

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. Geschäftsflieger (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 Geschäftsfliegerei 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 anzuliegen, 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 nächtlicher 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 22.00Uhr 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?

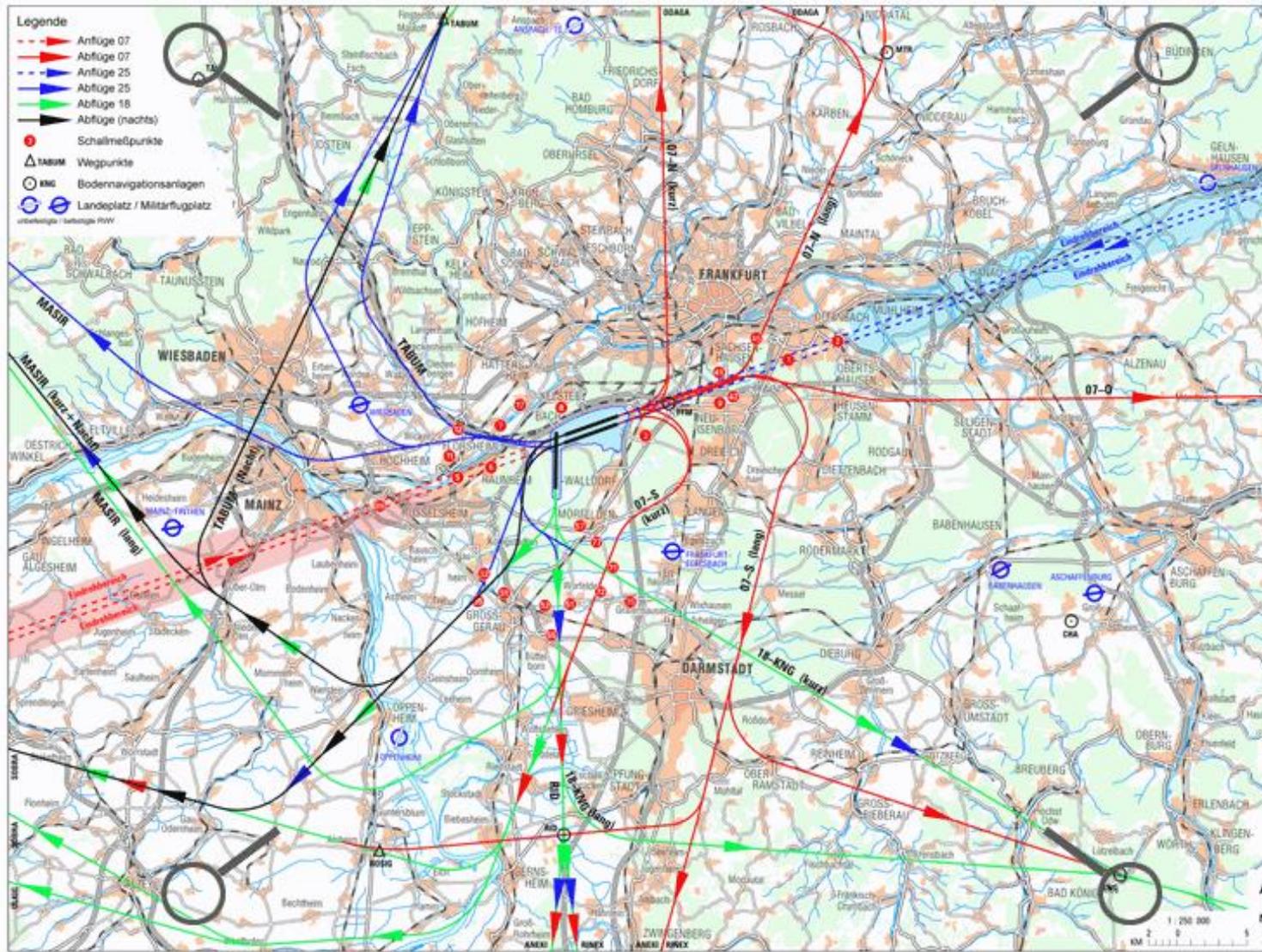
ANTWORT

Die Festlegung der Flugrouten liegt letztendlich im Ermessen der Deutschen Flugsicherung (DFS). Sie legt die Flugrouten unter Berücksichtigung der Empfehlung der Fluglärmmmission 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



Herausgeber:
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Datenbasis für die Darstellung der Schallmeldepunkte:
Flaport AG

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	Verspätungsregelung	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 Immissionsschutzrechtes und das Grundrecht auf Schutz der Gesundheit die Abwicklung von Nachtflugbetrieb am Flughafen Schönefeld aus? Welche Auswirkungen hat nächtlicher Fluglärm auf

- Herz- und Kreislauferkrankungen,
- Schlafstörungen und ihre Folgen,
- die Gesundheit und das Wohlbefinden generell und
- die Konzentrations- 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

- a. **die wirtschaftliche Entwicklung (z. B. Arbeitsplätze)**
- b. **das verkehrliche Angebot (z. B. Interkontinentalflüge, Drehkreuz)**
- c. **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
Steuereinnahmenseffekt (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 Vorgriff 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 Verkehrslärm in den Nachtrandzeiten zwischen 05.00 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 diesbezüglich die Wirkung möglicher flugtechnischer Vorkehrungen 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 Ausnahmefälle können für die Zeit zwischen null und fünf Uhr grob 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 Flugpersonal und wenn ja, welche?

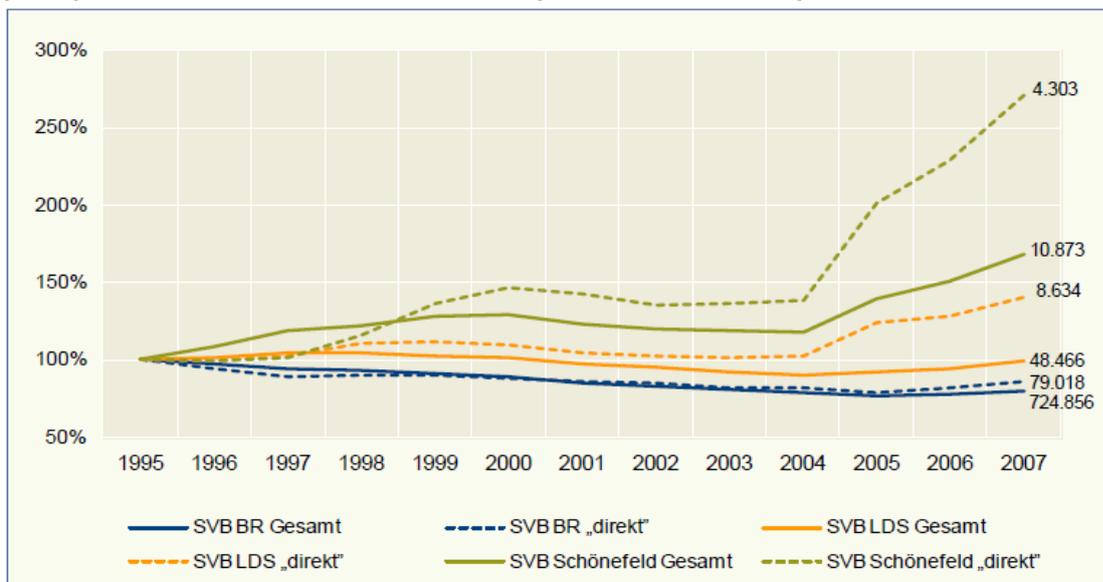
24. Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Flughafen BBI für die Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg?

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)

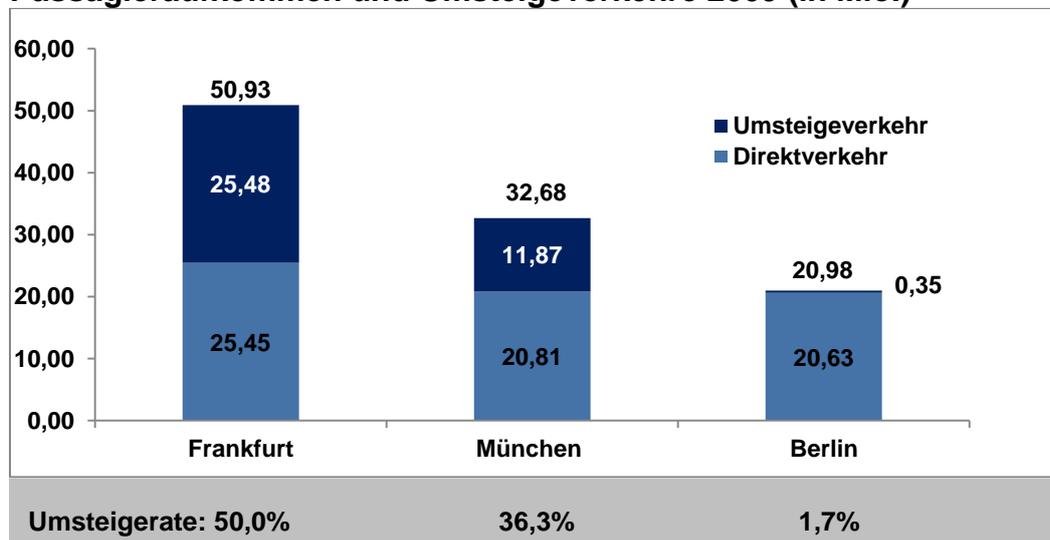


Quelle: IAB-Regional 2/2010: Großflughafen Berlin Brandenburg
Analyse airportaffiner Beschäftigungspotenziale in Berlin und Brandenburg

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.

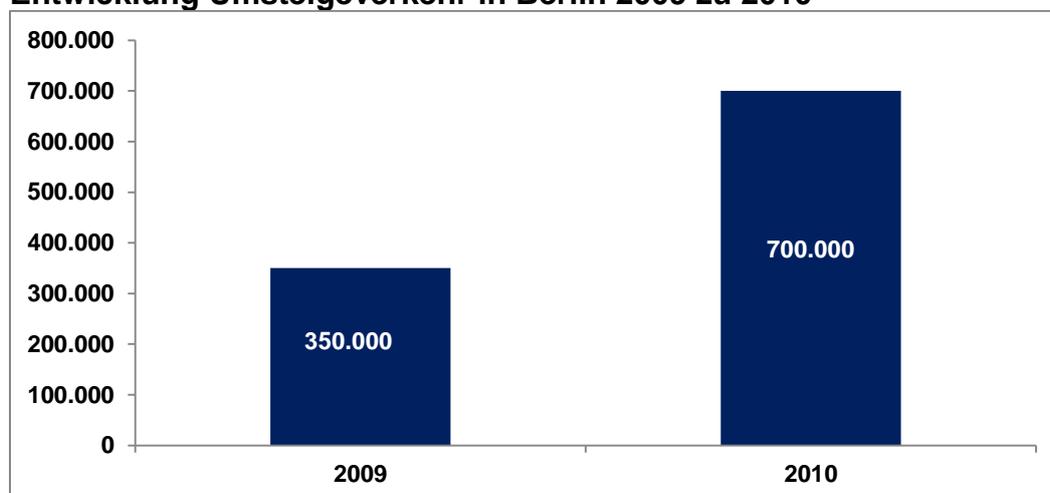
Im Mai 2010 hat AirBerlin seine Entscheidung bekannt gegeben, Berlin zu einem Drehkreuz ausbauen zu wollen. Seitdem sind die **Umsteigerverkehre in Berlin deutlich angestiegen** und haben sich innerhalb von 7 Monaten gegenüber dem Vorjahr bereits verdoppelt. Wird dieses Wachstum beibehalten, wird der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

Passagieraufkommen und Umsteigerverkehre 2009 (in Mio.)



Quelle: ADV, Berechnungen UVB

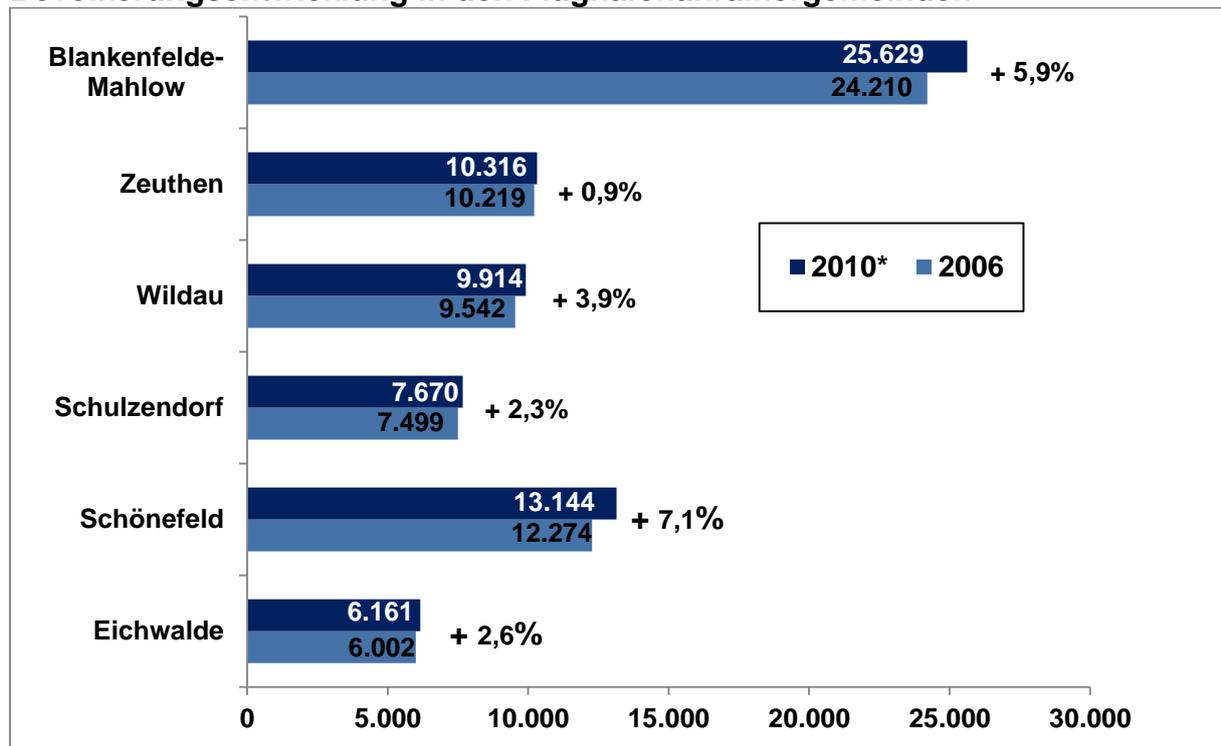
Entwicklung Umsteigerverkehr in Berlin 2009 zu 2010



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?