

Frau
Marion Bley
Referentin für den Ausschuss für
Infrastruktur und Landwirtschaft A10
Landtag Brandenburg
Am Havelblick 8
14473 Potsdam

Martin Biesel
Senior Vice President Aeropolitical Affairs

Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG
Saatwinkler Damm 42-43
13627 Berlin

Telefon: 030 34341040
Telefax: 030 34341109
Email: martin.biesel@airberlin.com

Berlin, 12. April 2013

Stellungnahme airberlin zum Antrag der CDU-Fraktion Brandenburg: „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“

1. Rolle der airberlin am Standort Berlin-Brandenburg

airberlin ist mit einem Marktanteil von 47% die größte und wachstumsstärkste Fluggesellschaft am Flughafen Tegel und stellt mehr als ein Drittel der Verkehrsleistung am Flughafen-System Berlin dar. Mit dem Namen airberlin ist die Fluggesellschaft eng mit der Hauptstadt und Region verbunden, sodass airberlin mit dem Beitritt zur Flugallianz oneworld und der Verbindung zu Etihad Airways den neuen Flughafen Berlin Willy Brandt (BER) zum Standort für sein zukünftiges Drehkreuz gewählt hat. In Hinblick auf die damals geplante Eröffnung zum 3. Juni 2012 hat airberlin bereits im Mai 2010 begonnen, Drehkreuzstrukturen am Flughafen Tegel zu schaffen, die sich im Rahmen der nur bedingt geeigneten Infrastruktur des Flughafen Tegels außerordentlich erfolgreich entwickeln. Mit dem Drehkreuz weist airberlin ein Alleinstellungsmerkmal auf, das sich von all den anderen im Flughafensystem Berlin operierenden Airlines unterscheidet. Trotz der Verkleinerung der Flotte setzt airberlin unverändert auf ein wachsendes Angebot für die Region, zum Beispiel mit neuen Destinationen wie Chicago und Warschau sowie dem großen Ausbau der internationalen Anbindung durch den oneworld-Beitritt im März 2011 mit 257 Codeshareverbindungen und durch die Kooperation mit Etihad mit Codeshares für 98 Destinationen.

2. BER verringert Lärmbetroffenheit

Der planfestgestellte politische Kompromiss („Konsensbeschluss“) für die Betriebszeiten des BER (siehe Anlage) verringert die Lärmbetroffenheit in Berlin-Brandenburg:

- Berlin Brandenburg geht zurück von 6 Start- und Landebahnen (Tegel, Tempelhof, Schönefeld) auf 2 Start- und Landebahnen (BER)
- Die Zahl der Lärmbetroffenen reduziert sich mit der Eröffnung des BER aus der Perspektive einer gesamtverantwortlichen Betrachtung um mehrere Hunderttausend
- Berlin-Brandenburg führt mit dem BER ein Nachtflugverbot ein
- Trotz der gegenüber Schönefeld (SFX) steigenden Flugbewegungen am BER prognostiziert auch die Landesregierung in der aktuellen Lärmkartierung Brandenburgs eine sinkende Zahl von Lärmbetroffenen den BER in den Nachtrandzeiten im Bereich über 50 db Dauerschallpegel gegenüber der heutigen Situation am SFX (siehe Anlage)

Aus der Perspektive der nächtlichen Lärmbetroffenheit ist daher der BER mit seinen planfestgestellten Betriebszeiten gegenüber der heutigen Situation eine Verbesserung in Berlin und in Brandenburg.

3. Rechtliche Bewertung

Das BVerwG hat in seinen Urteilen vom 13.10.2011 zum Planergänzungsbeschluss zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20.10.2009 mit umfassender Begründung die Rechtmäßigkeit der derzeitigen Nachtflugregelungen bestätigt.

Die im CDU-Antrag beabsichtigte Ausweitung des Nachtflugverbotes ist schon aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

Die im CDU-Antrag beabsichtigte Ausweitung des Nachtflugverbotes kann auch nicht auf den "Widerrufsvorbehalt" (tatsächlich: "Vorbehalt nächtlicher Anordnungen") in Ziff. 5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 gestützt werden: So stellt Prof. Kämper (in "Kein Nachtflugverkehr über Deutschland?" in NVwZ 2013, S. 8ff., S. 13) fest:

*"Wegen des im Planungsrecht geltenden Grundsatzes der umfassenden Problembewältigung sind Entscheidungsvorbehalte im Planfeststellungsbeschluss ("PFB") nur unter den Voraussetzungen des § 74 Abs. 3 VwVfG zulässig, soweit eine abschließende Entscheidung bei Erlass des PFB noch nicht möglich ist. Ein Rückgriff auf einen **allgemeinen Auflagen- oder Widerrufsvorbehalt** ist damit **ausgeschlossen**. Im übrigen ist ein Widerrufsvorbehalt im Luftverkehrsrecht auch deshalb grundsätzlich unzulässig, weil die §§ 6 II 4 LuftVG und § 48 LuftVZO einen Widerruf einer luftrechtlichen Genehmigung nur unter sehr eingeschränkten Voraussetzungen zulassen. Ein allgemeiner Widerrufsvorbehalt würde dazu führen, dass diese eng gefassten gesetzlichen Voraussetzungen umgangen würden" (mit weiteren Nachweisen aus Rechtsprechung und Literatur)*

In diesem Sinne ist die Entschädigungsregelung in Ziff. 5.1.7 (wonach der Betroffene einen Anspruch auf Entschädigung i.H.v. 30% des Verkehrswertes hat, wenn die Kosten für Schallschutzeinrichtungen 30% des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden überschreiten) eine abschließende Regelung, die keine nachträgliche Änderung/Ausweitung der Nachtflugregelungen rechtfertigt.

Auch andere, ausnahmsweise einen Widerruf rechtfertigende Gründe ergeben sich aus dem CDU-Antrag nicht und liegen nicht vor.

4. Geplantes Drehkreuz der airberlin am BER

Das Wachstum an Flughäfen in den letzten Jahren hat sich auf Standorte mit Drehkreuzen großer Fluggesellschaften konzentriert, während mittlere und kleinere Verkehrsflughäfen in Deutschland in den letzten Jahren verstärkt defizitär geworden sind. Derzeit sind nur noch 6 von 22 deutschen Verkehrsflughäfen profitabel. Die Defizite müssen in der Regel durch die Haushalte der öffentlichen Gesellschafter ausgeglichen werden.

airberlin setzt mit der modernen Infrastruktur des BER auf den Aufbau eines erfolgreichen Drehkreuzes. Dies trägt sowohl zur Wirtschaftlichkeit des Flughafen bei als auch zur internationalen Anbindung des Standortes Berlin-Brandenburg. Die Arbeitsplatzeffekte werden mit 1.000 direkten Arbeitsplätzen pro 1 Mio. Passagiere berechnet.

Für die Akzeptanz eines Drehkreuzes sind effiziente Anschlussverbindungen entscheidend. Das gilt sowohl für Umsteigeverkehre am BER als auch für Zubringer vom BER zu anderen Drehkreuzen oder Zielgebieten innerhalb von Allianzen der Fluggesellschaften. Gerade die Tagesrandzeiten sind hier entscheidend, denn die Start- und Landezeiten richten sich im Drehkreuz an den Anschlussverbindungen aus. Hinzu kommt, dass bei stark belasteten Flughäfen wie PMI während der Sommersaison die Landeslots nur dann erreichbar sind, wenn an den Tagesrandzeiten geflogen wird. Zudem ist Charterverkehr stark saisonal: In der Kernsaison (Jun – Mitte September) muss es möglich sein, die erhöhte Nachfrage durch Zusatzflüge in den Nachtrandzeiten darzustellen. In der Annahme der Eröffnung der BER hatte airberlin zum Sommerflugplan die Zahl der Flüge um 230 pro Woche erhöht.

Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten hätte daher unmittelbare Folgen auf das Drehkreuz und auch auf die Anbindungsqualität des BER. Dieser Effekt würde auch dadurch verstärkt, dass am BER kein nahegelegener Ausweichflughafen wie der SFX für verspätete Ankünfte mehr zur Verfügung steht. Gleichzeitig verdichtet sich aber der Flugverkehr in den Nachtrandzeiten durch eine weitere Einschränkung mit der Folge, dass weniger Flexibilität zum Abbau von Verspätungen besteht. Flugplanerisch bedeutete dies, die Start- und Landezeiten mit mehr zeitlichen Reserven zu planen, um aufwändige Ausweichflüge nach Hannover, Erfurt oder Köln zu vermeiden.

5. Warum sind Nachtrandzeiten für das Luftverkehrssystem zwingend notwendig?

Generelle Voraussetzungen

a. Technik-Anforderungen

Berlin ist neben Düsseldorf ein wesentlicher Technikstandort von airberlin, daraus resultieren kritische Flugplananforderungen. Mit der pünktlichen Fertigstellung (März 2012) des neuen Hangars am BER hat airberlin eine Ausweitung seiner Wartungskapazitäten und eine Verlagerung von airberlin Technik Arbeitsplätzen vorgesehen. Maßgeblich für die Dimensionierung des Technikstandortes Berlin ist die Möglichkeit auch im Verspätungsfall in den Randzeiten, am BER 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.

Flugzeuge müssen positioniert werden: ca. 30% der Flugzeuge, die am BER gewartet werden, müssen mit Techniknächten in BER stationiert werden. Grundsätzlich orientiert sich die Kapazität des Technikstandortes an den Möglichkeiten, im Verspätungsfall den Flug nicht umzuleiten, sondern in BER landen zu können. Andere Technikstandorte (Münster-Osnabrück und Paderborn) sind in Infrastruktur und Marktgröße beschränkt und das Flottenwachstum von airberlin wird wartungsseitig dort abgebildet, wo es infrastrukturell möglich ist. Dies hat aufgrund der erforderlichen Positionierungslogik auch Auswirkungen auf die Flugplanung. Wenn airberlin gezwungen wird, woanders die Technik durchzuführen, wird sich dort auch ein Schwerpunkt des Netzes bilden, da versucht wird, die Technikanbindung mit möglichst vielen „Life“-Flügen darzustellen.

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 BER, Reduzierung des Flugangebotes und damit weniger Arbeitsplätze für die gesamte Region.

Ein reduziertes Flugangebot bedeutet aber auch weniger Passagiere, die zur wirtschaftlichen Wertschöpfung des Flughafens und der Berlin-Brandenburgischen Wirtschaftsentwicklung beitragen.

b. Crew-Standort Berlin

Mit dem Technikstandort geht die Positionierung von Crews einher (Arbeitsplätze), da Crews, soweit wie möglich, dem Flugzeug folgen sollen. D.h. mit hohen Wartungskapazitäten geht eine höhere Anzahl positionierter Flugzeugen einher, die wiederum positive Auswirkungen auf die Anzahl der Crew-Mitarbeiter.

Auch hier wirken sich Ausweichlandungen negativ aus: Crews sind nach einer Diversion häufig nicht mehr legal, den Flug zur Basis am nächsten Tag durchzuführen. Um weitere Verzögerungen zu vermeiden erfolgt dann ein Crewaustausch in der Nacht per Bus (Hannover, Erfurt, Köln).

Segmentspezifische Voraussetzungen

a. Interkontinentalstrecken

Unterschiedliche Ortszeiten und operative Erfordernisse im interkontinentalen Verkehr führen weltweit zu Starts und Landungen am Tagesrand. So kommen Langstreckenflüge aus Asien, Afrika und der Ostküste von Nordamerika morgens sehr früh (zwischen 05:00-06:00) in Europa an. Auslöser dafür sind Zeitzone-Verschiebungen, Knotenlagen am Endpunkt oder nutzbare Zeitfenster bei Flügen über mehrere Orte (z.B. Sydney-Abu Dhabi-Berlin).

Gerade in Interkontinentalverkehr stehen die europäischen Drehkreuze im harten Wettbewerb, und wenn diese wichtigen Randbedingungen in Berlin nicht erfüllt sind, werden die Fluggesellschaften gezwungen sein zu Standorten mit besseren Bedingungen ausweichen zu müssen.

b. Touristisch geprägte Flüge

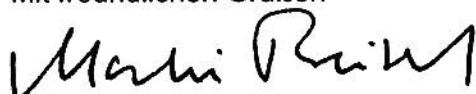
Charter-Verkehr: Dieser Verkehr findet im größeren Fluggerät statt und bedient die Nachfrage der großen deutschen und europäischen Reiseveranstalter. Bei relativ geringen Erlösen pro Passagier (im Verhältnis zur Distanz) resultiert die Wirtschaftlichkeit aus niedrigen Stückkosten (Gerätegröße), hohe Flugzeugnutzung (Produktivität) und eine kurzfristige Kapazitätsdisposition, die eine hohe Auslastung sicherstellt. Die Nachfrage ist nicht zeitenlagen- sondern verkehrstagskritisch (Bedienung eines Zielortes aus verschiedenen Quellmärkten am gleichen Tag). Dies erfordert eine Rotationsgestaltung die dem Prinzip, „Technik-Standort – Aus dem Ziel“ folgt. Beispiel: BER-SMI-CGN-SMI-LEJ-SMI-BER. Somit kann der Ort Samos am gleichen Tag aus bis zu drei deutschen Orten bedient werden. Start der Rotation sollte der Technikstandort sein.

Die deutsche Luftverkehrsindustrie steht in einem harten Wettbewerb mit ausländischen Fluggesellschaften, die keinen Nachtflugbeschränkungen unterliegen (siehe Anlage). Ein wichtiges wirtschaftliches Standbein der airberlin ist nach wie vor der touristische Verkehr in die „Warmwassergebiete“ rund um das Mittelmeer. Zunehmend erwächst Flug-Konkurrenz aus den Zielländern selbst, die die Touristen aus den europäischen Ländern abholen, um sie in Ihre Urlaubsgebiete zu bringen. Diese Fluggesellschaften, die dort im Ausland stationiert sind unterliegen in den seltensten Fällen Nachtflugbeschränkungen, so dass diese eine deutlich bessere Produktivität durch längere Flugzeugumlaufzeiten erreichen, als die deutschen Gesellschaften. Dadurch haben die ausländischen Airlines signifikant 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 von rund 70% auf rund 30% reduziert, da die deutschen Airlines in diesem preissensitiven Markt nur noch bedingt wettbewerbsfähig sind.

6. Zusammenfassung

Der Flugverkehr braucht für seinen Fortbestand in Berlin flexible Betriebsregelungen. Grundlage muss der vom europäischen Recht vorgegebene ausgewogene Ansatz (balanced approach) sein. Die Bereitschaft, Nachtflüge aus dem kritischen Zeitraum heraus zu verschieben, soweit die Nachfrage und Slots es zulassen, ist vorhanden. Es müssen aber in den Randzeiten zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr und zwischen 05:30 Uhr und 06:00 Uhr die notwendigen Flüge - mit lärmärmeren modernen Flugzeugen - durchgeführt werden können, ergänzt um weitere 30 Minuten Flexibilität, um begrenzte Ausnahmen zuzulassen.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Biesel
Senior Vice President
Aeropolitical Affairs