch diese vier Flüge wohl gefüllt?

Zu Frage 2:

Möglich und absolut sinnvoll wäre zunächst **ein vollständiges strenges Nachtflugverbot mithin für die Zeit von 22:00 – 06:00 Uhr**. Nur diese Maßnahme

¹ Titel des Gutachtens: „Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International BBI“ – abgerufen am 06.04.2011 unter http://www.mugv.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2239.de/Effekte_Kernruhezeit_BBI.pdf s. dort v.a. S. 60ff.

gewährleistet den gebotenen Respekt vor den lärm betroffenen Menschen, deren Gesundheit und deren Eigentum.

Weiter wären **wirklich ambitionierte Lärmgrenzen** im Sinne von Zulässigkeitsbeschränkungen in Abhängigkeit von den Lärmemissionen des Fluggerätes denkbar. Die hierzu in der Planergänzung bislang angedachte Regelung ist vollkommen ungeeignet. Zum einen sieht der Planergänzungsbeschluss Lärmgrenzen ausschließlich für strahlgetriebene Flugzeuge (Jets) vor. Für die wegen dem hohen Anteil an gleichfrequenten Schwingungen besonders „spürbaren“ Propellermaschinen ist keinerlei Beschränkung vorgesehen. Dies ist vollkommen unerklärlich und unsinnig. Zum zweiten sind die für Jets vorgesehenen Lärmgrenzen vollkommen unzureichend. Konkret wird hier ein Wert vorgesehen, der gerade einmal dem sog. „Chapter 4“ (bzw. dem, was man für diese bisher nicht offiziell existente Klasse vorschlägt) entspricht. Im Einzelnen wird hierzu auf die

Anlage „Nachtlärmgrenzwerte“

verwiesen – ein der FLK vorliegender Antrag, der sich im Ergebnis aber an die Planfeststellungsbehörde und damit an Sie als Abgeordnete, die die Regierung gewählt haben und tragen, richtet.

Desweiteren wäre eine (ebenso wie die Maximallärmgrenze im Vergleich zum Nachtflugverbot unzureichende und schwache) Möglichkeit zur Reduktion nächtlicher Lärmlasten eine **wirklich lenkungswirksame Gebührenordnung**. Es müssten Lärmzusatzentgelte erhoben werden, die nachweislich im Sinne von wirtschaftswissenschaftlich nachvollziehbar belegt eine effektive Lenkungswirkung zur Abwehr besonders lärmintensiver Flugzeuge entfaltet. Hierzu hat die Fluglärmkommission bereits einen Beschluss gefasst, der sich inkl. Begründung als

Anlage „Lärmgebühren“

findet. Die **„Unteranlagen“** hierzu bieten den vollständigen Hintergrund, sich in dieser vom Flughafen unerträglich falsch dargestellten Angelegenheit ein eigenes, faktenbasiertes Bild zu machen.

Dabei geht es – eine der wenigen wahren Angaben des Flughafens in der Debatte der letzten Monate – um einen sehr geringen Prozentsatz der Flugverkehre. Aber genau das ist es ja: Es sollen die wirklich besonders lauten Verkehre, die von ihrem Umfang her überschaubar und deshalb ohne unzumutbare wirtschaftliche Nachteile verzichtbar sind, ferngehalten werden. Es kann nicht darum gehen, 70% der Fluggeräte mit hohen Lärmgebühren zu belasten – so kann Lenkung nicht funktionieren. Aber man muss die obersten 2-3% massiv belasten und so von BBI fernhalten. Denn 3% besonders laute Flieger am Tag sind bei 360.000 Flugbewegungen immerhin 30 Überflüge täglich!

Es ist skandalös, dass das MIL hier zwei Tage vor der heutigen Anhörung Fakten geschaffen und den vollkommen unzureichenden Entwurf der Flughafengesellschaft genehmigt hat. Wozu wird auf die FLK als Gremium mit Sachverstand und politischer Legitimation verwiesen, wenn die Empfehlungen der FLK derart in den Dreck getreten werden? Wozu wird eine Anhörung mit Fragen zu möglichen Mitteln gegen Fluglärm abgehalten, wenn die zuständige Regierungsbehörde wenige Stunden vorher Fakten schafft?

Das Land Brandenburg ist Miteigentümer dieses Flughafens! Es kann nicht nur als Genehmigungsbehörde eine Gebührenordnung beeinflussen – es kann von Hause aus dafür sorgen, dass ein korrekter Entwurf zur Genehmigung vorgelegt wird. Hier darf auf die

Anlage „Eigentümerstruktur“

verwiesen werden.

Zu Frage 3:

Es gibt keinerlei Erfolgsaussichten für die diskutierten „Verfahrens- und Routenlösungen“. **Es gibt kein „Nachtflugverbot durch intelligente Routen“**. Die DFS hat in der Fluglärmkommission bereits sämtliche dahingehende Bestrebungen als unzulässig verworfen.

- Konkret hat die DFS eine Erhöhung der Landewinkel aus Lärmschutzgründen als nicht ICAO-konform abgelehnt (vgl. DFS-Antwort auf Prüfungsauftrag zum Antrag 16/2010, der genau dies gefordert hatte).
- Konkret hat die DFS bereits eindeutig klargestellt, dass der von Ihrer Regierung bzw. Ihrer Exekutive (dem MIL) genehmigte Nachtflug so umfassend ist, dass man nur von 0-6 Uhr den Bahnenbetrieb beschränken kann. Auf die
 - **Anlage „Hintergrund Nordbahnnachtflugverbot“**
wird verwiesen.
- Ein Nachtflugverbot für eine einzelne Bahn, insbesondere ein solches für die Nordbahn wird hier ja als Ablenkungsmanöver gerne diskutiert, wäre zudem im weiteren Umfeld des Flughafens völlig wirkungslos. Es wird hierzu auf die **Anlage „Isoliertes Nachtflugverbot Nordbahn sinnlos“**

verwiesen.

Zu Frage 4

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

Zu Frage 5

Es gibt kein derartiges aktuelles Gesetzgebungsvorhaben des Bundes. Diese Überlegungen sind politisch längst überholt. Hierauf zu verweisen ist ein durchsichtiges Ablenkungsmanöver. Es sollte einer Landesregierung als dem Kernkompetenzträger der politischen Gestaltung unseres Landes zudem besseres einfallen als zu sagen: „Wir müssen unsere Bevölkerung verlärmern, sonst tun es die anderen und machen damit Geld“.

Zu Frage 6:

./.

Zu Frage 7:

Der Nachweis für die „Unabweisbarkeit des Nachtfluges“ ist gar nicht erbracht.

Es wird hier zunächst auf die

Anlage „Flugnachfrage nach Uhrzeiten lt. FBS“

verwiesen.

Bitte beachten Sie, dass die FBS demnach plant, von 5-6 Uhr einen Schwerpunkt der Flugbewegungen zu legen. Dazu passt dann auch die Absenkung der Lärmaufschläge für diese Zeit von 250% (heute Tegel) bzw. 100% (heute Schönefeld) auf nur mehr 50%!

Generell gilt:

Die vorgenommene Bedarfsberechnung ist noch abstruser und methodisch inakzeptabler als die im 1. Anlauf von Airport Consult vorgelegte Behauptung eines zwingenden Bedarfs für die ganze Nacht. Letzterer hatte das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung von 2006 bekanntlich eine schallende Ohrfeige erteilt. Die neue Bedarfsberechnung argumentiert methodisch derart, dass sich ein Bedarf aus dem Angebot ableiten lasse und nicht allein auf die sich von selbst entwickelnde Nachfrage geblickt werden dürfe. Denn wo ein Angebot sei, da müsse schließlich auch Nachfrage und somit Bedarf sein. Ich darf aus dem Gutachten von Intraplan zitieren:

„Flüge finden nur statt, auch nachts, wenn eine Nachfrage von Seiten der eigentlichen Nutzer, und das sind nicht die Fluggesellschaften, sondern die Passagiere und beim Luftfrachtverkehr die Verloader, vorhanden ist. Die Frage des Bedarfs von Nachtflügen ist also weniger eine Frage der betrieblichen Planung, des Verkehrsangebotes, als vielmehr eine Frage der Nachfrage nach Reisen bzw. Transporten. Dies gilt auch dann, wenn die Nachfrage gegebenenfalls durch das Angebot generiert oder gesteuert wird, was in jedem Wirtschaftszweig, also auch im Luftverkehr stattfindet und zulässig ist. Für alle Flüge, auch Nachtflüge, ist entscheidend, dass eine Nachfrage vorhanden ist.“²

Diese Vorgehensweise ist für die Ermittlung dessen, worum es den Behauptungen der politischen Befürworter des Nachtfluges zufolge geht, nämlich den zwingenden Bedarf, vollkommen ungeeignet. Absolut vergleichbar wäre es, den zwingenden Bedarf der Brandenburger Bevölkerung an kostenlosem Toilettenpapier danach zu bemessen, wie viele Menschen zum Abholen vorbeikommen, wenn es ihnen kostenlos, bequem und unauffällig abzuholen angeboten wird. Dieser Vergleich liegt logisch stringent exakt auf der Linie der „Methodik“ von Intraplan. Und ich kann Ihnen daher mit der gleichen Berechtigung prognostizieren: Der zwingende Bedarf an kostenlosem Toilettenpapier in der Brandenburger Bevölkerung ist immens!

Kurzum: Wenn man Flüge um Mitternacht für 20 EUR anbietet, dann wird man natürlich auch jemanden finden, der dieses Angebot nutzt. Das bedeutet noch lange nicht, dass ein zwingender Bedarf besteht, der es rechtfertigt, die Gesundheit zehntausender Menschen zu gefährden und in jedem Fall unbestreitbar die Lebensqualität hunderttausender von den weiträumigen An- und Abflügen betroffener Menschen zu mindern.

Jugendliche werden für eine „Partynacht“ nach Mallorca fliegen, die neuen Schuhe werden in London „geshopt“. Wollen Sie das? Ist das den Preis der Gesundheit und des Wohnbefindens der Lärmbetroffenen wert?

Ebenso abstrus ist der Umstand, dass der behauptete Nachtflugbedarf drastisch größer dargestellt wird, als er sich bei einer Fortschreibung des Status quo mit der allgemeinen Wachstumsrate des Flugverkehrs darstellt. Dies wird damit begründet, dass *„die Nachfrage nach Nachtflügen größer ist als tatsächlich Nachtverkehr*

² Vgl. Intraplan Gutachten „Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International Abschlussbericht Juni 2009“ S. 13

durchgeführt wurde, (dies) zeigt der 'unnatürliche' Verlauf der zeitlichen Ganglinien des Verkehrs in Tegel. Hier ist ein deutlicher 'Stau-Effekt' kurz nach Betriebsöffnung und kurz vor Betriebsende in Berlin-Tegel nachweisbar".³

Diese Aussage ist deshalb offenkundiger Unsinn, weil es in Berlin als Flughafen heute nicht nur Tegel, sondern auch Schönefeld gibt. Und dort könnte man die ganze Nacht unbeschränkt fliegen. Gibt es einen Stau auf der Autobahn und liegt wenige Kilometer daneben eine zweite, die zum gleichen Ziel führt, umfährt jedermann den Stau. Warum also sollten Airlines, die Horden von Marketing- und Planungsspezialisten beschäftigen, nicht längst nach Schönefeld ausgewichen sein, um dem „Stau“ auszuweichen?

Warum platzt Tegel aus allen Nähten und erhält trotz sicherer Schließung ein provisorisches „Terminal“ nach dem anderen und Schönefeld stagniert, wenn doch der Nachtflugbetrieb der Schlüssel zum wirtschaftlichen Erfolg ist? Sie können diese Frage nicht beantworten? Ich auch nicht. Denn die Aussage vom Nachtflugbetrieb als Wirtschafts- und Flughafenmotor ist unwahr!

Tatsache ist: In Tegel wird kurz nach 06.00 Uhr und gegen 22.00 Uhr so viel geflogen, weil dies die Zeiten sind, die Geschäftsleute nutzen wollen. Dies sind die Zeiten, zu denen man fliegen kann ohne mitten in der Nacht aufzustehen oder erst mitten in der Nacht anzukommen. Kein Manager von Rang steigt nachts um 2 Uhr in einen Flieger. Zu dieser Zeit will er längst im Flieger schlafen. Mit „Stau“ hat dies absolut nichts zu tun. Die Aussage von Intraplan ist genau so „intelligent“ wie die folgende Aussage: „Auf der Avus gibt es täglich von 7-9 Uhr Stau. Dies belegt, dass der Bedarf zwischen 9 und 12 zu fahren, viel größer ist, als der heutige Verkehr von 9-12 Uhr.“

Wer einen konkreten Beleg will, dass die Nachtflüge nicht zwingend erforderlich sind, der braucht nur die heutige Situation zu betrachten:

Für Tegel herrscht ein Flugverbot für den Teilnachtszeitraum von 23:00 bis 06:00 Uhr. In Schönefeld herrschen keinerlei Nachtflugbeschränkungen. Doch wo sind die vielen unabwendbar notwendigen Flüge heute in Schönefeld? Wieso findet sich heute in Schönefeld nur eine Hand voll nächtlicher Flüge und wieso haben diese mit Izmir, Faro oder Palma eindeutig nicht die vom MIL gerne genannten Managerdestinationen zum Gegenstand? Wenn es einen unabwendbaren Bedarf für Nachtflüge gäbe, dann würde schon längst in Schönefeld die ganze Nacht über massiv geflogen.

Es wird hierzu auf die

Anlage „Status Nachtflüge heute“

verwiesen, die belegt, dass der heute unbeschränkt erlaubte Nachtflug nicht genutzt, folglich nicht gebraucht und folglich unter keinen Umständen „unabwendbar“ gebraucht wird!

³ vgl. „Planungsergänzungsbeschluss "Lärmschutzkonzept BBI" vom 20.10.2009, Herleitung der Nachtflug-Bewegungszahlen und Erläuterungen zu den Wachstumsraten 2008 bis 2020 im Gutachten "Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International"

**Dinge, die bei voller Möglichkeit stattfinden, müssen keinesfalls zwingend sein.
Dinge aber, die bei voller Möglichkeit NICHT stattfinden, können unmöglich
zwingend sein!**

Auch der Umstand, dass die Flughafengesellschaft vorschlägt, den prozentualen Zuschlag auf Lärmzusatzentgelte z.B. in der Zeit von 05:30 – 06:00 Uhr von heute 250 % (Tegel) bzw. 100 % (Schönefeld) auf nur mehr 50% abzusenken, belegt doch eines ganz klar: man sieht sich gezwungen, den Preis zu reduzieren, damit überhaupt Nachfrage nach Flugbewegungen entsteht. In der Wirtschaft gilt eine einfache Grundregel: je zwingender ein Bedarf, desto geringer die Preissensibilität. Wenn eine auf Gewinnmaximierung ausgerichtete Flughafengesellschaft den Preis für Nachtflugbewegungen absenkt, dann kann es für diese keinen zwingenden Bedarf geben.

Zu Frage 8

./.

Zu Frage 9:

Ich bin als Jurist und Wirtschaftswissenschaftler nicht in der Lage, eine entscheidende Erkenntnishilfe hinsichtlich der konkreten gesundheitlichen Auswirkungen nächtlichen Fluglärms zu geben.

Sie werden von den hierfür besser geeigneten Anzuhörenden mit großer Wahrscheinlichkeit sehr unterschiedliche Aussagen dazu hören, die den medizinischen Laien vor die Schwierigkeit stellen, sich zu entscheiden, welchen Fachleuten er mehr vertraut. Ich will Sie dazu auf drei Dinge hinweisen:

1.

Bei sämtlichen Auseinandersetzungen um die gesundheitlichen Folgen von Fluglärm im Rahmen von Genehmigungsverfahren deutscher Flughäfen – von Ramstein bis Düsseldorf, von Berlin bis Hof, finden Sie immer die gleiche Handvoll Personen, die im Auftrag der Flughafengesellschaften umfangreich darlegt, dass definitive Beweise für die gesundheitlichen Schäden durch nächtlichen Fluglärm bisher nicht erbracht seien. Eine weit größere Gemeinde von Wissenschaftlern ist der gegenteiligen Auffassung. Das altbekannte Sprichwort „wes Brot ich fress, des Lied ich sing“ sollte Ihnen eine deutliche Mahnung zur Vorsicht gegenüber der Aussagen des Gutachters Hr. Scheuch sein. Machen Sie sich die Mühe und „googeln“ Sie einfach einmal, für welche Flughafengesellschaft Herrn Scheuch noch nicht tätig war. Sie werden wohl kaum eine finden.

2.

Dinge, deren konkreten Wirkmechanismen wir (noch) nicht verstehen, sind deshalb noch lange nicht ungefährlich. Um einen drastischen Vergleich herzustellen, rege ich an, Bücher aus den 50ziger Jahren zum Thema Atom und radioaktive Strahlung zu lesen. Hochqualifizierte und intelligente Wissenschaftler hatten keinerlei Vorstellung von den tatsächlichen Gefahren, Schäden und Langzeitwirkungen und vertraten die Auffassung, dass zu unserer heutigen Zeit jeder Haushalt seinen eigenen kleinen Atomreaktor haben sollte. Sicherlich sprechen wir hier von einer anderen Qualität von Gefahr. Aber es geht um das gleiche Grundproblem. Wir verstehen heute

medizinisch noch kaum die genauen Wirkmechanismen zwischen Stress/Psyche und physischer Gesundheit. Wir wissen auch nicht genau, auf welchem Weg eine dauernde Lärmbelastung und Schlafstörungen zu gesundheitlichen Schäden führen. Aber die Indizien liegen klar auf der Hand und der gesunde Menschenverstand sagt uns, dass es Zusammenhänge gibt, die wir nur noch nicht so genau erkannt haben. Wer letztgültige Beweise fordert muss wissen, dass diese Beweise vorliegend nur in einem bestehen können: In Leichen von durch BBI getöteten Menschen in statistisch eindeutig signifikanter Anzahl. Denn genau das wäre er, der unbestreitbare Beweis. Auch Thomas wollte seine Hand in die Wunde legen – aber Jesus war da schon auferstanden...

3.

Sie wissen letztlich nicht genau, welche Aussage der medizinischen Experten richtig und welche falsch ist. Sie müssen also eine Entscheidung unter Unsicherheit treffen. Und hier kann ich als Betriebswirt nun doch eine Hilfestellung geben: Wer sich bei einer gegebenen Unsicherheit entscheiden muss, der muss vereinfacht gesagt Wahrscheinlichkeitswerte bilden und dann danach entscheiden. Wenn Sie zu 50% für möglich halten, dass die von Prof. Greiser vertretene Auffassung richtig ist, und unterstellt, dass Sie trotz der in Rede stehenden Güter „Leib und Leben der betroffenen Menschen“ risikoneutral sind, dann müssen Sie eben nicht von 2000 Schlaganfalltoten sondern von $0,5 \times 2000 = 1000$ ausgehen. Diese Wahrscheinlichkeitsrechnung kann und sollte jeder von Ihnen für sich anstellen. Nur wenn Sie dabei zu dem Ergebnis kommen, dass die danach zu erwartende Anzahl und Schwere gesundheitlicher Beeinträchtigungen von Ihnen verantwortet werden kann, dürfen Sie dem Nachtflug zustimmen.

Zu Frage 10

Auf die verheerenden Folgen für die Gesundheit der betroffenen Menschen, für die Grundstückswerte und für die Effizienz der Werktätigen wurde oben bereits hingewiesen.

Zu Frage 11

s. oben zu Frage 1

Zu Frage 12

./.

Zu Frage 13:

Diese Frage nun ist interessant und wohl am besten von Herrn Hunold zu beantworten. Es ist nicht auszuschließen, dass er einen wirtschaftlichen Bedarf hat, seine Maschinen nachs nach Mallorca fliegen zu lassen, damit er irgendwann vielleicht doch einmal eine Dividende an seine Aktionäre zahlen kann. Wenn es die Absicht der Abgeordneten des brandenburgischen Landtages ist, zur Unterstützung der Wirtschaftlichkeit einzelner low-cost-carrier eine ganze Region zu verlärmern und durch Milliardenverluste der betroffenen Menschen einen kleinen Beitrag zu einem besseren Betriebsergebnis einer Airline zu leisten, dann sollten Sie den Ratschlägen folgen, die Ihnen von interessierter Seite gegeben werden.

Zu Frage 14:

Ob die Flughafengesellschaft schon Investitionen getätigt hat, die ohne Nachtflüge sinnlos wären, weiß ich nicht. Warum aber fragt niemand, in welchem Umfang durch die Menschen im Umfeld von BBI Investitionen getätigt wurden im Vertrauen darauf, vom Lärm verschont zu bleiben und nachts ruhig schlafen zu können? Was ist mit den Menschen, die darauf vertraut hatten, dass ein Standort, der bei allen Untersuchungen „durchfiel“ nicht kommt? Und was ist mit denen, die den Behauptungen auf den Leim gegangen sind, nur ganz wenige in direkter Verlängerung der Start- und Landebahnen seien überhaupt vom Fluglärm betroffen? Sollen die geschützt werden, die ohne Klärung der Rechtmäßigkeit der ihnen erteilten Genehmigung Investitionen getätigt haben, oder diejenigen, die im Vertrauen auf die Rechtmäßigkeit staatlichen Handelns und die Vertrauenswürdigkeit staatlicher Aussagen investiert haben?

Zu Frage 15:

Aus meiner Sicht bestehen keine finanziellen Negativfolgen für das Land, wenn es im Vorgriff auf das Urteil des BVerwG seine Nachtflugregelung nachbessert. Denn dies wäre ein – zumal im Rahmen eines Rechtsstreites, der immer die Möglichkeit der besseren Erkenntnis bietet – ganz normales Vorgehen. Tatsache ist: Es gibt bis heute keine rechtskräftige Entscheidung zum zulässigen Umfang des nächtlichen Flugbetriebes. Der ursprünglichen Planung des MIL und der brandenburgischen Landesregierung – nämlich die gesamte Region 24 Stunden/Tag und 7 Tage/Woche zu verlärmern, wurde in Leipzig ein Riegel vorgeschoben. Auch der Planergänzungsbeschluss ist beklagt. Die richtige Frage lautet daher: Welche Folgen hat es für den Primat der Politik und die Entscheidungsfreiheit der Landtagsabgeordneten, wenn man den Verfahrensausgang des Klageverfahrens in Sachen Nachtflug abwartet und dann ggf. ein bestandskräftiges Baurecht eintritt? Tatsache ist: Wird das Urteil abgewartet und sollte es die Regelung im Planergänzungsbeschluss (unverständlicher und unheilvoller Weise) bestätigen, dann tritt Bestandskraft ein. Wer dann handeln will, sieht sich ungleich größeren rechtlichen Problemen gegenüber. Wer heute sagt: „Wir müssen das Urteil abwarten“, der meint in Wahrheit: „Wir haben heute das Verfahren als Ausrede und wenn das vorbei ist, dann haben wir die Bestandskraft als Ausrede, warum wir leider nichts (mehr) tun können“. Das ist skandalöse Volksverdummung.

Zu Frage 16

Zum ersten Teil wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen, zum zweiten Teil auf die Antwort zu Frage 3

Zu Frage 17, 18

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Zu Frage 19:

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Zu Frage 20, 21, 22:

./.

Zu Frage 23:

Die Frage erscheint eher rhetorischer Natur. Auch nachts fliegen Flugzeuge nicht von selbst, Stewardessen sind an Bord und zumindest Wachpersonal und eine Handvoll Ansprechpartner werden ankommende Fluggäste beim Verlassen des Flughafens betreuen.

Freilich darf nicht übersehen werden, dass Bodenpersonal überwiegend durch Personenverkehr Beschäftigung findet, der Ziel oder Quelle in Berlin hat. Dieser Verkehr ist durch Nachtflüge offenkundig nicht beliebig steigerbar (anders als vielleicht Umsteigeverkehr), sondern wird überwiegend nur verlagert. Weiter ist offenkundig, dass der gesamte Bereich des Shopping und der Gastronomie nachts keine Umsätze machen wird. Es wird sich schon gar nicht lohnen, die entsprechenden Geschäfte etc. auch nur offen zu halten, was an jedem vergleichbaren Flughafen schon heute klar festgestellt werden kann.

Zudem darf nicht übersehen werden, dass Nachtflüge auch Nachtschichten bedeuten. Die betreffenden Arbeitnehmer werden mit diesen Nachtschichten aus ihren Familien gerissen und können nicht am normalen Tagesrhythmus ihrer Ehegatten und Kinder teilnehmen. Auch insofern ist es also von Nachteil, wenn Verkehre aus der Tageszeit in die Nachtzeit verlegt werden, nur weil Airlines lieber zwei Maschinen dreimal täglich nach Mallorca und zurück schicken als drei Maschinen zweimal.

Zu Frage 24:

BBI hat sicher eine alles überragende Bedeutung für die Wirtschaft in Berlin-Brandenburg. Wichtiger als die Demografie in einem schrumpfenden und vergreisenden Brandenburg, wichtiger als der anstehende Fachkräftemangel und wichtiger als die bevorstehende „Vertreibung“ von ruhesuchenden Familien aus dem brandenburgischen „Speckgürtel“... Zumindest werden Ihnen diese „Wahrnehmungsversion“ heute wohl eine Reihe von Menschen zu verkaufen versuchen.

Zu Frage 25:

Sie fragen nach den Auswirkungen einer verzögerten Eröffnung von BBI. Ich habe dazu nur eine Gegenfrage: Sind es Proteste gegen Fluglärm und gegen Nachtflug und Bemühungen um eine Abmilderung der Belastungen durch BBI, die zu einer Verzögerung führen könnten, oder bestimmen allein das Management von Bau und Betriebsvorbereitung darüber, ob es zu weiteren Verzögerungen bei der Eröffnung von BBI kommt?

Abschlussbemerkung

Was sollte die Entscheidung der Abgeordneten für oder gegen Nachtflüge leiten? Man könnte denken, der (angebliche bzw. vermutete) Mehrheitswille der Brandenburger. Schließlich lebt die Demokratie vom Mehrheitsprinzip.

Doch das ist falsch.

Bei der Entscheidung für oder gegen Nachtflüge am besiedlungsnahen Standort Schönefeld geht es um den Schutz der betroffenen Menschen. Die Menschen etwa in Blankenfelde-Mahlow sind in ihrer Existenz bedroht. Selbst in Werder/Havel sind die Maschinen noch laut wie ein Staubsauger in einem Meter Entfernung – nach den eigenen Vergleichstabellen des Flughafens. Dazu wird auf die

Anlage Lärmvergleichstabelle

verwiesen.

Der springende Punkt dabei: Dieser Lärm kommt von oben, also von 5 Seiten. Es gibt kein „Fenster zum ruhigen Garten“, es gibt keine „ruhige Seitenfassade“. Dieser Lärm kommt von überall auf uns zu und es gibt (außer durch Rückzug in den „Akustikkäfig“ keine Möglichkeit, sich gegen ihn zu schützen.

Es geht um die Kernaufgabe jedes Staates – und seine eigentliche Existenzberechtigung: Der Schutz des Einzelnen steht über dem Willen der Stärkeren oder der „Mehreren“.

Man braucht nur in das dunkelste Kapitel deutscher Geschichte zu blicken, um zu sehen, wozu eine (schweigende) Mehrheit fähig ist, wenn man ihr zu Lasten einer Minderheit Vorteile verspricht. Wer die Aufgabe des Staates als Durchsetzung von Mehrheitsmeinungen definiert, hat seine Aufgabe als Abgeordneter verfehlt.

DIPL.-ING. ECKHARD BOCK
STADT- UND REGIONALPLANUNG SRL
BERLIN – KÖPENICK
WILHELMSHAGEN
ECKHARD.BOCK@GMX.NET

EINGEGANGEN

6. APR 2011

A10 5-339

Erledigt: AIL, RW, ANGV
MK, P. Mail

Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
Brandenburger Landtag am 7.4.2011

Zum Thema: Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI
von 22 Uhr bis 6 Uhr sichern

Zu Frage 1 und folgenden Fragen, die sich mit Nachtflug und Wirtschaftlichkeit beschäftigen:

Ein grober Überschlag auf der Basis der „Social Cost Benefit Analysis“, die am Flughafen Heathrow im Januar 2011 von DE, Korteland und Faber erstellt worden ist, ergibt **pro Jahr am Flughafen Schönefeld** – allein aufgrund der aus den Lärmbelastungen (Basis Pegelwirkungsanalyse) hochgerechneten Kosten einen **Verlustansatz von 13 Millionen EURO**.

Bei dieser Grobabschätzung sind alle anderen Faktoren (gesundheitliche Folgen aufgrund von Luftschadstoffen etc.) nicht einbezogen worden.

Es ist davon auszugehen, dass die Kosten des Nachtfluges bei weitem die wirtschaftlichen Vorteile überwiegen.

Dieses wird im Vortrag dargestellt.

Zu Frage 2:

Die Landesregierung sollte dem Bundesverwaltungsgericht mitteilen, dass es neue Erkenntnisse beim Planergänzungsverfahren Nachtflug zu berücksichtigen habe und alle Varianten der Einschränkung von Flugbewegungen in der Nacht zu überdenken seien. Insofern müsse das Verfahren zunächst ruhen.

Konkret kann auch über die Instrumente der Landesplanung ein landesplanerisches Nachtflugverbot als Ziel vorgegeben werden, das für alle Beteiligte Verbindlichkeit erhalten könnte. Es ist allgemein bekannt, dass weder der Flughafen noch Luftverkehrsgesellschaften gegen landesplanerische Zielfestlegungen vorgehen können. Schadensersatzansprüche sind insofern ausgeschlossen. Aus dem europäischen und dem nationalen Recht sind keine Rechtsansprüche von Luftverkehrsunternehmen auf Bereitstellung oder auf staatliche Zulassung von Nachtflügen abzuleiten.

Eine diskriminierungsfreie Einschränkung des Nachtflugbetriebes ist von den Europäischen Gerichtshöfen als rechtmäßig angesehen worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat nächtlichen Flugverkehr nur für den Zeitraum zwischen 23 bis 24 Uhr und zwischen 5 bis 6 Uhr kontingentiert. Überhaupt keine Einschränkungen des Nachtfluges sind für den Zeitraum zwischen 22 bis 23 Uhr getroffen worden. Damit hat die Planfeststellungsbehörde wohl den Interessen des Flughafens genüge getan, nicht aber den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts und ist erst recht nicht den berechtigten Anliegen der Betroffenen entgegen gekommen. Es sollte der Nachtflug in der gesamten Nachtzeit auf den Prüfstand gestellt und reduziert werden. Der Planergänzungsbeschluss genügt den Auflagen des Bundesverwaltungsgerichts nicht.

Die dem Planergänzungsbeschluss zugrunde liegenden Gutachten von ARC und von Intraplan und die argumentativ hinzugezogenen Angaben aus dem Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur von 2006 (Datenbasis 2005) enthalten weder Umwelt- noch Klimaschutzabschätzungen, die einen Einfluss auf die „nachtsensiblen“ Verkehrssegmente haben könnten. Der methodische Ansatz blendet also mittel- und langfristige Umweltziele vollständig aus, berücksichtigt die Auswirkungen der Finanzkrise nicht und sieht auch keine projektbezogene Verkehrsprognose vor. Weitergehende Einschränkungen des Flugbetriebes können durch das Bundesverwaltungsgericht festgelegt werden, weil die maßgebliche Prognose als grob fehlerhaft zu bezeichnen ist, da sie nahezu ohne eine Szenarienbetrachtung, die aber ansonsten bei der Abschätzung von erforderlichem bzw. unabweisbarem Nachtflug notwendig ist, auskommt. Grundlage der Verkehrsprognose für den Nachtflug bilden die Gutachten ARC und die „Bestätigung“ dieses Gutachtens durch Intraplan, das sich einerseits auf eigene gutachterliche Aussagen stützt und andererseits pauschale Aussagen aus dem Masterplan zur Entwicklung der Flugverkehrsinfrastruktur in Deutschland zur Begründung heranzieht. Grundsätzlich werden zwei Verkehrsprognosen Parameter, die nur unzureichend prognostiziert werden können, alternativ abgebildet und darauf basierend Szenarien mit unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten dargestellt, um den Verlauf einer Entwicklung mit möglichen Spannbreiten ausreichend abzubilden. Im ARC Gutachten wird nur eine Szenarienbildung vorgenommen: Es wird von dem Ausbau von Frankfurt und München ausgegangen bzw. dem Status Quo ohne Ausbau. Andere Szenarien gibt es nicht. Im Masterplan für Deutschland werden weder Energiepreisszenarien noch Wachstumsszenarien dargestellt. In dem aktuellen Intraplangutachten zu Schönefeld werden ebenfalls keine Szenarien beschrieben. Eine Strukturbruchvariante, die für die Verkehrsträger Straße und Schiene in der Veröffentlichung Innoz Bausteine Nr.6 Blockierte Moderne (S. 16ff.) angegeben wird, ist überhaupt nicht behandelt worden. Vollständig ausgeklammert werden die folgenden Parameter:

- Energiepreise
- Nationale und Internationale Klimaschutzziele
- Umweltschutzziele der Gemeinschaft (Lärm und Schadstoffe und mögliche Einschränkungen, aber auch BetriebsbeschränkungsRL)
- Verkehrspolitik der Gemeinschaft zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene

Allerdings ist festzustellen, dass aus einer Prognose von Intraplan für den Flughafen Düsseldorf hervorgeht, dass gewisse Verlagerungspotentiale erhoben worden sind – dieser Punkt bietet auch nur mittelfristig positive Veränderungsmöglichkeiten in Hinblick auf eine Reduktion des Luftverkehrsaufkommens. Bei den anderen Punkten sind gravierende methodische Defizite auszumachen, da Aussagen hierzu entweder vollständig fehlen oder nicht transparent gemacht worden sind.

Beim Flughafen München ist eine standortspezifische Bedarfsanalyse (projektbezogene Prognose) erstellt worden, die durch ein unabhängiges Gutachten qualitätsgesichert worden. Ein derartiges Vorgehen ist beim Flughafen Schönefeld unterlassen worden.

Zu Frage 3:

Im Rahmen des Mediationsverfahrens und des Regionalen Dialogforums am Flughafen Frankfurt ist in diversen Gutachten und in Anhörungen dargelegt worden, dass am größten Drehkreuz der Bundesrepublik keine Destinationen durch eine Einschränkung des Nachtfluges nicht mehr erreichbar sein oder nicht mehr angefliegen werden könnten. Es wird auf die entsprechenden Gutachten verwiesen.

Der Flughafen München hat seinen Flugbetrieb mit einer festgesetzten Kontingentierung von ca. 25 Flügen in der Nacht aufgenommen. Hierbei ist das Ruhebedürfnis von 6000

Anwohnern in die Abwägung einbezogen worden. Dieses hat die Entwicklung des Münchner Flughafens zum Drehkreuz nicht behindert. Im Umkehrschluss wären bei einer mindestens 10 fachen Zahl von betroffenen Bürgern und bei in den letzten Jahrzehnten gestiegenen Anforderungen an den aktiven Lärmschutz ca. 3 Nachtflüge in einer Nacht bei Aufnahme des Flugbetriebes in Schönefeld vertretbar.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend dem Anhörungsbericht im Planfeststellungsverfahren der Vorhabensträger (der Flughafen Schönefeld) sich dahingehend festgelegt hat, dass kein Drehkreuz am Flughafen Schönefeld aufgebaut werden sollte.

Jüngste Aussagen der Anteilseigner relativieren klare Festlegungen im Planfeststellungsverfahren und deuten daraufhin, dass das Planfeststellungsverfahren neu aufgerollt werden soll.

Luftverkehrsfachleute halten ein drittes internationales Drehkreuz in Deutschland für illusorisch:

„Aus der Presse war zu entnehmen, dass u. a. der Vorstandsvorsitzende des größten deutschen Luftfahrtunternehmens den BBI als ungeeignet für ein Drehkreuz mit internationaler Bedeutung ansieht, da er das Quellaufkommen des BBI als ungenügend hoch erachtet.“ (Abgeordnetenhaus Berlin – 16. Wahlperiode Drucksache 16 / 14 133)

Schließlich müsste sich ein derartiges Drehkreuz auch im europäischen Maßstab behaupten.

Zu Frage 4:

Satz 1

Zur Prognose des Nachtflugbedarfs führt das Planungsbüro Regio Consult aus:

„Die Verwendung der Wachstumsraten je Verkehrssegment aus der Luftverkehrsprognose 2020, die dem Masterplan zugrunde liegt, wäre allenfalls dann zulässig, wenn die gesamtdeutschen Wachstumsraten für BBI gültig sind. Ob dies der Fall ist, dazu gibt es keine Angaben. Die Verhältnisse im wirtschaftlich strukturschwachen Berlin und dem wirtschaftlich noch schwächeren Umland sind jedoch nicht mit der gesamtdeutschen Entwicklung vergleichbar. Die gesamtdeutschen Wachstumsraten sind daher für BBI viel zu hoch. Es wäre erforderlich gewesen standortspezifische Wachstumsraten je Luftverkehrssegment zu verwenden, die die regionale Entwicklung wichtiger Kenngrößen (bspw. BIP, diese Kenngröße wird von INTRAPLAN als maßgebend für die Luftverkehrsentwicklung angesehen) berücksichtigen. Die Verkehrsentwicklung in Berlin ist mit Sicherheit **nicht** mit der an anderen bundesdeutschen Flughäfen vergleichbar. Die meisten anderen Flughäfen liegen in wirtschaftlich wachstumsstarken Regionen.“

Sämtliche gewerblichen Nachtflüge können in den 16 Stunden des Tages abgewickelt werden. Unabweisbarer Nachtflug können Rettungs- und Regierungsflüge sein. Hier werden im Jahr bis zu 950 Flüge im PEB angegeben. Die Planfeststellungsbehörde ist der Meinung, dass nicht nur Rettungsflüge sondern auch jeder Regierungsflug uneingeschränkt auch in der Kernzeit der Nacht stattfinden kann. Eine Analyse der Notwendigkeit bzw. die Festlegung einer Ausnahmegenehmigung ist im PEB nicht enthalten. Gesundheitsbeeinträchtigungen sind von der Planfeststellungsbehörde überhaupt nicht erkannt worden. Eine Einrechnung dieser Regierungsflüge in das Kontingent ist nicht erfolgt.

Satz 2

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 16.3.2006 ausgeführt, dass für Bestandsschutzerwägungen (also Aufrechterhalten des bestehenden Flugregimes am Flughafen Schönefeld mit der bestehenden Nachtflugregelung) kein Raum sei.

Es ist also davon auszugehen, dass kein genehmigter Nachtflugverkehr am Flughafen Schönefeld zulässig ist, sofern nicht die Planfeststellungsbehörde den gerichtlichen Anforderungen nach Einschränkung des Nachtflugs nachkommt.

Satz 3

Siehe Antwort auf Frage 7

Frage 5:

Wegen des sehr starken bundesweiten Widerstandes ist die Gesetzesänderung erst einmal zur Seite gelegt worden. Es ist nicht absehbar, ob und in welcher Form es eine Neuregelung geben wird. Für den planfestgestellten Flugbetrieb am Flughafen Schönefeld würde diese Regelung zunächst keine Relevanz besitzen. Ein umfassendes Nachtflugverbot für Berlin könnte den Effekt haben, dass nur gering ausgelastete Regionalflughäfen in Leipzig oder Magdeburg stärker ausgelastet werden. Dieses wäre sicherlich volkswirtschaftlich unrentabel. Vorzuziehen wäre aber ein europäisches Nachtflugverbot. Insbesondere „Billigairlines“ spekulieren auf die Aufhebung von Nachtflugregelungen und niedrige Entgelte an kleineren Verkehrsflughäfen, um sich Einzelvorteile zu verschaffen. Dieses Vorgehen wird von der Mehrzahl der deutschen Verkehrsflughäfen nicht unterstützt. Es ist festzustellen, dass einzelne Verkehrsflughäfen mit im Verhältnis zu ihrer Kapazität geringer Auslastung am Tag, sich auf den „Nachtflug“ spezialisieren, um unrentable Situationen am Tag auszugleichen (z.B. Köln und Hannover). Mit welchen Flughäfen der BBI in Konkurrenz treten möchte und durch welche Marktanteile sein Image aufwerten will, sollten die Anteilseigner politisch entscheiden. Nicht jede Äußerung des Berliner Flughafenchefs ist mit dem Aufsichtsrat abgestimmt.

Frage 6:

Entsprechend der Drucksache 15/4297 des Hessischen Landtages (S.10) hat „die hessische Bundesratsinitiative, mit der ein europäisches Konzept für Nachtflugverbote bei Drehkreuzflughäfen in Ballungsräumen mit einem hohen Umsteige- und Interkontinentalanteil verfolgt werden sollte,... im Plenum des Bundesrates keine Mehrheit gefunden. Der hessische Antrag, welcher ein Nachtflugverbot auf entsprechenden Drehkreuzflughäfen in der Zeit zwischen 23 bis 5 Uhr vorsah, wurde lediglich von den Bundesländern Baden-Württemberg, Hamburg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland unterstützt. Die ablehnenden Bundesländer hatten offensichtlich die Befürchtung, dass bei einer entsprechenden Regelung für Drehkreuzflughäfen der Durch auch für die kleineren Flughäfen wächst, sich einer entsprechenden Regelung anzuschließen und ebenfalls ein Nachtflugverbot einzuführen, welches jedoch nicht gewünscht ist.“

Frage 7:

Es ist überhaupt kein schlüssiger Nachweis für unabweisbaren Nachtflug erbracht worden. Aus dem Intraplangutachten (erstellt im Planergänzungsverfahren Nachtflug Schönefeld) ist folgende Formulierung zu entnehmen: „Der touristische Verkehr mit Warmwasserzielen (siehe oben Kap. 3.3.3) hat derzeit die größte Affinität zur Nacht (heutiger Nachtanteil in Berlin 17,1 %, künftig 18,8 % erwartet). Hier sind lange Betriebszeiten an den Flughäfen von besonderer Bedeutung. Grund ist hier vor allem auch die im Saisonverlauf schwankende Nachfrage. Bei Verkehrsspitzen in der Urlaubszeit sind z.T. zusätzliche Umläufe zu fliegen, um die Nachfragespitzen bedienen zu können. Dies erfordert die Nutzung der Nacht. Für diesen Verkehr ist die Sperrung der Kernzeit gemäß Kapitel 9.1 von besonderer Härte.“ Die Formulierung, dass die Sperrung der Kernzeit der Nacht für Urlaubsflüge zum Mittelmeer von besonderer Härte sei, entbehrt jeder fachkundigen Einschätzung. Hier wird offenkundig, dass das Gutachten einseitig ist und einen bestimmten Zweck erfüllen soll. Die Notwendigkeit von Nachtflügen wird hauptsächlich daraus abgeleitet, dass Billigflieger (Low Cost Carrier) als „nachtsensibel“ bezeichnet werden. Auf Nachtflugregelungen sensiblen reagierende Verkehrssegmente sollen nach Aussage von Intraplan point to point Verkehre, der LCC im Kontinentalbereich; point to point Verkehre im Bereich Tourismus und Interkontinentalverkehr sein. Ob mit diesen Argumenten die Unabweisbarkeit des Nachtfluges begründet werden kann, wird das Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden haben.

Zu Frage 8:

Erfahrungen mit landesplanerischen Festlegungen sind am Münchner Flughafen gesammelt worden. Die dortige landesplanerische Zielsetzung ist auf eine **nachhaltige Verringerung der Lärmbelastung** gerichtet.

„Auf eine nachhaltige Verringerung der Lärmbelastung durch Flugbetrieb soll hingewirkt werden. Die Lärmbelastungen durch den Verkehrsflughafen München sollen nachts so gering wie möglich gehalten werden.“

Der VGH München hat in seinem Urteil zur neuen Nachtflugregelung in München zur Bedeutung von landesplanerischen Festlegungen ausgeführt:

„Der in der Vorgabe des Regionalplanes enthaltene Grundsatz wurde, wenn man ihn vor einer Abwägung zunächst für sich betrachtet, durch die Entscheidung des Luftamts bei jeder denkbaren Auslegung verletzt. Durch die Neuregelung wird nicht nur wie offensichtlich, ein Lärmvolumen (eine für derartige Vergleiche nach den obigen Ausführungen durchaus brauchbare Größe) zugelassen, das das unmittelbar vor der Neuregelung bei Beachtung des damaligen Flugzeugmixes zulässige Volumen weit übersteigt.... Von einer Verringerung der Lärmbelastung kann keine Rede sein.... Gegen das Nichtbedenken dieser Zusammenhänge und gegen das Ergebnis bestehen deshalb erhebliche rechtliche Bedenken.“

Im konkreten Fall stellte der VGH fest, dass die landesplanerischen Regelungen keinen Drittschutz entfalten. Das Urteil des VGH München ist zwar vom BVerwG zur Revision zurückgegeben worden, in dem hier interessierten wesentlichen Inhalt aber voll bestätigt worden.

In der Fachliteratur wird der Kompetenztitel der Landes- und Regionalplanung, Fragen des Schutzes vor nächtlichem Fluglärm in der Abwägung zu behandeln, bestätigt.

Hierzu führt Prof. Dr. G. Hermes in Fragen der Verankerung verbindlicher Ziele im Landesentwicklungsplan Hessen aus:

„Bei der Flughafenneu- oder -ausbauplanung gehört zu diesem durch die Raumordnung vorwegnehmbaren Teil der Fachplanungsentscheidung auch die Frage des Schutzes vor Fluglärm. Dies folgt daraus, dass die Raumverträglichkeit des Neu- oder Ausbaustandortes nicht ohne die Lärmwirkungen insbesondere im Hinblick auf bestehende oder zukünftige Wohngebiete beurteilt werden kann. Denn zu den durch den LEP zu konkretisierenden Grundsätzen des § 2 ROG gehört u.a. auch die Aufgabe, die Infrastruktur mit der Siedlungsstruktur in Einklang zu bringen (Ziff. 4), den Schutz der Allgemeinheit vor Lärm sicherzustellen (Ziff. 8 am Ende) und dem Wohnbedarf der Bevölkerung Rechnung zu tragen (Ziff. 11).

... Zu den theoretisch landesplanerisch entscheidbaren Varianten gehören nicht nur die untersuchten und bewerteten Standortvarianten, sondern auch die auf den jeweiligen Standort bezogenen Varianten (1) mit Nachtflugverbot, (2) ohne Nachtflugverbot oder (3) mit eingeschränktem Nachtflugverbot. ... Die Grenze einer formenmissbräuchlichen Fachplanung im Gewand der Landesplanung würde eine solche verbindliche Festlegung eines Nachtflugverbotes im LEP nicht überschreiten, wenn sie sich auf einen Ausgleich des auf der Ebene der Landesplanung auftretenden Konfliktes beschränkt und alle weiteren Details der nachfolgenden Planfeststellung überlässt.“

Anlässlich der Ausbaudiskussion zum Flughafen Frankfurt ist intensiv darüber diskutiert worden, welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen, um durch landesplanerische Regelungen Art und Umfang eines Flughafens siedlungsverträglich zu gestalten. Im Hessischen Landesentwicklungsplan ist ein landesplanerischer Grundsatz festgelegt worden, der von einem weitestgehenden Nachtflugverbot (Kernruhezeit) ausgeht.

Der Brandenburger und Berliner Landesgesetzgeber aber auch die exekutiv tätigen Minister bzw. Senatoren können ihre Planungsbehörde auffordern, bestehende Landesentwicklungspläne zu überarbeiten und ein landesplanerisches Nachtflugverbot als Ziel vorzusehen.

Zu Frage 9:

Die Zielsetzung der EU Umgebungslärm RL – diese stellt einen wesentlichen Baustein des Emissionschutzrechtes dar - ist:

„Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Es steht also außer Frage, dass die EU UmgebungslärmRL für die Abwägung im hiesigen Verfahren – insbesondere bezüglich der Auswirkungen von Nachtflug – Relevanz besitzt. Die Lärmaktionsplanung 2008 für den Ballungsraum Berlin ist am 20.1.2009 vom Berliner Senat beschlossen worden. Entgegen der eindeutigen Vorgabe der EU UmgebungslärmRL, dass in Ballungsräumen jedweder Fluglärm zu kartieren ist, ist die Kartierung des vorhandenen bzw. des voraussichtlichen Fluglärms nicht vorgenommen worden. Die Einwanderinnen haben die für die Lärminderungsplanung im Ballungsraum Berlin verantwortliche Stelle – die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt- und Verbraucherschutz auf diesen Sachverhalt im Beteiligungsverfahren hingewiesen und eine Beschwerde wegen der fehlerhaften Umsetzung der EU UmgebungslärmRL bei Kommission eingereicht. Mittlerweile hat die EU Kommission im Rahmen einer Petition auch Brandenburger Behörden informiert, dass eine Lärmkartierung beim Flughafen Schönefeld unausweichlich ist.

Aus dem Planergänzungsbeschluss ist zu entnehmen, dass die Planfeststellungsbehörde es von vornherein für nicht erforderlich angesehen hat, die EU Umgebungslärm RL in der Abwägung zu berücksichtigen. Auf Seite 47 des PEB wird ausgeführt:

„Zu den nicht mehr abwägungsrelevanten Punkten zählen insbesondere:

- Umgebungslärm, Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung“

Der Planergänzungsbeschluss genügt dem Gebot der gerechten Abwägung aller Sachverhalte in keinster Form. Es wird auch der Beschluss des Landtages Brandenburg zur Lärmkartierung nicht beachtet. Der Vorsorgegedanke ist also im Planverfahren nicht oder nur unzureichend beachtet worden.

Zu Frage 12:

Satz 2

Die vom Flughafen vorgeschlagene lärmabhängige Entgeltordnung ist stark in die Kritik geraten, weil ihr in mehreren Punkten im Vergleich zu Entgeltordnungen an anderen Flughäfen (insbesondere im Vergleich zum Frankfurter Flughafen) keine ausreichende Steuerungsfunktion zukommt. Es wird auf die Vorlagen, die zurzeit in der Fluglärmkommission diskutiert werden, verwiesen.

Zu Frage 15:

Es ist angesichts der Situation, dass der Flughafen bis zum heutigen Tage keine ausreichenden Daten vorgelegt hat, mit denen das Nachtschutzgebiet und das Außenwohnbereichsgebiet berechnet werden können (es liegt nur eine lapidare Aussage des Flughafens vor, dass das eingereichte Datenerfassungssystem (DES) fehlerhaft ist), eher die Frage zu stellen, warum die Planfeststellungsbehörde nicht von sich aus ein Moratorium bzw. eine Unterbrechung des Planergänzungsverfahrens beantragt hat bzw. den Flughafen aufgefordert hat, den Antrag zurückzuziehen, da er offenkundig nicht nachbessern will.

Schadensersatzforderungen können von Grundstückseigentümern geltend gemacht werden, denen die Möglichkeit genommen worden ist, durch eigenes Nachrechnen festzustellen, wie umfangreich und intensiv ihre Grundstücke am Tag und in der Nacht belastet werden und die vertrauend auf Karten des Flughafens sich für Investitionen entschieden haben.

Sollte die Planfeststellungsbehörde aufgrund neuerer Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor- schung zu neuen Gewichtungen in der Abwägung kommen – es liegen eine Reihe von neueren Erkenntnissen vor (siehe Anlage) – oder sollte die Landesregierung der Auffassung

sein, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Nachtfluges im Vergleich zu seinem Schaden gering zu bewerten ist, könnte der Planergänzungsbeschluss sofort überarbeitet werden. Es steht der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus frei, im Rahmen der Gerichtsverhandlung auf Vorschläge der Gemeinden und Bürger einzugehen. Weder der Flughafen noch Luftverkehrsgesellschaften können Rechtsansprüche auf Nachtflug – in welcher Form auch immer – zum jetzigen Zeitpunkt geltend machen. Sofern das Bundesverwaltungsgericht den Planergänzungsbeschluss in der vorliegenden oder in einer modifizierten Form für rechtmäßig erklärt, entsteht für die Flughafeneigner eine neue Situation. Sie können sich auf einen rechtmäßigen Planergänzungsbeschluss berufen und sind gegenüber Dritten verpflichtet, sich planfeststellungskonform zu verhalten.

Sollte die Brandenburger Landesregierung nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts z.B. bei Beginn des Flugbetriebes „plötzlich“ erkennen, dass die Siedlungsgebiete vor Kopf der Start- und Landebahn unerträglich belastet werden und eine derartige Belastung schlichtweg für die Betroffenen nicht hinnehmbar ist, hätte sie nur sehr begrenzt Möglichkeiten – ohne Schadensersatz gegenüber Luftverkehrsgesellschaften leisten zu müssen – etwas für ihre Bürger zu tun. Eine vorausschauende Verwaltung wäre verpflichtet, ein derartiges Szenario ins Kalkül zu ziehen und die zu erwartenden Schadensersatzleistungen zu beurteilen.

In der öffentlichen Diskussion ist bisher noch unzureichend erfasst worden, dass die Flugrouten-debatte, die sich im Moment eher auf die Tagschutzgebiete bezieht auch für die Ausweisung von Nachtschutzgebieten einigen Zündstoff in sich birgt. Aus eingestandenen Fehlern sollte man lernen und die Konsequenzen ziehen. Die im Planfeststellungsverfahren eingezeichneten Nachtschutz- und Außenwohnbereichsentschädigungsgebiete sollten erst nach der Festsetzung von Flugrouten verbindlich festgelegt werden. Es ist für den betroffenen Bürger nicht nachvollziehbar, dass die Landesregierung denselben Fehler, Flugrouten und Schutzgebiete ohne Abstimmung festzulegen, wiederholen will. Auch dieser Konflikt kann Schadensersatzansprüche bei Grundstückseigentümern und Kommunen auslösen.

Zu Frage 19:

Aktiver Lärmschutz und vollständiger Schutz der Gesundheit ist nur durch ein Nachtflugverbot für alle planmäßigen Flugbewegungen zu erreichen. Dadurch dass es nicht planmäßige Flugbewegungen, Ausnahmen bei Verspätungen im Einzelfall und spezifische Flüge (Rettungsflüge etc.), die keiner Beschränkung unterliegen, geben wird, besteht auch das Erfordernis passiven Schallschutzes.

Hier ist eine einfach zu überprüfende Regelung anzustreben. Im Rahmen eines bürgerfreundlichen Schallschutzprogramms sollten für den Innenraum keine höheren Maximalpegel als 55 dB(A) festgelegt werden. Damit würde die Nachtschutzregel mit der Tagschutzregel identisch sein. Bei den Maximalpegeln können seltene Ereignisse unberücksichtigt bleiben – es darf aber keinesfalls, wie es der Flughafen im Moment macht, ein durchschnittlicher Maximalpegel genommen werden. Das jetzige Vorgehen des Flughafens provoziert unnötige Konflikte, da es bereits vom Ansatz her auf unzureichenden Schallschutz hinausläuft. Die Gewährleistungspflicht, die Pflicht zur Nachmessung und Nachbesserung muss beim Flughafenbetreiber liegen. Abgeltungsklauseln, die von einigen Bürgern bereits als sittenwidrig bezeichnet werden, haben in Baumaßnahme- oder Kostenerstattungsvereinbarungen nichts zu suchen.

Zu Frage 25:

Es darf nicht vergessen werden, dass der Flughafenbetreiber nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz gezwungen ist, den erforderlichen Schallschutz bei allen Nutzern, die Schallschutzmaßnahmen beantragt haben, vor Beginn des Flugbetriebes zu gewährleisten.

Teil der Flughafen statt im Jahr 2006 im Prinzip erst im Jahr 2010 mit dem Schallschutzprogramm begonnen hat, ist zu befürchten, dass der Flughafen die erforderlichen Schutzmaßnahmen nicht abschließen wird. Hinzu kommt, dass sich der Flughafen durch die Art und Weise wie er das Schallschutzprogramm bisher durchgeführt hat, selbst in Misskredit gebracht hat. Sollte sich dadurch die Eröffnung des Flughafens verzögern, würde der Flughafen hierfür die Verantwortung tragen. Der Flughafen München hat für ca. 6000 Betroffene 3 Jahre für die Abwicklung des Schallschutzprogramms benötigt – wann der Flughafen Schönefeld fertig sein wird, kann nicht vorausgesehen werden.

Situation:

Neuere Erkenntnisse

Fluglärm erhöht Risiko für Herzinfarkt

Starke Fluglärmbelastung über eine lange Zeitdauer kann tödlich enden: Personen, die Fluglärm ausgesetzt sind, haben gegenüber nicht Betroffenen ein erhöhtes Risiko, an einem Herzinfarkt zu sterben. Diesen Zusammenhang haben Forschende der Universität Bern in einer schweizweiten Studie nachgewiesen.

Je stärker der Fluglärm und je länger die Lärmbelastung, desto grösser ist die Gefahr, an einem Herzinfarkt zu sterben. Wie eine Forschungsgruppe um Prof. Matthias Egger vom Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Bern herausgefunden hat, gilt dieser Zusammenhang bereits ab einer Lärmintensität von 60 Dezibel.

Am stärksten gefährdet sind Personen, die dem Lärm seit mindestens 15 Jahren ausgesetzt sind. Die Beziehung ist allerdings geschlechtsspezifisch – bei Frauen ist kein erhöhtes Sterberisiko durch Herzinfarkt erkennbar. Der Befund basiert auf einem umfangreichen Datensatz mit über 4,5 Millionen Personen über 30 Jahren aus der ganzen Schweiz (Schweizer Nationale Kohortenstudie). Die Studie wurde nun im Fachjournal «Epidemiology» publiziert.

Ulrike Huss, Adrian Spoerri, Matthias Egger, Martin Röösli: Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality From Myocardial Infarction, *Epidemiology*, 2010, doi:10.1097/EDE.0b013e3181f4e634

1.10.2010

Universität Bern

Evidence from HYENA study suggests that aircraft noise exposure increases the risk of hypertension and that night-time aircraft noise is associated with raised blood pressure (BP). Airport traffic noise has been increasing in recent years in Ciampino (Rome) because of the large rise in low cost flights. We aimed at evaluating these associations in local residents. Our results confirm the impact of aircraft noise exposure on nocturnal systolic pressure. This effect may be related to a sympathetic nervous system response to stress and may be transient in nature.

HYENA Study Team

Free Access

Article Outline

Author Information

Epidemiology Department ASL RME, Rome, Italy; and †CRISTAL-ARPA Lazio, Rome, Italy.

Neuer Report der WHO zum Krankheitsbeitrag von Umgebungslärm 2011

Der report at <http://www.euro.who.int/en/what-we-publish/abstracts/burden-of-disease-from-environmental-noise.-quantification-of-healthy-life-years-lost-in-europe>

Epidemiology • Volume 22, Number 2, March 2011 S. 283 /84

Epidemiology:

November 2010 - Volume 21 - Issue 6 - pp 829-836

doi: 10.1097/EDE.0b013e3181f4e634

Cardiovascular Disease: Original Article

Aircraft Noise, Air Pollution, and Mortality From Myocardial Infarction

Umfassendes Nachtflugverbot – Für eine Umkehr in der Flughafenpolitik Social Cost and Benefit Analysis

Ban on night flights at Heathrow Airport; a quick scan, M. Korteland und J.Faber, Delft
january 2011

**Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und
Landwirtschaft im Brandenburger Landtag am
7.4.2011**

**Eckhard Bock, SRL
Sprecher Bürgerdialog BBI-21; weitere Infos in:
www.bbi-21.de; www.vuv-verein.de**

Kritik am Planergänzungsbeschluss

- Die Zahl der Nachtflüge ist bis zum Zeitpunkt 23 Uhr überhaupt nicht begrenzt worden. Flugbewegungen, die in der Spitzennacht bis zu 103 Flugbewegungen betragen sollen, gefährden den sozialen Frieden im Flughafenumfeld.
- Dieses Vorgehen ist einmalig und bisher in der Bundesrepublik bei einem Verkehrsflughafen mit einer derart hohen Zahl von Betroffenen nicht umgesetzt worden.
- Die Planfeststellungsbehörde Brandenburg will ausschließlich die Nachtruhe auf den Zeitraum zwischen 0 bis 5 Uhr beschränken.
- Im Gegensatz hierzu ist am Flughafen Zürich auf Druck der Betroffenen der Beginn des Flugbetriebes auf 6.30 Uhr festgelegt worden.

- Die Aufforderung des Gerichtes, möglichst viele Flüge in den Tageszeitraum zu verlagern und die Nacht flugfrei zu halten ist missachtet worden.
 - Die Argumentation, dass sich die Luftverkehrsgesellschaften an unbeschränktem Nachtflug in Schönefeld gewöhnt haben und insofern Beschränkungen des Nachtfluges existenzgefährdend sein würden, entbehrt jeder rechtlichen Grundlage. Wirtschaftsinteressen der Luftfahrt haben sich dem Gesundheitsschutz und den Grundrechten der Anwohner unterzuordnen.
-

Kritik am Schutzniveau

- Selbst bei der Gewährung von passivem Schallschutz hat die Landesregierung alles getan, um die Situation der betroffenen Bürger und Gemeinden zu verschlechtern.
- Im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss war festgelegt worden, dass keine Maximalpegel über 55 dB(A) in der Nacht auftreten sollten, um das Aufwachen in der Nacht zu verhindern. Nunmehr wird festgelegt, dass bis zu 6 mal höhere Pegel als 55 dB(A) im Rauminnern auftreten können. Auch die Diskussion im Umweltausschuss des Bundesrates ist an der Planfeststellungsbehörde spurlos vorbeigegangen. Dort war ein Dauerschallpegel von 30 dB(A) im Rauminnern gefordert worden. Am Flughafen Schönefeld wird ein um 5 dB(A) höherer Pegel für zuträglich gehalten. (Allein eine Erhöhung um 3 dB(A) bedeutet eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens).
- **AUF SCHUTZBEDÜRFTIGE EINRICHTUNGEN KANN AUS ZEITGRÜNDEN NICHT EINGEGANGEN WERDEN!**

Flughafensicht

„In der jüngeren Vergangenheit ist zu beobachten, dass verschiedene Fluglärmgegner, insbesondere die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, eine wachsende Zahl von Wissenschaftlern dazu motivieren, sehr kritische Gutachten zu Fluglärmwirkungen vorzulegen. Die ADV bzw. betroffene Flughäfen haben bisher meist erfolgreich auf die mangelnde fachliche Qualität dieser Gutachten gewiesen, jedoch muss befürchtet werden, dass eine Verschiebung der Wahrnehmung nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch vor Gericht bzw. im politischen Raum stattfindet. Parallel hierzu schrumpft altersbedingt die Zahl der aktiven Lärmwirkungsforscher, die aus Flughafensicht realistische Beurteilungen der Fluglärmwirkungen abgeben.“ Zitat aus ADV-Protokoll

Fragwürdige Grundannahmen von Flughäfen

beauftragter Lärmmediziner:

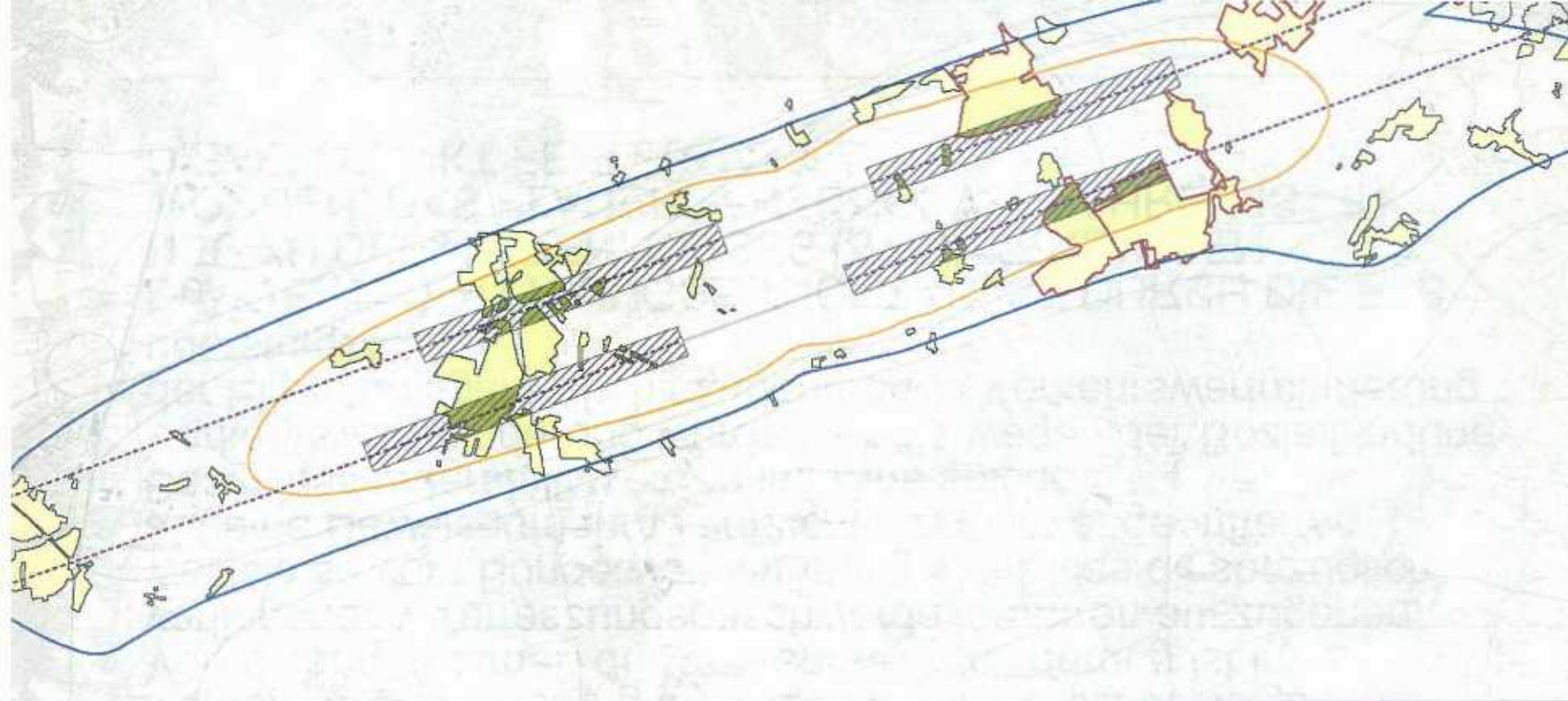
- Im medizinischen Gutachten zum Militärflughafen Ramstein vom 27.3.02 führen Jansen und Scheuch aus:
- **„Die Gefahr ist nicht zu leugnen, dass unser Leben mehr aus diskutierten, nicht mehr überschaubaren aber tatsächlich kaum vorhandenen Gefährdungen besteht.“(16**
- Im Medizinischen Gutachten über die Auswirkungen des Fluglärms (Nachtflugregelung für den Flughafen München) wird ausgeführt:
- **„Demnach ist Gesundheit nicht als statischer Zustandsbegriff zu verstehen...Deshalb wäre ein Wohlbefinden als Dauerzustand schädlich. Eine Auslenkung des Gleichgewichtes mit den damit zusammenhängenden negativen Erscheinungen braucht noch keine Krankheit zu sein, sondern kann ein Ausdruck aktiver Bewältigungs- und Anpassungsvorgänge des Lebewesens sein.“(17**
- Prof. Jansen und Prof. Scheuch können bei der Begutachtung von Fluglärm kaum Risiken erkennen, deren Bewältigung durch den Körper nicht möglich ist.

LÄRMVORSORGE BEI Bestandsflughafen?

- Zurzeit vertreten die Immissionsschutzbehörden den Standpunkt, dass es sich beim Flughafen Schönefeld um einen Bestandsflughafen handeln würde. (Schreiben der Senatorin für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz Frau Lompscher an den Bundestagsabgeordneten Gregor Gysi)
 - Das Land Berlin widerspricht damit den eigenen Ausführungen in der Abwägung zu seinem Lärmaktionsplan (Abwägung einzelner schriftlicher Stellungnahmen Stand November 2008):
 - „Die Maßnahmen zur Lärmvorsorge im Einzugsbereich des BBI regelt das Planfeststellungsverfahren. Die Lärmaktionsplanung hat hingegen die Aufgabe daran mitzuwirken, gerade dort eine Lärminderung herbei zu führen, wo bislang keine Regelungen zum Schutz der Betroffenen wirken. ... Dieses eher zur Sanierung bestehender Lärmbelastungen dienende Niveau kann nicht das eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung erreichen.“
-

Grundstücksprobleme erkannt?

- Auch bei der Frage der Außenwohnbereichsentschädigung hat die Landesregierung keinerlei Rücksicht auf die aktuelle Gesetzeslage und die Fluglärm betroffenen genommen. Nach dem Fluglärmschutzgesetz ist ab einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) eine Außenwohnbereichsentschädigung zu zahlen. Nur durch einen Trick – der Flughafen Schönefeld wird nicht als ein Flughafen angesehen, der wesentlich geändert werden soll sondern als ein Bestandsflughafen (!) – wird die eindeutige gesetzliche Regelung umgangen. Weil der Flughafen Schönefeld seinen Betrieb erst nach Neuerrichtung aufnimmt, müssen für ihn die schärferen Werte (60 dB(A) statt 62 dB(A) gelten.
- An anderen Flughäfen wird darüber hinaus über freiwillige Absiedlungen und Grundstücksentschädigungen in wesentlich größerem Umfang verhandelt.
- ZUR ERINNERUNG: Grundstückswertverluste in Höhe von 2 Mrd.€ sind durch Prof. Kühling in seinem Gutachten“Die Wertverlustanalyse durch Fluglärm“ ermittelt worden.



untersuchte Wohnflächen in verschiedenen Lärmzonen des geplanten Großflughafens Berlin-Schönefeld

- | | | | | |
|--|--|---|--|--|
|  Lärmzone V (Übernahme) |  Lärmzone IV (> 60 dB(A)) |  Lärmzone III (> 55 dB(A)) |  Anfluggrundlinie |  Referenzgebiet |
|  Ortsteile Lärmzone V |  Ortsteile Lärmzone IV |  Ortsteile Lärmzone III |  Wohnfläche | |

MISSACHTUNG DES BUNDESVERFASSUNGSGERICHTES

- Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes Beschluss vom 23. Februar 2010 – 1 BvR 2736/08:
- „Die Beschwerdeführer machen hier jedoch eine Verkehrswertminderung im Ausmaß von 50 bis 60 % geltend. Von diesem Ausmaß der Verkehrswertminderung ist im vorliegenden Verfassungsbeschwerdeverfahren auszugehen, weil sie so vom Bundesverwaltungsgericht, das diesbezüglich auf eine Beweisaufnahme verzichtet hat, im angegriffenen Beschluss unterstellt worden ist. Eine solche Verkehrswertminderung würde hier die wegen der Sozialbindung der Eigentumsgarantie hinzunehmende Verkehrswertminderung übersteigen.“
- Der WERTERMITTLUNGSSSTICHTAG IST DURCH DIE PFB NEU ZU DEFINIEREN. DIESES IST UNTERLASSEN WORDEN. DAS PLANERGÄNZUNGSVERFAHREN IST IN DIESEM PUNKT FEHLERHAFT.

- Mit ihrem Vorgehen untergräbt die Landesregierung das Vertrauen der Bürger in den Rechtsstaat. Demokratische Rechte nach der äußerst umstrittenen Standortentscheidung derart grundlegend zu missachten, weist auf fehlende politische Kultur und Reife des Infrastrukturministeriums oder auf ein bedenkenloses Durchsetzen der übrigen Anteilseigner des Flughafens hin.
-

Rechtsstaatliche Verantwortung

Der „Rechtsstaat“ ist keine Einbahnstraße, sondern beruht auf Gegenseitigkeit. Denn wie schon Max Weber feststellte: „Der Staat lebt von der Chance, für seine Anordnungen Befolgung zu finden“.

Ein funktionierender Rechtsstaat setzt daher nicht nur ein bestimmtes Handeln auf Seiten des Staates voraus, sondern ebenso Vertrauen und Akzeptanz auf Seiten der Bürger - kurz:

Eine „Rechtsstaatskultur“, deren geistige, wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorbedingungen weit über die reine Staatsrechtslehre hinausgreifen.

Zitat aus einem Festvortrag des Präsidenten des BVerwG Eckart Hien
„Zwischen Bewährung und Gefährdung - Anmerkungen zur Lage des Rechtsstaates“

Planergänzungsverfahren Schönefeld

Schwere Abwägungsmängel?

- Gab es eine Volkswirtschaftliche Analyse des Nachtfluges in Rahmen der Abwägung im Planergänzungsverfahren?
 - Notwendige Berücksichtigung von Folgekosten
 - Gesundheitsschäden durch Lärm und Schadstoffe
 - Konzentrations- und Lernstörungen
 - Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Bevölkerung
 - Lärmslums? Regionale Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur? (das Hamburger Beispiel)
-

Ban on night flights at Heathrow Airport

A quick scan Social Cost Benefit Analysis

- Eine volkswirtschaftliche Kostennutzenanalyse wird im Vorfeld einer politischen Entscheidung durchgeführt, um alle Auswirkungen zu betrachten
 - Zwingend erforderlich, um NO REGRET ENTSCHEIDUNGEN zu ermöglichen
 - Fördert die politische Diskussion und bewertet Handlungsalternativen
-

Notwendigkeit von Nachtflug?

■ Grundvoraussetzungen in Heathrow

- Internationales Drehkreuz mit ca. 35% Umsteigern am TAG
- Hohe Siedlungsdichte; Hohe Flugbewegungszahlen tags
- Sehr niedrige Flugbewegungszahlen in der Nacht 5800 p.a. (allerdings nur zwischen 23.30 bis 6 Uhr)

■ Grundvoraussetzungen in Schönefeld

- Sehr niedrige Umsteigerfrequenz (zur Zeit unter 5%)
 - Hohe Siedlungsdichte; mittlere Flugbewegungszahlen
 - Hohe Flugbewegungszahl in der Nacht (22-28000 geplant)
-

Kritik an gängigen Analysen

Es wird bei der Betrachtung eines Nachtflugverbotes in der Regel davon ausgegangen, dass Flüge und ihre Verbindungen ersatzlos entfallen müssen. Insofern werden Analysen durch eine übertriebene „Alles oder nichts Betrachtung“ verfälscht.

Vollkommen unberücksichtigt bleiben bei dem üblichen Analysen volkswirtschaftliche Effekte und gesundheitliche Auswirkungen

Luftverkehrsgesellschaften und Passagiere können sehr unterschiedlich mit einem Nachtflugverbot umgehen. Folgende Szenarien sind untersucht worden:

1. Alle Flüge und Verbindungen werden für den Tagzeitraum neu geplant (rescheduled).
 2. Alle Nachtflüge werden für den Tagzeitraum neu geplant (rescheduled);
Nachtverbindungen gehen verloren.
 3. Alle Nachtflüge – ankommend und abgehend – werden ersatzlos gestrichen
-

KURZE ZUSAMMENFASSUNG

Heathrow— Kosten über den Zeitraum von 10 Jahren

- **SZENARIO 1: 673 Mio.€ Gesamtersparnis; bei 966 Mio.€ Ersparnis aufgrund der Reduktion von Lärm; 294 Mio. € Kosten wegen Veränderung der Anschlüsse, Reisezeiten etc.**
 - **SZENARIO 2: 1 Mrd.€ Gesamtersparnis; (identische Ersparnis bei der Lärmreduktion); begrenzte Verluste bei den Fluggesellschaften**
 - **SZENARIO 3 (sehr unwahrscheinlich) : Großer Verlust bei Tourismus und Fluggesellschaften (978 Mio.€ und 78,6 Mio.€) führen zu einem Gesamtverlust in Höhe von 41,4 Mio.€**
-

- Auswertung der Gesundheitsfolgen anhand von Belästigungszahlen - nicht nur z.B. aufgrund von medizinischen Daten zu Bluthochdruck
 - Die Bewertung erfolgt nach der Direct valuation of health impact Methode (DALY)
 - Direkte Effekte
 - Berücksichtigung von Kosten auf der Luftverkehrsseite
 - Non-aviation revenues nur qualitativ
 - Indirekte Effekte:
 - Auswirkungen auf Tourismus
 - Auswirkungen auf Beschäftigung qualitativ
 - Externe Effekte (Auswirkungen auf Reisezeiten und Frequenzen; Lärm; Schadstoffe)
-

Schlussfolgerungen SCB Analysis

Ein Nachtflugverbot am Flughafen Heathrow würde abhängig von den aufgezeigten Szenarien volkswirtschaftliche Erträge von bis zu 1 Mrd. € über einen 10 Jahreszeitraum erbringen. Im sehr unwahrscheinlichen dritten Szenario würden volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 41,4 Mio.€ zu erwarten sein.

**BELASTUNG IN
LÄRM-
EINWIRKUNGS-
KATEGORIE Lequ 3
NACHTS**

Zahl der Bürger

**Gesamtkosten
pro Jahr in EURO**

**Kosten pro
Jahr in
GBP** **Kosten pro
Jahr in
Euro**

60	3000	390667.46	110.77	130.22
55 - 60	21150	1607469.45	64.65	76.00
50 - 55	36650	998306.36	23.17	27.24
45 - 50	22000	310361.44	12	14.11
	82800	3306805	5700	
		13227218.8	22000	

Kritik an Positionen des Flughafens

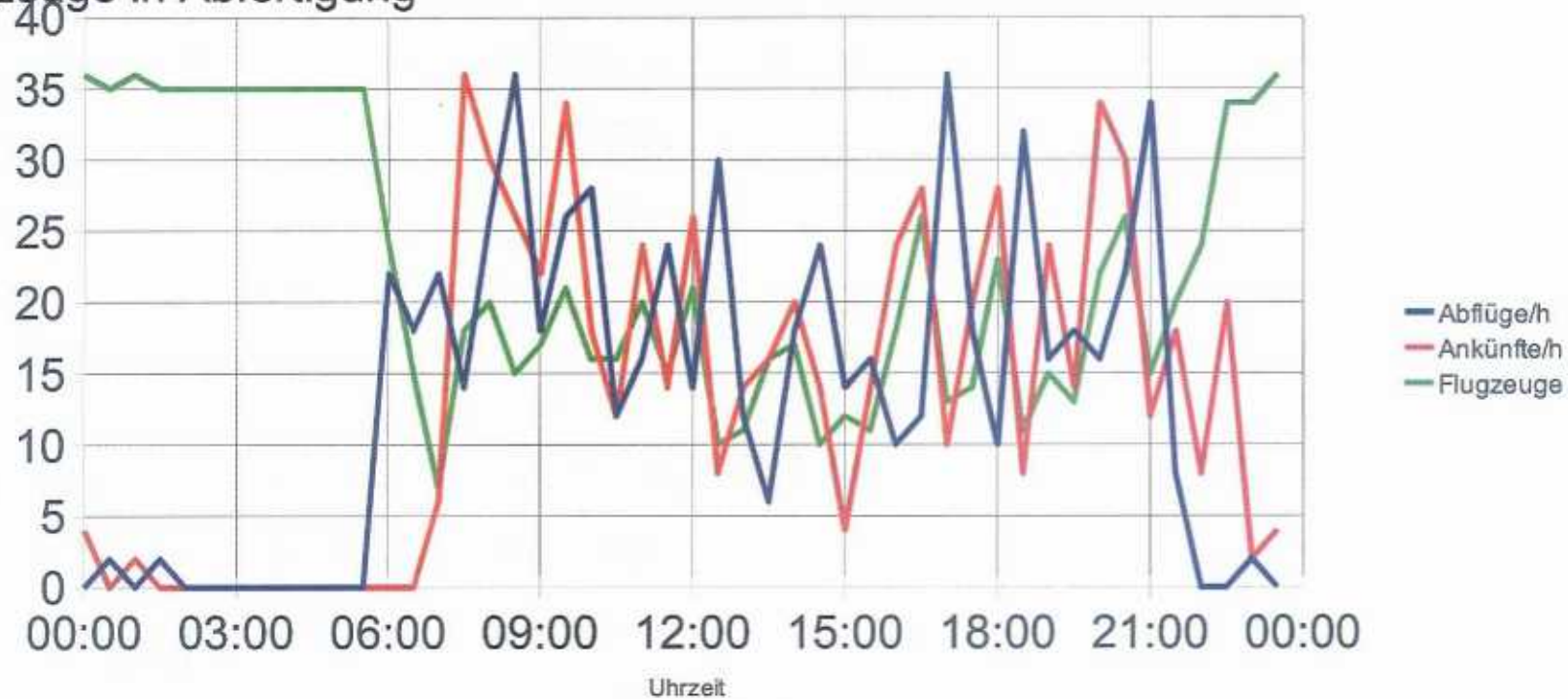
■ Unabhängiger Flugbetrieb

- Führt zu weiteren Lärmbeeinträchtigungen
- Ist nicht im Planfeststellungsbeschluss enthalten
- Ist auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht erforderlich

■ Drehkreuzfunktion

- Ist vom Flughafen als nicht erforderlich im PFB Verfahren bezeichnet worden
- Schwere Interkont.maschinen verlärmern extrem

Bewegungen/h Flugzeuge in Abfertigung



=> Unabhängiger Betrieb unnötig

=> Flughafen sollte Vergleichmäßigung anstreben

(Nicht enthalten: Regierungsflüge, Frachtflüge, Rettungsflüge, Allgemeine Luftfahrt)

Quelle: Flugplan der Berliner Flughäfen; Analyse Fuld

Kritik an Positionen des Flughafens

- **Gesundheitsschädigender Nachtflug**
 - 113 Flüge in einer Nacht
 - Keine Begrenzung zwischen 22 und 23 Uhr
 - **Schallschutzprogramm vollkommen unzureichend**
 - Durchschnittliche Maximalpegel
 - Nachtschutz schlechter als Tagschutz
 - Abschläge und Kostenobergrenzen
 - Gewährleistung; Nachmessungen und Nachbesserungen sollen auf die Bürger abgewälzt werden
-

Für eine Umkehr in der Flughafenpolitik

Social Cost and Benefit Analysis

- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Eckhard Bock, SRL
Sprecher Bürgerdialog BBI-21; weitere Infos in:
www.bbi-21.de; www.vuv-verein.de



Landkreis Dahme-Spreewald, PF 14 41, 15907 Lübben (Spreewald)

Landtag Brandenburg
 Ausschuss für Infrastruktur und
 Landwirtschaft
 Havelblick 8
 15733 Potsdam

EINGEGANGEN

29. MRZ. 2011

A 10 5-331

Erledigt: Kleinverteiler
 Ref. BW, Ref. A-HGV

Dezernat bzw. Amt			
Der Landrat			
Verwaltungsgebäude			
Reutergasse 12, 15907 Lübben (Spreewald)			
Aktenzeichen (Bitte stets angeben)		Datum	
Verwendungsnummer (Bitte bei Zahlungen angeben)		Zahlstelle 29.03.2011	
Auskunft erteilt:		Zimmer	
Herr Loge		216	
☎ Vorwahl	☎ Vermittlung	☎ Durchwahl	☎ Telefax
03546	20	20-1002	20-1009
E-Mail *)			
Landrat@dahme-spreewald.de			
Ihr Schreiben vom		Ihr Zeichen	
07.03.2011			

Hörung zum Thema „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot
 BBI von 22.00 bis 06.00 Uhr sichern“ auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN

Dokumentsache 5/2395 - Neudruck

Ihr geehrte Frau Bley,

Im beigefügten Fragenkatalog habe ich mit Interesse gelesen, musste aber feststellen, dass eine
 Antwortung im Rahmen des Aufgabenbereiches des Landkreises Dahme-Spreewald nicht möglich

Ich kann am 07.04.2011 aus meiner Sicht zur aktuellen rechtlichen Situation des BBI sprechen und
 vorschlagen auf die Bürgerbegehren einen entsprechenden Kreistagsbeschluss des LDS vom Dezember
 2010 vorzustellen.

In der Anlage erhalten Sie den o. g. KT-Beschluss vom 15.12.2010, der sich mit dem Thema
 Gesundheits- bzw. Lärmschutz in Bezug auf den Flughafenbetrieb und das Flugroutenkonzept am
 Flughafen Lübben befass.

Mit freundlichen Grüßen

ge

Anlage

Anlage:

Landkreis Dahme-Spreewald, Kreistagsbeschluss 2010/118 a vom 15.12.2010

Beschluss-Nr. KT 2010/118 a:

Der Kreistag beschließt:

1. Der Kreistag beauftragt den Landrat in der Fluglärmkommission, alle Bürger des Landkreises Dahme-Spreewald gleichermaßen zu vertreten und dabei eine Angleichung der Standpunkte aller betroffenen Gemeinden anzustreben.
2. Der Kreistag vertritt den Standpunkt, dass bei dem Dialogverfahren mit der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH zur Festlegung der Flugrouten die Sicherheit der Flugverfahren und die Gesundheit der durch Emissionen betroffenen Bürgerinnen und Bürger vorrangige Priorität besitzen.
3. Der Kreistag geht davon aus, dass die DFS zu den Flugrouten die Lärmbetroffenheit so kartiert, dass daraus abgeleitet werden kann, wie viele Haushalte in welchen Ortslagen des Landkreises mit welchem Lärmpegel belastet werden. Die Annahmen, die der Prognose für die Routen zu Grunde liegen, sind darzulegen.
4. Der Kreistag fordert die Offenlegung der Routenvarianten entsprechend des Punktes 3. als Grundlage für eine sachliche und vertrauensbildende Diskussion in der Fluglärmkommission und mit den Bürgerinitiativen vor der endgültigen Festlegung der Flugrouten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung gemäß § 27 a Abs. 2 LuftVO.
5. Der Kreistag bittet die Vertreter des Landkreises in der Fluglärmkommission darauf hin zu wirken, dass das Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr strikt eingehalten wird.

Auszug aus der LuftVO:

Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)

§ 27a Flugverfahren

Luftverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11) geändert worden ist

- (1) Soweit die zuständige Flugverkehrskontrollstelle keine Flugverkehrskontrollfreigabe nach § 26 Abs. 2 Satz 2 erteilt, hat der Luftfahrzeugführer bei Flügen innerhalb von Kontrollzonen, bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und bei Flügen nach Instrumentenflugregeln die vorgeschriebenen Flugverfahren zu befolgen.
- (2) Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird ermächtigt, die Flugverfahren nach Absatz 1 einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen. Zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung kann die Flugsicherungsorganisation im Einvernehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Einzelfall Flugverfahren durch Allgemeinverfügung festlegen. Bei Gefahr im Verzug kann die Flugsicherungsorganisation ohne Einvernehmen mit dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Einzelfall Flugverfahren durch Allgemeinverfügung festlegen. Das Einvernehmen wird in einem solchen Fall unverzüglich hergestellt; wird das Einvernehmen nicht innerhalb von 48 Stunden hergestellt, ist die Festlegung des Flugverfahrens von der Flugsicherungsorganisation aufzuheben. Die Dauer der Festlegung eines Flugverfahrens nach Satz 2 oder 3 darf drei Monate nicht überschreiten.