

Protokoll - Teil 1

50. Sitzung (öffentlich)

18. April 2013

Potsdam - Haus des Landtages

13.30 Uhr bis 18.10 Uhr

Vorsitz: Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Protokoll: Stenografischer Dienst

Anwesende Ausschussmitglieder: Elisabeth Alter (SPD)
stellvertretend Dieter Dombrowski (CDU)
stellvertretend Udo Folgart (SPD)
stellvertretend Hans-Peter Goetz (FDP)
Rainer Genilke (CDU)
Martina Gregor-Ness (SPD)
Axel Henschke (DIE LINKE)
Michael Jungclaus (GRÜNE/B90)
Dr. Michael Egidius Luthardt (DIE LINKE)
Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Tagesordnung:**Teil 1**

- 1. Anhörung zum Antrag der Fraktion der CDU „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“, Drucksache 5/6686 (Neudruck)**

Teil 2

2. Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zu der Übertragung von ehemaligen Gewässern der BVVG vom Land auf die Kommunen, der bislang erzielten Ergebnisse der IMAG „Seen“ sowie der Sicherstellung der zukünftigen Nutzung der Gewässer durch Anlieger, Fischer und Angler
3. Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Bekämpfungsstrategie gegen den Eichenprozessionsspinner
4. Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zum aktuellen Stand der Programmanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 für die Bereiche Schiene und Wasserstraße
5. Bericht des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft über die Auswirkungen aufgrund der Novellierung der Vollzugshinweise zur Zuordnung von Abfällen zu den Abfallarten eines Spiegeleintrages in der Abfallverzeichnis-Verordnung auf den Straßenbau
6. Information des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft über die Ergebnisse der Verkehrs- sowie der Agrarministerkonferenz
7. Verschiedenes

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Aus der Beratung:

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herzlich willkommen zu unserer 50. Sitzung. Diese ist als zweigeteilt geplant, einmal mit einer Anhörung zu wichtigen Fragen des Nachtflugverbots und der wirtschaftlichen Entwicklung am BER, im zweiten Teil zu diversen anderen inhaltlichen Tagesordnungspunkten.

Vor Abstimmung der Tagesordnung folgende Anmerkung: Sie erinnern sich an unsere letzte Ausschusssitzung, als Herr Beyer beantragt hat, für die heutige Sitzung einen Tagesordnungspunkt zum Bogumil-Gutachten, das in der Enquetekommission 5/2 behandelt wird, vorzuhalten und dabei insbesondere auf die Fragen Kommunalisierung der Forst und Landesstraßen einzugehen, die unseren Ausschuss betreffen. Diesen Tagesordnungspunkt habe ich nicht auf die heutige Tagesordnung gesetzt, da die Zeitschiene für die Debatte dieses Punktes nicht mit der der Enquetekommission harmonisiert. Ich wurde informiert, dass die Enquetekommission morgen mit dem entsprechenden Tagesordnungspunkt tagt und das zuständige Ministerium seine Stellungnahme dazu abgibt. Wir hätten also nicht die Möglichkeit gehabt, die entsprechenden Unterlagen vorher zur Kenntnis zu nehmen und hier Debatten zu führen. Deswegen schlage ich vor, diesen Tagesordnungspunkt für die nächste Beratung vorzuhalten.

Gibt es Anmerkungen zur Tagesordnung? - Da dies nicht der Fall ist, stelle ich fest, dass die Tagesordnung wie vorgeschlagen bestätigt ist.

Zu TOP 1: Anhörung zum Antrag der Fraktion der CDU „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“, Drucksache 5/6686 (Neudruck)

Dazu begrüße ich die eingeladenen Anzuhörenden. Die Stellungnahmen der Anzuhörenden liegen vor; in Vorbereitung auf diese Anhörung gab es im Vorfeld die Möglichkeit, inhaltliche Problemfelder konkreter zu beleuchten. Wie in den vorherigen Anhörungen üblich, werde ich diese in zwei Blöcke teilen. - Herr Baier, Sie haben das Wort.

Herr Baier (Bürgermeister Blankenfelde-Mahlow):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Ich bedanke mich herzlich für die Einladung, der ich gern nachgekommen bin. Wie Sie alle wissen, sitzen wir zu diesem Thema nicht zum ersten Mal zusammen, und Sie kennen meine Einstellung dazu. Zu dem Antrag ist in einem Satz zu sagen: Selbstverständlich ist der Spatz in der Hand manchmal besser als die Taube auf dem Dach. - Grundsätzlich möchte ich noch weitere Dinge ausführen, und ich komme noch darauf zurück, warum ich diese Redewendung so gebraucht habe.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Die Grundeinstellung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist allen bekannt: Wir wollen ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Das hängt - auch das haben Sie vielleicht schon hundertmal gehört und wollen es vielleicht nicht mehr hören; ich sage es trotzdem - nach wie vor mit dem falschen Standort zusammen. Der wird dadurch, dass Sie vor Gericht irgendetwas erzwungen haben, nicht besser. Er bleibt falsch, und das sehen wir immer wieder. Der Preis, den Sie dafür zahlen, wird sicherlich nicht billig sein. Denn das Erste ist das Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, das sich meiner Meinung nach - auch wenn das vielleicht in Etappen geschieht - zwangsläufig durchsetzen wird; unterm Strich werden wir jedoch irgendwann genau an diesem Ziel angelangt sein. Wir alle wissen, dass das Fachamt des Bundesumweltamtes 1995/1996 klar gesagt hat: Meine Damen und Herren, wir können Ihnen jetzt schon sagen, dass an diesem Standort kein Nachtflug möglich ist. - Das kann man nicht ignorieren, auch wenn man es gern möchte und man immer wieder versucht, es auf den Konsensbeschluss und die damals politisch Agierenden zu schieben.

Zum passiven Schallschutz: Der spielt in der heutigen Debatte keine Rolle, aber die Aspekte hängen alle miteinander zusammen; man kann sie nicht losgelöst voneinander betrachten. Wenn man an diesem Standort festhält, kann man nicht nur nachts nicht fliegen, sondern man muss auch einen optimalen passiven Schallschutz gewähren, der über das hinausgeht, was wir in der Bundesrepublik Deutschland oder an anderen Stellen gewohnt sind. Man muss nicht hervorheben, dass wir hier etwas Besonderes schaffen - das ist einfach dem Standort geschuldet; das muss man als Bürgermeister immer wieder so deutlich sagen. Hier darf es auch keine Deckelung mit 30 % und all den Dingen, die dort eingearbeitet worden sind, geben. Die müssen über Bord geworfen, da muss eine Änderung herbeigeführt werden. Wenn Werte einzuhalten sind, sind sie einzuhalten, und wenn dort ein Gebäude mit Bestandschutz steht, ist es trotzdem zu schützen - dann kostet es eben mehr. Das ist wiederum der Preis für diesen Standort.

Jetzt komme ich zu etwas Neuem, weil Sie es vielleicht noch nicht wissen - die neuen Medien, das Internet sind heute sehr schnell -: Prof. Greiser hat eine neue Studie durchgeführt, in der er, was er einmal in Köln/Bonn mit 1 026 000 Probanden erarbeitet hat, auf Frankfurt (Main) zu übertragen versucht hat - ohne dass er dabei als Scharlatan dastehen will, denn er weiß, dass man die Ergebnisse nicht 1 : 1 übertragen kann. Man kann es jedoch annähernd prognostizieren.

Er hat einen Zeitraum von zehn Jahren angesetzt - ich breche die Ergebnisse der Studie auf einige Eckwerte herunter, weil ich nicht die gesamte Studie vorstellen will - und ist von einer Lärmbelastung von 40 dB(A) ausgegangen. Dabei ist er zu einem Ergebnis von 23 400 zusätzlichen Erkrankungen gekommen. Außerdem geht er davon aus, dass 3 400 Menschen in diesem Zeitraum an den Folgen gestorben sind. Er sagt, die sozialen Folgekosten - das muss ich laut und deutlich sagen - beliefen sich auf 1,6 Milliarden Euro. Das zu riskieren kann doch nicht ernsthaft unser Wille sein - angesichts dessen, was wir in Bezug auf diesen Standort heute schon wissen.

Weil er ein Bekannter von mir ist, hat Prof. Greiser ausnahmsweise die diesbezüglichen Folgen auch für unsere Region prognostiziert. Daher: Betrachten Sie die folgende Zahl nicht als Ergebnis einer Studie von Prof. Greiser.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Er hat soziale Folgekosten pro Jahr in Höhe von 11 Millionen Euro errechnet, wenn wir den Flughafen so in Betrieb nehmen, wie es der eine oder andere heute wünscht.

Zur Wirtschaft: Ich verstehe, dass die Wirtschaft ihre Forderung aufmacht. Das Schlimme ist, dass Sie - mit Verlaub, das ist meine Meinung - die Wirtschaft täuschen, wenn Sie sie immer wieder glauben lassen, dass sie an diesem Standort einen Persilschein bekommen kann. Das kann sie nicht, und auch im Interesse der Wirtschaft sollten Sie endlich die richtigen Schlüsse daraus ziehen.

Zum Nachtflug: Ich denke, dass Ihr Antrag, von 23 bis 6 Uhr ein Nachtflugverbot einzuführen, zunächst einmal sehr gut ist, glaube jedoch, dass die Landesregierung ihn mit einer Forderung nach einem Flugverbot von 22 bis 6 Uhr toppen wird. Immerhin haben Sie das Bürgerbegehren angenommen, und wenn Sie das Bürgerbegehren angenommen haben, müssen Sie das dort geforderte Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr einhalten. - Vielen Dank.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Baier, für die sehr couragierte Einführung in die Debatte. - Ich übergebe das Wort an Herrn Faulenbach da Costa.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Auch ich danke für die Einladung. Als Gutachter bin ich heute nicht zum ersten Mal in diesem Kreis, sondern habe letztes Jahr im April schon einmal vor diesem Ausschuss gesprochen und mich damals bereits zum Nachtflugbedarf und -betrieb geäußert. Ich denke, meine damalige und meine persönliche Position sind bekannt; die muss ich nicht noch einmal vortragen.

Heute bin ich als Gutachter hier, und da ist es unter anderem meine Aufgabe, Aspekte zu betrachten, die möglicherweise die eine oder andere Auflockerung für einen Nachtflugbetrieb erforderlich machen könnten. Ich habe kein Problem damit; ich tue das gern, weil ich denke, dass es beim Thema Nachtflugbetrieb keine objektiven Kriterien gibt, die die eine oder andere Regelung bedingen, sondern dass es immer eine politische Betrachtung ist, welche Belange Ihrer Meinung nach vorrangig zu gewichten sind: die Belange der Flughafennachbarn auf Nachtruhe oder die betriebswirtschaftlichen Belange der Fluggesellschaften. Eine „richtige“ politische Bewertung, objektive Maßstäbe oder Kriterien gibt es meiner Meinung nach nicht.

Aufgrund der Gewichtung, die ich vorgenommen habe, bin ich zu dem Ergebnis gekommen, dass man bei anderer Gewichtung genauso gut zu einem anderen Ergebnis hätte kommen können. Insoweit habe ich kein Problem, hier die Frage zu stellen, welche Nachtflugregelung sich durchsetzt, und Ihnen Argumente zu liefern, die möglicherweise gegen eine Nachtflugregelung von 22 bis 6 Uhr sprechen. Letztlich ist es jedoch Ihre Entscheidung - eine politische Entscheidung -, welcher Gewichtung bzw. welchen Bedürfnissen und Bedarfen Sie den Vorrang geben.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Zunächst will ich eine Begriffsklärung vornehmen, weil hier viel mit Begrifflichkeiten hantiert wird, die so nicht richtig sind. Auch in der Stellungnahme von Air Berlin wird von Nachtflugverbot gesprochen, obwohl es in der aktuellen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum BER nicht um Nachtflugverbot, sondern um Nachtflugbeschränkungen und darum, dass von 0 bis 5 Uhr nicht geflogen werden darf, geht. Ein Nachtflugverbot gilt immer von 22 bis 6 Uhr - es muss die gesamte Nacht betreffen.

In Deutschland gibt es nur einen Flughafen, der dieses Kriterium erfüllt, und zwar der Flughafen Dortmund. Alle anderen Flughäfen in Deutschland haben Nachtflugbeschränkungen, und ebenso haben auch andere Flughäfen in Europa in unterschiedlicher Ausprägung Nachtflugbeschränkungen. Air Berlin liefert eine Skizze mit Ampeln - die liegt Ihnen vor - und sagt, in London gäbe es keine Nachtflugbeschränkungen. Das ist falsch. Am Flughafen London Heathrow beispielsweise gibt es Nachtflugbeschränkungen, nämlich eine Obergrenze an Flugbewegungszahlen, und auch an anderen Flughäfen in London gibt es durchaus Nachtflugbeschränkungen. Sie hören es schon: Es geht um ein Flughafensystem, mit dem Sie wesentlich flexibler sind als mit einem Singleflughafen. Insoweit sollten wir ehrlich sein und ehrlich darüber sprechen. Das Nachtflugverbot gilt von 22 bis 6 Uhr, und Nachtflugbeschränkungen betreffen alles andere, was in der Zeit zwischen 22 bis 6 Uhr geschieht und was über Verfügungen verfügt wird, beinhalten jedoch kein absolutes Flugverbot. Hier gibt es unterschiedliche Ausprägungen, zum Beispiel kann man die Anzahl der Nachtflugbewegungen begrenzen oder nächtliche Frachtflüge verbieten oder Ähnliches. All das, meine ich, sollte man dabei beachten.

Deshalb sage ich etwas provozierend: Das, was Air Berlin geschrieben und dargestellt hat, ist aus meiner Sicht zunächst einmal die Propaganda einer Luftverkehrsgesellschaft - eine zulässige Propaganda, aber keine objektive bzw. konstruktive Information zum Thema Nachtflugbetrieb, denn was dort gefordert wird, wird nachweislich bereits erbracht. Ich komme später darauf zurück.

Ein weiterer Punkt, der in Berlin auch schon eine Rolle spielt: Bei der bisher vorgesehenen und gescheiterten Eröffnung war von Anfang an zumindest erkennbar, dass der Flughafen nachts voll koordiniert weiter betrieben werden sollte. Ich verstehe nicht, wie ein neuer Flughafen voll koordiniert laufen kann. Ein voll koordinierter Flughafen hat die Besonderheit, dass er Verdrängung von Tagflugverkehr in die Nacht provoziert. Am Flughafen Frankfurt habe ich eine Untersuchung angestellt; ich habe 90 000 Flugplandaten ausgewertet und bin zu der festen Überzeugung gekommen, dass die volle Koordination eines Flughafens - das heißt, mit einem Deckel an Bewegungen am Tag - dazu führt, dass es Verdrängung in der Breite gibt und Verkehre letztendlich von den Randstunden - den Spitzen am Tagesrand von 6 bis 8 Uhr und 18 bis 22 Uhr - in die Nachtrandstunden verdrängt werden. Auch das sollte man deutlich machen. Damit will ich sagen: Eine Slot-Bewirtschaftung, wenn sie nicht nötig ist - ich denke, mit der Eröffnung des Flughafens BER ist sie nicht notwendig, weil das Pistensystem mehr zulässt, als am Anfang an Flügen zu erwarten ist -, wird dazu führen, dass unnötige Nachtflüge stattfinden.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Demnächst wird ein Papier von mir veröffentlicht, in dem ich dargestellt habe, dass es am Flughafen Frankfurt (Main) einen Koordinationseckwert von 96 Bewegungen gibt und der morgendliche erste Knoten des Drehkreuzes dazu führt, dass in die Randstunde von 5 bis 6 Uhr Flüge verdrängt werden - obwohl genügend Kapazitäten verfügbar sind -, die ebenso in der morgendlichen Stunde nach 6 Uhr stattfinden könnten. Mit der Analyse der Tageslinie am Flughafen Frankfurt kann man das relativ deutlich machen.

Wenn Air Berlin sagt, sie hätte einen Anteil von 47 % am Flugbetrieb am Flughafen Tegel, ist das nur die halbe Wahrheit, denn in Berlin gibt es nicht nur den Flughafen Tegel, sondern derzeit noch das Flughafensystem Tegel und Schönefeld. An letzterem hat Air Berlin einen Flugbetriebsanteil von 28,2 % und nicht von 47 % - das relativiert das Ganze. Am Flughafensystem hat sie einen Anteil von 28 bis 30 % - maximal 30 %. Das zeigt zugleich die Vorteile eines Flughafens BER gegenüber dem in Frankfurt. Am dortigen Flugbetrieb hat die Lufthansa einen Anteil von mehr als 60 %, das heißt, der Flughafen Frankfurt lebt und stirbt mit der Lufthansa. In Berlin haben Sie im Prinzip bessere Voraussetzungen, um ihren Flughafen betreiben zu können, weil es eine relativ ausgewogene Verkehrsstruktur gibt, was die Verkehrsgesellschaften, die in Berlin verkehren, angeht.

Insoweit ist die Frage, wenn Air Berlin in ihrer Stellungnahme darauf hinweist, dass ihr neben Tegel mit seinen Nachtflugbeschränkungen noch der Ausweichflughafen Schönefeld zur Verfügung stehe, und wenn der Nachtflugbedarf, den sie anmeldet, besteht, warum sie nicht schon längst mit den gewünschten Nachtflügen nach Schönefeld umgezogen ist, wenn es aus Sicht der Airline wirtschaftlich zu begründen wäre. Das hat sie nicht getan. Air Berlin sagt auf der einen Seite, dass Verkehre abwanderten, wenn sie nachts nicht fliegen kann. Auf der anderen Seite wird gesagt, wenn die Möglichkeit für Ausweichflüge nach Schönefeld nicht mehr existiere, müsste sie in der Nacht fliegen, weil es sonst keinen Flughafen in unmittelbarer Nähe gebe, auf den man ausweichen könnte. Es gibt also keine Konkurrenz; insoweit die Frage, ob es so zu sehen ist, dass es wieder relativiert wird, wenn in einer bestimmten Zeit nicht geflogen werden könnte.

Ich komme nun zu den Anforderungen und zu den Punkten, an denen ich einen Nachtflugbedarf sehe. Ich sehe ihn beispielsweise nicht bei den Technikanforderungen und in Bezug auf die Überführungsflüge - das sind ausdrücklich Leerflüge, die jederzeit - nicht unbedingt in der Nacht - stattfinden können.

Zu den Wartungsereignissen: Sie können feststellen, dass Wartungsereignisse wie der A-Check in jedem Wartungsstandard innerhalb des Umlaufs stattfinden können, dafür also keine Spezialisierung gebraucht wird, und der B-Check zwölf Stunden dauert, also in einer Nacht nicht abzufertigen ist. Der C-Check dauert zwei Wochen und kann somit ebenfalls keinen Nachtflugbedarf auslösen. Außerdem gibt es keinen Crewbedarf.

Nun komme ich zu dem Punkt, an dem es strittig ist, ob Nachtflugbedarf besteht: der Passagierbereich. Interessant ist, dass Air Berlin, weil sie keine Fracht abfertigt oder transportiert, nichts zum Frachtbedarf sagt.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

In der Analyse für den Flughafen Frankfurt konnte ich für die interkontinentalen Flüge das Ergebnis zeigen, dass es in der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr am Drehkreuz keinen Nachtflugbedarf gibt, und viel weniger wird es ihn in Berlin geben.

Ich versuche, das an einem Beispiel deutlich zu machen, das am einprägsamsten ist, wenn man von Frankfurt ausgeht: Wenn Sie von der Westküste der USA nach Europa bzw. Frankfurt fliegen, fliegen Sie dort am Vormittag ab, sind am späten Nachmittag an der Ostküste, von wo aus Sie weiterfliegen, und kommen am frühen Vormittag zwischen 6 und 9 Uhr in Frankfurt an - das ist die übliche Weise. Wenn Sie das einmal Richtung Osten durchspielen - Berlin sollte in der Planung in der Vergangenheit, so ist es im Raumordnungsverfahren und auch später gewesen, das Drehkreuz des Ostens für die Langstreckenverkehre sein -, stellen Sie fest, dass wenn Sie das Drehkreuz im Nahen Osten in Dubai oder an den Flughäfen dort um 1 Uhr morgens erreichen wollen, Sie hier gegen 17 Uhr und nicht in der Nacht abfliegen müssten. Dann wären Sie von Dubai aus beispielsweise am nächsten Mittag in Kuala Lumpur - und so weiter. Also besteht auch hier kein Nachtflugbedarf in Berlin.

Anders sieht es aus, wenn Sie die touristischen Flüge oder die Ferienflugverkehre betrachten. Auch dort liefern die Airlines die Begründung, dass man Flüge aufgrund der entsprechenden Umläufe, die man machen kann, haben will und braucht, um wirtschaftlich zu bleiben, durchaus eine Stunde in die Nacht hinein verschieben kann - wie die CDU-Fraktion das beantragt hat. Für den Zeitraum vor 6 Uhr morgens kann man das nicht begründen.

Ich habe eben noch einmal nachgesehen: Festzustellen ist, dass die ersten Flüge von Frankfurt - das sind Europaflüge - 06.35 Uhr in Frankfurt starten. Wenn Sie den ersten Flug in Frankfurt 06.35 Uhr inklusive Umsteigezeit erreichen wollen, müssten Sie 4 Uhr in Berlin abfliegen. Das will keiner, und niemand fordert, dass das stattfindet. Sie können nämlich auch den zweiten Abflug - das ist der Abflug im ersten Knoten in Frankfurt, der 09.30 Uhr beginnt, erreichen. Das heißt, es ist ausreichend, wenn Sie um 6 Uhr hier abfliegen; dann sind Sie 7 Uhr in Frankfurt, wo 09.30 Uhr die ersten innereuropäischen und ab 10 Uhr die interkontinentalen Flüge abgehen - auch das ist kein Problem; die entsprechenden Flüge zu erreichen ist möglich. Feederflüge generieren also auch keinen Nachtflugbedarf in Berlin.

Was die touristischen Flüge angeht, konstatiere ich durchaus, dass man dafür argumentieren kann, dass wir einen Flugbetrieb von 6 bis 23 Uhr brauchen, um diese Flüge im Sinne der Airlines betriebswirtschaftlich abfertigen zu können; hier besteht ein gewisser Bedarf. Ich bin der Überzeugung, dass man darauf verzichten kann; auf der anderen Seite gibt es durchaus gute Gründe dafür zu sagen, dass die Fluggesellschaften diesen Bedarf haben, den man ihnen durchaus zubilligen könnte. Das ist - wie ich eingangs sagte - eine Frage der politischen Gewichtung. Das müssen Sie entscheiden.

Zum Thema Verfrühung und Verspätung führe ich nichts weiter aus und komme damit zum Schluss.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Man sollte sich allerdings darüber unterhalten, wie man ein Nachtflugverbot bzw. Nachtflugbeschränkungen - das ist meine Interpretation - ausgestaltet, das heißt von welcher bis zu welcher Uhrzeit welche Regeln gelten und ab welchem Punkt ein Nachtflugverbot bzw. Nachtflugbeschränkungen wirksam sein soll bzw. sollen: wenn man über die Schwelle fliegt, von der Schwelle startet, von der Position ausgeht oder in den Nahbereich des Flughafens gelangt. All das sind Fragen, die man bei der Ausgestaltung eines Flugverbots beachten und für die man auch im Interesse der Luftverkehrsgesellschaften eine Regelung treffen sollte, die eine möglichst hohe Flexibilität im ihrem Sinne gewährleistet. - Ich bedanke mich.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Faulenbach da Costa. Sie haben auch schon Bezug zu vorliegenden Stellungnahmen genommen, was sicher eine sehr spannende Sache für die Abgeordneten ist. Deswegen hat nun Herr Martin Biesel alle Chancen und Möglichkeiten, die schon aufgeworfenen Problemstellungen zu Ihrer Stellungnahme in die Anhörung einzubringen. - Sie haben das Wort.

Herr Biesel (Air Berlin):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung, hier Stellung nehmen zu können. Mein Hauptanliegen ist allerdings nicht, zu einer Stellungnahme eines anderen Stellung zu beziehen, sondern zum vorliegenden Antrag. Ich will, weil eben beinahe der Eindruck entstanden ist, dass die gegenwärtigen Regelungen des planfestgestellten Beschlusses für BER den Interessen von Air Berlin entgegenstehen könnten, klarstellen, dass dies nicht der Fall ist. Insofern sind wir, was die Rechtfertigung betrifft, in der Status-quo-Situation, die wir nicht selbst herbeigeführt haben, sondern ein aufwendiger politischer Beschluss, den Sie alle mit verfolgt haben, der am Ende auch planfestgestellt wurde und vor Gericht Bestand hat.

Ich will, weil ich auch die Branche vertrete, ein kurzes Wort zur Lage der Branche am Beispiel Air Berlin sagen; die Branche hat hier insgesamt überhaupt keine unterschiedlichen Meinungen: Wenn Sie unternehmerische Flexibilität einschränken, ist das schlecht, das kann jeder leicht nachvollziehen. Wir haben ein hohes Interesse an einem Akzeptanzausgleich, was Betroffene angeht. In diesem Punkt unternehmen wir sehr viel, zum Beispiel hat Air Berlin die modernste Flotte mit Technologie, die leiser ist, als das in vergangenen Jahren der Fall war.

Der Kern dessen, was ich hier vorbringen will, ist jedoch folgender: Air Berlin unterzieht sich wie die Lufthansa einem intensiven Restrukturierungsprogramm, weil die wirtschaftliche Lage der deutschen Airlines ausgesprochen schlecht ist. Das umfasst unter anderem den Abbau von 900 Stellen inklusive der sehr harten Maßnahme der betriebsbedingten Kündigungen. Warum erwähne ich das? Ich glaube, es gibt auch eine Sensibilität gegenüber Arbeitsplätzen und nicht nur gegenüber der Lärmbetroffenheit. Das betrachte ich auch nicht als eine Propaganda, sondern als ein sehr ernstes Anliegen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Air Berlin tut zudem etwas, das Airlines ungern tun: Sie schrumpft ihre Flotte - signifikant von über 170 auf 143 Flugzeuge. Das heißt, sie gibt Marktanteile auf. Die Luft-hansa hat ein ähnliches Programm.

Der Ehrlichkeit halber muss man hinzufügen: Air Berlin hat im Zuge ihrer offensiven Wachstumsstrategie viele unternehmerische Probleme, die dazu geführt haben, dass sie auch defizitär ist. Trotz eines einmalig leicht positiven Bilanzabschlusses ist sie operativ hochgradig defizitär, aber nicht nur die eigenen unternehmerischen Probleme haben dazu geführt, sondern Standortfaktoren haben sich Stück für Stück so kumuliert, dass in Deutschland und in Europa inzwischen kein Netzwerk-Carrier mehr erwähnenswert profitabel ist. Im Gegenteil: Das übliche Bild ist, dass fast alle Netzwerk-Carrier mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Das legt den Verdacht nahe, dass das nicht an der schlechten Unternehmensführung der einen oder anderen Airline liegt, sondern dass der Standort Europa und Deutschland in einem sehr wettbewerbsintensiven Business hinter anderen zurückgeblieben ist. Wir erleben das auch international - ich sage das gern einmal sehr hart -: Was Ertrag bzw. Gewinn und Wachstum in der Airline-Branche angeht, steht Europa inzwischen gemeinsam mit Afrika auf dem letzten Platz; in dieser Liga spielen wir inzwischen.

Weltweit wird der Luftverkehr als Wachstumschance anerkannt; viele haben eine sehr positive Grundhaltung. In Deutschland hat die Summe der unterschiedlichen regulatorischen Belastungen - seien es Betriebszeiten von Flughäfen, steuerliche Belastungen, Belastungen im Verbraucherschutz eher dazu geführt, dass Airlines inzwischen sehr kritisch reagieren, wenn eine weitere regulatorische Belastung droht, und die Veränderung dieser planfestgestellten Betriebszeiten vom BER würde ganz klar eine weitere regulatorische Belastung darstellen.

Trotzdem hat Air Berlin gesagt: Berlin-Brandenburg ist unsere Heimatregion - die haben wir im Namen -, und wir wollen trotz der schwierigen Bedingungen hier unseren Wachstumsmarkt haben und trotz der schwierigen Lage der Branche zusätzlich investieren: mit dem Ausbau unseres Streckenangebots und eines Drehkreuzes. Ein Drehkreuz lebt davon, dass in gewissen Wellen Feederwege zugeführt werden - sei es aus der europäischen Mittelstrecke, aus der deutschen Strecke oder von Partnern wie ET (Ethiopian Airlines), die insgesamt 98 Codeshareverbindungen mit uns unterhält, davon eine tägliche Verbindung nach Abu Dhabi, oder innerhalb der Allianz, wo die Anbindungsqualität ebenfalls über diese Art eines Drehkreuzes organisiert wird. Ein Drehkreuz ist allerdings ein unternehmerisches Konzept, das sich am Markt behaupten, das aufgebaut werden muss; die Menschen müssen es akzeptieren, und dafür brauchen wir auch entsprechende Nachtrandzeiten und flexible Regelungen.

Auf die Frage „Wieso nutzen Sie Schönefeld nicht, da kann man doch nachts fliegen?“ gibt es eine einfache Antwort, die von jedem Laien sofort nachzuvollziehen ist: Mit Splitoperations an zwei Orten können wir unseren Flugbetrieb nicht abfertigen, und wir können unseren Kunden auch nicht zumuten, nachts in Schönefeld anzukommen, um vielleicht in Tegel umzusteigen. Das ist, wie ich glaube, relativ naheliegend.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Wir freuen uns trotz der Schwierigkeiten unverändert auf den BER und sind auch der Auffassung, dass nicht die Airlines oder die Branche dem Balanced Approach zugestimmt haben, sondern die Vereinten Nationen haben durch die Staaten geregelt, dass operative Einschränkungen von Betriebszeiten im Sinne des Lärmschutzes immer nur das letzte Mittel sein können. Das ist die staatliche Auffassung, der auch unser Land zugestimmt hat.

Nun greife ich kurz zwei weitere Aspekte auf - der eine ist der rechtliche Aspekt. Wir wissen alle, dass Infrastrukturen hochgradig rechtliche Wirkungen entfalten; das war auch beim BER so. Ein Planfeststellungsbeschluss dient dazu, langfristig Planungssicherheit für die öffentliche Hand, für die betroffenen Gemeinden und auch für die Unternehmen zu fördern. Wir haben den CDU-Antrag juristisch überprüfen lassen - Informationen darüber sind unserer Stellungnahme (Anlage 1) beigelegt. Das Votum ist aus dieser Sicht sehr eindeutig: Auf die Art und Weise, wie sie im CDU-Antrag begründet wird, kann auf keinen Fall eine Planfeststellungsänderung herbeigeführt werden. Sollte es in dieser oder einer anderen Form dazu kommen, wird es mit Sicherheit ein hohes Klagerisiko geben, weil hier auch unternehmerische langfristige Sicherheit betroffen ist.

Zur Technik: Die Nachtstunden sind für die Wartung entscheidend. Wo die Wartung stattfindet, ist meist auch ein Drehkreuz. Es ergibt wenig Sinn, Flugzeuge zum Beispiel in Düsseldorf warten zu lassen, um sie morgens mit einem Positionflug nach Berlin zu bringen. Wir haben eine riesige Investition - bzw. ein Investor für uns - in einen sehr großen Hangar getätigt, den wir gemeinsam mit Germania betreiben. Der steht jetzt leider leer; am Tag vor der Verkündigung der Verschiebung des Eröffnungstermins ist er jedoch feierlich eingeweiht worden. In diesem Hangar wollen wir auch Drittgeschäfte und eigene Wartungen durchführen. Das machen wir mit den eigenen Flugzeugen, wenn sie morgens auch wieder vom BER starten. Tun sie das nicht - und das tun sie unter anderem gegenwärtig in Tegel nicht, weil wir dort abends nicht hinreichend viele Langstreckenflugzeuge andocken können -, hat das eine ganz klare Folge: Wenn der Technikschnitpunkt nachts nicht hier sein kann, wird er nach Düsseldorf verlagert, und dann wird das Angebot von Düsseldorf verstärkt. Man darf Folgendes nicht vergessen: Trotz der Nachtflugbeschränkung gibt es dort einige unternehmerische Vorteile, nämlich einen riesigen Organmarkt. Das heißt, der Binnenwettbewerb innerhalb der Air Berlin, was Drehkreuze angeht, würde eindeutig zugunsten von Düsseldorf verschoben - das ist nicht unsere Absicht. Technik spielt hierbei jedoch eine wichtige Rolle.

Ich komme zum Punkt internationale Anbindung zurück: Wir wollen die internationale Anbindung ausbauen. Kürzlich erst haben wir die Möglichkeit, von Tegel nach Chicago zu fliegen, eröffnet. Sie müssen sich Folgendes vorstellen: Die BER-Eröffnung wurde so kurzfristig abgesagt, dass wir zum geplanten Eröffnungstermin unseren Sommerflugplan bereits aufgestellt hatten und die Tickets bereits im Verkauf waren - das war eine sehr ungewöhnliche Situation. Die wichtige Zahl dabei ist jedoch: Für den Sommerflugplan haben wir unsere Fluganzahl um 230 pro Woche erhöht. Dabei war unser Grundsatz, in den Morgen- und Nachtzeiten im Prinzip möglichst wenig Flugverkehr zu betreiben und nur zu fliegen, wenn es nicht anders geht.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Ein Beispiel: Man erhält im Sommer am Flughafen von Palma de Mallorca an Tageszeiten keine Landesslots, weil es dort so eng ist. Wir muten es unseren Kunden zwar ungern zu, aber wir fliegen daher 05.30 Uhr in Berlin los. Das war irgendwann nicht mehr möglich, weil es seitens des Berliner Flughafens keine Genehmigung für einen so frühen Abflug mehr gab. Damit will ich sagen: Die Welt richtet sich nicht nur nach uns.

Das Gleiche gilt für Interkontinentalflüge: Was Sie, Herr Faulenbach da Costa dargestellt haben, ist auch nur die halbe Wahrheit. Sie fliegen manchmal nicht direkt von der Ostküste der USA, sondern haben irgendwo ein weiteres Leck, und das richtet sich nicht immer zu 100 % nach unseren zeitlichen Erfordernissen, sondern auch nach den Gegebenheiten vor Ort, denn auch andere Airlines haben Drehkreuze und Slots. Deswegen wäre die Rücknahme von Flexibilität im Bereich des BER für die internationale Anbindung auf jeden Fall eine Gefahr; das sehe ich eindeutig.

Schlussbemerkung - für Fragen in Bezug auf alles andere stehe ich gern zur Verfügung -: Mein Vorredner hat gesagt, Air Berlin habe nur einen Anteil von knapp 30 % am Flughafensystem. Das ist zwar richtig, aber er hat daraus die Schlussfolgerung gezogen, das sei viel besser als in Frankfurt, wo die Lufthansa eine sehr viel stärker dominierende Rolle spielt. Ich fände es bedauerlich, wenn man aufgrund dessen nun der Ansicht wäre, Air Berlin sei am Standort Berlin verzichtbar, denn eines ist klar: Wirtschaftlich wird dieser Flughafen nur, wenn sich eine Airline bereiterklärt, ein Drehkreuz aufzubauen. Wachstum an Flughäfen findet nur dort in übergeordnetem Maße statt, wo Drehkreuze sind - Air Berlin hat vor, eines aufzubauen.

Derzeit sind von 22 Verkehrsflughäfen in Deutschland nur 6 profitabel; im Sommerflugplan gehen die Flugbewegungen dramatisch zurück. In vielen Bundesländern - nehmen wir einmal NRW - werden die öffentlichen Haushalte inzwischen ständig gefordert, diese Defizite auszugleichen, weil sie oft Anteilseigner der Flughäfen sind. Man muss wissen, dass die Reduzierung der Betriebszeiten des BER einen unmittelbaren Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des BER hätte. - Danke schön.

Herr Werthwein (UVB):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Auch wir bedanken uns für die Einladung zu dieser Anhörung und haben Ihnen im Vorfeld ebenfalls eine schriftliche Stellungnahme (Anlage 2) zugeleitet, sodass unsere Position nachvollziehbar ist; nicht alles wird sich in der Kürze von zehn Minuten hier darstellen lassen.

Als Spitzenverband der Wirtschaft in Brandenburg und Berlin legen wir, was diese Fragestellungen angeht, ein Hauptaugenmerk auf die wirtschaftlichen Belange. Für alle, die sich in diesem Raum befinden, ist sicherlich unstrittig, dass es zu den größten Herausforderungen in der Region gehört, die Wirtschaftskraft weiter zu stärken, mehr Arbeitsplätze zu schaffen und die Arbeitslosigkeit weiter zu reduzieren. Das ist kein Selbstläufer, dafür braucht es Voraussetzungen, und die Unternehmen sind eine der wichtigsten Voraussetzungen - soweit muss man an der Stelle ausholen - für leistungsfähige Infrastrukturen in einer global aufgestellten Wirtschaft, vor allem auch Luftverkehrsinfrastrukturen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Das betrifft nicht nur die Frage, ob es einen Flughafen gibt, sondern auch, unter welchen Rahmenbedingungen ein solcher Flughafen betrieben werden kann. Das und auch die Frage der Flugzeiten sind essenziell, denn nur, wenn diese Faktoren optimal ausgestaltet werden, wird der Flughafen die ihm zugedachte Funktion als Wachstumsimpulsgeber und Arbeitsplatzmotor erfüllen können.

Sicherlich ist außer Frage, dass ein erfolgreicher Flughafen mit wachsenden Flugverkehrsbewegungen für seine Anwohner Fluglärm bedeutet. Sicherlich ist jedoch ebenso außer Frage, dass es zu den Entwicklungsinteressen der Menschen in Berlin und Brandenburg gehört, wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven, Arbeitsplätze und Lebensperspektiven zu sehen, und die Menschen wollen auch fliegen. Das zeigen die Luftverkehrs- und Passagierzahlen der zurückliegenden Jahre: Hier gibt es 5 % Wachstum pro Jahr. Das heißt, das Fliegen gehört zu den Interessen der Menschen in beiden Bundesländern. Das in Übereinkunft bringen und miteinander vereinbaren zu wollen ist nichts Neues, sondern ein langwieriger, ein jahrelang geführter Abwägungsprozess - insbesondere, was die Flugzeiten angeht -, im Zuge dessen man inzwischen durch alle juristischen Instanzen gegangen ist und an dessen Ende der gerichtsfeste, letztinstanzlich bestätigte verbindliche Kompromiss des Bundesverwaltungsgerichts steht. Da kann Herr Baier sagen: Der bleibt falsch. - Ich sage: Der bleibt richtig.

Die Eckpunkte sind auch bekannt: Es geht um das Verbot eines nächtlichen Flugverkehrs von 0 bis 5 Uhr - derzeit wird in Schönefeld rund um die Uhr geflogen -; in den daran angrenzenden Zeiten gibt es erhebliche Beschränkungen; für die Erteilung von Start- und Landeerlaubnissen müssen sachliche Gründe vorliegen. Der Planergänzungsbeschluss schließlich hat auch die absolute Anzahl der Flüge in den Randzeiten deutlich gedeckelt. Das ist ein starker Kompromiss, der aus Sicht der Wirtschaft eingegangen wurde, einer, der Anwohnerinteressen in großem Maße Rechnung trägt und Flugverkehrszeiten gegenüber heute gültigen Regelungen erheblich einschränkt. Ich verhehle nicht: Wir als Wirtschaft hätten uns gerade mit Blick auf das prognostizierte Passagierzahlenwachstum - bezüglich dessen sind alle Prognosen aus der Vergangenheit eingetreten - durchaus weniger starke Beschränkungen gewünscht.

Wenn nun ein Flugverbot von 23 bis 6 Uhr zur Debatte gestellt wird, stellt das nicht nur den Kompromiss, der sehr aufwendig errungen wurde, infrage, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Flughafens, seinen Erfolg und seine Chancen für Wachstum und Arbeit. Ich sage Ihnen auch, warum das so ist - aus der Perspektive der Airlines hat Herr Biesel schon sehr detailliert ausgeführt. Man kann das ganz einfach zusammenführen: Flugzeuge verdienen ihr Geld in der Luft und nicht am Boden, und je länger sie am Boden stehen, desto mehr fragt sich eine Airline: Mache ich andersorts mit dieser Maschine vielleicht einen besseren Umsatz? Kann sie dort produktiver eingesetzt werden? Bin ich hier am richtigen Standort? Da geht es nicht um die Frage, ob ein Flug in der letzten halben Stunde entfällt, sondern angesichts von Umlaufplanungen etc. hat das sehr viel größere Dimensionen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Aus der Perspektive des Flughafens: Flughäfen befinden sich heute in einem ausgesprochen harten Wettbewerb, gerade, was die Flugzeiten angeht - die sind ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor. Jede diesbezügliche Einschränkung hat mittel- und langfristig Verlagerungsauswirkungen, und insofern kann bei Ihrem Antrag, der heute zur Debatte steht, auch nicht, wie von Ihnen, von einem Dreiklang - Lärmschutz, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit - gesprochen werden, sondern es handelt sich ganz klar um eine einseitige Ausweitung zulasten der Wirtschaftlichkeit.

Ich will in vier Punkten darstellen, wie sich die Ausweitung des Nachtflugverbots konkret auf die Flugangebote auswirken würde: Zum einen ist da die Geschäftsfliegerei - HAP-Feederwege, Zubringerverkehre für Anschlussflüge an Drehkreuzen. Nehmen wir Frankfurt als Beispiel, denn dieser Flughafen ist von den Vorrednern auch angesprochen worden. Die Flüge an den dortigen HAPs starten geballt zwischen 7 und 8 Uhr morgens, und das hat gute Gründe. Herr Faulenbach da Costa hat mit Uhrzeiten hantiert, aber die gleichen Zahlen lassen sich auch anders lesen. Wenn ich beispielsweise nach Nordamerika fliegen will, startet der Flug 7 bis 8 Uhr in Frankfurt, weil er - unter Berücksichtigung der Zeitverschiebung - am Vormittag in Nordamerika ankommt. Diese Landezeit ist attraktiv, und deswegen werden die Flüge so nachgefragt. Wenn ich in Frankfurt 7 oder 8 Uhr starten will, muss ich jedoch entsprechend früher in Berlin losfliegen, und deswegen brauchen wir auch die entsprechenden frühen Flugmöglichkeiten ab 05.30 Uhr. Am Abend verhält es sich umgekehrt. Da erreicht der Passagier ein HAP zu der typischen Ballungszeit 21 oder 22 Uhr und will den Anschlussflug nach Berlin erreichen, mit dem er nach 23 Uhr hier landet. Die Nutzung der Randzeiten ist also erforderlich; steht sie nicht zur Verfügung, gibt es die Anschlüsse nicht, und das stellt de facto eine Abkopplung dar. Was das für einen Standort bedeutet, liegt auf der Hand.

Im Mittelstreckenbereich, im Point-to-Point-Verkehr gibt es einen ausgesprochen harten Preiswettbewerb. Das liegt daran, dass die Kunden Angebote vergleichen und sich meist für das preisgünstigste entscheiden. Um diese Preise anbieten zu können, müssen die Fluggesellschaften eine hohe Auslastung des Fluggeräts sicherstellen. Dabei handelt es sich um die 14,5 Blockstunden, von der die Rede ist; die lassen sich im Point-to-Point-Verkehr nur bei drei bis vier Umläufen am Tag erreichen und am Standort BER nur realisieren, wenn die Flugzeiten zur Verfügung stehen, wie sie in dem vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Kompromiss festgelegt wurden.

Zum Interkontinentalverkehr: Wir freuen uns alle, dass inzwischen auch vermehrt Langstreckenverbindungen zur Verfügung stehen. Es gibt nun 25 Interkontinentalverbindungen, darunter 10 Langstreckenverbindungen. Ziel ist - das ist ein Eckpfeiler -, den BER zum Drehkreuz auszubauen. Herr Biesel hat deutlich gesagt: Wirtschaftlich wird der BER nur, wenn er zum Drehkreuz ausgebaut wird. Dafür muss er auf der anderen Seite für Umsteigerverkehre erreichbar sein. Das heißt, wenn in Berlin 7 oder 8 Uhr losgeflogen werden soll, muss entsprechend früher hier angekommen werden können und die entsprechenden Zeiten für Zubringerverkehre zur Verfügung stehen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Viertens: Wartungsschwerpunkt. Es ist sicherlich für alle auch das Ziel, dass Flugzeuge hier - wie man so sagt - stationiert sind und gewartet werden, weil sich damit auch hochwertige, qualifizierte Arbeitsplätze verbinden. Ausgesprochen erfreulich beispielsweise ist die Ansiedlung des gemeinsamen Wartungshangars von Air Berlin und Germania. Um externes Fluggerät hierherzubringen, braucht es jedoch Überführungsflüge, und die finden statt, wenn die Maschinen nicht voll besetzt unterwegs sind und nicht produktiv genutzt werden, und zwar in Randzeiten. Dafür muss es entsprechende Möglichkeiten geben.

Zusammengefasst kann man sagen: Wir brauchen den Flughafen BER - so wie er geplant ist, so wie er durch alle Instanzen hinsichtlich der Flugzeiten beschlossen ist, wie er von allen drei Gesellschaftern in der Vergangenheit getragen wurde - das ist auch eine Frage von Verlässlichkeit und Planungssicherheit für die Wirtschaft. Das nun einseitig zu öffnen lehnen wir ganz entschieden ab, denn das hilft dem Flughafen einfach nicht, und das hilft vor allem nicht dem neuen Flughafenchef Mehdorn, der nun den Auftrag hat, den Flughafen zum größtmöglichen Erfolg zu führen. Ihm sollten nicht wie in der vorgezeichneten Art Steine in den Weg gelegt werden. Deswegen appellieren wir an die Landesregierung und auch an Sie als Abgeordnete, keine Alleingänge für ein erweitertes Nachtflugverbot oder ein neues Planergänzungsverfahren zu unternehmen, das entsprechende Verzögerungen bringt, sondern mit den durch alle Instanzen geprüften Regelungen weiter verlässlich zu planen. - Vielen Dank.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Werthwein. - Ich eröffne nun die erste Fragerunde. - Herr Dombrowski, Sie haben das Wort.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Ich habe Fragen an Herrn Werthwein, Herrn Biesel, Herrn Faulenbach da Costa und auch an Herrn Baier. Ich beginne bei Herrn Werthwein: Die Stellungnahme der UVB haben wir selbstverständlich gelesen, und Sie haben Ihre Ansichten hier noch einmal vorgetragen. Ich beschränke mich auf zwei Punkte. Auf Seite 3 haben Sie ausgeführt:

„Gegenwärtig wird am Flughafen Schönefeld im 24-Stunden-Betrieb geflogen. Der Kompromiss führt daher zu einer erheblichen Einengung des Flugverkehrs. Gleichzeitig werden die Anwohner deutlich vom Fluglärm entlastet.“

Meine Frage: Sie schreiben, der Flughafen Schönefeld werde im 24-Stunden-Betrieb befliegen. Können Sie mir die Flüge nennen, die zum Beispiel heute zwischen 23 und 6 Uhr in Schönefeld abgeflogen oder gelandet sind? Sie werden das nicht in Ihrer Stellungnahme schreiben, wenn es nicht tatsächlich der Fall ist. Ich habe die Flugpläne auch hier.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Zweitens: In Ihrer schriftlichen Stellungnahme sind Sie ausführlich auf den Zusammenhang zwischen einer Ausweitung eines Nachtflugverbots, wie Sie es nennen - wir sehen es eher als eine Beschränkung -, und den wirtschaftlichen Folgen für die Fluggesellschaften und auch den Flughafen eingegangen. Ich habe die Ausführungen dreimal gelesen, aber keinerlei Berechnungen und auch keinerlei Hinweise dazu gefunden, auf welcher Grundlage Sie zu diesem Schluss kommen. Sie wissen es vielleicht, und ich sage es noch einmal: Die CDU-Fraktion ist schon seit einiger Zeit mit diesem Thema beschäftigt. Unser Hauptthema war und ist nicht die Frage, wann der Flughafen aufmacht und was er am Ende kostet, sondern wie die Zukunft aussieht. Kann der Flughafen tatsächlich - auch wenn er zu teuer wird und zu spät eröffnet - betriebswirtschaftlich arbeiten? Wir haben mit den Flügen und den kalkulierten Passagiergebühren, die der Flughafen erhält gerechnet und dabei zwischen den Premium- und den sehr preiswerten Linien unterschieden. Wir sind zu dem Ergebnis gekommen, dass diese Preise nicht zu erzielen sein werden und der Flughafen, wenn er dann eröffnet, jedes Jahr mit Millionenbeträgen im Betrieb gestützt werden muss. Das können wir anhand von Rechnungen belegen. Wenn Sie eine These aufstellen, dazu jedoch keinerlei Hinweise oder Rechenbeispiele geben, bitte ich Sie, das jetzt mündlich nachzuholen.

Meine Frage an Herrn Biesel ist nur eine Verständnisfrage; vielleicht habe ich es falsch verstanden: Sie haben gesagt, das regionale Originäraufkommen - also ohne Umsteiger - sei in der Region Düsseldorf am größten. Können Sie mir sagen, woher diese Information stammt, denn nach unserer Kenntnis hat die Region Berlin-Brandenburg das größte Originäraufkommen.

Folgende Frage an Herrn Faulenbach da Costa: Als Herr Biesel sagte, dass es mit der gleichzeitigen Nutzung von Tegel und Schönefeld nicht so einfach sei und das mit Splitoperations gemacht werden müsste, schüttelten Sie den Kopf. Können Sie bitte Ihre Meinung dazu sagen?

Die zweite Frage an Sie betrifft Ihre Erfahrung aus einem anderen Bundesland: Wir wünschen dem Flughafen eine Perspektive und eine sehr imposante Entwicklung. Durch Parteitagsbeschluss einer großen Partei hier in Brandenburg ist jedoch ausgeschlossen worden, dass am Flughafen BER eine dritte Start- und Landebahn gebaut wird. Meine Lebenserfahrung, auch wenn ich kein Fachmann in Bezug auf Flughäfen bin, lässt mich da für die Zukunft anderes erahnen. Können Sie von einem anderen Flughafen in Deutschland vielleicht ein Beispiel geben, das zeigt, dass später doch eine weitere Startbahn genehmigt wurde, obwohl es zunächst Beteuerungen der Politik und der Landesregierung sowie Festlegungen gab, niemals eine einzurichten?

An Herrn Baier nur diese Frage: Sie haben den Antrag der CDU-Fraktion, dem Flughafen von 23 bis 6 Uhr Flugbeschränkungen aufzuerlegen, als „Spatz in der Hand“ bezeichnet. Aus Ihrer Sicht ist es sicherlich auch so; Sie sagten jedoch, es wäre alles viel einfacher, wenn man dem Volksbegehren folgen würde. Nun habe ich mich mit dem Volksbegehren im Landtag beschäftigt und in den Forderungen nichts von 22 bis 6 Uhr gelesen. Aus meiner Sicht gab es zwei Punkte.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Nummer 1: Die Landesregierung möge sich für mehr Nachtruhe einsetzen. Nummer 2: Weitere Verkehre sollen ausgelagert werden. Von daher: Können Sie mir erklären, was Sie meinten, denn die Volksinitiative hat nicht für 22 bis 6 Uhr ein Volksbegehren eingereicht, sondern für mehr Nachtruhe nachgesucht. Deshalb wundere ich mich ein wenig über den „Spatz in der Hand“.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Zunächst eine Vorbemerkung zum Verständnis, die meiner Ansicht nach erforderlich ist: Entscheidungen haben Konsequenzen, und falsche Entscheidungen haben unangenehme Konsequenzen. - Das ist das Ergebnis der Standortentscheidung, über die wir uns alle einig sind, dass sie sehr unglücklich war, dass man es woanders besser gemacht hätte und man nun überlegen muss, wie man mit diesen unangenehmen Konsequenzen umgeht.

Ich habe eine Reihe von Fragen. Zunächst ein kleiner Faktencheck, weil gesagt wurde, man müsse sehr früh losfliegen, um von Frankfurt aus die Interkontinentalflüge zu erreichen. In den nächsten 24 Stunden gehen 08.30 Uhr und 08.45 Uhr zwei Flüge nach New York, 09.40 Uhr einer nach Detroit und 09.40 Uhr einer nach Washington - mehr starten vor 10 Uhr nicht. Meine Frage, an Air Berlin oder an Sie, Herr Faulenbach da Costa: Wann müsste man hier losfliegen, um die ersten Flüge - 08.30 Uhr geht der erste interkontinentale Flug - in Frankfurt zu erreichen? Könnte man auch 6 Uhr losfliegen, um den Flug 08.40 Uhr oder 08.45 Uhr zu erreichen, oder ist das nicht zu schaffen?

Sie sagen, Wirtschaftlichkeit sei nur mit einem Drehkreuz erreichbar. Wie viele Flugbewegungen sind erforderlich, um diese Wirtschaftlichkeit über ein Drehkreuz zu erreichen? Das muss man irgendwie kalkulieren können, denn in der Planfeststellung haben wir letztlich die Anzahl von Flugbewegungen reglementiert, also kann nicht unbegrenzt weitergeflogen werden. Was ist mit den anderen Flugbewegungen und möglicherweise auch mit dem Regionalverkehr, die dann möglicherweise nicht mehr stattfinden können, weil diese Flüge über die Drehkreuzfunktion reinkommen müssten?

Herr Biesel sagte, dass Wartung und Drehkreuz einander bedingten und es nicht anders ginge; Wartung und Drehkreuzfunktion seien nur in Kombination möglich; ohne Drehkreuzfunktion gebe es keine Wartung bzw. keinen Wartungsschwerpunkt - so habe ich das verstanden. Ich wüsste gern von Ihnen, Herr Faulenbach da Costa, ob man wirklich diese Schlussfolgerung ziehen kann. Wie ist das zu bewerten? Würde sich das in Schönefeld tatsächlich auf diese Weise auswirken?

Sie, Herr Biesel, sagten außerdem, dass Schönefeld von Ihnen gegenwärtig nachts nicht genutzt werde, weil Sie keine Splitoperations unternehmen, also den Flugverkehr nicht von Schönefeld und Tegel gleichzeitig bedienen wollen. Können Sie erläutern, wie oft Schönefeld gegenwärtig genutzt wird, denn derzeit haben Sie die Beschränkung für Tegel. Wenn Verfrühungen und Verspätungen die Regel sind, haben Sie nur die Möglichkeit, in Schönefeld zu landen. Wie oft haben Sie diesen Bedarf?

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Von Ihnen, Herr Faulenbach, wüsste ich gern, wie sich die Splitoperations tatsächlich darstellen, ob es so ist, wie von Herrn Biesel dargelegt, dass es praktisch nicht miteinander vereinbar ist, zwei Flughäfen in einer Region gleichzeitig zu bedienen.

Herr Baier, es wurde gesagt, der Flughafen habe mit vielen Arbeitsplätzen und Firmenansiedlungen große wirtschaftliche Auswirkungen. Ihre Gemeinde liegt unmittelbar neben dem Flughafen, also sind Sie eine der Gemeinden, die am stärksten von diesen positiven Effekten profitieren müsste. Ist das so? Wissen Sie, ob die Unternehmen, die sich aufgrund des Flughafens angesiedelt haben - immerhin haben Unternehmen als Eröffnungstermin mit dem 3. Juni vorigen Jahres gerechnet - weitere Beschränkungen als Anlass nehmen würden, den Standort zu wechseln. Sie als Bürgermeister müssten das für Ihren Ort überschauen können.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Nun ist so oft das Wort Drehkreuz gefallen, dass ich das allmählich bildhaft für diesen Ausschuss in Bezug auf die Themen hier sehe. Was das Anhörungsverfahren zum Nachtflugverbot angeht, habe ich manchmal das Gefühl, dass wir inzwischen selbst zum Drehkreuz geworden sind: Wir drehen uns im Kreis, denn die Fakten sind uns im Prinzip allen bekannt. Wir alle sind uns darüber klar, dass der Standort eine falsche Entscheidung war. Wir alle wissen seit Langem, dass Lärm krank macht. Wir haben alle auch die Information, dass der Flughafen wirtschaftliche Auswirkungen hat, haben lediglich unterschiedliche Auffassungen darüber, wie groß diese Auswirkungen sind. Das ist alles nichts Neues.

Neu ist das vorliegende Gutachten, das die Umsetzung im Planfeststellungsverfahren bezüglich der Umsetzung eines Nachtflugverbots angeht; im zweiten Teil der Anhörung kommen wir vielleicht zu diesem Punkt. Seit der letzten Anhörung ist vielleicht auch die Tatsache neu, dass es inzwischen die fraktionsübergreifende - bis hin zur Landesregierung; der Ministerpräsident sagt das auch - Aussage gibt, dass Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit gehen muss - insofern hält sich mein Nachfragebedarf ein wenig in Grenzen.

Zur Gewichtung von Wirtschaftlichkeit und Lärmschutz würde ich gern Herrn Faulenbach da Costa befragen: Sie sagten, dass es in solch einem Abwägungsprozess unter Umständen sinnvoll sei, kein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, sondern eine Nachtflugbeschränkung von 23 bis 6 Uhr festzulegen. Nach allem, was wir nun gehört haben und vor allen Dingen vor dem Hintergrund dessen, dass laut der Landesregierung und dem Ministerpräsidenten Platzeck Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit gehen muss: Empfehlen Sie, sich dafür auszusprechen, dem Flughafen nicht von 22 Uhr, sondern nur von 23 bis 6 Uhr ein Nachtflugverbot aufzuerlegen?

Übrigens auch neu ist, dass es ein erfolgreiches Volksbegehren gibt. Bei der letzten Anhörung war das noch nicht klar.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Meine zweite Frage an Herrn Faulenbach da Costa: Auch ich habe heftige Kopfbewegungen bei Ihnen wahrgenommen, als es darum ging, dass Wirtschaftlichkeit - insbesondere mit Hinblick auf die Wartung - nur erfolgen könne, wenn wir ein Drehkreuz installieren würden. Wie ist Ihre Position dazu?

Meine nächste Frage richtet sich indirekt an Herrn Baier: Darüber, dass die Bürgerinitiative ihre Möglichkeit, hier persönlich Stellung zu nehmen, nicht wahrnimmt, kann sich jeder sein eigenes Urteil erlauben. Vielleicht können Sie aus Ihrer Wahrnehmung etwas dazu sagen, wie die Bürgerinitiativen die Empfehlung bzw. den Vorschlag der CDU-Fraktion, eine Nachtflugbeschränkung von 23 bis 6 Uhr einzuführen, aufgreifen. Wie stellt sich das aus Ihrer Sicht dar?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Ich schlage vor, dass wir - angefangen bei Herrn Werthwein über Herrn Biesel bis zu Herrn Faulenbach da Costa und Herrn Baier das Wort weitergeben. Sie haben jetzt also alle Chancen, die Antworten „herüberzureichen“. - Herr Werthwein, Sie haben das Wort.

Herr Werthwein (UVB):

Die Fragen waren wie meist deutlich und klar formuliert und auch so präzise, dass sie sich im Grunde recht kurz beantworten lassen.

Herr Dombrowski fragte nach der Anzahl der Flugbewegungen in den betreffenden Zeitfenstern. Angesichts der Größe der Tabellen und ohne Taschenrechner ist das etwas schwierig - ich will jedoch grob überschlagen. Wenn wir Schönefeld und Tegel zusammennehmen und die Anzahl der Flugbewegungen im vergangenen Jahr im angesprochenen Zeitfenster zwischen 23 und 6 Uhr anschauen, ergibt das eine Gesamtanzahl von Flugbewegungen von etwa 5 000 - Sie sagten, Sie hätten Ihre Zahlen dabei, ich sehe nun jedoch weder ein Kopfnicken noch ein Kopfschütteln -; das sind etwa 5 bis 6 % der gesamten Flugbewegungen. Dieser Teil ist vor dem Hintergrund der Dinge, die ich im Vorfeld zu den einzelnen Formen des Flugverkehrs ausgeführt hatte und den Zusammenhängen, die es für die Maschinen insgesamt gibt, von erheblicher Bedeutung für den gesamten Flugbetrieb.

Was die Berechnungen angeht: Da denken wir uns nichts aus. Was wir aufschreiben, ist selbstverständlich hinterlegt und lässt sich nachvollziehen. Zum einen ist das aus Prognosen abzuleiten, die sich aus der Vergangenheit in die Zukunft fortschreiben lassen. Wir alle sehen, dass das, was bisher Prognose für den BER war, inzwischen eingetreten und Realität geworden ist, wenn wir etwa auf die Fluggastentwicklung und auch unsere Annahmen schauen, die wir für eine solche Stellungnahme in Bezug auf die weitere Entwicklung zugrunde legen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Die Flughäfen in Berlin-Brandenburg zählen - auch im Bundesvergleich - seit Jahren zu den am stärksten wachsenden. Die entsprechenden Zahlen sind von uns vielfach hinterlegt worden, und gerade das ist ein Grund, weshalb wir diese Zahlen zum Anlass nehmen, zu fordern, dass alles unterlassen werden sollte, was die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens über den Kompromiss hinaus, der letztlich abgewogen und vom Bundesverwaltungsgericht auch bestätigt ist, künstlich weiter einschränkt

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Vielen Dank, Herr Werthwein. Da Sie gefragt haben, warum Herr Dombrowski weder den Kopf schüttelt noch nickt: Das hat sicherlich damit zu tun, dass er Nachfragebedarf angemeldet hat. - Herr Dombrowski.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Herr Werthwein, die Flugpläne Tegel/Schönefeld von Mittwoch bis Freitag liegen vor mir. Laut denen gibt es einen einzigen Flug, der in der Nachtruhe stattfindet, nämlich den von Schönefeld nach Antalya, der 05.30 Uhr startet. Ansonsten findet auf beiden Flughäfen zwischen 23 und 6 Uhr kein Flugbetrieb statt. Sie haben die Zahl von 5 000 nächtlichen Flügen im letzten Jahr genannt. Können Sie mir sagen, wie die sich nach Flugplänen, Passagierlinien, Luftfracht, nach Post- und Regierungsflügen - über Regierungsflüge reden wir jetzt sicherlich nicht konkret - aufgliedern und das ein wenig aufsplitten? Wir sprechen hier konkret über den Bedarf von zum Beispiel Air Berlin, als deren Vertreter Sie hier sind. Die 5 000 Flügen im letzten Jahr, die Sie genannt haben, muss man einordnen können.

Herr Werthwein (UVB):

Ja, das ist natürlich möglich. Inwiefern jetzt einzelne Fluggesellschaften wie Air Berlin in diesem Zeitfenster fliegen oder nicht fliegen, ist für mich nicht die relevante Größe. Die relevante Größe ist auch nicht die des Passagierverkehrs in Tegel oder Schönefeld, sondern die tatsächliche Anzahl der Flüge, die sich insgesamt aus Linien- und Charterflügen, dem Anforderungsverkehr, Frachtflügen sowie dem gewerblichen und nichtgewerblichen Verkehr zusammensetzt; denn all diese Flüge finden statt, weil es einen Bedarf dafür gibt. Dieser gliedert sich zum einen mit einem gewissen Schwerpunkt in Schönefeld aus, was natürlich auch mit den Möglichkeiten zu fliegen aufgrund der rechtlichen Voraussetzungen zu tun hat. Das Ganze liegt seitens der Flughafengesellschaft FBB in stündlicher Auflösung, aufgegliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten, vor. Solche Zahlenkolonnen jetzt im Einzelnen zu verlesen, halte ich in diesem Kreis hier zwar für wenig hilfreich; dies lässt sich aber im Nachgang sicherlich detailliert nachreichen (Anlage 3).

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Das würden wir dann gern in Anspruch nehmen. - Jetzt erhält Herr Biesel das Wort.

Herr Biesel (Air Berlin):

Die Frage nach Wachstum und Wirtschaftlichkeit sowie nach dem Originärmarkt beantworte ich zunächst mit einem kleinen Vorsatz: Die ganze Idee, überhaupt einen neuen Flughafen zu errichten, entstand nur, um Wachstum zu ermöglichen. Einen Status quo hätten wir, glaube ich, auch mit der alten Infrastruktur bewältigen können.

Was den Originärmarkt angeht, so ist dieser mit 17 Millionen und relativ höherer Kaufkraft in Düsseldorf größer. Düsseldorf ist auch ein Drehkreuz der Air Berlin und ein Wartungsschwerpunkt. Ich wollte damit darauf hinweisen, dass Sie uns unsere Absicht schwerer machen, hier ebenfalls einen Wartungsschwerpunkt aufzubauen, weil wir damit einen Binnenwettbewerb zwischen Düsseldorf und BER hätten.

Zweitens wollen wir den Markt Berlin-Brandenburg, der für uns sehr wichtig ist, insbesondere um Zubringer aus Polen zu erweitern. Diese Strecken haben wir jetzt aufgebaut und ergänzt, sodass wir den Markt auf diese Art und Weise vergrößern werden.

Von Herrn Goetz gab es noch die Frage an mich und Herrn Faulenbach da Costa, wie Air Berlin gegenwärtig den Flughafen Schönefeld nutzt. Dies möchte ich zunächst umgekehrt beantworten: Der Grund, warum Germanwings von Schönefeld weg nach Tegel gegangen ist, war, dass Germanwings seinen Flugplan mit dem der Lufthansa verbunden hat, die ebenfalls nicht in der Lage ist, mit einer Split Operation zu arbeiten. Das ist operativ völlig klar. Schönefeld ist für uns lediglich ein günstiger Ausweichflughafen für verspätete Flüge. Die genauen Zahlen muss ich noch einmal nachschauen wir haben gerade die Stellungnahme für die abgeblasene Einführung eines Nachtflugverbots für Schönefeld abgegeben, aber ich meine, diese Zahl ist relativ gering. Es sind insgesamt um die 50 Flüge, die davon pro Jahr betroffen sind. Allerdings wäre es ein erheblicher Kostenfaktor, wenn man diese Flüge beispielsweise nach Erfurt, Hannover oder Köln umleiten müsste, weil dies nicht nur den Transport der Passagiere und die Positionsflüge beträfe, sondern es beträfe auch die Betankung aller Flüge, die in den Randzeiten stattfinden, denn diese müsste vorsorglich entsprechend auch um 1 000 kg erhöht werden.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Danke, Herr Biesel. Ich übergebe das Wort an Herrn Faulenbach da Costa.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

Ich möchte etwas zur Frage des Zeitpunkts 22 oder 23 Uhr sagen. Bevor ich hier hergekommen bin, habe ich mich mit zwei Lufthansa-Managern, die auch in der Flugplanung bei Lufthansa beschäftigt waren, aber inzwischen Pensionäre sind, länger unterhalten. Diese haben mir durchaus plausibel erklärt, warum man bis 23 Uhr fliegen könnte.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Meine Schlussfolgerung war dann, dass es Ihre politische Entscheidung ist, wem Sie Vorrang geben, entweder den Bedürfnissen der Airlines, um den gewissen wirtschaftlichen Anspruch, den diese immer für sich geltend machen, erfüllen zu können - ich denke, man könnte diesen damit erfüllen - oder den Bedürfnissen der Bürger auf Nachtruhe.

Wie ich Ihnen schon gesagt habe, bin ich selbst vom Flugbetrieb am Flughafen Frankfurt betroffen. Ich lebe unter der Landebahn Nordwest und habe 240 000 Überflüge an 365 Tagen im Jahr über meinem Haus. Von daher weiß ich, was Fluglärm ist, und worüber ich rede. Meine persönliche Meinung ist bekannt; ich habe sie letztes Jahr hier vorgetragen. Damals habe ich gesagt: 22 bis 6 Uhr. Ich halte aber 23 bis 6 Uhr auch für eine durchaus vertretbare Größenordnung.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit: Wenn es so einfach wäre, dass ein Drehkreuz die Wirtschaftlichkeit herstellt, dann wundere ich mich darüber, warum nicht jeder Flughafen ein Drehkreuz werden will. Das wäre ja dann die logische Folgerung daraus. Das ist das Gleiche wie die Behauptung, dass Flughäfen Arbeitsplätze schaffen würden. Warum will dann nicht jeder Landrat einen Flughafen haben? Das funktioniert ja auch nicht. Der Flughafen Kassel-Calden hat jedoch eine andere Begründung bekommen, nämlich diejenige, dass man in einer wirtschaftlich prosperierenden Region einen Flughafen braucht, nicht etwa in einer Region, die man erst entwickeln will. Das heißt, man sucht sich immer die Argumente aus, die man gerade braucht, um zu sagen, wohin man einen Flughafen haben will. Das ist die Begründung, die man immer vorbringt; ich würde es nicht anders formulieren.

Zur Frage des Drehkreuzes: Drehkreuzverkehr heißt Umsteigeverkehr; das ist ein begrenzter Markt. Er macht weltweit rund 20 % des gesamten Luftverkehrsaufkommens aus und wächst auch selbst nicht. Er wächst zwar mit dem Wachstum des gesamten Luftverkehrs, aber er wächst nicht zusätzlich. Das heißt, hier handelt es sich um einen begrenzten Markt, der unter den Teilnehmern des Luftverkehrs, die sich am Drehkreuz beteiligen wollen, aufgeteilt werden muss. In Deutschland haben wir zwei Drehkreuzflughäfen, nämlich Frankfurt und München, die übrigens im Vergleich zu anderen Drehkreuzflughäfen außerordentlich viel Umsteigeverkehr haben, der aber gleichzeitig Schwächen im Originäraufkommen dieser Flughäfen zeigt. London-Heathrow hat ein Drehkreuzaufkommen von 35 % und ein Originäraufkommen von 65 %, Frankfurt dagegen ein Drehkreuzaufkommen von 54 % und ein Originäraufkommen von 46 %. In diesem Vergleich werden die Schwächen im Originäraufkommen des Flughafens Frankfurt deutlich. Das heißt aber auch, dass die Abhängigkeit des Standorts des Flughafens Frankfurt vom Drehkreuzverkehr ganz evident offensichtlich wird.

Darüber sollte man einmal nachdenken, wenn man in Berlin ein Drehkreuz errichten will. In der Prognose wird gesagt, dass sich bis 2023 ein Umsteigeverkehr von derzeit 1 bis 1,5 % auf etwa 10 % entwickeln wird. Das halte ich durchaus für eine realistische Größenordnung, die aber keiner besonderen Anstrengungen bedarf. Das ist die wahrscheinliche Entwicklung, die hier stattfinden wird.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Der darüber hinaus sich entwickelnde Drehkreuzverkehr wird den anderen beiden Drehkreuzen - Frankfurt und München - Verkehre abnehmen können bzw. müssen. Denn der Umsteigeverkehr in Deutschland beträgt seit Jahrzehnten 23 % am nationalen Luftverkehrsaufkommen; er steigt auch nicht. Er steigt zwar mit dem Gesamtwachstum, aber nicht extraordinär, also nicht darüber hinaus. Insoweit kann man das vergleichen.

Die Frage der Wartung hängt natürlich mit dem Drehkreuz zusammen, denn die InterCon-Flüge kann man nur am Drehkreuz warten. Ansonsten müsste man wirklich Leerflüge machen, um woanders hinzufiegen, wenn man diese Flugzeuge nicht am Drehkreuz warten würde. Auch das ist klar: Wenn man ein Drehkreuz hat, bekommt man dort auch automatisch eine Wartungsbasis. Alles andere hat man durch Zubringerflüge an Rotationen. Ich glaube, Air Berlin hat sogar eine Rotation über Samos, wie man es genannt hat. Ich hätte mich gefreut, wenn diese Rotation auch im Prozess vor dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegen hätte, als es um die Nachtflüge ging. Denn dort habe ich eine solche Rotation vorgeschlagen, wo Air Berlin gesagt hat, es gebe sie nicht. Um das auch einmal deutlich zu machen: Hier wird sehr doppelbödig nach dem jeweiligen Bedarf argumentiert. Ich finde, man sollte da ehrlich miteinander umgehen.

Ich glaube auch - und das ist genau der Punkt -, wer für Berlin ein Drehkreuz hätte entwickeln wollen, hätte sich für den Standort Sperenberg entschieden. Ich verstehe nicht, warum sich die Luftverkehrswirtschaft mit Händen und Füßen gegen konkurrenzfähige Standorte, die in Deutschland möglich sind, wehrt und an Standorten festhält, bei denen von Anfang klar ist, dass sie mit Restriktionen wie Nachtflugverboten leben muss, weil solche Standorte immer in Verdichtungsräumen liegen oder von Siedlungsflächen umgeben sind. Das ist also eine ganz einfache Frage der Regionalplanung, ohne dass ich mich mit Luftverkehr auskennen muss. Ich bin von Hause aus Regionalplaner, habe aber die letzten 28 Jahre nur als Flughafenplaner mein Geld verdient. Ich bin allerdings nicht zum Flughafengegner mutiert, weil ich mich hier kritisch äußere, sondern was ich kritisiere, sind falsche Standortentscheidungen. Ich war am Raumordnungsverfahren beteiligt und habe damals dort mitformuliert, dass der Standort Schönefeld ungeeignet ist. Daher kann der Standort Schönefeld heute nicht besser sein, wenn er damals ungeeignet war. Das ist der Hintergrund dessen, was ich dazu sagen wollte.

Also: Nicht alles, was zum Drehkreuz fliegt, sind Zubringerflüge; man hat mal mehr, mal weniger und mal gar keine Umsteiger auf diesen Flügen. Genau das ist das Problem bei diesen Flügen, die in der Rotation fliegen, also am Tag durchaus mehrere Destinationen anfliegen können. Air Berlin hat jetzt eine solche Rotation beschrieben. Wenn Sie sich das einmal genau ansehen, werden Sie feststellen, dass man die Rotation auch so führen kann, dass man an Beschränkungen vorbeifliegt. Das Flugzeug ist das einzige Verkehrs- bzw. Produktionsmittel, das so mobil ist, dass es Hindernisse umfliegen kann. Daher spielt es für das Flugzeug keine Rolle, ob es an dem einen oder anderen Standort eine Nachtflugbeschränkung gibt oder nicht. Sie können diese umfliegen, weil es andere Flughäfen gibt.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Deswegen wehre ich mich auch gegen die Forderung nach einem europaweiten Nachtflugverbot, die häufig von Bürgerinitiativen oder von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen erhoben wird. Diesen Forderungen werde ich mich nicht anschließen. Ich sage immer: Nachtflugbeschränkungen oder Nachtflugverbote müssen immer aus der örtlichen Situation heraus begründet und auch durchgesetzt werden, auch in Abstimmung mit den Airlines. Das ist die Forderung, die ich hier habe.

Die Wartung bei europäischen bzw. kontinentalen Flügen kann in der Rotation stattfinden. Sie muss nicht unbedingt am Drehkreuzschwerpunkt stattfinden; es ist immer in der Rotation möglich. Air Berlin hat ja, wie Herr Biesel soeben gesagt hat, sowohl in Paderborn als auch in Düsseldorf, aber auch an anderen Standorten durchaus Wartungshangars, in denen die von mir genannten Wartungsereignisse ohne Probleme durchgeführt werden können. Wenn man zu einem C-Check kommt, der ohnehin zwei Wochen dauert, kommt es auf den Nachtflugbedarf auch nicht mehr an.

Ich komme jetzt noch einmal zur Frage der InterCon-Flüge, die Sie angesprochen hatten. Das sind einige wenige Flüge morgens um 08.30 Uhr oder 9 Uhr aus Frankfurt. Das dortige Drehkreuz baut sich so auf, dass frühmorgens zwischen 5 und 6 Uhr 28 Flüge stattfinden, wovon 6 Frachtflüge und 22 ankommende InterCon-Flüge sind. Ab 6 Uhr sind es dann die ankommenden InterCon-Flüge, später die ankommenden Regionalflüge, die das Drehkreuz aufbauen, und dann findet ab etwa 10 Uhr der InterCon-Abflug nach Nordamerika statt. Das ist die Regel; es mag Ausnahmen geben. Wahrscheinlich wird es nach 11 Uhr noch einen weiteren Flug nach Washington oder eine ähnliche Destination geben. Man kann auch einen zweiten Flug nehmen; dort kommt es auf die Zeit nicht so genau an. Deshalb muss man das Nachtflugverbot nicht umschiffen.

Zu Ihnen, Herr Dombrowski: Im Prinzip geht es um die Frage der Glaubwürdigkeit von Politik, wenn gesagt wird, es gebe keine dritte Startbahn mehr. In der Planfeststellung vom März 1971 für die Startbahn 18 West - ich muss dazusagen, dass ich bei der Startbahn 18 West nicht traumatisiert bin; denn als sie gebaut wurde, war ich in Afrika und kam erst zurück, als sie fertig war - steht, dass eine weitere Piste nicht genehmigungsfähig sei. Nach den doch recht harten Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn 18 West Anfang der 80er Jahre, bei denen ich nicht dabei war und nichts davon mitbekam, weil ich in einem Land war, wo es kein Radio, kein Fernsehen und keine Zeitungen gab, hat die Landesregierung in Hessen und der Hessische Landtag das Bannwald-Gesetz beschlossen, mit dem Ziel, die Expansion des Flughafens zu begrenzen, das heißt, zu verhindern, dass über den Flughafenzaun von 1986 hinaus gebaut wird. Dann hat der Flughafen einige Bannwälder aufgekauft und musste die Eigentümer entschädigen. Im Jahr 2005 wurde das Bannwald-Gesetz dann wieder aufgehoben, damit genau das passieren konnte, was der Bannwald verhindern sollte, nämlich ein Ausbau des Flughafens. Das ist auch in der Planfeststellung so abgehandelt worden. Dann haben die Gerichte, sowohl der Verwaltungsgerichtshof Kassel als auch das Bundesverwaltungsgericht, gesagt, Planfeststellungsbeschlüsse und Verwaltungsentscheidungen von Behörden gelten so lange, bis man eine andere Meinung hat - vereinfacht formuliert.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Das heißt, Sie können von Folgendem ausgehen: Wann auch immer der Bedarf da ist und die Behörde eine andere Entscheidung trifft, wird die andere Entscheidung zur Rechtskraft eines Planfeststellungsbeschlusses und bei dem Verwaltungsverfahrensgesetz, das wir haben, mit dem Grundsatz der Planerhaltung auch zur rechtsgültigen Planfeststellung führen. Bestimmte andere Fragen, die Sie eben angesprochen haben, bieten auch keinen Anlass, das wieder aufzuheben.

Zum Schluss zu den Splitoperations: Herr Biesel, ich habe nicht von Splitoperations gesprochen. Wenn Air Berlin der Auffassung war, dass der Nachtflugbetrieb unabdingbar für ihren wirtschaftlichen Betrieb ist, hätten Sie rechtzeitig nach Schönefeld gehen können - das haben Sie jedoch nicht getan. Sie sind nicht in Tegel geblieben, weil der Nachtflugbetrieb unbedingt erforderlich für Sie war, sondern weil Sie auch ohne Nachtflugbetrieb auskommen. Immerhin hat es die Nachtflugbeschränkungen in der gesamten Zeit, in der Sie in Tegel operieren, gegeben. Mit anderen Worten heißt das, Ihre nachträgliche Begründung für einen Nachtflugbetrieb am Flughafen Schönefeld und am neuen Flughafen BER ist herbeigeredet. Sie hätten, wenn es denn wirtschaftlich notwendig gewesen wäre, schon längst den Standort wechseln können.

Ein Hinweis zur Lufthansa und zu Germanwings: Ich verstehe nicht, wie man dem zustimmen kann, dass Germanwings, die in Schönefeld stationiert ist und von dort aus operiert, nun die Billigairline für die Lufthansa wird. Ich prophezeie, dass die Lufthansa noch erheblich daran zu knappen haben wird, weil die Menschen es nicht ohne Weiteres hinnehmen werden, dass die Airline ihre Prämienkunden plötzlich auf eine Billigairline abschiebt - das werden einige Prämienkunden nicht mitmachen; dort wird man Abwanderungen erleben können. Ich verstehe auch nicht, warum die Airline von Schönefeld nach Tegel geholt wird, wo doch Tegel heute schon an der Grenze - und zwar Unterkante Oberlippe - operiert, das heißt, am Flughafen Tegel Operationen unter schlechten Bedingungen stattfinden. Man hätte diese Verkehre ohne Nachteile für Germanwings oder die Lufthansa in Schönefeld abwickeln können.

Ich meine, da gibt es viel zu diskutieren. Man kann das nicht alles jetzt in der kurzen Zeit diskutieren; ich habe nur versucht, in einem Parforceritt einige Punkte darzustellen, wie man die Dinge auch sehen kann. Dass es da auch meinen Aussagen gegenüber viele Fragestellungen gibt, dessen bin ich mir bewusst, und denen gegenüber bin ich offen - auch den Aussagen der Luftverkehrswirtschaft gegenüber. Nur sollte man der Luftverkehrswirtschaft mehr Begründungen für ihre Aussagen und Forderungen abverlangen, als sie bisher bereit ist zu liefern.

Herr Baier (Bürgermeister Blankenfelde-Mahlow):

Ich beginne bei der Frage von Herrn Dombrowski: Sie hatten nach der Redewendung gefragt. Ich bin einer der Initiatoren des Volksbegehrens. Ich bin zwar nicht als Bürgermeister damit aufgetreten - das hat die Bürgerinitiative übernommen -, aber in meinem Büro ist die Initiative entstanden. Insofern weiß ich auch, was wir besprochen hatten, und wir haben über ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr gesprochen. Das Wort „Nachtflug“ und die Formulierung „Flüge von 22 bis 6 Uhr“ sind gleichzusetzen, denn Nachtflug bedeutet Flüge in der Zeit von 22 bis 6 Uhr; die Nachtzeit ist 22 bis 6 Uhr und nichts anderes. Insofern glaube ich, ich weiß, wovon ich spreche.

Das Volksbegehren wurde angenommen, und darin geht es - schauen Sie sich die Plakate und alles an, was dort besprochen wurde - um ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr - das war immer die Stoßrichtung. Wenn man das juristisch wieder ein Stück weit anders hinbiegen will, kann man das tun. Ich habe mich auch schon gewundert, dass die Landesregierung immer nur von Lärmreduzierung spricht, aber das kann man auch realisieren, indem man den Einsatz eines der 117 Flugzeuge streicht. Das genau wollen wir jedoch nicht, sondern wir wollen ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Der Spatz - das wissen Sie alle - ist die 23-Uhr-Regelung, und die Taube die 22-Uhr-Regelung. Man könnte noch den Fasan oben draufsetzen, das wäre der Wechsel nach Sperenberg, der derzeit politisch wohl nicht machbar ist.

Herr Goetz, Sie hatten nach der wirtschaftlichen Ansiedlung gefragt. Tatsächlich konnten wir in den letzten drei Jahren nicht mehr von wirtschaftlicher Ansiedlung in unserer Gemeinde sprechen. Davor haben Firmen in der Tat ihren Sitz verlagert - teilweise von Berlin, und einige wenige haben dort neue Firmensitze gegründet. Es stellt sich allerdings heraus, dass sich dort schon ansässige Firmen - da spreche ich unter anderem von namhaften Firmen wie „Rolls Royce“ - etabliert und auch weitere Investitionen in Größenordnungen von beispielsweise 200 Millionen Euro getätigt haben - das muss man erwähnen. Das ist jedoch auch naheliegend, da sie ohnehin flughafenaffin sind.

Ein weiteres Problem ist aber, dass wir von der Politik bisher nicht damit bedacht worden sind, regionaler Wirtschaftskern oder Mittelzentrum zu werden, und das erleichtert bestimmte Ansiedlungen nicht gerade, die im Moment nachgefragt werden. Ich weiß, die liegen in der Regel im Bereich großflächiger und kleinflächiger Einzelhandel usw., aber auch das gibt der Markt her, und das stellt für die Bürger auch durchaus eine Erleichterung dar. Das können wir aber nicht, weil wir aufgrund politischer Entscheidungen - nach unserer Sicht jedoch sehr wohl - genau diese Voraussetzungen derzeit nicht erfüllen. Wie sich das entwickelt, wenn der Flughafen einmal am Netz ist, kann ich Ihnen nicht sagen. Wir gehen aber davon aus, dass wir unsere Gewerbeflächen dort entsprechend vermarkten können.

Herr Jungclaus, ich kann Ihnen die Frage nicht beantworten, da ich nicht mit den Volksinitiativen besprochen habe, ob der Antrag der CDU zu begrüßen ist, obwohl er sehr entgegenkommend ist. Insofern denke ich, wird man zunächst nicht dagegen sprechen, aber ich glaube, dass die Volksinitiativen, allein weil Sie das Volksbegehren unterstützt haben, an der Maximalforderung des Nachtflugverbots von 22 bis 6 Uhr festhalten und nicht davon abrücken werden. Ich als Bürgermeister kann Ihnen mit Verweis auf die Aussage des Bundesumweltamts, das schon vor vielen Jahren gesagt hat, dass an dem Standort kein Nachtflug in der Zeit von 22 bis 6 Uhr möglich ist, nur immer wieder sagen: Wir werden wir genau an diesem Fenster festhalten.

Kurz zu einer vorgenommenen Bewertung: Mir tut es immer ein wenig in meiner Seele weh, wenn ich hier Vertreter der Unternehmerverbände höre. Selbstverständlich müssen sie Ihre Positionen vertreten - das ist völlig in Ordnung -, aber ein wenig Menschlichkeit würde ihnen manchmal auch gut zu Gesicht stehen, denn kranke Arbeitnehmer nützen ihnen gar nichts; damit erzielen sie nicht mehr Gewinne.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Wenn wir uns einmal das Motto „Immer höher, immer weiter, immer schneller!“, nach dem wir in Deutschland anscheinend leben, vergegenwärtigen, wird uns doch klar, welche Volkskrankheit daraus entsteht, nämlich das sogenannte Burnout Syndrom bzw. eine Depression - wie immer man das nennen will. Ich glaube nicht, dass wir das alle wollen.

Selbstverständlich ist auch, dass eine Bundeshauptstadt einen wirtschaftlichen Flughafen braucht. Ja, aber der ist eben nur an einem bestimmten Standort möglich, und Fluglärm entsteht an einem Flughafen. Das heißt, ich baue ihn doch dummerweise nicht in einem dichtbesiedelten Gebiet. Der Standort war damals schon nicht geeignet, und die dortige Einwohnerzahl hat sich inzwischen sogar vervierfacht. Der Standort kann nicht geeignet sein, und deshalb kann es an diesem Standort keine Wirtschaftlichkeit geben, selbst wenn es vielleicht planungsrechtlich anders aussieht. Das Grundwesen einer Planung ist eine politische Entscheidung, und wir wissen, was manchmal für politische Entscheidungen gilt: Sie sagen zwar jetzt, dass Sie keine dritte Start- und Landebahn wollen, aber es kann tatsächlich sein, dass sie nachher im Streit wieder genehmigt wird. Ich frage Sie jedoch: Wie gehen Sie mit den Menschen um, für die sie angetreten sind? Das müssen Sie einmal entscheiden.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Ich eröffne die zweite Fragerunde mit Herrn Henschke.

Abgeordneter Henschke (DIE LINKE):

Im Moment habe ich einige Schwierigkeiten in Abgrenzungsfragen, weil ich davon ausgehe, dass wir keine Anhörung zum Thema Pro und Kontra Nachtflugverbot durchführen, sondern zu einem Antrag der CDU-Fraktion, die der Meinung ist, dass man mit einem Zwei-Punkte-Programm die Akzeptanz für einen Nachtruhekompromiss erhöhen kann. Insofern bitte ich die bisher ausführenden Herren darum, explizit ihre Meinung dazu zu äußern, inwiefern Sie eine Verbindung dieser beiden Punkte - zwischen dem Spatz in der Hand mit 23 bis 6 Uhr und unverzüglichen strategischen Entscheidungen zur kapazitiven Entwicklung, wie sie hier aufgeschrieben sind - sehen, und inwiefern sich die Akzeptanz dafür erhöhen soll.

Die zweite Frage bezieht sich auch auf diesen Komplex. Ich kann Herrn Faulenbach da Costa durchaus zustimmen: Wir Politiker sind nicht gut beraten, wenn wir glauben, dass unsere gefassten politischen Beschlüsse für die Ewigkeit sind. Es ist also durchaus möglich, dass sich Entwicklungen vollziehen können. Derzeit ist die Beschlusslage im Land Brandenburg - zumindest durch den Landtag - recht klar: Wir haben erstens das Volksbegehren angenommen. Zweitens: Wir haben wir einen klaren Beschluss; nicht nur eine große Partei, sondern der Landtag hat einen Beschluss gefasst, nämlich dass es keine dritte Start- und Landebahn geben wird. Insofern sind die Kapazitätseingrenzungen bereits beschlossen, und vor diesem Hintergrund stelle ich die Frage an Sie - diesmal bitte konkret auf den CDU-Antrag bezogen und keine Wiederholung dessen, wie Sie insgesamt zum Flughafen eingestellt sind -, wie Sie die kapazitiven Erweiterungen und ob Sie die Notwendigkeit unverzüglicher strategischer Entscheidungen sehen.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa: Alle, mit denen ich gesprochen habe und die von Fliegerei eine Menge verstehen - dazu zählen Sie auch -, haben mir gesagt, dass das Wort „Verfrühungen“ - also Flüge betreffend, die im Zeitraum zwischen 5 und 6 Uhr morgens stattfinden - ziemlich Unsinn ist. Vielleicht können Sie spezifizieren, warum Sie der Meinung sind, dass Interkontinentalflüge, die - aus welchen Umständen auch immer - unbedingt früher ankommen müssen, tatsächlich nicht gebraucht werden.

Können Sie den Begriff „Verspätungsregelungen“ näher definieren? Wir gehen - der alte Vorschlag von 0 bis 5 Uhr tut das auch - bei einem Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr von einer Verspätungsregelung aus. Verspätungsregelungen gibt es an allen Flughäfen, auch in Frankfurt am Main, nachdem man das Flugverbot auf 23 Uhr begrenzt hat. Wie ist Ihre Meinung dazu? Wie kann man das organisieren, dass das in einem übersichtlichen Rahmen bleibt?

Herr Werthwein, Sie sprachen von Wirtschaftlichkeit, von 14,5 Blockstunden und der Wettbewerbsfähigkeit der Flugunternehmen: Wenn alle Gesellschaften die gleiche Flugzeitbegrenzung in Kauf nehmen müssen, warum impliziert das für den Verkehrslandeplatz Berlin-Schönefeld bzw. BER nicht, dass alle die gleichen Wettbewerbsvoraussetzungen haben sollen? Wo ergibt sich der Mehrwert für andere Fluggesellschaften, wenn sie Berlin anfliegen?

Wissen Sie - weil Sie von Wirtschaftlichkeit sprechen -, wie viel Geld der Flughafen aufwenden muss, der alles andere als finanziell gut dasteht, um bei 2 Stunden längerem Flugbetrieb die hier beantragten maximal 77 Flugbewegungen abzuwickeln?

An die Wirtschaft: Welche Verlagerungseffekte haben sich ergeben, nachdem der Flughafen in Frankfurt seine Flugzeiten auf 23 Uhr begrenzt hat? Welche Auswirkungen erwarten Sie? Welche Unternehmen werden Berlin verlassen, wenn am Berliner Flughafen ab 23 Uhr kein Flugverkehr mehr stattfinden darf?

Von Air Berlin und auch dem UVB haben wir gehört, dass es nicht mehr darum geht - so habe ich jedenfalls die Annahme des Volksbegehrens verstanden -, uns darüber zu unterhalten, ob nachts weniger geflogen werden soll, sondern darüber, wie wir das organisieren, denn mit der Annahme des Volksbegehrens wurden Fakten geschaffen - da gebe ich Herrn Baier Recht. Es geht nicht mehr darum, ob wir auf der südlichen oder der nördlichen Landebahn - wann auch immer, wie auch immer - landen, sondern tatsächlich um Einschränkungen im Nachtflugbetrieb. Das war die Intention Ihres Begehrens, und dem wurde stattgegeben. Das heißt, wir müssen uns über das Prozedere unterhalten. Daher meine Frage an Herrn Biesel: Wird Air Berlin, die Berlin als Ihren Heimatflughafen betrachtet, ihr Engagement für diesen Standort verringern, wenn wir die Flugzeiten von 23 bis 6 Uhr begrenzen?

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Zunächst eine Bemerkung zu den Ausführungen von Herrn Werthwein: Er sprach davon, dass es das Interesse der Menschen gibt, zu fliegen, das Flugzeug zu benutzen. Das ist wohl wahr. Es gibt aber auch das Recht der Menschen auf körperliche Unversehrtheit, auf Gesundheit, und ich denke, wenn wir ein Recht und ein Interesse gegeneinander abwägen, ist das Recht wohl höher einzuschätzen. Das als Vorbemerkung.

Eine konkrete Frage, mit der ich mich den Fragen von Herrn Genilke anschließen möchte: Welche genauen wirtschaftlichen Einbußen sehen Sie voraus, wenn es zu einer Einschränkung der Nachtflugzeiten kommt - ob ab 23 oder 22 Uhr, sei dahingestellt. In allen Ausführungen wird immer wieder von Einbußen gesprochen, aber ich habe bisher nirgendwo in Zahlen dargestellt gelesen, was das wirklich bedeutet.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Aus der ersten Runde ist eine meiner Fragen an Herrn Biesel und Herrn Faulenbach da Costa offengeblieben. Ich hatte gefragt, in welchem Umfang bei Drehkreuzfunktionen mit zusätzlichen Flugbewegungen gerechnet werden muss. In der ursprünglichen Planfeststellung war von 360 000 Flugbewegungen im Jahr, die wesentlich für den regionalen Bedarf gedacht waren, die Rede. Im Grunde war damit bereits eine Grenze gesetzt: Mehr durfte nicht geflogen und darf - laut Planfeststellung - bisher nicht geflogen werden. Wenn sich nun zusätzlicher Flugbetrieb einstellen soll, wie viel würde das ausmachen? Würden sich daraus möglicherweise weitere Notwendigkeiten ergeben?

Aus den Antworten ergibt sich eine Nachfrage: Es ist gesagt worden, wirtschaftlich sei ein Flughafen nur, wenn er eine Drehkreuzfunktion habe, und eine Drehkreuzfunktion könne er nur haben, wenn auch nachts - jedenfalls teilweise von 22 bis 0 Uhr und 5 bis 6 Uhr - geflogen werden dürfe.

Ich hätte an Sie, Herr Biesel, und an Sie, Herr Faulenbach da Costa, die Frage, wie das denn mit Zürich ist: Hat der Flughafen Zürich eine Drehkreuzfunktion? Wann darf dort geflogen werden, insbesondere auch nachts oder in Tagrandzeiten? Und ist das so wirtschaftlich? Ich würde mich freuen, wenn Sie dazu etwas sagen könnten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Ich würde vorschlagen, dass wir wieder mit Herrn Werthwein beginnen.

Herr Werthwein (UVB):

Das ist jetzt ein etwas bunterer Strauß an Fragen, den ich in der gestellten Reihenfolge versuchen werde abzuarbeiten.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Herr Henschke fragte ganz konkret nach der Stellungnahme im Ergebnis nach der Forderung 23 bis 6 Uhr in Verbindung mit Kapazitätsentscheidungen. Ich denke, da haben wir uns in der Reihe der Anzuhörenden sehr deutlich geäußert, dass eine Ausweitung der Flugbeschränkungen auf die Zeit zwischen 23 und 6 Uhr zulasten der Leistungsfähigkeit geht. Sie führt zu Verlagerungseffekten wirtschaftlicher Aktivitäten hin zu Wettbewerbern. Daher brauchen wir diese Randzeiten; sie sind absolut notwendig. Wir lehnen diesen Teil in voller Gänze ab und erwarten, dass der langfristig gefundene Kompromiss, der auch vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt ist, aufrechterhalten und weiterhin von allen Gesellschaftern so unterstützt wird.

Zur Frage der Kapazitäten: Das ist eine ganz andere Frage, welchen Flughafen wir in der Region brauchen. Hier gibt es die entsprechenden Erweiterungsmöglichkeiten auch in Fortschreibung der Wachstumszahlen, die wir in den vergangenen Jahren gesehen haben, um in der Perspektive sinnvoll zu agieren.

Herr Genilke fragte nach den Verlagerungseffekten in Frankfurt auf 23 Uhr. Darauf wird Herr Biesel gleich noch konkret eingehen; das haben wir so abgestimmt.

Herr Dr. Luthardt fragte nach der Abwägung von Recht und Interessen. Es ist gerade der Gegenstand des Verfahrens, das wir jahrelang in einer Planfeststellung und in einer gerichtlichen Überprüfung durchlaufen, dass eben Rechtsansprüche mit den einzelnen Interessen abgewogen werden und ein sinnvoller Kompromiss gefunden werden kann, der irgendwann aber auch akzeptiert werden muss, weil er unter Abwägung aller Tatsachen zustande gekommen ist.

Wenn ich Herrn Baier aus der ersten Antwortrunde aufgreifen darf, wobei ich einen gewissen Angriff in meine Richtung gespürt habe: Man kann in der Debatte ja auch über andere Dinge nicht hinwegsehen. Das hat hier heute noch gar nicht so die Rolle gespielt. Seit 2006 haben wir den Planfeststellungsbeschluss. Die Regionen stehen fest, die vom Fluglärm am stärksten betroffen sein werden und damit auch die Menschen, die am stärksten betroffen sein werden. Dabei findet trotzdem eine gewisse Abstimmung mit den Füßen statt. Wenn ich mir nämlich die Entwicklung der Gemeinden anschau, die den größten Bevölkerungszuwachs haben, wo die Menschen hingehen, weil sie Perspektiven für sich sehen, weil es Arbeitsplätze, Lebensqualität und Infrastruktur gibt - trotz der Kenntnis um Fluglärm -, dann sehe ich, dass Blankenfelde-Mahlow seit 2006 ein Bevölkerungswachstum von 7 % und Schönefeld von 12 % aufweist. Auch in Zeuthen, Wildau, Schulzendorf, Eichwalde, überall bietet sich das gleiche Bild: Wachstum. Wenn ich dagegen in andere Gemeinden in Brandenburg schaue und mich weiter in die Peripherie begeben, dann bietet sich ein ganz anderes Bild. Auch das muss man an der Stelle in dieser Diskussion zur Kenntnis nehmen.

Die Fragen von Herrn Goetz richteten sich ausdrücklich an Herrn Biesel und an Herrn Faulenbach da Costa.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Trotzdem nochmals ein kleines Einmaleins der Logik zur Drehkreuzfunktion von mir: Aus der richtigen Feststellung, dass es der BER schwerer haben wird, wirtschaftlich zu arbeiten, wenn er nicht Drehkreuz ist, weil er über entsprechende Passagiervolumina, etwa auch im Non-Aviation-Bereich etc., seine Zahlen machen kann, kann im Umkehrschluss nicht abgeleitet werden, zu sagen: Wenn er Drehkreuz ist, dann ist er auch wirtschaftlich. Das ist eine andere Logik. Diese Dinge muss man auseinanderhalten. - So viel zu dieser Fragerunde.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Biesel, bitte.

Herr Biesel (Air Berlin):

Ich möchte in der gebotenen Kürze noch einiges anmerken. Ich kenne es eigentlich so vom Bundestag, dass man bei Anhörungen möglichst in zwei Minuten antwortet und dann auch nur auf die gestellte Frage eingeht, aber nicht auf die Vorreden von Mit-Experten. Ich versuche, mich daran zu halten.

Erste Vorbemerkung: Weder der Standort noch die gegenwärtig planfestgestellte Regelung ist eine Entscheidung der Airlines. Ich möchte das noch einmal ausdrücklich festhalten, weil das manchmal in die falsche Richtung adressiert wird.

Zweitens haben Herr Henschke und ähnlich auch Herr Dr. Luthardt nach der Quantifizierung gefragt, was das eigentlich im Sinne des vorliegenden CDU-Antrags bedeutet, der im Grunde nur ein Halbstunden-Segment gegenüber den planfestgestellten Zeiten verändern will. Wenn ich von einem Drehkreuz spreche, dann rede ich von einem, das noch zu entwickeln ist, das sehr langsam aufgebaut wird und das teilweise auch schon wieder korrigiert ist. Wir haben versucht, Strecken am Markt über Tegel im Interesse des Drehkreuzes zu etablieren, die funktioniert haben, während andere nicht funktioniert haben. Das lässt sich natürlich nicht unter den Bedingungen von Tegel quantifizieren, da die Umsteigesituation und die Gepäcksituation in Tegel ausgesprochen kompliziert sind. Insofern kann man das nicht quantifizieren, den gegenwärtigen Flugplan eins zu eins auf den neuen Standort zu übertragen.

Damit beantworte ich jetzt schon eine Frage vorweg: Wir haben unverändert die Absicht, unseren BER als Heimatflughafen zu haben und ihn bezüglich unseres Flugangebots auszubauen. Ich sage aber auch dazu: Wir gehen unverändert davon aus, dass die planfestgestellten Betriebsregelungen zur Geltung kommen. Das ist unsere Planungsgrundlage.

Die Frage von Herrn Genilke möchte ich mit beantworten: Der Frankfurter Flughafen hat einen Rückgang bei der Zahl der Flugbewegungen, beim Sommerflugplan von knapp 2 %. Ich würde nicht so weit gehen zu behaupten, dass das ausschließlich auf diese Regelung zurückzuführen ist.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Bei einigen Airlines wie beispielsweise der Lufthansa gibt es trotzdem eine verbesserte Auslastung, das heißt, es gibt keinen großen Rückgang bei den Passagierzahlen, aber einen Rückgang bei der Anzahl der Flugbewegungen. Ich vermute, es ist eine Frage, die in einem anderen Zusammenhang allerdings eine viel größere Bedeutung hat als diejenige des Rückgangs der Flugbewegungen, nach der Bilanz der Lufthansa. Denn es ist extrem teuer, wenn man, wie mehrfach geschehen, um 23:02 Uhr Großgeräte vollgefüllt zurückrollen lässt, weil der Start nicht mehr genehmigt wird. Das passt jetzt nicht in unserem Kontext, denn wir haben eine gewisse Kontingentierung von Ausnahmen; das ist in Frankfurt anders. Wir reden hier vom BER, der eine gewisse Kontingentierungsflexibilität aufweist.

Zur Frage, welches Wachstum durch den BER generiert wird; das kann ich nicht quantifizieren; das muss sich am Markt herausstellen. Es verändert sich vom Sommerflugplan zum Winterflugplan und wieder zum nächsten Sommerflugplan. Ich kann nur sagen, dass wir unter der gegenwärtigen Betriebsregelung versuchen, ein Drehkreuz zu etablieren. Das Drehkreuz ist in der Tat anders, als man den Eindruck hat bezüglich des Wachstumsmodells der Flughäfen. Es findet nur dort signifikantes Wachstum der Flughäfen statt, wo ein Drehkreuz etabliert ist. Ein solches gibt es in München und Frankfurt bei der Lufthansa sowie in Düsseldorf und teilweise in Berlin bei der Air Berlin. Natürlich machen sich diese Drehkreuze wechselseitig Konkurrenz; das ist völlig klar. Man kann also nicht beliebig viele Drehkreuze etablieren.

Zur Frage von Herrn Goetz: Zürich hat ebenfalls Einschränkungen. Die Swiss als einzige nationale Airline, die von dort operiert, hat dort logischerweise ihren Heimatflughafen. Der Flughafen Zürich hat teilweise eine Drehkreuzfunktion, teilweise aber auch eine Zubringerfunktion innerhalb des Lufthansa-Netzwerkes. Die Betriebszeiten finden die Airlines vor, sie legen sie nicht fest und versuchen dann, das Bestmögliche aus dem Vorgegebenen zu machen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Mit den zwei Minuten wie bei Anhörungen im Bundestag sind Sie auch nicht ausgekommen, aber das macht nichts. Jetzt sind Sie dran, Herr Faulenbach da Costa.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

Ich werde mir keine Mühe geben, mit zwei Minuten auszukommen, möchte aber trotzdem versuchen mich kurz zu fassen.

Herr Goetz, weil Sie am Anfang schon die Frage nach Nachtflugbedarf an Drehkreuzen gestellt hatten: Wenn ich das auf Mitteleuropa beziehe, sehe ich im interkontinentalen Bereich keinen Bedarf. Das gilt nicht nur für Berlin oder Frankfurt, sondern ich sehe hier generell keinen Bedarf. Dass dort Nachtflüge stattfinden, hat andere Ursachen, als dass es diesen Bedarf gäbe. Es würde jetzt aber zu weit führen, das im Detail auszuführen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Vieles, was wir schon gehört haben und was in den Fragen enthalten war, hat mit Wachstum und natürlich auch mit Konkurrenz zu tun. Daher möchte ich zumindest etwas zum Thema Konkurrenz sagen: Wir haben in Europa einen Markt von 550 Millionen Menschen, deren Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen nur über Originäraufkommen in Europa abgedeckt werden kann. Das sind 65 bis 70 % des Luftverkehrsaufkommens in Europa. Der Passagierverkehr in Deutschland hat einen Anteil am Transportvolumen von 1,5 %; im transportierten Volumen sind auch Bahn, Bus usw. enthalten. Die Vorteile des Luftverkehrs liegen also in der Langstrecke. Hier muss man unterscheiden: Die Kurzstrecke gilt etwa bis 1 000 km, die Mittelstrecke bis 3 500 km und danach die Langstrecke, interkontinental ab 6 000 km. Für jede Strecke werden bestimmte Flugzeugtypen eingesetzt.

Daher gleich zur Frage nach der Röhren- bzw. Flugzeuggröße: Es ist tatsächlich so gewesen, dass in den letzten Jahren die Flugzeuge stärker ausgelastet wurden. Die Lufthansa operierte Anfang der 90er Jahre noch mit einer Auslastung unter 70 %; diese liegt heute deutlich höher, ich glaube, sie liegen inzwischen sogar bei 80 %, fast wie ein Low-Cost-Carrier, also ein Billigflieger, mit denen man deutlich über 80 % Auslastung erreichen will. Das bedeutet bei der Röhregröße der Lufthansa, da sie sehr viele InterCon-Flüge von Frankfurt aus hat - immerhin machen die großen Flugzeuge in Frankfurt einen Anteil von 25 % aus, während dieser in Berlin bei 5 bis 6 % liegt -, dass es sich auch auf die Anzahl der Flugbewegungen auswirkt, wenn die Flugzeuge stärker ausgelastet werden. Irgendwann ist natürlich auch diese Strategie mit einer höheren Auslastung, die gleichzeitig zu einer höheren Wirtschaftlichkeit der Flugzeuge führt, zu Ende. Dann wird möglicherweise wieder ein Wachstum stattfinden.

Daher bin ich auch heute noch der Auffassung, dass wir auch in Europa wieder einen Wachstumsmarkt im Luftverkehr haben werden. Nach der vorübergehenden Phase, die jetzt stattgefunden hat - ich nenne sie die „Eiszeit“ in Nachwirkung der Wirtschafts- und Finanzkrise 2007/08, die eine gewisse Stagnation in Europa bewirkt hat -, wird sich bald wieder eine Überleitung auf einen Wachstumspfad einstellen; davon bin ich überzeugt. Dementsprechend muss dafür auch Vorsorge getragen werden.

Jetzt zu dem Antrag der CDU: Dort wird gesagt, dass man eine Planergänzung mit einem Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr - mit einigen angenommenen Ausnahmen - machen möchte. Ich habe soeben versucht zu begründen, dass man das machen kann.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit: Die Wirtschaftlichkeit der Airlines verbessert sich natürlich mit jeder Stunde, in der mehr geflogen werden kann. Bei den Airlines muss ich mir da keine Gedanken machen. Bei den Flughäfen habe ich da so meine Zweifel. Dazu habe ich aber schon im letzten Jahr etwas gesagt; ich denke, dass ich das jetzt nicht nochmals ausführen muss.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Zur Zukunft des BER: Ich habe eben gesagt, dass ich davon ausgehe, dass wir einen Wachstumsmarkt haben, wenn ich mir die Prognosen für das Berliner Flughafensystem aus den 90er Jahren ansehe und die Unsicherheiten, mit denen wir damals operiert haben. Wir hatten ja keine historischen Daten für den Berliner Flughafenmarkt, sondern erst die Daten ab 1990. Alles, was davor lag, galt nicht und wir konnten es nicht nehmen, im Gegensatz zu Westdeutschland, wo wir für Flughäfen historische Daten über einen Zeitraum von 30 bis 40 Jahren hatten. Das hatten wir von Berlin nicht. Daher war es für die Prognosegutachter schwierig, mit der Stange im Nebel zu stochern und zu sagen, wo es entlanggeht. Das war der Hintergrund dieser Ungewissheit und auch der Hintergrund, Ende der 90er Jahre darüber nachzudenken, wie groß der neue Flughafen werden muss. Auch da hatte man Schwierigkeiten, eine Aussage zu treffen.

Deshalb können wir feststellen: Der Flughafenstandort Berlin ist der größte Originärmarkt in Deutschland, der nach meiner Einschätzung auch weiterhin Wachstum generieren wird. Wenn ich andere Beispiele nehme, muss ich sagen: Ab etwa 30 Millionen Passagiere wird sich die Frage nach der Erweiterung der Kapazitäten des Flughafens oder der Flugbetriebsflächen einfach stellen, weil sich damit dann ein Hochplateau etabliert, das allmählich auch in die Nachtzeiten drängt. Und dann reden Sie nicht mehr über Flugzeiten zwischen 6 und 23 Uhr, sondern dann wird es weiterer Flugzeiten bedürfen. Das ist das Problem dabei. Je höher und je ausgeglichener die Zahlen der Flugbewegungen über den Tag ist, umso mehr drängen Sie in die Nacht hinein. Deshalb wird sich meiner Einschätzung nach die Frage, wie sich der Flughafen weiterentwickeln wird, spätestens 2015 stellen und dann zu beantworten sein.

Gegen Verfrühungen, Herr Genilke, gibt es ein ganz einfaches Mittel - diese kommen im Prinzip nur bei InterCon-Flügen vor -, nämlich langsamer zu fliegen. Wenn sie dann immer noch zu früh sind, müssen ein paar Holdings, also Runden im Warteraum, geflogen werden. Das ist überhaupt kein Problem. Ich mache auf Folgendes aufmerksam: Wenn Sie mit der Boeing fliegen, fliegen Sie schneller; der Airbus fliegt langsamer. Wenn Sie von Südamerika kommen und nach Deutschland fliegen, machen diese beiden Flugzeugtypen von der Flugzeit her einen Unterschied von etwa 20 Minuten aus. Das heißt, auch das Fluggerät ist mit dafür entscheidend, ob man verfrüht oder verspätet ankommt. War ein Airbus geplant und Sie fliegen mit einer Boeing von Südamerika nach Deutschland, kommen Sie 20 Minuten früher an.

Zum Thema Verspätungen: Wenn die Airlines bei Verspätungen so großzügig zu ihren Kunden wären, wenn sie das nicht zu verantworten haben, wie sie es fordern, wie man mit ihnen umgeht, wären wir schon sehr weit. Ich nenne Ihnen ein Beispiel: Ein Kunde, der einchecken will und auf dem Weg zum Flughafen im Stau steckenbleibt, wird gnadenlos abgewiesen, wenn er zu spät zum Check-in kommt. Er wird nicht mehr mitgenommen, und wenn er dann noch ein billiges Ticket hat, ist es verfallen; auf den Kosten bleibt er sitzen. So gehen die Airlines mit ihren Kunden um. Für sich selbst fordern sie aber andere, nämlich konziliantere Regelungen, wobei Kosten für Ursachen, die sie selbst nicht zu vertreten haben, nicht zu ihren Lasten gehen können. Darüber, so meine ich, könnte man durchaus einmal reden. Ich denke, es gibt verschiedene Möglichkeiten, dem entgegenzukommen und variable Regelungen zu finden. Aber darüber sollte man sprechen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Baier, bitte.

Herr Baier (Bürgermeister Blankenfelde-Mahlow):

Da ich an Herrn Faulenbach da Costa freundlicherweise die Hälfte meiner Zeit abgegeben habe, brauche ich jetzt nur noch eine Minute.

Ich denke, ich sollte auch einmal auf die Frage von Herrn Henschke antworten. Ich bin natürlich auch auf Expertenmeinungen angewiesen, da ich ansonsten Politiker und von Hause aus Diplom-Verwaltungswirt bin, aber eben kein Akustiker oder Ähnliches. Für mich ist maßgeblich, dass mir Experten sagen, dass es an diesem Flughafen keinen Nachtflugbedarf gibt. Für mich ist maßgeblich, dass mir Experten sagen, dass ein Betrieb nachts dort gar nicht wirtschaftlich wäre, und für mich ist maßgeblich, dass das Umweltbundesamt - hier wiederhole ich mich - gesagt hat, dass der Betrieb von 22 bis 6 Uhr an dieser Stelle nicht geht. Von diesen Forderungen möchte ich auch nicht abweichen. Trotzdem finde ich den CDU-Antrag natürlich wesentlich besser als das, was wir jetzt haben, und kann es nur begrüßen, wenn er angenommen wird.

Noch ein Wort zu dem scheinbar großen Bevölkerungszuwachs: Es ist immer so, dass ich dann, wenn mein Gesprächspartner keine weiteren Sachargumente mehr hat, zu hören bekomme: „Na, bei euch ziehen doch jedes Jahr 1 000 Leute neu hin!“ Man muss aber wirklich genau schauen, was ab 2006 passiert ist. Bis dahin haben Sie Recht: Bis 2006 sind die Leute bewusst dorthin gezogen im Vertrauen darauf, dass das Bundesverfassungsgericht genauso entscheidet wie das OVG. Und das Oberverwaltungsgericht hat die Abwägung zwischen Lärminteressen und Betroffenheit ja immer zugunsten der Menschen für rechtswidrig erklärt. Das haben wir nun in Leipzig nicht mehr erlebt. Seit 2006 gibt es daher diesen Bevölkerungszuwachs in dieser Form nicht mehr. Wenn Sie in den Zahlen doch noch einzelne Spitzen entdecken, dann sind das die Arbeiter vom Flughafen, die bei uns in der Kaserne wohnen und daher dort gemeldet sind. - So viel zum Bevölkerungszuwachs.

Ich wollte Ihnen die Frage ja nicht stellen, wie viele Überflüge Sie über Ihrer Wohnung oder Ihrem Haus pro Tag oder Nacht aushalten müssen, dass Sie uns das so selbstbewusst zumuten, dass wir das aushalten. Ich mute meinen Mitarbeitern nur das zu, was ich mir selbst auch zumute.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Dann kommen wir jetzt zum zweiten Teil unserer Anhörung. Ich bitte Herrn Dr. Thole vom Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm“, diese zweite Runde zu eröffnen.

Herr Dr. Thole (Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm“):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Abgeordnete! Das Problem, das wir hier aus medizinischer Sicht erleben, ist zunächst einmal ein Versatz im Wissen. Der Planfeststellungsbeschluss ist zu einem Zeitpunkt erfolgt, als bestimmte medizinische Daten und medizinische Studien noch nicht vorlagen. Das Problem dahinter ist: Die Lärmkranken gab es zwar auch damals schon, aber das war noch nicht so erforscht, als dass man diese irgendwo abbilden konnte. Das heißt, erst in den letzten Jahren sehen wir aufgrund der größeren Zahl an sehr guten Studien, dass uns ganz klar belegt wird, welche schädliche Wirkung Lärm hat.

Ich habe Ihnen im Nachgang für die Ausschussmitglieder die aktuelle Studie von Prof. Greiser mitgebracht (Anlage 4), die vorhin schon zitiert wurde. Darin hat man die enormen Kosten berechnet, die der Lärm für Frankfurt verursacht. Außerdem finden Sie darin eine Sonderausgabe des Ärzteblatts Rheinland-Pfalz mit mehreren Schwerpunktartikeln zum Thema Fluglärm von unserem Arbeitskreis und anderen.

Hier steht die Frage im Raum, ob eine Anpassung irgendwelcher Regelungen bzw. Beschlüsse erfolgen darf. Wir müssen das Wirtschaftsinteresse eines Wirtschaftszweiges gegen das Schutzinteresse der Bevölkerung abwägen. Aus meiner Sicht ist das relativ einfach zu beantworten: Die Bevölkerung hat Vorrang. Warum? In vielen anderen Bereichen der Wirtschaft, im Straßenverkehr beispielsweise mit der LKW-Maut, und der Umwelt, beispielsweise mit dem Rauchverbot oder mit der Umweltplakette und der Umweltzone, nimmt der gleiche Staat für seine Bürger schützend seine Vorsorgepflicht wahr. Man schützt dort die Bürger vor bekannten und abwendbaren Gefahren. Das macht der gleiche Staat, in dem wir alle leben, zum Wohle seiner Bürger. Dabei wird nicht abgewogen, ob damit relevante Interessen von Wirtschaftszweigen tangiert werden, weil einfach das Schutzbedürfnis des Bürgers eindeutigen Vorrang hat.

Warum ist das so wichtig? Wir verhandeln hier über einen möglichen Kompromiss, der - da schließe ich mich Herrn Baier völlig an - in der Form 23 bis 6 Uhr allemal besser ist als 0 bis 5 Uhr. Letzteres wäre ganz katastrophal; da ist 23 bis 6 Uhr schon eine Verbesserung. Ich habe aber gerade gehört, dass die Forderung nach dem Zeitslot von 23 bis 6 Uhr mit der Frage Wachstum verkoppelt ist. Der Lärm, der auf die Menschen wirkt, entspricht der Gleichung „Anzahl der Flugbewegungen mal Zeit“. Wenn ich die Zeit festzurre und gleichzeitig die Anzahl der Flugbewegungen weiter steigere, dann kommt bei den Menschen mehr Lärm an. Das heißt, der Effekt dieser Zeiteingrenzung hebt sich dadurch auf und der Schutz für den Menschen ist damit nicht gewährleistet.

Dass das, wie es vorhin anklang, alles so sehr unklar sei und man keine rechtliche Grundlage für Lärmschutz habe, halte ich für grob falsch. Ich bin zwar nur Arzt und kein Jurist, aber ich habe mir einmal das Gesetz angeschaut, nämlich das Landesimmissionsschutzrecht, das Bundesimmissionsschutzrecht und das Fluglärmgesetz.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Dabei war ich sehr erstaunt, dass im Landesimmissionsschutzrecht extrem präzise, beispielsweise für Berlin, zu lesen ist, dass jede Lärmerzeugung verboten ist, durch die irgendjemand zwischen 22 und 6 Uhr in seiner Nachtruhe gestört werden kann - nicht wird! Die bloße Option ist also schon sanktionsbewehrt. Wenn man also nach 22 Uhr eine laute Gartenparty macht, kommen die Gesetzeshüter und werden einen auffordern, dies zu unterlassen.

Im Bundesimmissionsschutzgesetz, das mit der Technischen Anleitung „Lärm“ die Ausführungsbestimmungen definiert, finden wir sehr gut die Zeiten definiert, die der Bundesgesetzgeber für den Lärmschutz der Bevölkerung für relevant hält. Das sind dort nicht nur die Zeiten von 22 bis 6 Uhr - so viel zur Frage, über welche Zeiten wir eigentlich reden. Wir reden natürlich bei der Nachtruhe immer mindestens über den Zeitraum 22 bis 6 Uhr. Die TA „Lärm“ sagt darüber hinaus sogar noch: An Werktagen zusätzlich die Zeiten 6 bis 7 Uhr und von 20 bis 22 Uhr, an Sonn- und Feiertagen ergänzend die Zeiten von 6 bis 9 Uhr, von 13 bis 15 Uhr - die bekannte Mittagsruhe - und von 20 bis 22 Uhr. Das heißt, wir sehen hier einen extrem weiten Zeitkorridor, wo der Bundesgesetzgeber sagt, dass in Wohngebieten und normalen Städten, also da, wo die Menschen wohnen, Lärm einer bestimmten Klasse in diesen Zeiten verboten ist. Unternehmen dürfen dort nicht angesiedelt werden; LKWs dürfen dort nicht durchfahren. Das heißt, wir sehen hier schon einmal, dass das sogenannte Fluglärmschutzgesetz, wie es im Juristendeutsch heißt, scheinbar eher die Airlines, aber nicht die Bürger vor dem Lärm schützt. Denn die Dezibel-Werte, die dort als Grenzwerte angesetzt werden, gelten so nur in der Zone I und II, also ganz eng um den Flughafen herum. Und was sehen wir hier in Berlin ganz besonders? Wir haben eine Flugroutenlüge: Es wurden plötzlich Flugrouten geplant, die vorher so niemals zur Diskussion gestanden hatten. Deswegen sind auch Leute in bestimmte Bezirke gezogen, weil gesagt wurde, dass dort nicht geflogen werden würde. Nun sehen wir auf einmal, dass Leute in Regionen zu Zeiten von Lärm betroffen sind, wo das bisher so gar nicht geplant wurde. Der Bürger darf diesen Lärm nicht erzeugen; die Airlines dürfen das. Um dazu in ein kurzes klares Beispiel zu bringen: Wenn jeder von Ihnen auf seiner privaten Terrasse abends nach 22 Uhr eine CD abspielt mit der gleichen Lautstärke, wie sie das Flugzeug über ihm hat, dann bekommen Sie dafür die Anzeige, das Flugzeug aber nicht. Jetzt fragen Sie sich einfach mal, was daran möglicherweise falsch sein könnte.

Wir sehen also, dass wir hier einen Versatz auf verschiedenen Ebenen haben. Warum ist das jetzt wichtig aus medizinischer Sicht? Ganz einfach: Das Ohr schläft nie. Der Lärm, der einwirkt - zumindest ist Fluglärm besonders schädlich -, kommt von oben, und das zu Zeiten, wo Sie nicht damit rechnen. Sie können sich auch baulich nicht dagegen schützen. Von einer Straße können Sie wegziehen ins Grüne, aber Sie können mit Ihrem Haus nicht einfach unter einer Flugroute wegziehen; das geht nicht. Dieser Lärm wirkt, und dieser Lärm hat *immer* seine schädliche Wirkung. Das Ohr kann sich nicht abschalten; das Ohr nimmt den Lärm immer wahr. Das Gefährliche an diesem Fluglärm ist, dass diese Schädigung unbewusst wirkt. Sie müssen also noch nicht einmal wach werden, damit dieser Schaden wirksam wird, sondern der Körper reagiert darauf auch im Schlaf mit Stressreaktionen. Sie werden also im Schlaf krank.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Ich habe gerade schon gesagt, dass die Vorsorgeaufgaben des Staates in ähnlichen anderen Bereichen wahrgenommen werden. Warum dann nicht an dieser Stelle? Warum sollte man, obwohl der Bereich der Flugwirtschaft mit extrem hohen Subventionen gefördert wird, keine Kerosinsteuer erheben? Der Schuldner für den Flughafenbau ist auch hier der Bürger, der dafür haftet, dass diese Summe irgendwann eingetrieben wird. Es gibt Fördermittel der EU; das sind auch Mittel aus Steuern, die erhoben werden. Diese Branche wird also gefördert zulasten der Bevölkerung; die Bevölkerung hat aber gleichzeitig erhebliche Gesundheitsrisiken und Gesundheitskosten. Diese Gesundheitskosten sind im Übrigen auch Kosten für die Arbeitgeber der Leute, die krank werden und dann in diesen Betrieben ausfallen. Das heißt, hier werden von der Flugwirtschaft Gesundheitskosten auf andere Wirtschaftsbereiche verlagert. Ich denke, wenn man über Wirtschaft redet, muss man über alle Bereiche reden.

Wir haben extreme externe Kosten: Die gesetzlich krankenversicherten Patienten zahlen zurzeit die Behandlungskosten, die an den Flughafenstandorten in Deutschland ausgelöst werden. Das ist so. Herr Prof. Greiser hat dazu aktuell Zahlen vorgelegt. Er hat seine Köln-Bonn-Studie mit epidemiologischen und ökonomischen Methoden auf den Raum Frankfurt umgerechnet. Dabei ist die Stelle hinter dem Komma mit Sicherheit nicht richtig, die Dimension zeigt aber in die richtige Richtung. Und wir müssen über ein relevantes Problem reden, nämlich dass hier der Bevölkerung Kosten und Gesundheitsrisiken zugemutet werden.

Wir sehen, dass wir hier ein großes Problem haben. Aus ärztlicher Sicht ist völlig klar: Jede Minute, die am Schallschutz gespart wird, ist schädlich und entfaltet eine schädliche Wirkung, in den frühen Abendstunden erst recht für die Kinder. Eines dürfen wir in der Diskussion auch nicht vergessen, wenn wir jetzt über den Nachtschutz reden, der extrem wichtig ist: Die Fluglärmbelastung haben wir ja auch noch am Tag. Am Tag sind die Leute nicht immer nur in ihren Häusern, sondern auch draußen; das heißt, der Lärm wirkt. Also auch da haben wir eine schädliche Wirkung. Der Schaden als solcher ist nicht abstellbar. Natürlich muss man an der Stelle, wo der Lärm besonders gefährlich ist - und das ist die Abend- und Nachtzeit -, für eine möglichst gute Ausweitung des Schutzes der Bürger sorgen. Das ist meine ganz klare Forderung ärztlicherseits.

Aus meiner Sicht hat das Volksbegehren sehr klar gemacht, dass die Schutzforderung von 22 bis 6 Uhr die Forderung der Bürgerinnen und Bürger ist. Davon kann man kein Deut abweichen. Das ist zu verfolgen. Weitere Schutzmöglichkeiten müssen hier ausgenutzt werden. Sie haben bereits in der Diskussion gehört, dass es inzwischen leiseres Fluggerät gibt. Leider liegen die Einführungszeiten für leisere Maschinen im Schnitt bei mindestens 20 Jahren. Die Nutzungszeiten einer Luftflotte liegen nicht bei nur fünf Jahren Abschreibungsfrist wie bei einem einfachen Kopierer, sondern sie liegen auch im Bereich von 10 bis 20 Jahren. Das heißt, das Fluggerät, das heute laut ist, wird es auch in fünf und zehn Jahren noch sein. Das hört so schnell nicht auf. In dem Maße, wie der Flugverkehr auch noch gesteigert wird, wird das auch weitergehen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Wir haben hier nach meinem Kenntnisstand einen planfestgestellten Flughafen für den regionalen Bedarf von Berlin und Brandenburg. Von daher bin ich etwas irritiert über die Tatsache, dass es unbedingt ein Drehkreuz sein muss und dass daran allein die Wirtschaftlichkeit zu hängen scheint. Das verstehe ich als Bürger nicht; denn wenn man sich einerseits auf Planfeststellungsregelungen beruft, sollten sie auch in anderer Sicht gelten. Entweder gilt es also für alle, oder es muss neu verhandelt werden, oder es gilt eben nicht für alle, sodass man da schauen muss.

Ich glaube, wir haben eine Perspektive für diesen Flughafen - was hier angedeutet wurde - nur dann, wenn dieser Flughafen die Bürgerinteressen auch widerspiegelt und den Lärmschutz so umsetzt, dass die Bürger mit ihrem Anliegen, vor diesem Lärm und diesen schädlichen Wirkungen geschützt zu werden, wirklich wahrgenommen werden und man das am Betriebsregime sehen kann. Das Problem sind die Festlegung der Grenzwerte und die - es stand so in der Zeitung - Wildwestmanier der Flugrouten, dass auf den Flugrouten, die auf den Planungsunterlagen immer schöne, klare Striche sind, eben nicht geflogen wird, sondern dass durch die tatsächlichen Flugkorridore, die Sie auf metafly sehen können, die locker 10 bis 15 oder gar 20 km breit sind, viel mehr Bürger von dem betroffen sind, was hier passiert, als sich aus diesen Planungsunterlagen ablesen lässt. Das ist dann kein Spaß mehr.

Dann muss man auch wissen, dass durch die Berechnung der Mittelungsschallpegel, die berücksichtigt werden, die Lärmspitzen weggerechnet werden; sie fallen einfach heraus. Aber gerade diese Lärmspitzen sind es, auf die der Körper auf jeden Fall reagiert. Das heißt, wir haben die ziemlich kranke Situation, dass sich in unserer Lärmmessung ganz viele Einzelschallereignisse und Maximalschallpegel verbergen, die eben nicht irgendwie nicht wirken. Wir sehen nach draußen und sagen: „Es sind ja nur 55 dB (A)“; aber in diesen 55 dB (A) stecken acht-, zehn- oder vierzehnmal schädliche Auslöser für Lärmreaktionen. Das müssen Sie zusätzlich noch irgendwie bedenken. Es ist also nicht so, wie es auf dem Papier erscheint, sondern diese Werte kaschieren das, was medizinisch tatsächlich wirkt. Das ist beängstigend, das ist gefährlich.

Das heißt aus meiner Sicht: Wenn wir über Nachtruhe reden, müssen wir gesetzeskonform auch nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz über die Zeit von mindestens 22 bis 6 Uhr reden. Dann müssen wir auch bedenken und darüber reden, dass die Flugverfahren so ausgerichtet sein müssen, dass die Flugzeuge nicht überall entlang fliegen und nicht noch einmal 10 000 oder 15 000 Leute mehr verlärmten. Das geht nicht.

Natürlich ist es ein Riesenproblem für die am stärksten Betroffenen. Durch das, was hier passiert, werden viel mehr Leute betroffen, als ursprünglich betroffen werden sollten. Aus meiner Sicht geht das nicht. Medizinisch betrachtet, werden hier Leute unnötig und unverantwortlich krank gemacht. Studien aus Dänemark und aus der Schweiz beweisen, dass wir hier nicht über Lärmpickel am Ohr reden, sondern über echte medizinische Outcomes. Wir reden über Schlaganfall, über Herzinfarkt, und wir reden bei diesen medizinischen Dingen auch über Menschen, die tatsächlich an diesen Folgen sterben werden.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Von daher das Plädoyer von meiner Seite: Ja, der Beschluss ist ein richtiger Weg, in der komplexen Frage des wirklichen Lärmschutzes ist es ein erster vernünftiger Schritt. Aus meiner Sicht ist medizinisch ein umfassender Lärmschutz von 22 bis 6 Uhr erforderlich mit klaren lärmschützenden Flugverfahren.

Frau Dr. Jarass-Cohen (SammlerUsinger Rechtsanwälte):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Wir haben uns in unserer Stellungnahme (Anlage 5) damit beschäftigt, ob das Nachtflugverbot im Wege der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses ausgeweitet werden kann, und wir kommen zu dem Ergebnis: Ja, das kann die Planfeststellungsbehörde tun. Ich werde Ihnen im Einzelnen die rechtlichen Voraussetzungen darlegen und möchte zunächst kurz auf die fachplanungsrechtliche Ausgangssituation eingehen.

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss von 2004 sah kein Nachtflugverbot vor. Das wurde 2009 ergänzt, und in der gegenwärtigen Fassung sind planmäßige Passagierflüge - nur über diese spreche ich jetzt hier - zwischen 22.30 und 05.30 Uhr nicht erlaubt. Da gibt es verschiedene andere Ausnahmen, auf die ich jetzt nicht eingehen will.

Auch bisher galt schon: Auf aktiven Lärmschutz darf der Vorhabenträger nur dann verzichten, wenn gewichtige Bedarfs Gesichtspunkte dies rechtfertigen. Insbesondere während der Nacht besteht ein besonderes Rechtfertigungsbedürfnis. Die Nacht ist eine besonders schutzwürdige Phase, während der in der Regel keine Flüge stattfinden sollen, nur, wenn es nicht anders machbar ist. So das Bundesverwaltungsgericht. Das muss die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Prüfung natürlich beachten.

Was ist jetzt passiert? Nach Bekanntgabe des Planergänzungsbeschlusses 2009 sind verschiedene Veränderungen eingetreten, die das bisherige Lärmschutzkonzept im Hinblick auf dessen Effektivität infrage stellen. Welche Veränderungen das sind, darauf werde ich gleich noch eingehen.

An dieser Stelle ist wichtig festzuhalten: Der Planfeststellungsbeschluss und der Planergänzungsbeschluss bilden rechtlich eine Einheit. Das heißt, es ist nur *ein* Planfeststellungsbeschluss zu ergänzen. Es ist nicht etwa so, dass Sie einen Planfeststellungsbeschluss von 2004 und einen von 2009 haben, an dem jetzt Änderungen durchgeführt werden müssten.

Worauf kann diese Ausweitung der Nachtflugbeschränkung gestützt werden? Hier kommt natürlich vorrangig der Vorbehalt zum Tragen, der im Planfeststellungsbeschluss so selbst festgelegt ist. Ich verzichte jetzt darauf, dies im Einzelnen vorzulesen. Sie haben das ja vor sich, und es steht auch in unserer Stellungnahme. Ich möchte nur auf einen systematischen Gesichtspunkt hinweisen. Der Absatz 1 besteht aus zwei Sätzen. Der Satz 2 wird eingeleitet mit „insbesondere“.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Das macht schon dem Wortlaut nach deutlich: Es handelt sich bei dem Satz 2 um einen speziell geregelten Anwendungsfall. Das heißt, hier wurde eine spezielle Konstellation geregelt, aber nicht die alleinige Anwendung dieses Vorbehalts. Vielmehr können nach dem Satz 1 auch in anderen Fällen nachträgliche Anordnungen getroffen werden, sofern sie zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erforderlich sind. Wir haben hier also keinen völlig grenzlosen Vorbehalt, sondern es ist ein konkreter Vorbehalt zum Schutz vor Fluglärm.

Erlauben Sie mir eine Anmerkung zu dem, was vorher von Herrn Werthwein gekommen ist. Das ist auch kein Widerspruch dazu, dass wir einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss haben; denn der Gesetzgeber sieht eindeutig vor, dass auch im Nachhinein auf Veränderungen reagiert werden kann. Es geht nicht darum, die ursprüngliche Abbildung anzugreifen, sondern es geht darum, auf Veränderungen zu reagieren.

Der Vollständigkeit halber möchte ich darauf hinweisen, dass wir noch weitere potenzielle Rechtsgrundlagen geprüft haben. Sie finden das in unserer Stellungnahme. Nachdem aber dieser Vorbehalt vorrangig einschlägig ist und weil das auch den Zeitrahmen sprengen würde, möchte ich jetzt nicht im Einzelnen darauf eingehen.

Wie versteht jetzt das Bundesverwaltungsgericht diesen Vorbehalt? Das Bundesverwaltungsgericht legt den Vorbehalt relativ großzügig aus. Das macht auch Sinn, wenn man sich zwei Gesichtspunkte vor Augen führt. Zum einen bestehen im Luftverkehrsrecht schon gewisse immanente Unsicherheiten, was die Planfeststellung betrifft. Das ist zum Beispiel der Fakt, dass die Flugrouten erst förmlich festgelegt werden, wenn wir schon den Planfeststellungsbeschluss haben. Das heißt, sie ändern sich - so war es hier auch - möglicherweise noch im Vergleich zu dem, was Gegenstand der Abwägung war.

Das Zweite ist der folgende Gesichtspunkt. Ein Lärmschutzkonzept besteht aus einer Vielzahl von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen. Sie sollen quasi zusammenwirken, um die Schallschutzziele zu erreichen. Es ist, meine ich, leicht nachvollziehbar, dass sich später herausstellen kann, dass dieses Zusammenwirken nicht so funktioniert, wie man sich das vielleicht ursprünglich vorgestellt hat, und dass im Nachhinein nachjustiert werden muss, dass neue Maßnahmen angeordnet werden müssen, um die Lärmschutzziele zu erreichen. Genau dazu dient dieser Vorbehalt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mit diesem Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss mehrfach beschäftigt. Ich habe Ihnen zwei Urteile mitgebracht. 2006 hat das Gericht gesagt: Es handelt sich um einen drittschützenden Vorbehalt. Das heißt, es kann auch ein Rechtsanspruch bestehen, dass nachträgliche Anordnungen getroffen werden. Wichtig ist auch: Es reicht, wenn sich ein Wandel der Bedingungen abzeichnet. Diese Veränderungen müssen noch nicht eingetreten sein. 2011 hat das Bundesverwaltungsgericht noch einmal klargestellt, dass dieser Vorbehalt auch aktive Schallschutzmaßnahmen erfasst, also nicht nur baulichen Schallschutz, sondern auch flugbetriebliche Beschränkungen - genau das, worüber wir jetzt hier sprechen. Auch das kann Gegenstand des Vorbehalts sein.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Ich möchte den Vorbehalt kurz in die Systematik des Planfeststellungsrechts einordnen und dabei vor allem auf zwei Gesichtspunkte eingehen. Der eine betrifft das Verhältnis zu § 75 Absatz 2 VwVfG. Das ist eine Regelung, die vorsieht, dass auch nachträglich Schutzauflagen angeordnet werden können. Hier sagt das Bundesverwaltungsgericht: Der Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss hat niedrigere Anforderungen als die nach § 75 Abs. 2. Insbesondere braucht es hier keine Belastungen, die nicht voraussehbar waren. Für § 75 Absatz 2 braucht es immer Belastungen, die nicht voraussehbar waren. Das ist hier nicht erforderlich; wir haben also einen weiteren Anwendungsbereich.

Der zweite wichtige Punkt ist der Aspekt der Problembewältigung. Grundsätzlich ist es so, dass die Planfeststellungsbehörde in der Planfeststellung alle Konflikte und Probleme bewältigen muss, die das Vorhaben aufwirft, und sie kann diese Konflikte nicht gleichsam auf später verschieben. Diese Situation haben wir hier aber nicht. Wir haben ja bereits Nachtflugbeschränkungen im Planfeststellungsbeschluss. Das wurde in vollem Umfang abgewogen. Es geht nur noch darum, wie diese möglicherweise angepasst werden müssen. Es geht also nur darum, auf spätere Veränderungen zu reagieren. Da sagt das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich: Teilentscheidungen über das Wie einer bereits getroffenen Entscheidung können auch später noch getroffen werden. - Hier wurde das Nachtflugverbot ja bereits im Planfeststellungsbeschluss abgerufen.

Im gleichen Kontext steht die Frage, ob dieser Vorbehalt mit § 74 Absatz 3 VwVfG vereinbar ist. Es klang in der schriftlichen Stellungnahme von Air Berlin an, das sei nicht der Fall. In der Tat ist es so, dass das Bundesverwaltungsgericht sagt: Nicht zulässig sind allgemeine Prognosevorbehalte, etwa ein Vorbehalt, der völlig allgemein auf spätere Veränderungen, seien es Veränderungen des Marktes oder sonstige Veränderungen, reagieren will. Das haben wir aber hier nicht. Wir haben einen Vorbehalt, der ganz konkret auf Veränderungen der Projektrealisierung reagiert, zum Beispiel auf eine Veränderung der Flugrouten. Das ist kein Prognosevorbehalt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch ausdrücklich festgelegt, dass solche Vorbehalte zulässig sind, die weitere Schutzmaßnahmen vorsehen für den Fall, dass mit den bisherigen Schutzmaßnahmen nicht der Erfolg erzielt wird, den man ursprünglich meinte zu erzielen. Genau diese Situation haben wir hier. Wir haben ein Lärmschutzkonzept, da gibt es bestimmte Maßnahmen, und diese Maßnahmen sind offensichtlich nicht geeignet, die Ziele zu erreichen. In diesem Fall kann so ein Vorbehalt genutzt werden, um später nachzujustieren.

Was sind jetzt die Voraussetzungen, um diesen Vorbehalt aus dem Planfeststellungsbeschluss zu nutzen? Das sind natürlich an allererster Stelle Änderungen der Verhältnisse. Darauf bin ich schon eingegangen. Das Bundesverwaltungsgericht ist hier relativ großzügig. Es genügt auch, wenn sich ein Wandel andeutet. Es kommen verschiedene Veränderungen in Betracht, die man meines Erachtens auch in der Summe sehen sollte, weil sie in der Summe natürlich anders wirken als jede Veränderung allein. Das sind einmal die Flugrouten, die anders festgelegt wurden, als es während der Abwägung gedacht war. Dadurch sind mehr Menschen betroffen. Das sind neue lärmmedizinische Erkenntnisse.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Herr Dr. Thole hat schon sehr gut dazu ausgeführt, dass es aus den letzten Jahren - die Medizin geht nun einmal schnell voran - Erkenntnisse gibt, die nahelegen, dass hier doch deutlich höhere Belastungen entstehen als ursprünglich angenommen. Ich möchte noch einmal die Stellungnahme des Umweltbundesamts zitieren, die kürzlich gefordert hat, dass speziell für Berlin das Nachtflugverbot oder die -beschränkung ausgeweitet werden soll. An dritter Stelle steht die mangelhafte Umsetzung der Lärmschutzaufgaben, dass eben die Lärmschutzziele mit den bisherigen Maßnahmen nicht erreicht werden können.

Wir sehen vorliegend gute Gründe dafür, dass vorrangig aktiver Schallschutz zu gewähren ist. Grundsätzlich ist es im Luftverkehrsrecht so, dass ein Gleichklang zwischen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen besteht, anders als zum Beispiel im Bundesimmissionsschutzrecht, wonach vorrangig aktiver Schallschutz zu gewähren ist. Aber dieser Gleichklang kann unter Umständen beschränkt sein. Wir sagen hier, dass insbesondere das Vorsorgeprinzip dafür spricht, dass Störungen unmittelbar an der Quelle bekämpft werden müssen, also da, wo sie passieren - das ist der Flugbetrieb -, und dass man zum anderen auch sehen muss, dass es um eine sehr maßvolle Ausweitung geht, die wirklich nicht so starke Beeinträchtigungen mit sich bringt.

Zum Schluss: Wir haben uns sehr umfangreich auch damit beschäftigt, welches Verfahren anzuwenden ist. Wir gehen davon aus, dass § 76 entsprechende Anwendung findet, aber weil es hier eine unwesentliche Beeinträchtigung ist, Verfahrenserleichterungen greifen.

Als Fazit möchte ich drei Punkte festhalten.

Erstens: Wir sind der Auffassung, dass diese vorgeschlagene Ausweitung rechtlich zulässig ist, und sie ist auch ein probates Mittel zur nachhaltigen Erhöhung der Akzeptanz.

Zweitens: Es besteht nicht nur die Möglichkeit, im Wege des Raumordnungsrechts vorzugehen, die bisher im Zusammenhang mit dem Volksbegehren diskutiert wurde, also zum Beispiel Anpassung des Landesentwicklungsprogramms, sondern es gibt parallel dazu auch die Möglichkeit, über das Fachplanungsrecht zu agieren und den Planfeststellungsbeschluss anzupassen.

Drittens - das ist vielleicht der wichtigste Punkt -: Als planerlassende Behörde kann das Infrastrukturministerium diese Änderung in eigener Regie herbeiführen.

Herr de Witt (De Witt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Zunächst einmal meine eigenen Erfahrungen mit Fragen des Luftverkehrsrechts: Ich habe beim Ausbau des Flughafens Stuttgart die Anwohner vertreten - ohne Erfolg, muss ich dazusagen, und ich habe zuletzt das Regierungspräsidium Leipzig beim Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle beraten - dies mit Erfolg.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Für die Südbahn haben wir dort ein Frachtdrehkreuz planfestgestellt mit Expressfracht rund um die Uhr, und zwar in der Nacht uneingeschränkt. Das bedingte natürlich, dass wir uns intensiv mit Fragen des nächtlichen Fluglärms beschäftigt haben. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Leipzig-Halle ist ja auch tragend für die Unterscheidung zwischen den Anforderungen an den Flugverkehr in der Nachtzeit von 0 bis 5 Uhr und in den Nachtrandzeiten. Diese Entscheidung wurde dann auch vom Bundesverfassungsgericht gebilligt. Das Bundesverfassungsgericht hat gesagt, dass sowohl die gesetzlichen Voraussetzungen im Luftverkehrsgesetz wie auch in dem Planfeststellungsbeschluss später zu Schönefeld ebenso mit den grundgesetzlichen Anforderungen an den Schutz von Leben und Gesundheit im Einklang stehen. Das zum rechtlichen Maßstab.

Zu den beiden Fragestellungen: Der zweite Antrag stellt ja keine Rechtsfragen dar. Ich habe mich allerdings gefragt: Wenn jetzt erst strategische Entscheidungen über die kapazitive Entwicklung vorbereitet werden sollen, wie soll denn dann der erste Antrag begründet sein? Darauf werde ich noch eingehen. Damit habe ich etwas rechtliche Schwierigkeiten. Im Grunde sägt der zweite Antrag die Beine für den ersten ab.

Einige Vorbemerkungen: Ich glaube, es ist zu kurz gesprungen, die Frage von Flughäfen nur als einen Widerspruch zwischen Fluggesellschaften und Anwohnern zu sehen. Flughäfen sind zunächst einmal eine öffentliche Infrastruktureinrichtung, die von ganz überragender Bedeutung für die langfristige Entwicklung eines Landes ist, insbesondere eines Industriestandorts. Wir sollten also, wenn wir über Flughäfen diskutieren, dies in den Blick nehmen und dabei natürlich die anderen Aspekte nicht aus dem Auge verlieren; aber im Vordergrund muss dieses stehen. Es ist auch wenig damit getan, den jetzigen Antrag mit aktuellen Flugplänen zu diskutieren. Es geht hier um die zukünftige Entwicklung. So ein Flughafen wird ja nicht nach Maßgabe aktueller Flugpläne geplant, sondern aufgrund von langfristigen Prognosen.

Nun eine erste Anmerkung zu den Rechtsgrundlagen: Alle Bemerkungen zu den Rechtsgrundlagen - meine Vorrednerin ebenso wie das Gutachten von den Kollegen Baumann und Hess - lassen einen Punkt völlig außen vor, nämlich die Frage der Bundesauftragsverwaltung. Wir haben im Luftverkehrsrecht die Bundesauftragsverwaltung. Das heißt, das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat jederzeit in vollem Umfang den Vorgaben von Herrn Ramsauer Folge zu leisten. Wenn der sagt: „Nachtflugausweitungen gibt es nicht“, dann gibt es das nicht. Er kann Ihnen auch vorgeben, dass Sie nicht einmal ein solches Verfahren einleiten dürfen. Die Bundesauftragsverwaltung ist sehr weitreichend; ich kenne sie aus dem Atomrecht aus nächster Nähe. Sie geht so weit, dass man Ihnen sogar im Prozess vorschreiben kann, was Sie vor Gericht aussagen dürfen und nicht aussagen dürfen. Das ist der erste Punkt, und deswegen an die Antragsteller gerichtet: Wenn Sie etwas erfolgreich umsetzen wollen, dann wäre in Berlin die richtige Adresse.

Nun zum rechtlichen Maßstab - ich komme auch auf die Frage des Vorbehalts noch zu sprechen -: Wir müssen davon ausgehen, dass hier ein Teilwiderruf der Genehmigung beantragt wird.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Dieser Teilwiderruf der luftrechtlichen Genehmigung hat nach § 6 Absatz 2 Satz 4 Voraussetzungen: dass Gesundheitsgefahren zu besorgen sind, und zwar Gesundheitsgefahren, die durch Schutzauflagen nicht zu bewältigen sind. Das ist die Logik dieser Vorschrift. Das Bundesverwaltungsgericht hat in ständiger Rechtsprechung eindeutig gesagt, dass erst einmal zu prüfen ist, ob Schallschutzauflagen oder auch verbesserte Schallschutzauflagen ausreichen, um Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden. Ich bin fest davon überzeugt, dass dies so ist. Wenn das so ist, dann kommen Sie überhaupt nicht zu dem Stadium eines Teilwiderrufs der bisher erteilten Genehmigung.

Es liegen auch keine Tatsachen vor, die einen solchen Widerruf rechtfertigen könnten. Das ist deshalb bereits ausgeschlossen, weil der Flugbetrieb ja noch gar nicht eröffnet ist. Tatsachen könnten sein, dass sich dieser Flugverkehr gegenüber den Prognosen deutlich erhöht hat. Das wäre ein Fall, wo die Planfeststellungsbehörde von sich aus gehalten wäre, zu ermitteln bzw. nachzufassen. Deswegen finden Sie in diesen Auflagen auch eine Verpflichtung des Flughafens, die entsprechenden Messungen und Daten zu liefern, damit die Planfeststellungsbehörde dieses Vorhaben ständig unter Kontrolle halten kann.

Bei dem Gutachten von Baumann/Hess heißt es, es sei ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr aufgrund des Änderungsvorbehalts möglich. Diese Aussage ist schlicht falsch. Eine solche Erweiterung des Nachtflugverbots oder der Beschränkung des Nachtflugverkehrs würde die Identität dieses Flughafens völlig verändern. Dieser Flughafen ist nun einmal kein Provinz-/Regionalflughafen, sondern nach dem auch vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Planungsziel ist das ein internationaler Verkehrsflughafen. Da müssen Sie als Politiker natürlich entscheiden: Wollen Sie einen Provinzflughafen, sozusagen eine Art Landeplatz, haben oder möchten Sie einen internationalen Verkehrsflughafen? Das ist die bisherige Rechtsgrundlage und das ist der Planfeststellungsbeschluss, und daran müssen Sie das auch messen. Das ist das eine.

Zum Zweiten: Planergänzung aufgrund des Vorbehalts aus dem ersten Planfeststellungsbeschluss, also was Sie gerade gehört haben, der Vorbehalt 5.1.9 aus dem ersten Planfeststellungsbeschluss - das ist natürlich eine Formulierung, die in der Tat im Satz 1 zwei Elemente enthält, einmal eine sehr allgemeine Vorbehaltsregelung - es sind leider auch keine Bedingungen genannt -, und im Satz 2 eine Regelung hinsichtlich der Flugrouten. Das heißt, wenn sich die Flugrouten verändern, dann müssen Sie die Nachtschutzgebiete verändern. Das ist im Grunde die Konsequenz aus diesem Vorbehalt, und das muss dann halt geschehen. Ich gehe davon aus, dass das auch geschehen wird. Wenn das damit geregelt ist, ist die Änderung von Flugrouten kein Sachverhalt, der jetzt den Vorbehalt von Satz 1 auslöst. Denn die Frage der Änderung der Flugrouten ist bereits durch Satz 2 abschließend geregelt. Das können wir damit abschließen.

Satz 1 müssen wir uns also jetzt einmal vornehmen. Das heißt, wir müssten uns also überlegen: Wenn dieser Auflagenvorbehalt in Anspruch genommen werden soll, müssten folgende Voraussetzungen vorhanden sein:

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Erstens Änderung des Luftverkehrsaufkommens. Die liegen ja nicht vor, weil ja noch nicht geflogen wird, man kann auch sagen, leider noch nicht geflogen wird.

Zweitens neue wissenschaftliche Meinungen. Die Wissenschaft lebt von dem Widerspruch, dass immer wieder neue Meinungen veröffentlicht werden. Herr Prof. Greiser ist besonders aktiv. Er war auch beim Flughafen Leipzig sehr aktiv. Da konnte allerdings weder die Planfeststellungsbehörde noch das Bundesverwaltungsgericht seinen Ausführungen folgen; das sagt aber noch nichts über die wissenschaftliche Qualität von Herrn Prof. Greiser aus. Es sind aber epidemiologische Untersuchungen, das heißt, es werden einfach Korrelationen zwischen Erkrankungen und Fluglärm hergestellt. Es sind aber keine ursächlichen Nachweise, die da geführt werden. Deswegen kann eine solche Untersuchung nützlich sein, um vielleicht bei späteren Nachforschungen den Ursachen auf die Spur zu kommen; aber das ersetzt natürlich keinen Ursachennachweis.

Diese Dinge von Herrn Prof. Greiser und die Fragen der Auswirkungen von Fluglärm auf die menschliche Gesundheit, auf den menschlichen Schlaf sind zuzeiten des ersten Planfeststellungsbeschlusses allgemein bekannt. Wir haben uns in Leipzig auf die sehr intensiven Forschungen des DLR am Flughafen Köln-Wahn gestützt und daraus ein Nachtflugkonzept entwickelt. Dabei sind in repräsentativer Zahl Menschen die gesamte Nacht über untersucht worden, und zwar anhand sowohl der Durchschnittspegel wie auch der einzelnen Maximalpegel im Hinblick auf alle körperlichen Reaktionen. Man konnte daraus dann auch die Wirkungen auf den menschlichen Körper und den menschlichen Schlaf sehr exakt ableiten.

Also, grundlegende neue Erkenntnisse sehe ich da nicht. Und selbst wenn es neue Erkenntnisse gäbe, so sagt das Bundesverwaltungsgericht, dann müssen sie erst einmal wirklich Stand der Wissenschaft werden. Eine einzelne Meinung oder zwei vereinzelte Meinungen sind noch nicht der Stand der Wissenschaft, und auch dies sind keine veränderten Tatsachen im Sinne des Auflagenvorbehalts 5.1.9.

Es wird auch noch vorgetragen, dass die Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichen, weil man die Lärmdämmung der Gebäude falsch bewertet hat. Aber ich bitte Sie, das ist doch dann eine Frage des Vollzugs dieser Lärmschutzmaßnahmen. Dann müsste, wenn das so sein sollte - ich bin mit dem Planfeststellungsverfahren nicht im Detail vertraut -, diese Auflage nachgebessert werden. Es kommt ja auf den Innenschallpegel an. Dann muss eben die Dämmung der Wohngebäude für die Schlafräume und Kinderzimmer entsprechend nachgebessert werden. Das ist die Rechtsfolge daraus, wenn das so sein sollte. Das hat aber doch mit der Frage, ob auch der Flugverkehr weiter eingeschränkt werden soll - auf 23 bis 6 Uhr -, überhaupt nichts zu tun. Das ist eine Frage des Vollzugs dieses Planfeststellungsbeschlusses und sonst gar nichts. Das ist also überhaupt keine neue Tatsache, die hier auch nur entfernt den Auflagenvorbehalt aktivieren könnte.

Ich möchte auf die anderen rechtlichen Schutzauflagenmöglichkeiten nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz gar nicht weiter eingehen, sondern erst einmal als Zwischenfrage - ich meine, zur rechtlichen Beurteilung kommt es ja - feststellen: Planergänzungsverfahren für den Antrag wäre meines Erachtens nicht rechtswidrig.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Ich möchte noch etwas zu der Frage sagen: Gibt es eine Einflussnahme über die Raumordnung? Das wird ja auch diskutiert. Dabei muss man Folgendes sehen: Raumordnung und Fachplanungsrecht müssen Sie in Ihren Kompetenzbereichen sehr sorgfältig abgrenzen. Die Raumordnung spielt eine Rolle bei der Verortung eines Standorts im Raum. Das ist hier auch geschehen. Durch die Raumordnung, die gemeinsame Landesplanung ist der Standort Schönefeld festgelegt worden. Das war Ergebnis der Raumordnung, und damit hat es sein Bewenden. Die Raumordnung hat allenfalls zu prüfen, ob es möglich ist, an diesem Standort nach Maßgabe des Fachplanungsrechts diesen Flughafen später auch rechtmäßig planfestzustellen. Die Raumordnung ist aber nicht befugt, Fragen des Betriebs dieses Flughafens zu regeln. Das Bundesverwaltungsgericht hat das mehrfach in aller Deutlichkeit, gerade in dem Urteil vom 16.03.2006, ausgeführt. Es hat deutlich gemacht, dass die spezifische Betriebsregelung, die gesamten Schutzauflagen, das alles originäres Fachplanungsrecht ist. Da hat die Raumordnung überhaupt nicht hineinzuwirken. Nach meiner Auffassung ist deshalb diese Absicht, im Landesentwicklungsprogramm auch hier einen Nachtflug im Wege der Raumordnung auszuschließen, rechtswidrig. (Stellungnahme - Anlage 6)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich eröffne die Fragerunde. Bitte, Herr Dombrowski.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Ich habe einige Fragen an Herrn de Witt. Ich bin kein Jurist, von daher formuliere ich das mit meinen Worten. Sie haben vorgetragen, dass die Fragen des Luftverkehrs, aber auch der Planung von Flughäfen eine Angelegenheit des Bundes ist. Sie sagten, deshalb wäre das Anliegen der Antragsteller zuständigerweise in Berlin vorzubringen. Sie haben sogar auch gesagt, dass der Bundesverkehrsminister sogar die Einleitung eines Planergänzungsbeschlusses untersagen könnte. Nun hat es schon 24 Planergänzungsbeschlüsse am Flughafen BER gegeben. Deshalb würde ich Sie bitten, noch einmal juristisch zu erläutern, warum der Bundesverkehrsminister bestimmen kann, in welchem Bundesland an welcher Stelle ein Flughafen mit welcher Ausstattung und Auswirkung geplant und gebaut werden kann und die ortsbelegenen Bundesländer, wenn es hart auf hart kommt, keinerlei Mitsprache-, Einwirkungs- oder Veränderungsmöglichkeit haben, es sei denn, dass sie sich vorher die Genehmigung holen, dass sie einen Planergänzungsbeschluss durchführen können. So habe ich Ihren Vortrag verstanden. Anschlussfrage: Ist es nicht vielleicht so, dass der Bund dem Land Brandenburg oder auch einem anderen Land in diesem Fall auferlegt hat: „Plant ihr das, nehmt ihr unsere Funktion wahr!“? Das wäre auch möglich. Das wäre das eine.

Das Zweite ist: Sie wissen, dass der Landtag Brandenburg auf Empfehlung des Herrn Ministerpräsidenten das Volksbegehren angenommen hat. Wenn ich das einmal übersetze, wäre dies für einen Regierungschef eine sehr zweifelhafte Herangehensweise, weil sich dies auf rechtlich zweifelhaftem Boden bewegen würde, auch wenn es nur der Landtag war.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Eingedenk dessen, was Sie vorgetragen haben, dass das Land Brandenburg dabei gar nicht mitzuwirken und vor allen Dingen nicht zu entscheiden hat, scheint mir das doch etwas merkwürdig zu sein. Daher die Frage: Wie bewerten Sie dann die Empfehlung des Herrn Ministerpräsidenten, das Volksbegehren anzunehmen?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Die Behörde sagt ja nicht, dass es gar nicht möglich ist einzugreifen, sondern dass der rechtliche Rahmen so eng begrenzt ist und dass die Gründe, die gegenwärtig schon in der Diskussion sind und sich auch bei Frau Dr. Jarass-Cohen in den drei benannten Gründen widergespiegelt haben, die Behörde nicht in die Möglichkeit versetzen, behördlich einzugreifen. Grundlage dafür ist immer das Heranziehen des § 9 des Luftverkehrsgesetzes, der lautet:

„Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.“

Wir haben aber Aspekte in der aktuellen Diskussion, die von der Darlegung aus Ihrer Sicht und Ihrer Annahme den Stand der Wissenschaft noch nicht erreicht haben mögen; sie sind aber in mehreren Studien, was die Gesundheitsproblematik betrifft, insbesondere die Auswirkungen von Lärm, deutlich fixiert und vom Umweltbundesamt sozusagen zur Grundlage genommen worden, sich bei der Benehmensherstellung der Flugrouten so zu äußern, wie man sich geäußert hat, nämlich, dass all das an diesem stadtnahen Flughafen Grund genug für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ist.

Wir befinden uns mit dem, was wir heute hier schon fast zweieinhalb Stunden tun, in diesem Spannungsrahmen. Deswegen würde ich gern noch einmal zur Untersetzung dessen, was Herr Dombrowski vermittelt hat, diesen Rechtsrahmen für uns fixiert wissen, also Ihr deutliches Petitum, dass hier Herr Ramsauer, also Berlin, gefragt ist.

Es gibt weitere Wortmeldungen. Bitte zunächst Herr Jungclaus.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Meine erste Frage geht an Frau Dr. Jarass-Cohen. Zunächst vielen Dank für Ihre Ausführungen. Wenn man diesen Glauben schenken kann, was ich tue, dann ist die logische Schlussfolgerung daraus: Landesregierung, Koalitionsfraktionen und Landtag nehmen das Volksbegehren an, und der Ministerpräsident sagt: „Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit“, dies zusammen mit Ihren Ausführungen: Wenn die Landesregierung hier glaubhaft sein will, muss sie die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses jetzt in Angriff nehmen. Insofern meine Frage, wie das aus Ihrer Sicht jetzt konkret stattfinden wird. Also: Welche konkreten Schritte müssen jetzt daraus folgen? Vielleicht können Sie uns auch den zeitlichen Horizont noch einmal darlegen, gerade auch in Bezug auf die wiederholt verschobene Eröffnung.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Es würde mich auch interessieren, ob so ein Vorbehalt schon einmal irgendwann genutzt wurde und, die Anmerkung von Herrn de Witt aufgreifend, ob Sie die Auffassung teilen, dass das erst möglich wird, wenn die Veränderungen stattgefunden haben.

Eine Frage an Herrn Dr. Thole: Sie haben eindringlich geschildert, welche Auswirkungen Lärm hat, und das in Verbindung mit den Daten und Zahlen von Prof. Greiser, wobei einem bei dem fragwürdigen Versuch, Menschenleben in Euro auszudrücken, etwas der Kloß im Hals steckenbleibt. Aber letztendlich hat es diese Auswirkungen. Insofern würde mich interessieren, ob Sie diese Einschätzung und dieses schockierende Bild teilen.

Sie hatten speziell den Punkt „Kinder“ angesprochen. Es würde mich interessieren, gerade konkret im Hinblick auf den CDU-Antrag - wir reden jetzt nicht von dem Schritt von 0 auf 22 Uhr, sondern konkret von dem Abweichen von der Idealvorstellung, dass wir das Volksbegehren mit 22 bis 6 Uhr durchbekommen -, wie Sie gerade in Bezug auf die Lärmauswirkungen auf Kinder diese Verschiebung von 22 auf 23 Uhr, diese Differenz zum CDU-Antrag, bewerten.

Meine letzte Frage geht an Herrn de Witt, Stichwort Bundesauftragsverwaltung: Kennen Sie Fälle, in denen die Bundesauftragsverwaltung schon gegen solche Fluglärmbeschränkungen eingeschritten ist?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

In meiner Eigenschaft als Vorsitzende möchte ich nur darauf verweisen, dass wir heute eine Anhörung zum vorliegenden Antrag und nicht zum Volksbegehren haben. Insofern sollten wir uns das Leben hier nicht unnötigerweise schwer machen.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Meine Frage an Frau Dr. Jarass-Cohen: Die Diskrepanz zwischen dem, was wir von beiden Anwälten gehört haben, sollten wir noch einmal aufschlüsseln. Herr de Witt hat ausgeführt, dass Herr Ramsauer hier offensichtlich planungsrechtlich und in der ureigensten Aufgabe der Bundesauftragsverwaltung tätig werden muss, wenn denn etwas geändert werden soll und damit ja konträr zu dem steht, was Ihr Gutachten aussagt, was auch andere Gutachten schon ausgeführt haben, die sich durchaus ähneln. Aber jetzt haben wir eines, das völlig andere Maßgaben vorgibt.

Eine Frage an Herrn de Witt: Er hat davon gesprochen, dass der Lärmschutz etwas sei, was einfach nur durchgeführt werden müsse, und gleichzeitig bemerkte, dass er nicht so tief in dieser Situation stecke. Ich möchte ihm deshalb wenigstens ein Stück weit den Umstand erklären, dass der Flughafen angegeben hat - weil Sie davon gesprochen haben, dass wichtig ist, was im Rauminnen stattfindet -, dass die 0 mal 55 dB(A) in 80 % der Fälle der zu schützenden Wohneinheiten baulich nicht umgesetzt werden können und dass das zwangsläufig dazu führt, dass nach der Verkehrswertregelung nicht der Schallschutz praktisch verbaut wird, sondern dass die Betroffenen 30 % Entschädigung bekommen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Ich meine, dass es durchaus eine Sinnverwandtschaft dahingehend gibt, dass die beschlossenen Nachtflugregelungen oder -einschränkungen grundlegend so getroffen worden sind - das unterstelle ich einfach auch dem Bundesverwaltungsgericht -, im Zusammenhang mit dem Schutzziel stehen, das man erreichen wollte. Obwohl man aber feststellt, dass 80 % dieses Schutzziels nicht erreicht werden können, halten Sie es offensichtlich nach wie vor nicht für nötig - das können Sie gern berichtigen -, dahingehend einen Ausgleich zu schaffen. Ich meine, hier geht es um einen Ausgleich der Betroffenheiten und dessen, was damals beschlossen worden ist. Wenn diese Aussage so richtig ist - mir liegt auch ein Schreiben des BER vor, und zwar neueren Datums, in dem noch einmal bestätigt wird, dass eine Vielzahl von Wohneinheiten nicht nach dem Schutzziel des Planfeststellungsbeschlusses geschützt werden kann -, warum ist es dann nach Ihrem Ermessen nicht möglich, hier tätig werden zu müssen, und zwar dahingehend, dann im aktiven Schallschutz die nötigen Veränderungen zuzulassen?

Abgeordneter Goetz (FDP):

Es ist eine Frage übrig geblieben. Sie ergibt sich aus dem, was Herr Dr. Thole sagte, für mich eigentlich an Herrn Biesel als Frage: Die neuen Flugzeuge sind deutlich leiser als ältere Flugzeuge. Klar: Wenn ich eine alte französische Caravelle höre, knallen einem die Ohren weg, während neuere Flugzeuge doch schon deutlich geringere Belastungen verursachen. Ich sehe auch, was bei Rolls Royce entwickelt wird. Ich habe selbst einen Wahlkreismitarbeiter, der Triebwerkstechnik an der TU Berlin studiert, und er hält mich auf dem Laufenden, was es da so Neues gibt. Es ist gesagt worden, dass neue Flugzeuge leiser sind. Es ist mir egal, wie die Lärmreduzierung erfolgt, solange sie denn stattfindet. Meine Frage wäre: Wie lange brauchen Sie denn für so einen Flottentausch? Wenn es jetzt bei Rolls Royce ein neues Triebwerk gibt - und Sie sagen, Sie hätten die modernste Flotte, die Sie einsetzen -, das also deutlich weniger Lärm emittiert, wann könnte ich dann damit rechnen, dass an Ihren Flugzeugen dieses neue Triebwerk zum Einsatz kommt und man dadurch eine deutlichen Lärmreduzierung erreicht?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich meine, wir beginnen mit der Frage des Flottentauschs, weil wir uns jetzt auf den zweiten Teil konzentrieren wollten. Herr Biesel, bitte.

Herr Biesel (Air Berlin):

Ich versuche es kurz zu machen. Air Berlin hat die jüngste Flotte im Netzwerk-Carrier Deutschlands, rund fünf Jahre. Legen Sie mich nicht ganz fest, weil dies im Moment durch die Schrumpfung wöchentlich etwas variiert. Das sind hohe Investitionen, die wir da zu tätigen haben. Wir haben moderne Anflugtechnologie, die wir kaufen, die zum Teil bodenseitig noch nicht zum Einsatz kommen kann. Das liegt aber nicht daran, dass wir da nicht investieren können. Ein Flottentausch dauert etwas länger. Mit fünf Jahren sind wir beim Durchschnittsalter der Flotte sehr, sehr jung. Die Lufthansa hat aufgrund ihrer Geschichte einen älteren Flottenbestand und ist auch dabei, ihn zu modernisieren.

Die Entwicklung des Lärms von Triebwerksgeneration zu Triebwerksgeneration ist ganz erheblich. Wir haben von 1950, von den alten Strahltriebwerken, bis hin zu den Triebwerken der zweiten Generation, den Nebenstromtriebwerken, die wir ab 2010 eingeführt haben - ich spreche jetzt für die Gesamtbranche -, eine 80%ige Lärmreduzierung erreicht. Wir haben jetzt die 787 bestellt - das ist dann State of the art -, damit erreichen wir ebenfalls eine deutliche Lärmreduzierung. Die Auslieferung beginnt Ende 2014, aber geht natürlich, weil man sie finanzieren muss, über mehrere Jahre. Sie bringt erneut eine deutliche Lärmreduzierung; wobei ich heute nicht sagen kann, wo diese Maschinen überall eingesetzt werden, ob am BER, in Düsseldorf oder woanders.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wir beginnen jetzt mit Herrn Dr. Thole den zweiten Teil.

Herr Dr. Thole (Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm“):

Das waren zwei Teilfragen, zum einen die Frage Studie Greiser, ob ich sein Bild, seine Analyse, teile. Ja, das teile ich, weil die Datengrundlage, auf der er das erhoben hat, valide ist. Es kam gerade der Eindruck auf, dass eine epidemiologische Studie nicht das leisten kann, was sie leisten soll. Das ist ein leider verbreitetes grobes Missverständnis von epidemiologischen Studien, was man daran sieht, dass der Bundesgesetzgeber im Arzneimittelbereich die härtest möglichen Zulassungsstudien fordert, sogenannte randomisiert kontrollierte Studien, die unter extrem aufwendigen, sehr teuren und langwierigen Bedingungen durchgeführt werden. Das ist quasi der Goldstandard in der Studienlandschaft. Er kann nur noch gesteigert werden durch bestimmte statistische Aufbereitungen solcher Studien. Auf der anderen Seite sagt aber der gleiche Gesetzgeber für Arzneimittel, dass bestimmte Nebenwirkungen von Arzneimitteln zum Versagen der Marktzulassung, also zum Rückzug vom Markt, führen. Das haben Sie in den letzten Jahren mitbekommen, dass Medikamente wegen Nebenwirkungen vom Markt genommen werden, und das bei teilweise nur 10, 20 oder 30 Patienten in Europa oder weltweit. Diese Studien der Arzneimittelüberwachung sind in der Regel immer nur epidemiologische Studien. Warum? Weil Sie nur in diesen Studiensettings den Schaden entdecken können, weil Sie nämlich nur in diesem Setting die Normalbevölkerung unter normalen Bedingungen betrachten. Eine so geforderte ideale, harte, gute Superstudie ACT wie in der Arzneimittelzulassung könnte Ihnen das gar nicht zeigen. Deswegen gibt es in der Medizin diese verschiedenen Studientypen. Das ist nicht irgendetwas, was Herr Greiser falsch macht, sondern er macht es goldrichtig, weil er eben für die Schadensbeobachtung die Schadenstudie durchführt. Im Übrigen muss man dazu anmerken, dass das auch in anderen Ländern und durchaus auch im Zusammenhang mit Flughäfen so erfolgt. Wenn hier gerade das Bild auftaucht „Die Studie ist falsch, dann wird das Bild falsch“, beruht das auf einem Missverständnis. Wenn der Eindruck auftaucht, dass das Einzelmeinungen von Herrn Prof. Greiser sind, ist das auch falsch.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Das Zweite betraf die Auswirkungen auf die Kinder. Ich hatte gesagt: Jede Minute mehr Lärmschutz ist wichtig, erst recht für die Kinder. Warum? Die Kinder sind diesem Lärm viel schutzloser ausgeliefert. Die Kinder schlafen auch eher und haben ein anderes Schädigungspotenzial in ihrem Tagesverlauf. Da reden wir von Lernstörungen, von Verhaltensauffälligkeiten, die gesehen werden, die in guten Studien beschrieben worden sind, die auch belegt sind, auch aus Deutschland, was ernst zu nehmen ist. Von daher ist allein aus Kinderschutzsicht eine Nachtruhezeit von 22 bis 6 Uhr natürlich besser als eine von 23 bis 6 Uhr. Aus Kinderzeit wäre eine noch weitere Phase noch besser.

Ich habe mir von Architekten sagen lassen: Viele der Neubauhäuser in Berlin, die günstig als Holzhäuser gebaut worden sind, kann man gar nicht dämmen. Wenn man da Schallschutzfenster einbaut, versagen diese. Sie müssten quasi eine Wand darum herumbauen, weil nur Masse Schall wirklich dämmen kann. Wenn ich gerade höre, dass in 80 % der Fälle quasi die Schallschutzziele für die Familien und insbesondere die Kinder nicht erreicht werden und dann eine Lärmrente in Betracht genommen wird, dann hat Herr Prof. Greiser erst recht Recht mit seiner Studie. Dann würden die Leute einen Einmalabschlag auf ihre Wertminderung des Hauses erhalten und jahrelang mit dem Lärm weiter krank gemacht. Medizinisch betrachtet finde ich das pervers.

Frau Dr. Jarass-Cohen (SammlerUsinger Rechtsanwälte):

Ich beginne mit der Beantwortung der Frage von Herrn Jungclaus, der nach dem Verhältnis von Raumordnungsrecht und Planfeststellungsrecht fragte. Es wurde zu Recht darauf hingewiesen, dass es hier nicht um das Volksbegehren geht. Richtig ist - da stimme ich dem Kollegen de Witt zu -, dass das zwei unterschiedliche Bereiche, zwei unterschiedliche Schienen mit unterschiedlichen Voraussetzungen sind. Die Voraussetzungen für das Planfeststellungsrecht habe ich Ihnen heute darzulegen versucht. Man kann auf beiden Schienen agieren. Unseres Erachtens ist es auch eine Frage der Glaubwürdigkeit, dass man beide Schienen nutzt und auslotet, was möglich ist, und dass die Planfeststellungsbehörde hier prüft, inwieweit der Planfeststellungsbeschluss ergänzt werden kann. Da sagen wir: Er kann um eine solche Ausweitung der Beschränkung ergänzt werden.

Zum zeitlichen Horizont könnte ich nur spekulieren. Sie wissen wie ich, dass das eine hochpolitische Entscheidung ist. Man würde sich wünschen, dass es möglichst schnell geht, dass sich die Planfeststellungsbehörde damit zügig befasst. Aber wie schnell das genau abläuft, dazu kann ich Ihnen hier leider nichts sagen.

Wurden solche Vorbehalte schon genutzt? Natürlich dieser konkrete Vorbehalt in diesem Planfeststellungsbeschluss noch nicht. Aber schon das Gesetz § 74 (3) sieht nachträgliche Anordnungen vor. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich auch schon ganz oft mit solchen Vorbehalten beschäftigt und zum Beispiel gesagt, was ich schon zitiert hatte, dass die nachträgliche Anordnung von zusätzlichen Schutzmaßnahmen zulässig ist, wenn man merkt, dass die bisherigen Schutzmaßnahmen nicht ausreichend sind. Das ist durch einen Vorbehalt gedeckt und kann so nachträglich angeordnet werden.

Die Frage von Herrn Genilke und auch Ihre Frage zielte auch darauf, ob die Planfeststellungsbehörde hier allein tätig werden kann. Es ist richtig, dass es die Bundesauftragsverwaltung ist. Aber das wird hier vielleicht etwas zu dramatisch dargestellt. Es ist nicht so, dass Bundesauftragsverwaltung bedeutet, dass die Länder völlig passiv sein müssen und der Bund entscheidet, was zu tun ist, sondern die Länder sind gerade beauftragt, diese Entscheidung vorzunehmen und in eigener Verantwortung zu prüfen, ob die Voraussetzungen vorliegen und ob nachträglich angepasst werden muss. Mir ist kein Fall bekannt - Sie mögen mich da korrigieren -, wo der Bund Weisungen im Bereich des Luftverkehrsrechts erteilt hat, dass hier andere Entscheidungen im Planfeststellungsrecht getroffen werden müssen. Es ist auch kein völlig grenzenloses Weisungsrecht, sondern natürlich muss es sich an den rechtlichen Voraussetzungen orientieren. Wenn die Planfeststellungsbehörde sich ordnungsgemäß und rechtmäßig verhält, gibt es auch keinen Grund, dass der Bund tätig wird. Insbesondere zur Frage, dass hier die Identität des Flughafens verlorengeht: Bei einer halbstündigen Ausweitung - da ist ein Flug, der nach 23 Uhr nach Reykjavik geht - weiß ich nicht, wieso hier die Identität des Flughafens verlorengehen soll, wenn da ein oder zwei Flüge wegfallen. Ich sehe keinen Grund, darauf ein Einschreiten des Bundes zu stützen.

Ein dritter Punkt, zum Anwendungsbereich: Keineswegs ist es nach unserer Ansicht der Fall, dass hier nur der Satz 2 den Anwendungsbereich abbildet, sondern es war so, dass man sicherstellen wollte - wenn Sie sich die Unterlagen zu den Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht anschauen, wird das auch deutlich -, dass für diese spezielle Konstellation des Satzes 2 auf jeden Fall eine Regelung getroffen wird. Es heißt auch: „Sie werden angeordnet“, das ist keine Ermessensregelung. Das heißt, man wollte diesen Fall ausdrücklich regeln. Das heißt aber nicht, dass darüber hinaus nicht andere Fälle auch Gegenstand des Vorbehalts sein können. Und das Bundesverwaltungsgericht hat nicht gesagt, dass Tatsachen vorliegen müssen, von denen medizinische Erkenntnisse nicht erfasst seien, sondern es hat gesagt: Es müssen sich Veränderungen ergeben, die den Schutz der Bevölkerung infrage stellen. - Es ist meines Erachtens aufgrund der Aussagen des Umweltbundesamts, das ja immerhin eine Bundeseinrichtung ist, der Fall, dass hier Veränderungen in der Weise eingetreten sind, dass man nachträglich tätig werden muss.

Herr de Witt (De Witt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH):

Zunächst einen kurzen Exkurs zur Bundesauftragsverwaltung: Bei der Bundesauftragsverwaltung verhält es sich so, dass die Länder die sogenannte Wahrnehmungskompetenz unentrinnbar haben. Das heißt, die Länder werden nach außen wirksam tätig, und nur die Länder werden nach außen wirksam tätig. Das ist das eine.

Aber der Bund hat die Sachkompetenz. Das heißt, der Bund ist frei in der Entscheidung, im Einzelfall oder auch generell hier einzugreifen und Vorgaben zu machen. Das ist ein Verhältnis Bund - Land, und das Land hat dann die Vorgaben des Bundes nach außen wirksam umzusetzen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Wir streiten gerade in Hessen um solche Fälle, allerdings aus dem Atomrecht. Von daher haben wir uns sehr intensiv mit dieser Thematik beschäftigt. Die Bundesauftragsverwaltung ist in den Bereichen des Luftverkehrsrechts oder des Fernstraßenrechts noch nicht so virulent nach außen wirksam aufgetreten, aber das kann sich in der Zukunft ändern. Beispielsweise gibt es einen Konflikt in Nordrhein-Westfalen mit der beabsichtigten Flugbeschränkung für den Nachtflug für Köln-Wahn. Dazu hat der Bund meines Wissens gesagt: Nein, das wollen wir so nicht; das entspricht nicht unserer Konzeption für die Flughafeninfrastruktur in der Bundesrepublik. - Das kann er sagen, und selbst wenn es rechtswidrig war, muss das Land das umsetzen. Das möchte ich noch einmal ganz ausdrücklich hier betonen. Da staunt man. Aber das Bundesverfassungsgericht hat das genau so gesagt. Das heißt, dass die Landesbehörde, wenn der Bund tätig wird, dann an diese Vorgabe gebunden ist.

Was ich gesagt habe und was ich Ihnen anraten will, ist: Ich schätze es so ein - das ist jetzt meine persönliche Einschätzung -, wenn Sie hier die Nachtflugeinschränkungen weiter ausdehnen, werden Sie eine entsprechende Weisung aus Berlin bekommen. Wenn Sie effektiv etwas erreichen wollen, dann müssen Sie mit Herrn Ramsauer sprechen. Das ist ein ganz einfacher naheliegender Sachverhalt. Das heißt, Sie werden in der Zukunft, wenn Sie diesen Weg weiter verfolgen sollten, merken, wie sich der Bund zu dieser Frage verhalten wird. Das kann man dann auch sehen. Dazu muss ich noch eines sagen: Die Länder haben dann keine Befugnis, die Rechtmäßigkeit dieser Weisung zu prüfen. Es ist keine Prüfungsbefugnis gegeben, sondern es gibt nur eine Befolungsbefugnis zu diesem Aspekt.

Den Vorbehalt 5.1.9 gibt es natürlich auch in anderen Planfeststellungsbeschlüssen. In Leipzig haben wir auch einen entsprechenden Vorbehalt gemacht; den haben wir etwas strikter gefasst, weil wir ihn an bestimmte Randbedingungen geknüpft haben. Aber insgesamt ist das ein geeignetes Mittel, die Entwicklung an einem solchen Flughafen auch von der Planfeststellungsbehörde unter Kontrolle zu halten. Das ist eigentlich das Instrument. Wenn ich gesagt habe, dass die hier vorgetragenen Argumente eine solche Änderung, einen Teilwiderruf, nicht tragen, dann habe ich damit zum Ausdruck gebracht, dass dies derzeit nicht rechtmäßig möglich ist. Das heißt nicht, dass in der Zukunft nicht irgendwann einmal der Flughafen so explodiert, dass alle von Berlin aus fliegen wollen und Frankfurt zum Regionalflughafen wird. Spätestens dann wird der Zeitpunkt gekommen sein, wo die Planfeststellungsbehörde sagt: Jetzt müssen wir Vorbehalt 5.1.9 anwenden und hier zusätzliche Maßnahmen ergreifen. Ich übertreibe das jetzt bewusst so. Ich will Ihnen damit nur deutlich machen, dass diese Regelung derzeit nach diesen Voraussetzungen nicht greift. Und die Frage des Gesundheitsschutzes ist von diesen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss, der ja bestandskräftig und rechtmäßig ist, abgedeckt. Es gibt auch im Luftverkehr keinen allgemeinen Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz. Das will ich hier ausdrücklich hervorheben.

Ich möchte noch eines ergänzen: Dritte kämen an diesen Vorbehalt gar nicht heran; denn der Beschluss ist ja bestandskräftig. Also, ein Bürger in Berlin oder Brandenburg könnte gestützt auf diese Vorschrift gar nicht aktiv werden, weil der Beschluss ja bestandskräftig ist.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Zu der Frage, wenn der Fluglärmschutz nicht ausreicht, gibt es sicherlich einmal das Beispiel, woher denn auch diese Entschädigungsregelungen kommen: Wenn ein Fluglärm so erheblich ist, dass man einem Betroffenen das Wohnen dort nicht mehr zumuten kann, dazu gibt es nur Maßstäbe aus der Rechtsprechung - das sind die Folgerungen 60/70 dB(A) tags/nachts -, dann hat der Betroffene einen Übernahmeanspruch. Das heißt, er kann sagen: Flughafen, hier hast du mein Haus, entschädige mich! - Er wird dann zum Verkehrswert entschädigt. Das ist der Extrempunkt. Ihre Beispiele sind einschlägig nach der Regelung des Gesetzes abzuwickeln. Der § 73 Absatz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz sagt, dass die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen aufzuerlegen hat; das sind die Schallschutzmaßnahmen. Es heißt weiter:

„Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.“

Das ist die gesetzliche Grundlage. Daran ist natürlich die Planfeststellungsbehörde gebunden. Sie kann gar nicht anders, als es diese Regelungen vorsehen. Sie hat dies auf 30 % des Verkehrswerts festgelegt. Ich will nicht dazu sagen, dass man auch 40 % hätte festlegen können. Das ist jetzt nicht die Frage, sondern auch diese Regelung ist ja vom Bundesverwaltungsgericht geprüft und als gesetzeskonform gebilligt worden. Dass dies für die Betroffenen nicht angenehm ist, da stimme ich Ihnen voll zu. Aber diese 30%ige Verkehrswertentschädigung ist ja nicht dazu gedacht, eine Reise nach Mallorca anzutreten, sondern sie ist dazu da, dann die Schallschutzmaßnahmen in den Räumen auszuführen, wo es nach eigener Entscheidung möglich ist. Leider kann ich Ihnen da keine bessere Auskunft geben als die gesetzliche Grundlage.

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Eine Nachfrage an Herrn de Witt: Sie haben eben noch einmal deutlich auf Herrn Ramsauer verwiesen. Das eine ist die persönliche oder vielleicht auch politische - bei uns zumindest - Einordnung von Fragen, das andere ist das deutsche Recht, das heißt die Gewaltenteilung, die Zuständigkeiten, auch die ordentliche Gerichtsbarkeit. Es ist eine Vielzahl von Fällen bekannt, wo Bundesländer und Bund in verschiedensten Angelegenheiten auch vor Gericht miteinander streiten. Ich will damit sagen: Es gibt in keinem Recht das letzte Wort eines Bundesministers, von einer Bundesregierung oder einer Landesregierung, das im Zweifelsfall nicht von anderen Ebenen überprüft werden kann. Das wäre auch absurd. Da ich Katholik bin, akzeptiere ich als Katholik das letzte Wort des Heiligen Vaters. Aber das hat natürlich keinen Bestand vor irdischen Gremien oder Gerichten.

Von daher mögen Sie deklamatorisch natürlich Recht haben, aber der Rechtsweg, so wie er ist, ist natürlich von Bedeutung. Aber ich habe nicht ohne Grund vorhin gesagt, dass es am Flughafen BER schon 24 Planergänzungsbeschlüsse gegeben hat. Das wäre dann vielleicht der 25.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Wenn die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen für Köln-Wahn eine Festlegung getroffen hat, die dann der Bund für nicht sachgerecht hält und im Rahmen seiner Kompetenz eine andere Auffassung vertritt, gehe ich davon aus, dass der Vorhabenträger vor Ort, das Land Nordrhein-Westfalen, auch weitere Rechtsmittel in der Hand hätte, um diese Frage zu entscheiden. Denn andersherum: Wenn wir diese Anhörung machen, soll das ja auch ein bisschen Beratung sein, zumindest für den Landtag. Wir haben, auch wenn sich das komisch anhört, einen Landtag Brandenburg, der mit einer Gegenstimme dem Volksbegehren zugestimmt hat. Wir haben eine Landesregierung, die einstimmig diesem Volksbegehren zugestimmt hat. Also, der politische Wille von Regierung und Parlament ist völlig klar, was sozusagen als Landesinteresse definiert ist und wie es Herr Baier gesagt hat: Wenn wir jetzt über die Zeit von 23 bis 6 Uhr beraten, gilt das ja zuallererst natürlich auch für 22 bis 6 Uhr, für die weitere Variante. Der politische Wille von Parlament und Landesregierung ist dokumentiert - eineindeutig.

Jetzt verstehe ich Sie so, dass Sie sagen: Da die Möglichkeit besteht, dass, obwohl 24 Planergänzungsbeschlüsse durch Brandenburg oder den Vorhabenträger Flughafen BER schon ohne Beanstandung durchgelaufen sind, sollte man den 25., den konkreten Planergänzungsbeschluss, über den wir heute sprechen - 22 bis 6 Uhr -, gar nicht erst stellen, weil er abgelehnt werden könnte. Ich überzeichne das jetzt, weil man die Folgen, wenn man sich Ihre Auffassung zu Eigen machen würde, nicht die juristische, sondern die deklamatorische, abwägen müsste, wenn Sie sagen: Wir brauchen erst gar keinen Antrag zu stellen, das bringt ja alles nichts. - Ich muss aber das abwägen, was politischer Wille von Regierung und Parlament ist. Das ist eine doppelte Legitimation dafür, auch einem Streit, und sei es mit dem Bund, nicht aus dem Weg zu gehen. Ich kann von daher in Ihrem Vortrag nicht erkennen, warum es jetzt so von Bedeutung sein sollte, dass bei dieser doppelten Legitimation und den Gründen, die Sie als nicht gegeben, die andere als gegeben ansehen, ein Planergänzungsbeschluss auf den Weg gebracht werden sollte, um zu sehen, ob der Bund dann tatsächlich einschreitet.

Daher würde ich gern noch einmal erläutert haben, warum Sie die Aussichtslosigkeit des 25. Planergänzungsbeschlusses so in den Raum stellen und einfach sagen: „Dann reden Sie doch mit Herrn Ramsauer!“, obwohl Landesregierung und Landesparlament sich hier eineindeutig verhalten haben.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wir haben die Möglichkeit der behördlichen Entscheidung über die Änderung eines Teilwiderrufs diskutiert. Es gibt auch die Möglichkeit, über die Flughafengesellschaft, mit einem Antrag zur Änderung tätig zu werden. Nun haben Sie vermittelt, dass über die Bundesauftragsverwaltung die Möglichkeit für ein Land, also für eine Behörde, gar nicht besteht, eine Prüfungsbefugnis anzustrengen. Ich hatte es jetzt so verstanden, dass durch die Bundesauftragsverwaltung das Land als Behörde, so es anders entscheidet, als es sich der Bund vorstellt, nur eine Befolgungsbefugnis und gar keine Prüfungsbefugnis hat. Gilt das nur in Anlehnung an diesen Sachverhalt? Das betrifft auch die Fragestellung von Herrn Dombrowski, der verschiedene Änderungsgründe in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss angezeigt hat.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Wie würde es sich verhalten, wenn jetzt zum Beispiel die andere Möglichkeit in die Diskussion kommen würde, nämlich dass man es über einen Änderungsantrag des Planfeststellungsbeschlusses durch die Flughafengesellschaft versuchen würde? Wie würde dann die Bundesauftragsverwaltung zum Tragen kommen? Oder hat das ein höheres Gewicht, wenn es die Gesellschaft selbst möchte?

Herr de Witt (De Witt Rechtsanwalts-gesellschaft mbH):

Die Bundesauftragsverwaltung habe ich Ihnen bewusst deswegen hier genannt, weil das in all den gutachtlichen Stellungnahmen immer gern vergessen wird. Wir sind hier in einem Bereich, wo der Bund jederzeit die Sachkompetenz an sich ziehen und weisen *kann*. Er kann Sie aber auch weiter entscheiden und werkeln lassen. Solange er nicht dazwischengrätscht, sage ich jetzt einmal so salopp, werkeln Sie weiter.

(Zuruf: Das 24. Mal!)

Das 25. Mal daneben. Das alles kann sein. Ich habe Herrn Ramsauer nicht gefragt. Er könnte auch Tiefensee heißen - um das einmal deutlich zu machen. Er würde Ihnen das vermutlich auch sagen, weil es einfach ein Bundesinteresse an der Gesamtflughafenstruktur in der Bundesrepublik gibt, und das hat er im Auge zu behalten. Das kann er natürlich auch dann tun, wenn die Flughafengesellschaft den Antrag stellen würde, einmal sehr hypothetisch, dass Herr Mehdorn das macht.

(Zuruf)

Er könnte als Gesellschafter den Antrag mit unterstützen, aber der Bundesverkehrsminister könnte in seiner Eigenschaft als Bundesverkehrsminister nein sagen.

Sie sprachen vom politischen Willen, Herr Dombrowski. Aber ich meine, wir sind uns doch einig, dass dieser sich nur in rechtlichen Bahnen umsetzen darf. Das ist meine feste Grundüberzeugung. Dazu gehört eben dieser rechtliche Rahmen einerseits der Bundesauftragsverwaltung, die sozusagen als Damoklesschwert über Ihnen schwebt. Das Zweite ist, dass es bei diesem Auflagenvorbehalt 5.1.9 auf Veränderungen von tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnissen ankommt.

Ich möchte auch deutlich machen, dass sich das Land selbst vor dem Bundesverwaltungsgericht zur Auslegung dieser Vorschrift geäußert und gesagt hat: Diese verstehen wir sehr weit; auch bei veränderten tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnissen fühlen wir uns berufen, diesen Auflagenvorbehalt anzuwenden. - Das ist auch richtig so. Aber es gibt keine tatsächlichen Änderungen am Flughafen BER. Das ist der Sachverhalt. Auch zehn Gutachten von Prof. Greiser sind keine Änderungen von tatsächlichen Verhältnissen am Flughafen BER. Das ist einfach die Auslegung des Rechts, und das ist, meine ich, der allgemeine Standard zu diesem Rechtsgebiet.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Nach der Nachfrage und der Beantwortung können wir die Anhörung schließen.

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Abgeordneter Dombrowski (CDU):

Herr de Witt, Sie haben eben noch einmal klargestellt: Ohne Antrag gibt es keine Genehmigung oder keine Versagung. Wenn Sie ansonsten vorher Recht gehabt hätten, wären Sie als Anwälte ja arbeitslos, dann gäbe es nichts mehr zu klagen.

Sie haben sich eben darauf bezogen, dass sich die Landesregierung im Verfahren eingelassen hat. Das ist richtig. Aber Fakt ist auch: Landesregierung und Parlament - darauf sind Sie eben nicht eingegangen - haben Entscheidungen getroffen, und zwar mit einer Gegenstimme im Landtag, und haben sich im Sinne einer Veränderung dessen, was sie vorher vertreten haben, uneindeutig positioniert. Ich verstehe Sie jetzt so: Weil die Landesregierung - es könnte auch jeder andere sein - sich in einem Verfahren einmal positioniert hat, hat sie diese Auffassung für alle Zeiten beizubehalten. Sie kann eigentlich gar nicht anders, als das abzuarbeiten und zu ertragen.

Ich frage trotzdem: Wie passt es dann dazu, dass im doppelten Sinne Parlament und Landesregierung offensichtlich diese Stellungnahmen der Landesregierung im Verfahren vor einem Bundesgericht jetzt anders sehen? Diesen Konflikt können Sie vielleicht gar nicht auflösen. Aber Landtag und Parlament haben sich für Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ausgesprochen; das ist Fakt. Wie kann ich denn das werten, wenn Sie sagen: „Die Landesregierung hat sich im Verfahren eingelassen, und von daher kann sie jetzt gar nichts anderes mehr tun“?

Herr de Witt (De Witt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH):

Das ist ja der politische Ausgangspunkt. Jetzt kommt der nächste Schritt. Jetzt müsste geprüft werden: Wie ist dieser politische Wille in rechtlicher Form, unter den rechtlichen Rahmenbedingungen umzusetzen? Das ist der nächste Schritt. Darüber haben wir ja heute gesprochen, ob es eine Rechtsgrundlage gibt in diesem Auflagenvorbehalt, diesen Ihren politischen Willen in einer Rechtsform umzusetzen. Dazu sage ich nach diesen Angaben zu den Veränderungen: Nein.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Dann danke ich allen Anzuhörenden, dass Sie so lange mit uns gemeinsam dieses wichtige Thema besprochen haben.

(Dieses Protokoll wurde durch Beschluss des Ausschusses gemäß § 83 Satz 3 GOLT in der 52. Sitzung am 30. Mai 2013 bestätigt.)

Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft
50. (öffentliche Sitzung)

18.04.2013
Stenogr. Dienst/bl-wz

Anlagen

- Anlage 1: Stellungnahme Air Berlin
- Anlage 2: Stellungnahme der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg (UVB)
- Anlage 3: Flugbewegungen 2012 im Nachgang zur Sitzung (UVB)
- Anlage 4: Studie Prof. Dr. med. Eberhard Greiser „Soziale und ökonomische Folgen nächtlichen Fluglärms im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main“
- Anlage 5: Stellungnahme und Präsentation der Rechtsanwaltskanzlei Sammler-Usinger
- Anlage 6: Stellungnahme der DE WITT Rechtsanwaltsgesellschaft mbH
- Anlage 7: Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)



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

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

EINGEGANGEN

17. APR. 2013

A10 5-798

Erledigt Kleinverteilung
p-Mail

Anlage 1



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 Nachruhekompromiss (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 Arbeitplatzeffekte 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 Flugzeuge 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Martin Biesel'.

Martin Biesel
Senior Vice President
Aeropolitical Affairs

Vergleich Umweltkartierung BER-SXF-TXL

		Lärmbelastung TAG L_{DEN}							(Äquivalenter Dauerschallpegel DAY, EVENING, NIGHT)	
Airport	Jahr	Flugbewegun gen	N/A	>55 bis 60	>60 bis 65	>65 bis 70	>70 bis 75	Gesamt	Beroffene pro Flugbewegung	
BER	2015	283.774		30200	8400	300	0	38900	0,14	
SXF	2010	76.607		12500	3400	200	0	16100	0,21	
TXL	2008	161.237		133100	96600	20100	1500	251300	1,56	

		Lärmbelastung NACHT L_{NIGHT}							(Äquivalenter Dauerschallpegel Night 22-06)	
Airport	Jahr	Flugbewegun gen	>45 bis 50	>50 bis 55	>55 bis 60	>60 bis 65	>65 bis 70	Gesamt >50	Beroffene pro Flugbewegung >50	
BER	2015	283.774	26800	6000	200	0	0	6200	0,02	
SXF	2010	76.607	14900	5900	600	0	0	6500	0,08	
TXL	2008	161.237	N/A	61400	12000	600	0	74000	0,46	

Quellen:

Lärmkartierung Flughafen SXF 2010, Auftraggeber Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Land BB

Lärmkartierung Flughafen BER 2015, Auftraggeber Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Land BB

Lärmkartierung Flughafen TXL 2008, Senat Berlin

Dauerschallpegel an Aussenfassade anliegend

Keine Differenzierung Anzahl Flugbewegungen nach Tageszeiten möglich

Aussagen Tag:

Trotz fast Vervierfachung des Verkehrs am BER 2015 vs 2010 nur 100 Mehrbetroffene >65db in BER gegenüber SXF. Vgl TXL 21.600 in 2008

Gegenüber 2008!! Mehr als 6 mal weniger Menschen am BER betroffen als in TXL

Aussagen Nacht:

Gesamtbetroffene nur im Lärmpegel >50dB dargestellt, da im >45 bis 50 dB Band von TXL und FRA keine Zahlen verfügbar

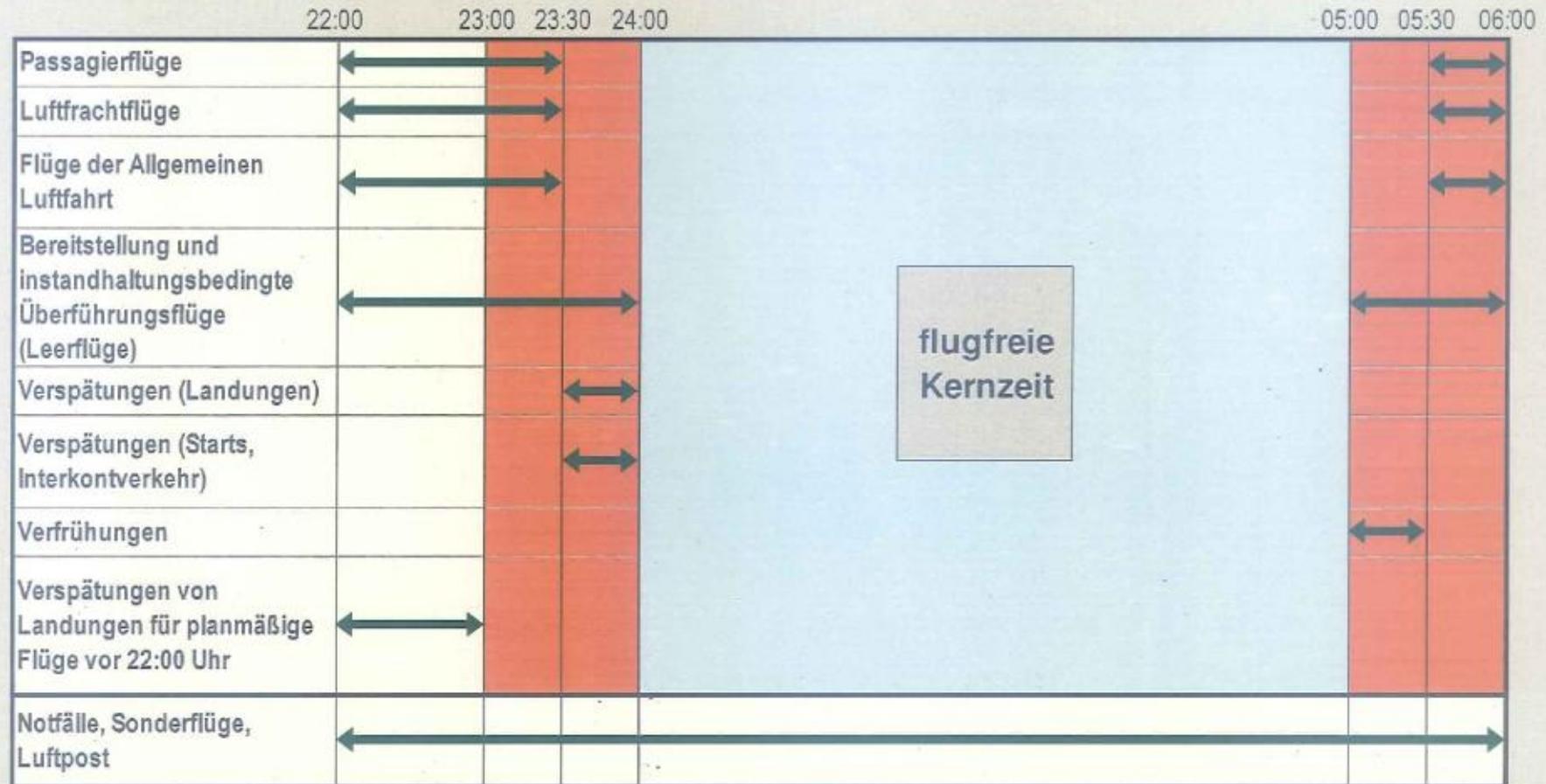
Trotz fast Vervierfachung des Verkehrs am BER 2015 vs 2010 >50 dB 300 Menschen weniger betroffen als 2010 in SXF

>50 dB 2015 zwölf mal weniger Betroffene am BER als 2008 in TXL

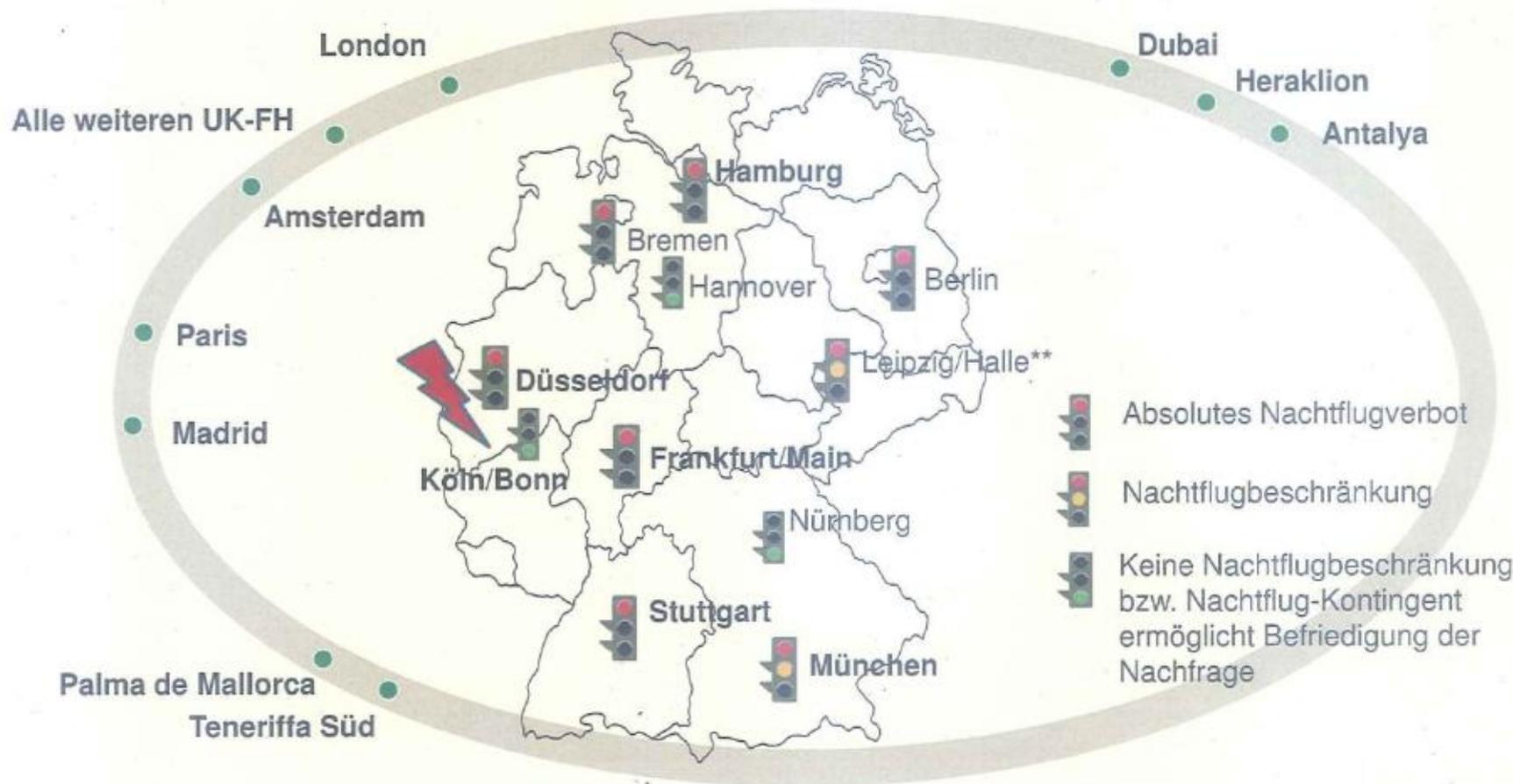
Übersicht der flugbetrieblichen Regelungen

Verkehrssegment

Zeitscheiben



 Begrenzung durch Flugbewegungskontingent (max. Nachtverkehrszahl)





**Öffentliche Anhörung zum Antrag der
Fraktion der CDU „Akzeptanz für den
Flughafen Willy Brandt durch
Nachtruhekompromiss (erhöhen)“
(Drucksache 5/6686 (Neudruck))**

Stellungnahme der UVB

I. Vorbemerkung

Als Spitzenverband der regionalen Wirtschaft in Berlin und Brandenburg haben wir **Aspekte von volks- und regionalwirtschaftlicher Bedeutung in den Mittelpunkt** dieser Stellungnahme gestellt. Denn zu den wichtigsten Zielen in der Region zählen die Stärkung der Wirtschaftskraft und der Aufbau zusätzlicher Beschäftigung (Arbeitslosenquote Stand März 2013: Brandenburg 10,8%, Berlin 12,3%).

Aus Sicht der Wirtschaft ist eine **leistungsfähige Flughafeninfrastruktur** in Verbindung mit attraktiven Rahmenbedingungen ein wichtiger Faktor für mehr Wachstum und Beschäftigung in der Region. Dabei wirken die Rahmenbedingungen direkt auf die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens, der einer der größten Arbeitgeber in der Region ist (Arbeitsstättenenerhebung 2012: 19.384 direkt vom Flugverkehr abhängige Arbeitsplätze). Darüber hinaus gibt es auch eine indirekte Wirkung, denn viele Arbeitsplätze sind abhängig von der Flughafenentwicklung.

Gleichzeitig führt ein erfolgreicher Flughafen mit wachsendem Flugbetrieb auch zu Lärmbelastungen für die Anwohner. Die Entwicklungsinteressen der Menschen in den Bundesländern Brandenburg und Berlin mit den Lärmschutzinteressen der Anwohner im unmittelbaren Umfeld zu vereinbaren, war deshalb **Inhalt eines umfassenden Abwägungsprozesses**, insbesondere auch in Hinsicht auf die Flugzeiten. Die Planung ist durch alle juristischen Instanzen überprüft worden.

Am Ende steht der **gerichts feste und letztinstanzlich verbindliche Kompromiss des Bundesverwaltungsgerichts** vom März 2006. Er ist das Ergebnis eines Abwägungsprozesses zwischen individuellen Schutzbedürfnis und gesellschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Interessen. Teil dieses Abwägungsprozesses war die Konzentration des Flugverkehrs und die Lärmentlastung der Anwohner im dicht besiedelten Ballungsraum Berlin.

In ihrer Urteilsbegründung haben die Richter des Bundesverwaltungsgerichts 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 Nachtflugregelung, die einen 24-Stunden-Betrieb vorsah, 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).

Weiter haben die Richter ausgeführt, dass diese Gründe belastbar dargelegt und in ein ausgewogenes Verhältnis zu den berechtigten Lärmschutzbelangen der Anwohner zu bringen sind. 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 eine Flugerlaubnis** erteilt werden (Umlaufplanung, Interkontinentalverkehr, Wartungsschwerpunkt und Heimatflughafen).
4. Die **absolute Anzahl der Flüge in den Randzeiten ist gedeckelt** worden. Pro Kalendertag sind durchschnittlich 77 und maximal 103 Flugbewegungen in diesen Zeiten 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.

Aus diesen Ausführungen wird deutlich, dass es sich bei der geltenden Regelung bereits um einen Kompromiss handelt, bei welchem den Vorlagen des Bundesverwaltungsgerichts in vollem Umfang Rechnung getragen wurde.

Gegenwärtig wird am Flughafen Schönefeld im 24-Stundenbetrieb geflogen. Der Kompromiss führt daher zu einer erhebliche Einengung des Flugverkehrs. Gleichzeitig werden die Anwohner aber deutlich vom Fluglärm entlastet.

Die Anliegen der Anwohner wurden bereits berücksichtigt. Jede darüber hinaus gehende Einschränkung geht zu Lasten der Leistungsfähigkeit des BER und damit mittelbar zu Lasten von Arbeitsplätzen in der Region. Nach Auffassung der UVB kann dies nicht im Gesamtinteresse des Landes Brandenburg sein.

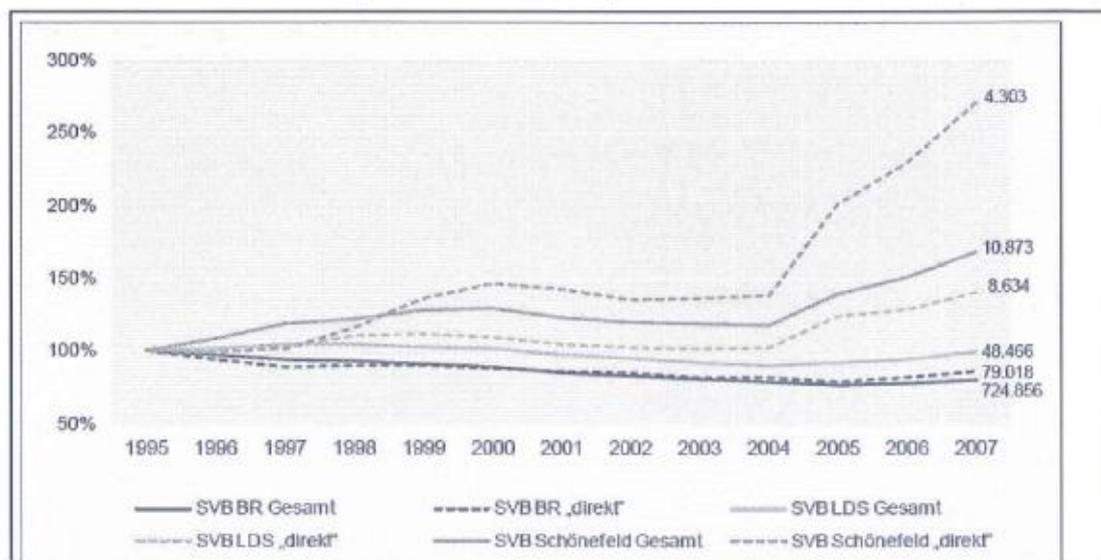
II. Auswirkungen einer Nachtflugverbotsausweitung

Wirtschaftliche Bedeutung des BER

Der BER ist nach wie vor das größte Infrastrukturprojekt in der Region Berlin-Brandenburg. Gleichzeitig sind die Flughäfen in der Region einer der größten Arbeitgeber in der Region. Nach der Arbeitsstättenerhebung 2012 (Stichtag 01.01.2012) hängen 19.384 Arbeitsplätze direkt vom Luftverkehr in Tegel und Schönefeld ab. Der zusätzliche Beschäftigungseffekt durch sogenannte indirekt Beschäftigte dürfte nach konservativer Schätzung mindestens noch einmal so hoch sein.

Die Beschäftigungswirkung des Flughafens für die Region ist in einer Studie des Instituts für Arbeitsmarktforschung (IAB) 2010 ausführlich untersucht worden. Dabei ist **bereits seit 2003 ein deutlicher Beschäftigungseffekt** zu erkennen. Die positive Beschäftigungswirkung nimmt dabei mit räumlicher Nähe zum BER deutlich zu. Insbesondere die an den BER angrenzenden Gemeinden haben demnach vom Beschäftigungszuwachs in den letzten Jahren besonders stark profitiert. Die UVB geht davon aus, dass sich dieser Trend nach 2007 noch einmal verstärkt hat. Denn seit 2007 ist die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in Brandenburg bis März 2013 insgesamt um 48.080 (+6,8%) gestiegen. Davon dürften die berlinnahen und wirtschaftsstarke Gemeinden um den Flughafen überproportional profitiert haben.

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

Zusätzliche Beschäftigungswirkung und Wirtschaftswachstum erwartet die UVB durch eine mögliche Entwicklung hin zu einem Drehkreuz. Hinsichtlich des Direktverkehrs befinden sich die Flughäfen in der Region durch das kontinuierliche Passagierwachstum der letzten Jahre mittlerweile auf einer Stufe mit dem Flughafen München. Allerdings ist die **Umsteigerate in Berlin-Brandenburg mit (4%) wesentlich geringer** als in München (39%) und Frankfurt (50%). Insofern liegt in der **Generierung von Umsteigerverkehr durch den Ausbau zu einem Drehkreuz ein großes wirtschaftliches Potential** für den BER.

Passagieraufkommen und Umsteigerverkehre 2012 (in Mio.)



Quelle: Fraport, Flughafen München, Flughafen Berlin, Berechnungen UVB

Wirtschaftliche Auswirkungen eines Nachtflugverbots von 23.00 – 06.00 Uhr

Die Tagesrandzeiten zu nutzen, ist für die Fluggesellschaften von großer Bedeutung, denn sie entscheiden letztlich darüber, ob eine Airline am BER wirtschaftlich fliegen kann. **Flugzeuge verdienen ihr Geld in der Luft und nicht am Boden.** Insofern sind Fluggesellschaften auf Rahmenbedingungen angewiesen, die einen Flugbetrieb mit möglichst geringen Einschränkungen ermöglichen.

Diese Rahmenbedingungen schaffen die Flughäfen. Sie befinden sich damit 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 **Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit.**

Die Ausweitung der Nachtkernzeit von 24.00 – 05.00 Uhr auf 23.00 – 06.00 Uhr verschlechtert aus Sicht der Wirtschaft die Rahmenbedingungen erheblich. Eine Einschränkung der Flugverkehrszeiten auf einem Flughafen hat **unmittelbar eine Streichung der Flugverbindungen** zur Folge, die in das von der Streichung betroffene Zeitfenster fallen.

Darüber hinaus würde die Verkürzung der Flugverkehrszeiten **mittel- und langfristig zu Verlagerungseffekten** wirtschaftlicher Aktivitäten hin zu Wettbewerbern, die diesen Restriktionen nicht unterliegen, führen. Damit gingen in der Region wichtige Wachstumsimpulse verloren. Insofern kann auch nicht mehr von „Dreiklang Lärmschutz – Sicherheit – Wirtschaftlichkeit“ gesprochen werden, denn eine solche Regelung würde einseitig zu Lasten der Wirtschaftlichkeit gehen.

Schon die bestehende Regelung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses beinhaltet bereits deutliche Restriktionen. In den Tagesrandzeiten zwischen 22.00 und 24.00 Uhr ist am BER ein begrenzter Flugverkehr von der zuständigen Luftfahrtbehörde mit klar definierten Kontingenten erlaubt. Pro Kalendertag sind

- 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,
- und maximal sind in den Tagesrandzeiten 103 Flugbewegungen pro Kalendertag erlaubt.

Eine Ausweitung des Nachtflugverbotes hat auf die verschiedenen Flugangebotssegmente folgende Auswirkungen:

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 21.00 Uhr starten, besteht für den Zubringerverkehr die Notwendigkeit, entsprechend früher bzw. später zu starten. Müssen vom BER beispielsweise Anschlussflüge um 7.00 Uhr in Frankfurt erreicht werden, so muss spätestens um 5.30 Uhr ein Flug vom BER nach Frankfurt aus starten. Dies macht die Nutzung von 5.30 Uhr an erforderlich. Analog verhält es sich beim Abendumlauf. Erreicht der Geschäftsreisende das Drehkreuz gegen 21.00 oder 22.00 Uhr, so wird sein Anschlussflug nicht vor 23.00 Uhr den BER erreichen. Auch in diesem Fall ist eine Nutzung der nächtlichen Randzeiten erforderlich.

Da der BER im Bereich der Geschäftsfliegerei auf absehbare Zeit Zubringerfunktion für andere Drehkreuze wie Frankfurt und München erfüllen wird, bedarf es der Nutzung der nächtlichen Randzeiten.

2. Point-to-Point-Verkehr

Der Point-to-Point-Verkehr wird in der Region gegenwärtig in verschiedenen Geschäftsmodellen betrieben. Im Bereich der Low-Cost-Carrier wird insbesondere die **Mittelstrecke** bedient. In diesem Streckenbereich herrscht ein ausgeprägter Kostenwettbewerb. Die Kunden wählen überwiegend das preisgünstigste Angebot. Deshalb 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 den Fluggesellschaften, zu sehr günstigen Preisen anbieten zu können.

Diese Blockzeiten sind allerdings nur dann zu erreichen, wenn dabei auf die Randzeiten zurückgegriffen werden kann. In der Regel werden dabei je nach Destination drei oder vier Umläufe pro Tag abgewickelt. Da Fluggesellschaften wie airberlin und EasyJet einen Heimathafen in der Region haben, landen die letzten Flüge in der Region in der Regel zwischen 22.00 und 24.00 Uhr.

Dabei ist zu beachten, dass eine derartige Flugplangestaltung den Präferenzen der Verbraucher entspricht. Sowohl Privatreisende (z.B. Urlaubsreisen, Städtetourismus etc.) wie auch Geschäftsreisende (z.B. Messebesucher, Tagesgeschäftstermin) wünschen, den Tag optimal zu nutzen. Sie sind daher an frühen Abflugs- und späten Ankunftszeiten am BER interessiert. Insbesondere bei der Ankunft am BER führt dies zu Ankunftszeiten, die häufig zwischen 22.00 und 24.00 Uhr liegen.

Anders verhält es sich bei **Point-to-Point-Verkehr im Bereich der Kurzstrecke**. Hier sind weniger häufig Ankunftszeiten nach 22.00 Uhr erforderlich. In diesen Fällen ist die Nutzung der nächtlichen Randzeiten nur in Ausnahmefällen erforderlich.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass beim Point-to-Point-Verkehr insbesondere im Bereich der Mittelstrecke die Nutzung der Randzeiten erforderlich ist.

3. Interkontinentalverbindungen

Das Interkontinentalflugangebot von und aus Berlin-Brandenburg ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Gegenwärtig (Stand März 2013) gibt es 25 Interkontinentalverbindungen, darunter 10 Langstreckenflugverbindungen, die mehrmals wöchentlich bzw. z.T. täglich angefliegen werden. Diese Zahl hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht und soll mittelfristig weiter erhöht werden, um den BER systematisch als Drehkreuz zu entwickeln. Der Ausbau von Interkontinentalverbindungen ist ein wichtiger Standortfaktor für die wirtschaftliche Attraktivität der Region für Investoren.

Viele Interkontinentalflüge werden gegenwärtig während der Tageszeit durchgeführt. Dies ändert sich aber mit der Entwicklung hin zum Drehkreuz und der zunehmenden Einbindung einzelner Fluggesellschaften in strategische Partnerschaften mehrerer Fluggesellschaften wie beispielsweise ‚one-world‘. In diesen Fällen wird der Flugverkehr nicht mehr als Point-to-Point-Verkehr, sondern als Umsteigeverkehr und Zubringerverkehr organisiert.

Die Einbindung in ein Knotensystem und lokale Zeitverschiebungen insbesondere bei Verbindungen in den asiatischen und afrikanischen Kontinent machen in diesen Fällen 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 auf die Nutzung der Randzeiten zurückgegriffen werden muss. Dieser Effekt wird noch in dem Maße zunehmen, in dem sich der BER als Drehkreuz in den asiatischen und afrikanischen Raum entwickelt.

4. Nutzung des BER als Heimathafen und Wartungsschwerpunkt

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

Aus wirtschaftlicher Sicht muss es deshalb das Ziel sein, möglichst viele Flugzeuge am Standort BER zu warten. Mit Blick auf die Eröffnung des BER haben Fluggesellschaften wie airberlin und Germania ihre Wartungskapazitäten am BER deutlich ausgebaut und den BER zu einem Wartungsschwerpunkt bestimmt. Voraussetzung dafür ist die Möglichkeit, Überführungsflüge durchführen zu können. Diese Überführungsflüge finden in der Regel nachts statt, weil die Fluggesellschaften die Zeit, in denen das Fluggerät aufgrund der Wartung nicht zur Verfügung steht, minimieren wollen. Hierfür bieten sich die Nachstunden an, da in der flugintensiveren Tageszeit das vorhandene Fluggerät ausgelastet werden soll.

Durch eine Ausweitung des Nachtflugverbotes wird die Möglichkeit, einen Wartungsschwerpunkt wie den BER in den Nachtstunden anzufliiegen, deutlich eingeeengt. Es entfällt aus Sicht der Airlines ein wesentlicher Grund, diese Wartungsarbeiten am BER durchführen zu lassen. Mittel- bis langfristig müsste mit Verlagerungseffekten gerechnet werden. Auch für den Fall von ungeplanten Wartungsarbeiten ist die Überführung der Maschinen hin zu den Wartungsschwerpunkten entscheidend.

Insofern ist für Airlines, die ihren Wartungsschwerpunkt auf dem künftigen BER haben, dringend erforderlich, Überführungsflüge auch noch nach 23.00 Uhr und früh morgens durchführen zu können. Ist dies nicht der Fall, wird dies auf die in Region ansässigen Wartungsunternehmen (Lufthansa-Bombardier Aviation Services, Wartungshangar von airberlin technik und Germania Technik Brandenburg, Werft von Condor Flugdienst, Werft von EasyJet) gravierende Auswirkungen haben.

FAZIT

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass eine Ausweitung des Nachtflugverbotes zu Verlagerungseffekten und damit auch zu negativen wirtschaftlichen Auswirkungen führen würde.

Der neue Flughafen befindet sich in einer Konkurrenzsituation zu Flughäfen wie beispielsweise München, Frankfurt, Amsterdam und Zürich, die über weniger restriktive Randzeitbeschränkung verfügen. Um keinen weiteren Wettbewerbsnachteil zu erleiden, ist deshalb eine Ausweitung des Nachtflugverbotes von 23.00 – 6.00 Uhr abzulehnen. Die Nutzung der Randzeiten ist eine entscheidende Voraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschafts- und Wachstumsanker BER.

Flugbewegungen 2012

SXF				Anteil	
Zeit	Linie/Charter*	sonstige	Total	in %	
00.00 - 04.59	904	393	1.297	1,8	
05.00 - 05.29	85	192	277	0,4	
05.30 - 05.59	433	117	550	0,8	
06.00 - 21.59	52.752	11.285	64.037	89,2	
22.00 - 22.59	3.879	523	4.402	6,1	
23.00 - 23.29	752	87	839	1,2	
23.30 - 23.59	284	72	356	0,5	
Total	59.089	12.669	71.758		

TXL				Anteil	
Zeit	Linie/Charter*	sonstige	Total	in %	
00.00 - 04.59	26	549	575	0,3	
05.00 - 05.29		4	4	0,0	
05.30 - 05.59	16	17	33	0,0	
06.00 - 21.59	156.670	6.309	162.979	95,2	
22.00 - 22.59	6.297	298	6.595	3,9	
23.00 - 23.29	631	53	684	0,4	
23.30 - 23.59	213	31	244	0,1	
Total	163.853	7.261	171.114		

TXL + SXF				Anteil	
Zeit	Linie/Charter*	sonstige	Total	in %	
00.00 - 04.59	930	942	1.872	0,8	
05.00 - 05.29	85	196	281	0,1	
05.30 - 05.59	449	134	583	0,2	
06.00 - 21.59	209.422	17.594	227.016	93,5	
22.00 - 22.59	10.176	821	10.997	4,5	
23.00 - 23.29	1.383	140	1.523	0,6	
23.30 - 23.59	497	103	600	0,2	
Total	222.942	19.930	242.872		

Quelle: FBB (SAP BW)

* sonstige Linien- und Charterflüge, sowie Tramp- und Anforderungsverkehr
Fracht- und Postflüge, sonstiger gewerblicher und nichtgewerblicher Verkehr

Soziale und ökonomische Folgen nächtlichen Fluglärms im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main

Social and Economic Consequences of Night-Time Aircraft Noise in the Vicinity of Frankfurt/Main Airport

Autoren

E. Greiser^{1,2}, G. Glaesle¹

Institute

¹Abteilung Gesundheitsökonomie, Gesundheitspolitik und Versorgungsforschung, Zentrum für Sozialpolitik, Universität Bremen,
²Epi.Consult GmbH, Musweiler

Schlüsselwörter

- ◊ nächtlicher Fluglärm
- ◊ Krankheitskosten
- ◊ Krankenhaus-Entlassungsdiagnosen
- ◊ Exzessrisiko

Key words

- ◊ night-time aircraft noise
- ◊ health expenditures
- ◊ hospital discharge diagnoses
- ◊ excess risk

Bibliografie

DOI <http://dx.doi.org/10.1055/s-0033-1333785>
 Online-Publikation: 1.3.2013
 Gesundheitswesen 2013; 75: 127–133
 © Georg Thieme Verlag KG
 Stuttgart · New York
 ISSN 0941-3790

Korrespondenzadresse

Prof. Dr. med. Eberhard Greiser
 Zentrum für Sozialpolitik
 Universität Bremen
 Mary-Somerville-Straße 5
 28359 Bremen
 Eberhard.greiser@zes.uni-bremen.de

Zusammenfassung

Für das Umfeld des Flughafens Frankfurt wurde eine Prognose erstellt über die Entwicklung von Krankheitskosten in Abhängigkeit von nächtlichem Fluglärm. Die Prognose basiert auf Risikoeffizienten, die im Rahmen einer Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn anhand der Daten von mehr als 1 Million gesetzlich Versicherter gewonnen worden waren, sowie auf Krankheitskostenrechnungen des Statistischen Bundesamtes für die Jahre 2002–2008 und einer Berechnung der im Umfeld des Frankfurter Flughafens durch Fluglärm ab 40 dB(A) belasteten Bevölkerung (Flugrouten und Flugbewegungen des Jahres 2005). Die Prognose für die Kalenderjahre 2012–2021 wurde für 6 Diagnosegruppen durchgeführt (Herz- und Kreislaufkrankheiten, Diabetes mellitus, Depressionen, Psychosen und Schizophrenien, Demenz und Morbus Alzheimer, Krebserkrankungen außer bösartigen Neubildungen der Atmungsorgane). Über den 10-Jahreszeitraum ist mit ca. 23 400 Erkrankungsfällen zu rechnen, von denen ca. 3 400 verstorben sein dürften. Die dadurch entstehenden Krankheitskosten übersteigen 1,5 Mrd. €.

Einleitung

In Deutschland sind gegenwärtig mehrere Millionen Menschen von Fluglärm betroffen. Im Umfeld des Flughafens Frankfurt sind es nach den Flugbewegungen des Jahres 2005 am Tage ca. 1,2 Millionen Menschen, während der Nacht knapp über 1 Million. Da in der Epidemiologie seit einigen Jahren Konsens darüber besteht, dass zwischen dem Einwirken nächtlichen Fluglärms und der Entstehung von Bluthochdruck bzw. den Folgekrankheiten des Bluthochdrucks [1–3] ein ursächlicher Zusammenhang besteht, erscheint ein Versuch sinnvoll, eine Prognose über die sozialen

Abstract

A prospective calculation of disease-related social and economic costs due to night-time aircraft noise in the vicinity of Frankfurt/Main airport was performed for the calendar years 2012–2021. It was based on risk estimates for a variety of diagnostic entities (cardiovascular disease, depression, psychosis, diabetes mellitus, dementia and Alzheimer's disease, all cancers except malignancies of the respiratory system) from a previous case-control study on more than 1 million persons enrolled in compulsory sickness funds in the vicinity of the Cologne-Bonn airport, on disease-related cost estimates performed by the German Federal Statistical Office for the calendar years 2002–2008, and calculations of the population exposed to night-time aircraft noise in the vicinity of Frankfurt/Main airport (2005 aircraft routes and flight frequencies). Total estimated costs came to more than 1.5 billion € with an excess of 23 400 cases of diseases treated in hospitals and of 3 400 subsequent deaths.

Folgekosten des Fluglärms zu versuchen. Unter sozialen Kosten sollen im Folgen Krankheitskosten, Erkrankungsfälle und Todesfälle verstanden werden, die nächtlichem Fluglärm zugeschrieben werden können. Aus den Ergebnissen einer umfassenden Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn standen differenzierte Risikoschätzer für den Einfluss nächtlichen Fluglärms auf das Auftreten verschiedener Erkrankungen zur Verfügung [1]. Die dieser Studie zugrunde liegende Datenbasis ist mit den Daten von mehr als einer Million in gesetzlichen Krankenkassen Versicherter die bislang umfangreichste in Deutschland für eine solche Fragestel-

Tab. 1 Von nächtlichem Fluglärm betroffene Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main.

Altersgruppe	Exponierte Bevölkerung bei Dauerschallpegel von...dB (A)				
	40-44	45-49	50-54	55-61	40-61
40-44	68 183	25 035	7 992	84	101 294
45-49	71 531	26 264	8 384	88	106 267
50-54	61 616	22 624	7 222	76	91 538
55-59	52 565	19 300	6 161	65	78 091
60-64	47 635	17 490	5 583	59	70 767
65-69	41 650	15 293	4 882	51	61 876
70-74	45 071	16 549	5 283	56	66 959
75-79	28 688	10 533	3 362	35	42 618
80-84	20 535	7 540	2 407	25	30 507
Summe	437 473	160 627	51 275	541	649 916

lung. Im Rahmen dieser Fall-Kontroll-Studie wurden in zusätzlichen Analysen auch weitere Erkrankungen mit Bluthochdruck als bedeutendem Risikofaktor auf einen möglichen Zusammenhang zur Exposition gegenüber nächtlichem Fluglärm untersucht. Dabei fand sich ein starker Zusammenhang mit dem Auftreten von Demenz und Morbus Alzheimer.

Methoden



Population

Die durch nächtlichen Fluglärm hervorgerufene Belastung im Umfeld des Flughafens Frankfurt wurde unter Verwendung eines DES (2005) ermittelt und die Belastung in 1-dB(A)-Isophonen errechnet¹. Zur Ermittlung der betroffenen Bevölkerung wurde ein 100×100-Meter-Raster zugrunde gelegt. Aus diesen Populationszahlen wurden unter Verwendung der vorhandenen Bevölkerungsstruktur der Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz die anteilige Population in 1-Jahres-Altersklassen errechnet. Für die weiteren Berechnungen wurde nur die Bevölkerung ab dem 40. Lebensjahr herangezogen. Diese Altersbegrenzung erscheint in Hinblick auf die Ergebnisse der Fall-Kontroll-Studie zu fluglärmbedingten Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn [1] plausibel und zwingend. Von den insgesamt im Umfeld des Frankfurter Flughafens durch nächtlichen Fluglärm belasteten Personen (N=1 002 554) entfielen 649 916 auf Männer und Frauen ab dem 40. Lebensjahr (☉ Tab. 1).

Erkrankungen



Kostenberechnungen können für Erkrankungen vorgenommen werden, deren Auftreten mit nächtlichem Fluglärm stark assoziiert ist. Im Rahmen der Kostenprognose werden nur Erkrankungen, die sich in den Köln-Bonner-Untersuchungen [1] als bedeutsam erwiesen haben, berücksichtigt:

- ▶ Herz- und Kreislauferkrankungen (Myokardinfarkt, koronare Herzkrankheit, Myokardinsuffizienz, Apoplex),
- ▶ Diabetes mellitus,
- ▶ Demenz und Alzheimer,
- ▶ Depression,
- ▶ Psychosen und Schizophrenie.

¹Lärmkontor Hamburg GmbH Die ursprünglich für eine Beurteilungszeit von typischerweise 8 Nachtstunden berechnete Lärmbelastung wurde an die von Nachtläufigen tatsächlich genutzten Stunden angepasst indem für diesen Zeitraum ein um 4dB erhöhter Pegel angesetzt wurde.

- ▶ Bösartige Neubildungen (außer bösartige Neubildungen der Atmungsorgane)².

Die Analysen wurden für beide Geschlechter kombiniert durchgeführt. In die Analysen der Kölner Datenbasis wurden Männer und Frauen ab dem 40. Lebensjahr einbezogen (N=531 172).

Der Schätzung der Odds Ratios in den Köln-Bonner Studien lagen folgende Einflussfaktoren zugrunde:

- ▶ Nächtlicher Fluglärm (23-1 Uhr),
- ▶ Alter,
- ▶ Interaktion zwischen Alter und nächtlichem Fluglärm,
- ▶ Nächtlicher Straßenverkehrslärm,
- ▶ Nächtlicher Schienenlärm,
- ▶ Sozialhilfefähigkeit des Ortsteils bzw. des Stadtteils,
- ▶ Dichte von Alten- und Pflegeheimplätzen bezogen auf die Bevölkerung ab dem 65. Lebensjahr,
- ▶ Fehlen der Möglichkeit der Finanzierung von Lärmschutz durch den Flughafen Köln-Bonn.

Bei sämtlichen kardiovaskulären Krankheiten in Kombination und bei Demenz und Morbus Alzheimer wurden zur Berechnung der Odds Ratios als Proxy-Variable für kardiovaskuläre Risikofaktoren gleichzeitig oder vorhergehende spezifische Arzneiverordnungen berücksichtigt, die als Indikatoren für bestehende Risikofaktoren betrachtet werden können (Antihypertensiva, Lipidsenker, Insulin, orale Antidabetika, Antidepressiva, Neuroleptika).

Die grafischen Darstellungen der Odds Ratios für die verschiedenen Krankheits-Entitäten finden sich in ☉ Abb. 1. Da der mit zunehmender Fluglärmexposition einhergehende Anstieg des Erkrankungsrisikos mit zunehmendem Alter abnimmt, sind die Odds Ratios lediglich für diejenigen Altersjahre dargestellt worden, bei denen die Odds Ratios statistisch signifikant erhöht waren.

Schätzung der Krankheitskosten

Das Statistische Bundesamt führt seit 2002 Berechnungen der Krankheitskosten in 2-Jahres-Abständen durch. Dabei werden aus verschiedenen Datenquellen Kostenarten zusammengeführt und nach Diagnosegruppen ausgewertet. Diese Berechnungen sind online verfügbar [4]. Für die Kostenermittlung wurden den Autoren vom Statistischen Bundesamt für das Kalenderjahr 2008 Krankheitskosten für beide Geschlechter in 10-Jahres-Altersgruppen zur Verfügung gestellt. Analog zum Anteil der Prävalenz der untersuchten Diagnosegruppen in 1-Jahres-Altersklassen wurden die Kosten für 1-Jahres-Altersklassen geschätzt. Aus den Krankheitskostenrechnungen der Jahre 2002-2008 wurde eine Teuerungsrate geschätzt. Diese wurde bei der Schätzung der Krankheitskosten für die Jahre 2012-2021 fortgeschrieben. Die dem nächtlichen Fluglärm zuschreibbaren Kostenanteile (Attributivanteil) wurden für jede Diagnosegruppe jeweils für prävalente als auch für inzidente Erkrankungsfälle geschätzt. Dabei wurden jeweils nur solche Odds Ratios verwendet, deren Untergrenze des Vertrauensbereichs über 1.0 lag. Bei einer Prognose über mehrere Kalenderjahre ist neben der Teuerungsrate zusätzlich zu berücksichtigen, dass ein bestimmter Anteil von Erkrankten im Laufe eines Kalenderjahres verstirbt. Für das Gebiet der Bundesrepublik existieren Daten über das Überleben nach Diagnosestellung für längere Zeitperioden lediglich für Krebserkrankungen. Für Zwecke dieser Prognose wurden Überlebensraten des Tumorregisters München herangezogen [5].

²Da für alle Malignome der Atmungsorgane das Zigarettenrauchen einen überragenden Einfluss ausübt, wurde diese Gruppe von Diagnosen aus den Analysen ausgeschlossen.

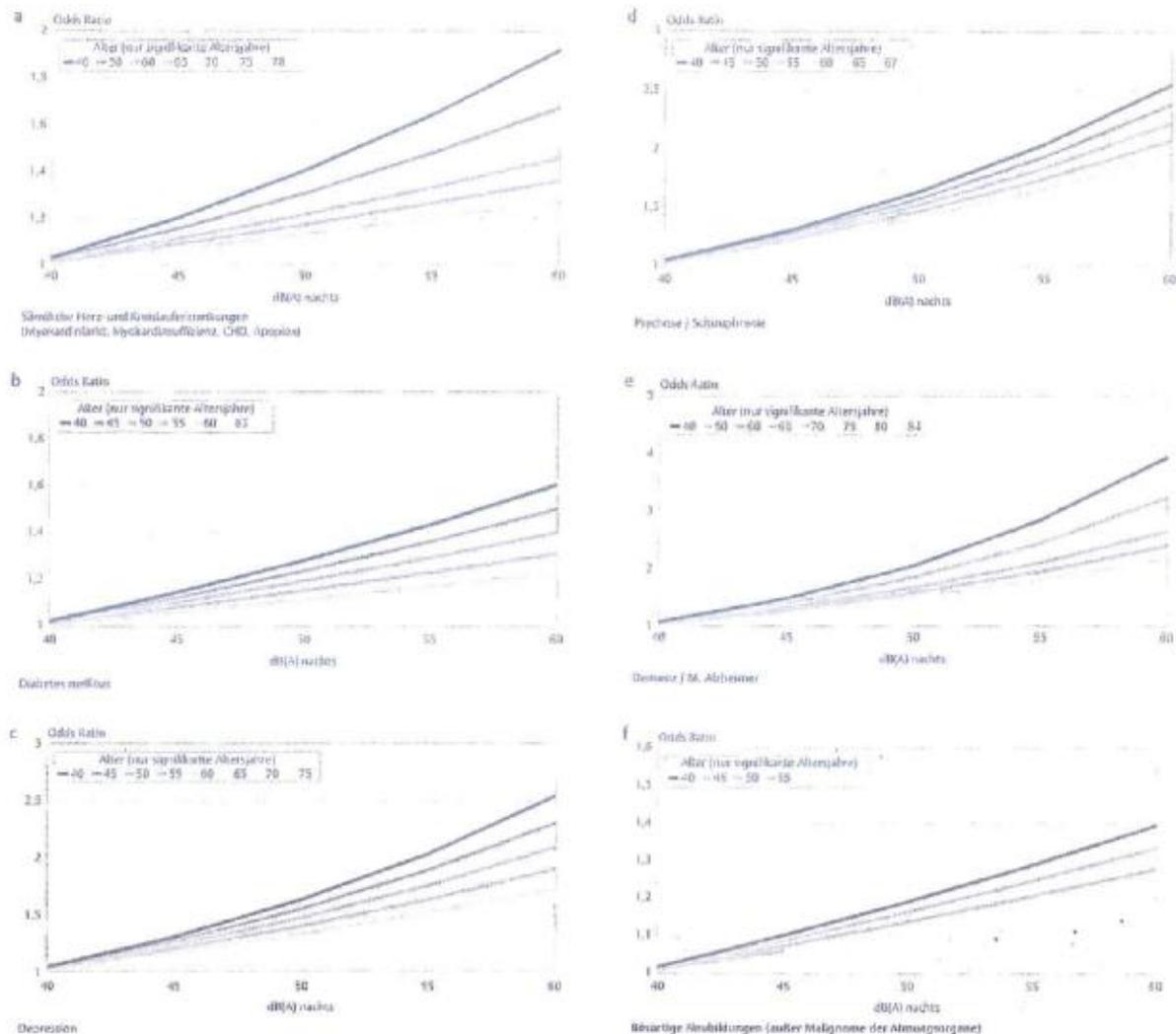


Abb. 1 Risikoerhöhung durch nächtlichen Fluglärm (23–1 Uhr) im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn bei Männern und Frauen im Alter ab 40 Jahren.

Für alle anderen analysierten Krankheitsgruppen musste auf internationale Literatur zurückgegriffen werden. Für Herz- und Kreislauferkrankungen wurden die Publikationen von Jhund et al. [6], Capewell et al. [7] und Schissel et al. [8] herangezogen, für Depressionen die Publikation von Chang et al. [9], für Psychosen und Schizophrenie die Publikation von Laursen et al. [10], für Demenz die Publikation von Rajit et al. [11] und für Diabetes mellitus die Publikation von Gu et al. [12].

Aus den globalen Krankheitskosten nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden die Kosten pro Person durch Division der Kosten in den einzelnen Alterskategorien durch die Bevölkerung der Bundesrepublik im Jahre 2008 in den entsprechenden Altersklassen berechnet. Diese Berechnung ergab die Kosten pro Person (der Bevölkerung). Für das Umfeld des Flughafens Frankfurt war die Anzahl von Personen in jeder dB(A)-Belastungsklasse und für jede 1-Jahres-Altersklasse ermittelt worden (s.o.). Durch Multiplikation der entsprechenden Population mit den Kosten pro Person ergaben sich die Gesamtkosten für die jeweilige Altersklasse nach dB(A)-Belastungsklassen. Unter

Anwendung der Prävalenzraten wurde für jede dieser Klassen die Anzahl von prävalenten Erkrankungsfällen ermittelt. Die Division der Gesamtkosten durch die Anzahl der prävalenten Fälle ergab die Kosten pro Erkrankungsfall. Angewendet auf die attributablen prävalenten und inzidenten Erkrankungsfälle errechneten sich die attributablen Krankheitskosten.

Schätzung von Attributiv-Fällen und attributabler Mortalität

Aus den 1-dB(A)-Belastungsklassen-Populationen wurde der attributable Anteil geschätzt:

$$AR = \frac{OR - 1}{OR}$$

wobei AR den Attributiv-Anteil und OR die Odds Ratio für die entsprechende 1-dB(A)-Belastungsklasse und die 1-Jahres-Altersgruppe bezeichnet. Der in den einzelnen Prognose-Jahren attributable Anteil von Verstorbenen wurde durch Anwendung

Tab. 2 Prognose der Folgen nächtlichen Fluglärms auf Erkrankungsrisiken, Sterblichkeit und Krankheitskosten im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main für einen 10-jahres-Zeitraum (2012–2021).

Alter	€ Kosten/		Anzahl	Prävalenz		Inzidenz		Attributive	Krankheitskosten
	Fall pro Jahr (2008)	Rate (%)		Attributive Erkrankungen 2012–2021	Attributive Todesfälle 2012–2021	Rate pro 1,00 pro Jahr	Attributive Erkrankungen 2012–2021		
Herz- und Kreislauferkrankungen (Myokardinfarkt, Myokardinsuffizienz, koronare Herzkrankheit, Apoplex)									
40–44	8913	1,1	1157	253	44	<0,1	129	17	31,090
45–49	9124	2,3	2407	477	82	0,1	231	30	59,744
50–54	7122	4,1	3699	649	112	0,1	296	38	62,692
55–59	7824	6,6	5178	788	210	0,2	369	75	78,475
60–64	8752	8,8	6136	789	210	0,4	423	86	90,708
65–69	7160	13,1	8287	847	314	0,6	328	98	67,409
70–74	5645	19,8	13216	1031	435	1,0	–	–	49,368
75–79	8447	24,7	10477	52	0,0	1,5	–	–	0,439
Σ	–	–	50557	4886	1406	–	1775	343	439,93
Diabetes mellitus									
40–44	1943	1,0	1041	190	5	0,2	303	5	10,657
45–49	1989	2,1	2287	362	17	0,3	569	17	20,642
50–54	5165	3,9	3498	464	39	0,6	687	35	65,664
55–59	5674	6,5	5131	548	72	0,9	797	63	82,366
60–64	3677	8,0	5581	215	39	1,2	308	33	18,686
65–69	3008	10,4	6539	–	–	1,7	0	–	–
70–74	2359	12,8	8518	–	–	2,1	0	–	–
75–79	3529	12,3	5252	–	–	2,0	0	–	–
Σ	–	–	37848	1779	171	2,2	2665	153	198,02
Für alle mit „–“ bezeichneten Felder wurden keine Berechnungen vorgenommen, weil die entsprechenden Odds Ratios nicht signifikant waren.									
Depression									
40–44	6113	1,2	1188	379	7	0,2	512	6	6,660
45–49	6257	1,4	1514	442	8	0,2	625	7	8,112
50–54	5808	1,7	1556	408	13	0,3	600	11	70,378
55–59	6380	1,7	1351	313	15	0,3	493	14	60,868
60–64	5421	1,5	1078	216	15	0,3	383	16	37,369
65–69	4435	1,7	1066	174	13	0,3	347	16	25,938
70–74	2851	2,3	1522	197	21	0,4	359	28	19,703
75–79	4266	2,9	1206	40	6	0,5	214	13	7,770
Σ	–	–	10481	2169	97	–	3532	111	369,74
Psychose/Schizophrenie									
40–44	8549	0,6	641	244	7	0,1	306	5	44,608
45–49	8752	0,6	590	209	10	0,1	299	9	41,151
50–54	9233	0,6	524	170	14	0,1	268	13	36,334
55–59	10143	0,4	295	87	11	0,1	132	10	19,602
60–64	11048	0,4	268	70	14	0,1	119	14	17,380
65–69	9038	0,4	244	29	9	0,1	49	9	5,950
70–74	6545	0,4	274	–	–	0,1	0	–	–
75–79	9793	0,4	169	–	–	0,1	0	–	–
Σ	–	0,5	3006	809	64	0,1	1172	60	165,02
Demenz/M. Alzheimer									
40–44	3298	0,02	20	9	0	<0,01	19	0	0,936
45–49	4918	0,04	39	16	0	0,01	26	0	2,359
50–54	5739	0,07	65	25	1	0,01	41	1	4,284
55–59	6305	0,12	93	33	2	0,02	56	3	6,254
60–64	8121	0,25	169	56	6	0,04	111	7	14,597
65–69	6017	0,69	449	135	22	0,12	255	26	23,810
70–74	6834	2,02	993	274	58	0,33	466	63	50,785
75–79	10225	4,14	2060	505	169	0,70	857	188	127,89
80–84	13827	8,92	2671	558	272	1,58	276	86	109,88
Σ	–	–	6558	1610	531	–	2107	374	340,80
Bösartige Neubildungen (außer Malignome der Atmungsorgane)									
40–44	6902	0,8	848	109	15	0,1	187	20	21,529
45–49	4690	1,3	1425	159	21	0,2	217	23	19,199
50–54	5474	2,2	2052	194	35	0,3	–	0	14,691
55–59	6013	3,7	2881	7	1	0,5	–	0	0,570
60–64	7745	4,9	3378	–	–	0,8	–	–	–
65–69	4209	6,8	4223	–	–	1,1	–	–	–
70–74	4781	8,5	5684	–	–	1,4	–	–	–
75–79	7154	10,2	4341	–	–	1,7	–	–	–
80–84	9136	10,6	2713	–	–	1,8	–	–	–
Σ	–	–	27547	469	73	–	404	43	55,989

Tab. 3 Prognose der auf nächtlichen Fluglärm zurückzuführenden Krankheits- und Todesfälle im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main für die Jahre 2012–2021 (Ergebnisse gerundet).

Erkrankung	Krankheitsfälle	...davon Todesfälle
Herz- und Kreislauferkrankungen	6700	1800
Diabetes mellitus	4400	300
Depression	5700	200
Psychose/Schizophrenie	2000	100
Demenz/Morbus Alzheimer	3700	900
Krebserkrankungen (außer bösartigen Neubildungen der Atmungsorgane)	900	100
Summe	23400	3400

der altersentsprechenden Letalitätsfraktion auf die Anzahl attributabler Erkrankungsfälle ermittelt.

Ergebnisse

Die den Prognosen zugrunde liegenden Erkrankungsrisiken, wie sie aus den Daten der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn berechnet wurden, finden sich in den Abb. 1a–f. Dabei zeigt sich bei allen diagnostischen Entitäten ein mit zunehmendem Alter abnehmendes Exzessrisiko infolge Fluglärms. Dieses Phänomen ist vermutlich auf die mit zunehmendem Alter zunehmende Schwerhörigkeit zurückzuführen, da unterstellt werden kann, dass nur solche Lärmimpulse zu einer patho-physiologischen Reaktion des menschlichen Körpers führen, die über das Ohr noch wahrgenommen werden können. Dass die Altersschwellen bis zu der die logistischen Regressionen statistisch signifikante Odds Ratios erbrachten bei den verschiedenen Krankheitsgruppen unterschiedlich ausfielen, dürfte sowohl von der Anzahl von Erkrankungen abhängen als auch von unterschiedlich starken Zusammenhängen zwischen nächtlichem Fluglärm und den entsprechenden Erkrankungen. Da für die Berechnung der attributiven Erkrankungsfälle und der daraus abgeleiteten Krankheitskosten lediglich die signifikanten Odds Ratios herangezogen worden waren, ergeben sich daraus in den Tab. 2 unterschiedliche Altersklassen, für die signifikante Fluglärmeffekte prognostiziert werden konnten. Bei den Kosten schlagen am stärksten zu Buche Herz- und Kreislauferkrankungen (440 Millionen €), Demenz und Morbus Alzheimer (341 Millionen €) und Depressionen (370 Millionen €). Die Gesamtkosten belaufen sich auf knapp 1 570 Mrd. €. Die infolge nächtlichen Fluglärms auftretenden Gesamtkosten von mehr als 1,5 Milliarden € im Prognosezeitraum 2012–2021 sind im Kontext der insgesamt prognostizierten Erkrankungs- und Todesfälle zu sehen (Tab. 3). Bezogen auf einen zusätzlichen Erkrankungsfall entstehen also in dem 10-Jahreszeitraum Exzesskosten von ca. 67 000 €. In dieser Summe sind lediglich die unmittelbar mit der Erkrankung zusammenhängenden Kosten enthalten, nicht jedoch Folgekosten durch Produktionsausfälle.

Diskussion

Für die Kostenprognosen sind wissenschaftlich plausible und begründete Annahmen gemacht worden:

1. Die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt weist hinsichtlich der untersuchten Krankheits-Entitäten vergleichbare Prävalenz- und Inzidenz-Raten auf wie die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Diese Annahme ist sinnvoll, da keine Befunde bekannt sind, die ihr widersprechen.
2. Die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt reagiert in vergleichbarer Weise auf eine Belastung durch Fluglärm mit einer Erhöhung von Krankheitsrisiken wie die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Diese Annahme ist sinnvoll, da keine Daten bekannt sind, die ihr widersprechen.
3. Die Belastung der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt ist vergleichbar der Belastung der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Dies belegt ein Vergleich der nächtlichen Belastungssituationen der beiden Flughäfen.

Ad 1 und ad 2: Es liegen bislang keine Daten über Krankheitshäufigkeiten oder Neuerkrankungsraten im Umfeld des Flughafens Frankfurt vor. Sollten diese in Zukunft verfügbar werden, wären noch genauere Prognosen möglich.

Ad 3: Für die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 2004 wurden für den Flughafen Köln-Bonn für die gesamte Nacht (22–6 Uhr) 83,3 Flugbewegungen ermittelt. In Frankfurt fanden in den 6 verkehrsreichsten Monaten (2005) 162,9 Flugbewegungen pro Nacht statt. Die Statistik des Flughafens Frankfurt weist für den Monat Juli 2012 für den Zeitraum von 23 bis 5 Uhr insgesamt 183 Flugbewegungen auf. Die Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen ist infolge des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts in den Nachtrandstunden (22–23 Uhr sowie 5–6 Uhr) im Jahresmittel auf nunmehr 133 begrenzt worden. Trotzdem läge die nächtliche Belastung für das Umfeld des Frankfurter Flughafens unter diesen Rahmenbedingungen immer noch über der des Flughafens Köln-Bonn im Jahre 2004.

Für die Schätzung der Risiko-Erhöpfung durch nächtlichen Fluglärm im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn wurde das Zeitfenster 23–1 Uhr ausgewählt. Bei einem Vergleich der Risiko-Erhöhpungen unter Zugrundelegung der Dauerschallpegel verschiedener Zeitfenster während der Nacht (23–1 Uhr, 3–5 Uhr, 22–6 Uhr) zeigte sich, dass die Lärmbelastung während der Zeit zwischen 23–1 Uhr die höchsten Steigerungen für das Risiko von Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs mit sich brachte. Publikationen belegen, dass eine Störung des Schlafs in der ersten Nachthälfte in besonderer Weise zur Beeinflussung der circadianen Variabilität des Cortisolspiegels beim Menschen führen kann [13–15]. Ein erhöhter Cortisolspiegel führt akut zu einer Blutdrucksteigerung, chronisch erhöhter Cortisolspiegel kann seinerseits mit Bluthochdruck assoziiert werden.

Deshalb erscheint es sinnvoll, die Risikokoeffizienten der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn [1], die für den Zeitraum 23–1 Uhr berechnet worden waren, auf den Zeitraum von 22–23 im Umfeld des Flughafens Frankfurt anzuwenden. Die tatsächliche Lärmbelastung während der ersten Nachthälfte liegt in jedem Fall deutlich über der Lärmbelastung zwischen 23 und 1 Uhr im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn.

Die aus den Flugdaten des Jahres 2004 im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn ermittelten Risikokoeffizienten unterschätzen vermutlich die tatsächlichen Risikoerhöhungen durch nächtlichen Fluglärm, weil als Berechnungsbasis die fiktiven Flugrouten zugrunde gelegt wurden. Da es üblich ist, dass Fluglotsen den Piloten in einer unbestimmten Anzahl von Fällen Abweichungen von den fiktiven Flugrouten und Flughöhen gestatten ist davon auszugehen, dass tatsächlich eine größere Bevölkerung, als aufgrund der fiktiven Flugrouten berechnet wurde, nächtlichem

Fluglärm exponiert wurde. In den auf der Basis dieser Daten durchgeführten logistischen Regressionen würden solcherweise exponierte Personen fälschlicher Weise als geringer bzw. überhaupt nicht belastet klassifiziert werden. Eine solche Fehlklassifikation der Exposition führt in jedem Fall zu einer Unterschätzung realer Erkrankungsrisiken.

Die Anwendung der Köln-Bonner Risikokoeffizienten auf die als belastet berechnete Population um den Frankfurter Flughafen führt zu einer weiteren Unterschätzung der Risiken, weil die Fehlklassifikation zum zweiten Mal zum Tragen kommt wegen der Berechnung der belasteten Population mithilfe fiktiver Flugrouten. Eine weitere Unterschätzung ist für die Prognosewerte deswegen gegeben, weil die Effekte der neu in Betrieb genommenen Nordwest-Landebahn außer Acht gelassen werden mussten.

Weder für die Berechnung der Risikokoeffizienten im Rahmen der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn [1] noch für die mit Fluglärm belastete Population im Umfeld des Flughafens Frankfurt waren Informationen über die Wohndauer verfügbar. Dieses führt zu einer weiteren Fehlklassifikation der realen Exposition. Allerdings führt auch diese Fehlklassifikation zu einer Unterschätzung möglicher Exzessrisiken. Dieser Effekt wurde unter anderem in der Schweizer Mortalitätsstudie [3] deutlich. Dort fanden sich in einer Untergruppe von Personen mit längerer Wohndauer signifikant höhere Exzessrisiken für die Sterblichkeit an akutem Herzinfarkt als in der Gesamtpopulation.

Zusätzlich zum Fehlen von Daten über die Wohndauer war auch über die Mobilität der Bevölkerung im Bezug auf Wohnsitze nichts bekannt. Diese Defizite sind als nicht-differentieller Bias der Exposition zu klassifizieren. Ein solcher Bias führt in jedem Fall zur Unterschätzung möglicher Exzessrisiken. Es wäre hilfreich gewesen, wenn Daten zur Verfügung gestanden hätten, die die Schätzung einer Latenzzeit zwischen erster Exposition gegenüber Fluglärm und Auftreten der untersuchten Erkrankungen erlaubt hätten. Eine solche Analyse wäre möglich gewesen, wenn ausschließlich die Erkrankungsrisiken von Personen untersucht worden wären, die an einem definierten Zeitpunkt in ein durch Fluglärm belastetes Gebiet ihren Wohnsitz verlegt hätten. Derartige Daten standen für die von uns durchgeführte Studie nicht zur Verfügung. Es findet sich eine derartige Analyse auch in keiner der in den letzten Jahrzehnten publizierten Studien zu möglichen Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm. Die Autoren weniger Studien [2, 3] konnten Analysen unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Wohndauern durchführen.

Bei der Diskussion möglicher Kausalbeziehungen zwischen der Exposition gegenüber Fluglärm und Erkrankungsrisiken kann deswegen das Kriterium der Temporalität nicht als erfüllt angesehen werden. Dieses Defizit findet sich in der Umweltepidemiologie jedoch fast ubiquitär.

Da lediglich für Herz- und Kreislauferkrankungen eine Kausalbeziehung zur Exposition gegenüber Fluglärm gesichert ist, müssen Risikoschätzungen für psychische Erkrankungen, maligne Neubildungen oder Diabetes mellitus mit einem gewissen Vorbehalt betrachtet werden. Allerdings existieren für diese Erkrankungen keine plausiblen Alternativ-Hypothesen zur Erklärung von Risikoerhöhungen in durch Fluglärm belasteten Regionen. Allerdings geben Ergebnisse mehrerer Studien Hinweise darauf, dass bei verkürzter Schlafdauer das Risiko für Diabetes mellitus ansteigt [16, 17].

Für die Berechnung der Stärke der Exposition gegenüber Fluglärm sind lediglich die Flugbewegungen der 6 verkehrsreichsten

Monate des Jahres 2004 zugrunde gelegt worden. Eine geringere bzw. größere Anzahl von Flugbewegungen in den Jahren vor 2004 bzw. nach 2004 dürfte für die Berechnung der regionalen Lärmparameter von relativ geringer Bedeutung sein, weil erst bei einer Verdopplung von Flugbewegungen ein Anstieg der berechneten Lärmpegel um 3 dB(A) resultieren würde. Die Entwicklung der Anzahl von Flugbewegungen zwischen 1991 und 2011 zeigt relativ starke Schwankungen von Jahr zu Jahr, die jedoch vom Ausgangswert im Jahre 1991 (N=118283) um maximal 31,6% im Jahre 2000 ansteigen, um danach wieder abzufallen [18].

Bei der Diskussion der Schätzung von attributablen Todesfällen muss berücksichtigt werden, dass bis auf Krebserkrankungen keine Datenquelle und keine Publikation zur Verfügung stand, aus der für Deutschland Überlebensraten hätten abgeleitet werden können.

Die dargestellten Kostenschätzungen könnten präziser erfolgen, wenn analog zu der Fall-Kontroll-Studie im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn die Ergebnisse einer methodisch vergleichbaren Fall-Kontroll-Studie vorgelegen hätte oder wenn wenigstens Daten zur Prävalenz und Inzidenz relevanter Erkrankungen vorgelegen hätte. Diese Daten stehen aber gegenwärtig nicht zur Verfügung. Es ist allerdings kaum anzunehmen, dass eine *lege artis* geplante und durchgeführte epidemiologische Studie auf der Basis von Originaldaten von Versicherten im Umfeld des Frankfurter Flughafens zu grundlegend anderen Ergebnissen kommen würde.

Mittelbar zu den hier prognostizierten sozialen Kosten hinzuzurechnen wären Subventionen, die dem Flugverkehr durch Verzicht auf eine Besteuerung von Kerosin zu Gute kommen. Dieser Verzicht machte für die gesamte Bundesrepublik allein im Jahre 2011 4,8 Mrd. € aus [19].

Demgegenüber stehen positive wirtschaftliche Effekte, die noch zu beziffern wären. Es sollte Aufgabe politischer Entscheidungsträger sein, eine Abwägung zwischen sozialen Kosten und wirtschaftlichen Effekten durchzuführen und gegenüber der Bevölkerung zu vertreten.

In diesem Zusammenhang mit den Ergebnissen der hier vorgelegten Prognose ist auf die Publikation einer Studie hinzuweisen, die im Umfeld des Flughafens Frankfurt durchgeführt wurde [20]. Die Ergebnisse dieser Studie werden von den Autoren der Publikation dahingehend interpretiert, dass kein Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und irgendeiner relevanten Erkrankung bestehen könnte. Allerdings zeigten die Detailergebnisse dieser Studie, dass mit zunehmendem nächtlichem Fluglärm das Risiko für relevante Erkrankungen und Arzneiverordnungen dieser Erkrankungen signifikant abnehmen. Dieses gilt für Bluthochdruck, Myokardinsuffizienz, mehr als 2 Erkrankungen, blutdrucksenkende Arzneimittel, mehr als 2 verschiedene Arzneimittel. Diese Befunde einer mit zunehmendem nächtlichem Fluglärm geringeren Krankheitshäufigkeit sind bislang weltweit einzigartig. Es ist zu vermuten, dass die erheblichen Designdefizite dieser Studie zu diesen bizarren Ergebnissen beigetragen haben könnten. Wären die Ergebnisse dieser Studie wissenschaftlich belastbar, würden folgerichtig auch keine zusätzlichen Erkrankungsfälle oder Exzesskosten resultieren können.

Interessenkonflikt: Die Autoren erklären, dass kein Interessenkonflikt besteht. Eberhard Greiser hat im Auftrag des Umweltbundesamtes 2 Forschungsvorhaben abgeschlossen zum möglichen Zusammenhang von nächtlichem Fluglärm und Gesundheit (1. „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelver-

brauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen". FKZ 205 51 100. 2005–2006, 2. „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“. FKZ 3708 51 101. 2008–2009.). Das erste dieser Forschungsprojekte wurde durch den Rhein-Sieg-Kreis, verschiedene Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises und die Ärzte-Initiative für ungestörten Schlaf e.V. finanziert. Gegenwärtig wird unter der Leitung von Eberhard Greiser im Auftrag des Umweltbundesamtes ein weiteres Forschungsprojekt durchgeführt („Umweltlärm und Gesundheitsgefährdung am Beispiel Bremen“. FKZ 3710 61 170). Bei diesem Forschungsprojekt erfolgt eine Kofinanzierung durch den Senator für Gesundheit der Freien Hansestadt Bremen.

Literatur

- Greiser E, Greiser C. Risikofaktor nächtlicher Fluglärm. Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. (FKZ 3708 51 101). Schriftenreihe Umwelt und Gesundheit 01/2010
- Jarup L, Rabisch W, Houthuijs D et al. On behalf of the HYENA study team. Hypertension and exposure to noise near airports: The HYENA Study. *Environ Health Perspect* 2008; 116: 329–333
- Huss A, Spoerri A, Egger M et al. Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010; 21: 829–836
- Link http://www.gbebund.de/oowa921istall/servlet/foowa/aw92/WS0100/_XWD_FORMPROC?TARGET=&PAGE=_XWD_5348OPINDEX=14&HANDLER=_XWD_CUBE.SETPGS&DATAcube=_XWD_560&D.000=3730&D.003=43
- http://www.tumorregister-muenchen.de/facts/specific_analysis.php
- Jhund PS, MacIntyre K, Simpson CR et al. Long-term trends in first hospitalization for heart failure and subsequent survival between 1986 and 2003. A population study of 5.1 million people. *Circulation* 2009; 119: 515–523
- Capewell S, Kivington BM, MacIntyre K et al. Trends in case-fatality in 117,718 patients admitted with acute myocardial infarction in Scotland. *Eur Heart J* 2000; 21: 1833–1840
- Schlisset C, Berger AX, Luepker RV et al. Trends in nine-year survival of stroke patients between 1980 and 2000. The Minnesota Stroke Survey. Abstract MP 080. *Circulation* 2012; 125: AMP080
- Chang CK, Hayes RD, Broadbent M et al. All-cause mortality among people with serious mental illness (SMI), substance use disorders, and depressive disorders in southeast London: a cohort study. *BMC Psychiatry* 2010; 10: 77
- Laursen TM, Munk-Olsen T, Nordentoft M et al. Increased mortality among patients admitted with major psychiatric disorders: A register-based study comparing mortality in unipolar depressive disorder, bipolar affective disorder, schizoaffective disorder, and schizophrenia. *J Clin Psychiatry* 2007; 68: 899–907
- Rait G, Walters K, Bottomley C et al. Survival of people with clinical diagnosis of dementia in primary care: a cohort study. *BMJ* 2010; 341: c3584
- Cu K, Cowie KC, Harris MI. Mortality in adults with and without diabetes in a national cohort of the U.S. population 1971–1993. *Diabetes Care* 1998; 21: 1138–1145
- Balbo M, Leproult R, van Cauter E. Impact of sleep and its disturbances on hypothalamo-pituitary-adrenal axis activity. *Inr J Endocrinol* 2010, doi:10.1155/2010/759234
- Stamatakis KA, Punjabi MM. Effects of sleep fragmentation on glucose metabolism in normal subjects. *Chest* 2010; 137: 95–101
- van Treier K, Norman TR, Armstrong SM. Overnight human plasma melatonin, cortisol, prolactin, TSH, under conditions of normal sleep, sleep deprivation, and sleep recovery. *J Pineal Res* 1996; 20: 7–14
- Mallon L, Broman JE, Hetta J. High incidence of diabetes in men with sleep complaints or short sleep duration. *Diabetes Care* 2005; 28: 2762–2767
- Cappuccio FP, Srauzzillo P, D'Elia L et al. Quantity and quality of sleep and incidence of type 2 diabetes. A systematic review and meta-analysis. *Diabetes Care* 2010; 33: 414–420
- Link Homepage des Flughafens Köln-Bonn, Access am 4.1.2013; www.koeln-bonn-airport.de/unternehmen/daten-fakten.html
- Deutscher Bundestag. Drucksache 17/10724. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Paus, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn, und weiterer Abgeordneter der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drs: 17/10587) Subventionsabbau im Luftverkehr
- Schreckenberger D, Ellmann TF, Herr CEW et al. Fluglärm und Gesundheit in der Main-Rhein-Region 2005. Ergänzende Auswertungen der RDF-Belastigungsstudie um die Fragen zur Gesundheit. Amt für Gesundheit, Frankfurt am Main. 16.3.2009

EINGEGANGEN

18. APR. 2013

A10 5-802

Erledigt *Klein Verteilung*
p. Mail

Landtag Brandenburg
Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft

14410 Potsdam

E-Mail: nina.jarass@sammlerusinger.com

Öffentliche Anhörung am 18.04.2013 im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtags Brandenburg zum Antrag der Fraktion der CDU „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“

– Drucksache 5/6686 (Neudruck) –

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und Teilnahme an der Anhörung im Ausschuss für Infrastruktur und Landwirtschaft. Zu den rechtlichen Aspekten des vorstehend genannten Antrags nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Kurzfassung

Die vorgeschlagene geringfügige Ausweitung des Nachtflugverbots am Flughafen Willy Brandt im Wege der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses stellt ein **rechtlich zulässiges und probates Mittel zur nachhaltigen Erhöhung der Akzeptanz** der Bevölkerung für den Flughafenneubau dar. Für die Landesregierung Brandenburg besteht nicht nur die im Rahmen der Annahme des Volksbegehrens betonte Möglichkeit, in Verhandlungen mit dem Land Berlin über eine Anpassung des Raumordnungsrechts zu treten. Vielmehr kann unabhängig davon auch über die Schiene des Fachplanungsrechts im Wege der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses agiert

Jens Bock Notar
Dr. Martin Fleckenstein
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Dr. Rut Herten-Koch M.A.
Fachanwältin für Verwaltungsrecht
Dr. Cornelia Kermel
Doreen König
Dr. Eberhardt Kühne M.C.J. (NYU)
Dr. Thomas Rieger
Dr. Wolfgang Sammler
Dr. Hella Schmidt-Naschke
Steuerberaterin, Fachanwältin für Steuerrecht
Sabine Usinger Notarin
Wolfgang Usinger Notar
Dr. Ewald Volhard

Anja Becher
Dr. Bianca Christ
Magisterin en Droit
Ann-Kathrin Conrad LL.M. (VUW)
Dr. Tobias Greb
Carolin Hartenstein
Dr. Christian Hubatsch
Dr. Nina Jarass Cohen LL.M. (UCLA)
Linda Przyborski
Licence en Droit
Dr. Christian Rehm
Dr. Julian Schmidt
Lilian Uxa
Christine Wolf

Hardenbergstraße 28a
D-10623 Berlin
T +49 30 263 95 09-0
F +49 30 263 95 09-600

werden. Als planerlassende Behörde ist das Infrastrukturministerium Brandenburg berufen, die Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses in eigener Regie vorzunehmen. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, namentlich ein erweitertes Nachtflugverbot, können auf den Änderungsvorbehalt in Teil A II.5.1.9. des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in diversen Entscheidungen ausdrücklich anerkannt und den Vorbehalt als drittbeschützenden Rechtsanspruch verstanden.¹ Insoweit handelt es sich um eine effektive Möglichkeit der Ausweitung von Schutzmaßnahmen, da die Anforderungen des Vorbehalts niedriger sind als diejenigen der übrigen Modifikationstatbestände, insbesondere des § 75 Abs. 2 VwVfG. Mit § 74 Abs. 3 VwVfG bzw. dem Gebot der Problembewältigung steht der Vorbehalt nicht in Konflikt.

Im Einzelnen:

2. Fachplanungsrechtliche Ausgangssituation

Der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 enthielt zunächst kein Nachtflugverbot. In Umsetzung der Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts wurde der Planfeststellungsbeschluss dann unter dem 20.10.2009 um das sogenannte „Lärmschutzkonzept BER“ ergänzt.

Auf aktiven Lärmschutz darf der Vorhabenträger nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nur dann verzichten, wenn gewichtige **Bedarfsgesichtspunkte** es rechtfertigen, die Lärmschutzbelange der Nachbarschaft hinter die öffentlichen Verkehrsinteressen zurückzustellen.² In den Nachtrandstunden ist ausweisliche der Feststellungen des Bundesverwaltungsgerichts nur der Flugbetrieb unbedenklich, der sich aus nachvollziehbaren Gründen nicht innerhalb des Tagzeitraumes abwickeln lässt.³ Es stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, ob für die gegenwärtige Nachtflugregelung überhaupt ein Bedarf besteht, der es rechtfertigt, das Interesse der Anwohner, von Fluglärmbeeinträchtigungen verschont zu bleiben, zu ignorieren.

Der Planergänzungsbeschluss von 2009 und der Ausgangsbescheid von 2004 bilden eine rechtliche Einheit, damit steht vorliegend auch nur ein Planfeststellungsbeschluss im Raum, welcher angepasst werden soll.⁴ Grund für die angestrebte Änderung ist, dass

¹ BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

² BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 287.

³ BVerwG, a.a.O. Das Bundesverwaltungsgericht spricht davon, dass Starts und Landungen „nicht ohne erkennbare Notwendigkeit“ in die Nachtstunden gelegt werden dürfen.

⁴ Allgemein dazu BVerwG, Urteil v. 23.01.1981, – 4 C 68.78 –, BVerwGE 61, 307; Jarass, DVBl. 1997, 795, 799.

sich zwischenzeitlich neue Tatsachen dergestalt ergeben haben, dass die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maximalschallgrenzen in einer Mehrzahl der Fälle nicht eingehalten werden können. Hinzukommen andere Veränderungen, etwa hinsichtlich der Flugrouten und im Bereich der Lärmforschung⁵, welche das bisherige Lärmschutzkonzept im Hinblick auf dessen Effektivität in Frage stellen.

Dies macht es erforderlich, dass die Planfeststellungsbehörde eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses prüft.

3. Änderungsvorbehalt als Rechtsgrundlage für eine Planänderung

3.1. Rechtliche Bedeutung des Änderungsvorbehalt

Eine Ausweitung des Nachtflugverbots um jeweils eine halbe Stunde kann auf den Änderungsvorbehalt in Teil A II.5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Vergangenheit mehrfach bekräftigt, dass es sich bei dem Änderungsvorbehalt um eine **drittschützende Regelung** handelt, welche zum Schutz der Bevölkerung vor Beeinträchtigungen **auch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes** zulässt.⁶

Das Bundesverwaltungsgericht hat ebenfalls betont, dass der Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss **weitergefasst ist als die in § 75 Abs. 2 VwVfG vorgesehene Möglichkeit nachträglicher Schutzauflagen**.⁷ Insbesondere müssen die nachteiligen Belastungen nicht die Qualität „nicht voraussehbarer Wirkungen“ haben.

Der Änderungsvorbehalt ist auch mit dem im Planfeststellungsrecht geltenden Grundsatz der **umfassenden Problembewältigung** vereinbar. Dieser sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich alle Konflikte und Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden, abschließend lösen muss.⁸ Vorliegend geht es nicht um einen Transfer existierenden Konflikte, vielmehr zielt der Änderungsvorbehalt auf zukünftige

⁵ So fordert etwa das Umweltbundesamt speziell für den BER eine Ausweitung des Nachtflugverbots auf 22.00 – 6.00 Uhr, vgl. Umweltbundesamt, Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benachteiligten nach § 32 Luftverkehrsgesetz, Januar 2012, S. 80.

⁶ BVerwG, Urteil v. 40.04.2012, – 4 C 8.09 u.a. – Rn. 374; Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356. Die vereinzelt in der Literatur vertretene Ansicht, einem Änderungsvorbehalt wie dem vorliegenden stünden die Regelungen des § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG bzw. § 48 LuftVZO entgegen, kann nicht überzeugen. Zum einen bezieht sich § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG auf die zusätzlich zum Planfeststellungsbeschluss erforderliche luftverkehrsrechtliche Genehmigung. Zum anderen fordert § 6 Abs. 2 LuftVG ausdrücklich, dass „der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt“ wird.

⁷ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

rechtliche oder tatsächliche Veränderungen. Zudem sieht der bisherige Planfeststellungsbeschluss (in der Fassung von 2009) ja bereits ein Nachtflugverbot vor. Vorliegend geht es lediglich um eine geringfügige Anpassung; die bereits erfolgte Konfliktbewältigung wird hierdurch nicht berührt. Nicht das „ob“ einer betrieblichen Beschränkung, sondern eine Teilentscheidung zum „wie“ wird nachträglich getroffen.⁹ Schließlich ist auch im Rahmen einer im Planfeststellungsbeschluss vorbehaltenden Änderung eine Abwägung der Schutzbedürfnisse der Öffentlichkeit mit dem Betriebsinteressen des Vorhabenträgers erforderlich, sodass auf dieser Stufe eine (zusätzliche) Konfliktbewältigung garantiert ist.

§ 74 Abs. 3 VwVfG sieht ausdrücklich vor, dass Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten werden können. Die **restriktive Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts** zum Verbot von Prognosevorbehalten außerhalb des Anwendungsbereichs von § 74 Abs. 3 VwVfG ist vorliegend **nicht einschlägig**.¹⁰ Der Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss dient nicht dem Ziel, ganz allgemein Veränderungen im nationalen oder internationalen Flugverkehr Rechnung zu tragen. Das Beispiel der Änderung der Flugrouten macht deutlich, dass hier nicht einem allgemeinen (bisher unklaren) Prognoserisiko begegnet werden soll, sondern ganz konkret durch die Veränderung ein Defizit im Lärmschutzkonzept aufgetreten ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Vorbehalt **zusätzlicher Schutzmaßnahmen zum Ausgleich von Beeinträchtigungen, die mit dem im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Instrumentarium nicht beseitigt werden können** zulässig.¹¹ Folgerichtig geht das Bundesverwaltungsgericht in seinen Entscheidungen zum BER aus den Jahren 2006 und 2011 auch ohne Weiteres von der Wirksamkeit des Vorbehalts aus.

3.2. Voraussetzungen einer Planänderung auf Grundlage des Änderungsvorbehalts

(1) Änderung des status quo ante

Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Änderungsvorbehalts ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit dem Jahr 2006, dass eine **Änderung der**

⁸ Vgl. dazu im Einzelnen Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 9. Aufl. 2005, § 74 Rn. 26.

⁹ Vgl. allgemein zur Zulässigkeit Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 74 Rn. 200 m.w.N.

¹⁰ Zu dieser Rechtsprechung siehe BVerwG, Urteil v. 22.11.2000, - 11 C 2/00 -, NVwZ 2001, 429, 430.

¹¹ Vgl. die Nachweise bei Bonk/ Neumann, in: Stelkens/ Bonk/ Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 74 Rn. 202.

tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse unter Einschluss insbesondere der für die Lärmberechnung angenommenen jährlichen Flugbewegungszahlen von 371.000 zu Lasten der Betroffenen gegeben ist.¹² Es genügt bereits, wenn sich ein Wandel abzeichnet.¹³ In seinem Urteil vom 13.10.2011 konkretisiert das Bundesverwaltungsgericht diese Vorgaben noch einmal und betont, dass insbesondere bei Defiziten im Lärmschutz eine nachträgliche Anordnung von Vorkehrungen auf Grundlage des Vorbehalts getroffen werden kann.¹⁴

Ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses sowie der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist der Anwendungsbereich des Vorbehalts relativ großzügig gestaltet. So stellt sich Satz 2 des Vorbehalts ausweislich des Wortlauts („insbesondere“) nicht als alleiniger Anwendungsfall, sondern als speziell geregelter Einzelfall dar.¹⁵ Auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen bisherigen Entscheidungen deutlich gemacht, dass es sich bei den dort genannten Anwendungsfällen lediglich um Beispielsfälle handelt.¹⁶ Eine solche Auslegung des Vorbehalts ist auch systemkonform, denn zum einen wirken vorliegend eine Vielzahl passiver und aktiver Schallschutzmaßnahmen zusammen, so dass die Gewährleistung eines effizienten Gesamtkonzepts in besonderer Weise auf die Möglichkeit einer „Nachjustierung“ einzelner Maßnahmen angewiesen ist. Zum anderen bestehen etwa aufgrund der erst im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren förmlich festgelegten Flugrouten immanente Unsicherheiten.

Eine Veränderung der Flugrouten¹⁷, neue lärmmedizinische Erkenntnisse¹⁸ sowie das Nichterreichen der vorgegebenen Schallschutzziele im Hinblick auf bis zu 80 % der betroffenen Gebäude in dem besonders sensiblen Tagschutzgebiet können als Änderung

¹² BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹³ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹⁴ BVerwG, Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200.

¹⁵ Auf Seite 652 des Planfeststellungsbeschlusses stellt die Planfeststellungsbehörde noch einmal ausdrücklich fest, dass Satz 1 des Vorbehalts einen über Satz 2 hinausgehenden Anwendungsbereich aufweist.

¹⁶ Urteil v. 13.10.2011, – 4 A 4000.09 – Rn. 200; Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

¹⁷ Die ursprünglich der Abwägung des Planergänzungsbeschlusses zugrunde gelegten Flugrouten wurden nachträglich unter dem 26.01.2012 anders als ursprünglich angenommen vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt. In der Presse finden sich Stellungnahmen, dass durch die veränderten Flugrouten mindestens 140.000 Menschen zusätzlich durch Lärm betroffen werden.

¹⁸ Vgl. etwa Umweltbundesamt, Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benchmarksbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz, Januar 2012, S. 80.

der tatsächlichen Verhältnisse qualifiziert werden.¹⁹ Offenbar wurden die bisherigen Schutzauflagen nicht adäquat umgesetzt und ist die Lärmbelastung tatsächlich höher, als ursprünglich angenommen.

Am Rande sei zudem darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe von § 29 b Abs. 1 S. 2 LuftVG die (gesamte) „Bevölkerung“ zu schützen hat. Danach haben sich die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen insbesondere auch an besonders schutzbedürftigen Personengruppen wie Kindern und alten Menschen zu orientieren.²⁰

Der Vorbehalt im Planfeststellungsbeschluss umfasst dann unstreitig nicht nur Schutzauflagen zum Zwecke des passiven Schallschutzes, sondern, wie sich aus der Überschrift ergibt, auch nachträgliche Anordnungen zur Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs.²¹

(2) Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen

Anders als etwa im Immissionsschutzrecht aufgrund von § 41 BImSchG gilt im Luftverkehrsrecht kein grundsätzlicher Vorrang des aktiven Schallschutzes gegenüber dem passiven.²² Beide Formen sollen sich vielmehr ergänzen.²³

Trotz dieser prinzipiellen Gleichstellung von aktivem und passivem Lärmschutz im Luftverkehrsrecht, kann das Planungsermessen der Planfeststellungsbehörde in einer Weise reduziert sein, die einen **Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen** ergibt. Zunächst hat die Planfeststellungsbehörde hier das umweltrechtliche **Vorsorgeprinzip** zu beachten, welches besagt, dass Umweltbeeinträchtigungen vorrangig am Ursprungsort zu bekämpfen sind.²⁴ Auch der Grundsatz effektivem

¹⁹ Im Einzelnen bedarf es für eine abschließende Einschätzung einer gutachterlichen Auseinandersetzung mit den lärmtechnischen Gegebenheiten vor Ort. Dabei können bereits einzelne Änderungen oder aber deren Summe eine Anpassung flugbetrieblicher Regelungen erfordern. Die Tatsache, dass verschiedene Veränderungen eingetreten sind, wirkt sich insoweit erschwerend aus.

²⁰ Allgemein zu diesem Gesichtspunkt der sogenannten Umweltgerechtigkeit Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 Rn. 5.

²¹ So auch ausdrücklich BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

²² Vgl. Kämpfer, in: Johlen/ Oerder, MAH Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 2012, § 19, Rn. 145 mit Verweis auf BVerwG, Beschluss v. 20.02.1998, – 11 B 37.97 –; Reidt/ Fellenberg, in: Laudmann/ Rohmer, Umweltrecht, Stand: April 2008, § 1 FluglärmG, Rn. 23.

²³ Steinberg/ Wickel/ Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, § 4 Rn. 84.

²⁴ Kloepfer, Umweltrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 Rn. 13.

Grundrechtsschutzes sowie das Verhältnismäßigkeitsprinzip sprechen dafür, dass vorrangig der Verursacher einer Lärmbelastung diese reduzieren muss.

Vorliegend hat sich bereits gezeigt, dass die **bisherigen passiven Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen**, um das erforderliche Schutzniveau sicherzustellen. Zudem ist die angestrebte **Anpassung geringen Umfangs**. Das ohnehin bestehende Nachtflugverbot für planmäßige Flüge soll lediglich um jeweils eine halbe Stunde ausgeweitet werden. Dadurch wird der Betriebsablauf nicht wesentlich beeinträchtigt, gleichzeitig kann aber dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung auf Nachtruhe besser Rechnung getragen werden. Der **maßvolle Umfang der angestrebten Änderung** ist von der Planfeststellungsbehörde in ihre Bewertung einzubeziehen.

Jüngst deutet sich im Hinblick auf das Verhältnis zwischen aktivem und passivem Schallschutz ein **Wandel** an. So hat die Fluglärmkommission Frankfurt in einem Strategiepapier vom Februar 2013 ausdrückliche eine gesetzliche Verankerung des **Vorrangs aktiven Lärmschutzes auch im Luftverkehrsrecht** gefordert.²⁵ Der Fluglärmkommission gehören alle wichtigen „Stakeholder“ an, sodass dem Vorschlag eine besondere Bedeutung und großes Maß an Akzeptanzpotenzial zukommt.

(3) Anzuwendendes Verfahren

Nach Maßgabe von § 76 Abs. 1 VwVfG ist bei wesentlichen Planänderungen ein erneutes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Eine Anwendbarkeit des § 76 VwVfG hätte zur Konsequenz, dass außer in den in § 76 Abs. 2 VwVfG genannten Fällen ein erneutes Planfeststellungsverfahren und nicht nur ein formloses Verwaltungsverfahren durchzuführen wäre.

Umstritten ist in Rechtsprechung und Literatur, ob § 76 VwVfG (gegebenenfalls entsprechend) auf einen im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Änderungsvorbehalt im Sinne von § 74 Abs. 3 VwVfG oder nachträgliche Schutzauflagen im Sinne von § 75 Abs. 2 VwVfG anwendbar ist.²⁶ Als Argument für die Anwendbarkeit des § 76 VwVfG wird angeführt, dass eine formlose Ausfüllung eines Vorbehalts den unter Umständen weitreichenden Auswirkungen nicht gerecht würde.²⁷

²⁵ Fluglärmkommission Frankfurt, Initiative zur Erreichung verbesserten Schutzes vor Fluglärm, Februar 2013, S. 2 f., im Internet abrufbar unter <http://www.dflf.de/Presse/PMitt/2013/130220b.pdf>.

²⁶ Zum Streitstand siehe Hüting/ Hopp, UPR 2003, 1, 2 m.w.N.

²⁷ Kopp/ Ramsauer, VwVfG, 9. Aufl. 2005, § 76 Rn. 5.

Das Bundesverwaltungsgericht hat die nachträgliche Anordnung des bisherigen Nachtflugverbots am Flughafen BER in verfahrensrechtlicher Hinsicht auf § 76 VwVfG gestützt.²⁸ Allerdings stand damals die Behebung eines Abwägungsfehlers des noch nicht bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses im Raum. Der im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Änderungsvorbehalt wurde dort nicht herangezogen. Dennoch spricht einiges dafür, auch bei einer nachträglichen Erweiterung des aktiven Lärmschutzes auf Basis eines Vorbehalts § 76 VwVfG anzuwenden, denn inhaltlich geht es in beiden Fällen um eine Änderung des Flugablaufs. Allerdings lässt sich gut vertreten, dass die Änderung aufgrund des geringen Umfangs **unwesentlich im Sinne von § 76 Abs. 2 VwVfG** ist und vor diesem Hintergrund ein formales Planänderungsverfahren unterbleiben kann.

4. Weitere potentielle Rechtsgrundlagen für eine Planänderung

(1) Planänderung gemäß § 8 Abs. 3 LuftVG

§ 8 Abs. 3 LuftVG bestimmt, wann eine Änderung der Umstände unwesentlich ist und eine Planänderung daher unterbleiben kann. Im Umkehrschluss ist nach dieser Vorschrift eine Planänderung geboten, wenn eine Änderung oder Erweiterung des Flughafens beabsichtigt ist, die eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG auslöst, öffentliche Belange oder Interessen Dritter berührt werden und diese Beeinträchtigung nicht im Wege von Vereinbarungen neutralisiert werden können. Sofern die Defizite im Lärmschutz folglich aus einer baulichen Vergrößerung oder Veränderung des Flughafens BER resultieren sollten, kann auf § 3 Abs. 3 LuftVG als gesetzliche Grundlage für Planänderungen bei bestehenden Flughäfen zurückgegriffen werden.

(2) Nachträgliche Schutzauflagen gemäß § 75 Abs. 2 VwVfG

Denkbar ist dem Grunde nach auch, nachträgliche aktive Schallschutzmaßnahmen auf § 75 Abs. 2 VwVfG zu stützen. Allerdings schränkt das Bundesverwaltungsgericht diese Möglichkeit insoweit ein, als es sich um Auflagen handeln muss, die der Vorhabenträger selbst gegenüber den Benutzern der Anlage durchsetzen kann.²⁹ Dies ist bei einer nächtlichen Lärmkontingentierung problematisch.³⁰

²⁸ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 291; BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1001.04 – Rn. 284.

²⁹ BVerwG, Urteil v. 29.01.1991, – 4 C 51/89 –, NVwZ-RR 1991, 601, 604.

³⁰ BVerwG, Urteil v. 29.01.1991, – 4 C 51/89 –, NVwZ-RR 1991, 601, 604.

Letztlich spielt dies hier aber keine Rolle, denn für den vorliegend anwendbaren Änderungsvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss hat das Bundesverwaltungsgericht explizit bestätigt, dass in jedem Fall auch ein Nachtflugverbot als nachträgliche Anordnung in Betracht kommt.³¹

(3) Möglichkeit des Widerrufs gemäß § 49 VwVfG

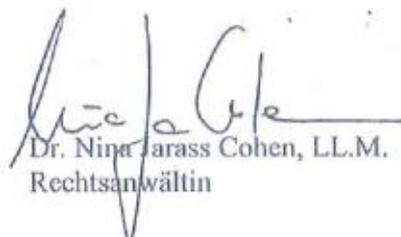
Als ultima ratio, wenn andere Schutzvorkehrungen keine ausreichende Wirkung zeigen, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht auch eine (Teil-)Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses möglich.³² Zu denken wäre insbesondere an einen Widerruf gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG, wenn der Vorhabenträger gegen die Lärmschutzaufgaben verstoßen würde. Zudem erlaubt § 49 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG den Widerruf, wenn schwerwiegende Nachteile für das Allgemeinwohl drohen. Ob diese gesetzlichen Anforderungsschwellen jeweils erreicht werden, müsste im Einzelfall geklärt werden.

Auch insoweit bleibt es dabei, dass unabhängig von den Möglichkeiten des allgemeinen Verwaltungsrechts der Planfeststellungsbeschluss selbst einen Änderungsvorbehalt enthält, welcher vorliegend wie gezeigt auch anwendbar ist.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Fleckenstein
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht



Dr. Nina Jarass Cohen, LL.M.
Rechtsanwältin

³¹ BVerwG, Urteil v. 16.03.2006, – 4 A 1075.04 – Rn. 356.

³² BVerwG, Beschluss v. 15.06.2011, . – 7 VR 8/11 – Rn. 8; Steinberg/ Wickel/ Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, § 5 Rn. 29.

SAMMLERUSINGER

RECHTSANWÄLTE STEUERBERATER PARTNERSCHAFT

**Öffentlicher Anhörung vor dem Ausschuss für Infrastruktur und
Landwirtschaft des Landtags Brandenburg am 18.04.2013**

**Antrag der Fraktion der CDU „Akzeptanz für den Flughafen Willy
Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“
– Drucksache 5/6686 (Neudruck) –**

Rechtsanwältin Dr. Nina Jarass Cohen, LL.M.

Fachplanungsrechtliche Ausgangssituation

- Ursprünglich kein Nachtflugverbot, 2009 wurde PFB um „Lärmschutzkonzept BER“ ergänzt.
- Auf aktiven Lärmschutz darf der Vorhabenträger nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts nur dann verzichten, wenn gewichtige Bedarfsgesichtspunkte dies rechtfertigen.
- Für Flüge während der Nacht besteht besonderes Rechtfertigungsbedürfnis.
- Tatsächliche und rechtliche Veränderungen stellen bisheriges Lärmschutzkonzept im Hinblick auf dessen Effektivität in Frage.
- PFB und PEB bilden eine rechtliche Einheit, daher ist nur ein PFB zu ergänzen.



Änderungsvorbehalt als Rechtsgrundlage für Planänderung

A II 5.1.9 Vorbehalt nachträglicher Anordnungen

- 1) Die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bleibt vorbehalten. Insbesondere werden bei geänderten An- und Abflugverfahren am Flughafen die festgelegten Schutz- und Entschädigungsgebiete neu ausgewiesen werden, wenn sich der energieäquivalente Dauerschallpegel an der äußeren Grenze des Schutzgebiets an den Schnittpunkten mit den An- und Abflugstrecken um mehr als 2 dB(A) ändert.
- 2) Die Träger des Vorhabens haben auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde die für die Überprüfungen notwendigen Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorzulegen und Messungen vorzunehmen.



Was sagt das Bundesverwaltungsgericht zum Vorbehalt?

- **Urteil v. 16.03.2006:** „Der Vorbehalt entfaltet **drittschützende Wirkung**“.
→ Haben sich die tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse zu Lasten der Betroffenen verändert oder zeichnet sich ein solcher Wandel ab, besteht ein Rechtsanspruch der betroffenen Bürger auf Planänderung.
- **Urteil v. 13.10.2011:** „Er (*gemeint ist der Vorbehalt*) kann **auch für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes** bis hin zu einem (Teil-)Widerruf der Regelung über den Flugbetrieb nutzbar gemacht werden.“



Einordnung in die Systematik des Planfeststellungsrechts

- BVerwG: Vorbehalt ist weitergefasst als die in § 75 Abs. 2 VwVfG vorgesehene Möglichkeit nachträglicher Schutzauflagen. Insbesondere müssen die nachteiligen Belastungen nicht die Qualität „nicht voraussehbarer Wirkungen“ haben.
- Mit Grundsatz der umfassenden Problembewältigung vereinbar, da kein Fall des Konfliktransfers.
- Anforderungen gem. § 74 Abs. 3 VwVfG bleiben gewahrt. Vorliegend kein Fall eines laut BVerwG unzulässigen Prognosevorbehalts.



Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Vorbehalts

- Änderung der tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse
→ Diverse nachträgliche Veränderungen (Flugrouten, neue lärmmedizinische Erkenntnisse, mangelhafte Umsetzung der Lärmschutzauflagen).
- Vorrang aktiver gegenüber passiver Schallschutzmaßnahmen
→ Vorsorgeprinzip, Grundsatz des effektiven Rechtsschutzes und Verhältnismäßigkeitsprinzip wirken sich ermessensreduzierend aus.
→ Wandel deutet sich an: Forderungen der Fluglärmkommission Frankfurt.
- Anzuwendendes Verfahren
→ § 76 VwVfG, unwesentliche Änderung.



Wesentliches Ergebnis

- Vorgeschlagene geringfügige Ausweitung des Nachtflugverbots am Flughafen Willy Brandt im Wege der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses stellt ein **rechtlich zulässiges und probates Mittel zur nachhaltigen Erhöhung der Akzeptanz** der Bevölkerung für den Flughafenneubau dar.
- Es besteht nicht nur die im Rahmen der Annahme des Volksbegehrens betonte Möglichkeit, in Verhandlungen mit dem Land Berlin über eine Anpassung des Raumordnungsrechts zu treten. Vielmehr kann unabhängig davon auch über die Schiene des Fachplanungsrechts im Wege der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses agiert werden.
- Als planerlassende Behörde ist das Infrastrukturministerium Brandenburg berufen, die Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses in eigener Regie vorzunehmen.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

SAMMLERUSINGER

Hardenbergstraße 28a

10623 Berlin

Fon: +49 (0)30 26 39 509-0

Fax: +49 (0)30 26 39 509-600

www.sammlerusinger.com





Siegfried de Witt**
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Prof. Dr. Ingo Heberlein
Mag.rer.publ.*
Rechtsanwalt

Dr. Peter Durinke*
Rechtsanwalt

Maria Geismann, LL.M.*
Rechtsanwältin

Dr. Corinna Durinke*
Rechtsanwältin

*Kurfürstendamm 21
10719 Berlin
T +49(0)30 42 02 83 05
F +49(0)30 88 77 20 56

**Freiberger Straße 39
01067 Dresden
T +49(0)351 86 791 395

www.dewitt-berlin.de
dewitt@dewitt-berlin.de

in Kooperation mit:
Lill Rechtsanwälte

Kurfürstendamm 21
10719 Berlin
www.lill-rae.de

Landtag Brandenburg

**Anhörung
zur Drucksache 5/6686**

am 18. April 2013



I. Fragestellungen

1. „Die Landesregierung wird aufgefordert, das Nachtflugverbot am zukünftigen Flughafen Willy Brandt durch ein Planergänzungsverfahren auf 23.00 – 06.00 Uhr auszuweiten. Für Notflüge, Sonderflüge und Luftpost bleiben die Ausnahmeregelungen wie im jetzt gültigen Planfeststellungsbeschluss bestehen.
2. Für die weitere kapazitive Entwicklung und die Wirtschaftlichkeit des Flughafens ist es notwendig, dass unverzüglich strategische Entscheidungen vorbereitet werden.“

Antrag Nr. 2 stellt keine Rechtsfragen. Wenn allerdings jetzt strategische Entscheidungen „für die weitere kapazitive Entwicklung“ vorbereitet werden sollen, ergibt sich daraus, dass keine vom Planfeststellungsbeschluss abweichenden Kapazitätsprognosen vorliegen und bereits aus diese Grund der Antrag Nr. 1 keinen Erfolg haben kann.

II. Anmerkungen zu den Rechtsgrundlagen

1. Bundesauftragsverwaltung

Für das Luftverkehrsrecht besteht nach Art. 87d Abs. 2 GG, § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG Bundesauftragsverwaltung. Danach hat zwar das MIL die Wahrnehmungskompetenz, allerdings kann der BMVBS jederzeit und ohne Angabe von Gründen die Sachkompetenz an sich ziehen und in der Sache entscheiden. Das Land ist an diese Entscheidungen gebunden und muss sie umsetzen. Insoweit findet keine Rechtskontrolle durch das Land statt.

Es ist zu erwarten, dass der Bundesverkehrs- und Bauminister dem beantragten Nachtflugverbot widersprechen wird. Der Bund kann auch vorgeben, ein Planergänzungsverfahren mit dieser Zielsetzung gar nicht erst einzuleiten.

Es fällt auf, dass der Aspekt der Bundesauftragsverwaltung in Parteigutachten und Stellungnahmen unterschlagen wird. Das MIL kann nur solange in der Sache entscheiden, bis der Bund die Sachentscheidung an sich zieht. Wer eine Änderung des künftigen Nachtflugverkehrs am Flughafen Berlin-Schönefeld erreichen will, muss sicherstellen, dass der Bund mit einer solchen Beschränkung einverstanden ist.

2. Rechtlicher Maßstab:

a) Teil-Widerruf?

Der Antrag Nr. 1 zielt auf ein Nachtflugverbot für die Zeit von 23.00 – 06.00 Uhr. Das setzt einen Teil-Widerruf der luftrechtlichen Genehmigung voraus. Maßstab sind § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG, § 49 VwVfG.



Nach § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG müssten sich nach Genehmigung und Planfeststellung Tatsachen ergeben, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Das wäre nur der Fall, wenn durch den Flugbetrieb Gesundheitsgefahren zu besorgen wären. Ein Teil-Widerruf kommt nach der Rechtsprechung jedoch dann nicht in Betracht, wenn – unterstellte – Gesundheitsgefahren durch Schutzauflagen vermieden werden können. Dies ist für den nächtlichen Flugbetrieb durch passiven Schallschutz gesichert.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Urteilen die Rechtmäßigkeit des Planergänzungsbeschlusses in Verbindung mit dem Planfeststellungsbeschluss bestätigt, damit auch die Maßnahmen zum passiven Schallschutz.

Es liegen keine Tatsachen vor, die einen Widerruf rechtfertigen können. Das ist auch deshalb ausgeschlossen, weil der Flugbetrieb des neuen Flughafens noch gar nicht eröffnet ist.

Im Gutachten Baumann/Heß heißt es auf S. 28, ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr könne aufgrund des Änderungsvorbehaltes im Planfeststellungsbeschluss verfügt werden. Diese Aussage ist falsch.

Eine solche Erweiterung des Nachtflugverbotes würde die Identität des Flughafens verändern. Die Änderung wäre mit dem Planungsziel eines Hauptstadt-Flughafens mit interkontinentalen Verbindungen unvereinbar. Eine solche Änderung setze formal einen Teil-Widerruf der Genehmigung voraus. Diese Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben, da nachträglich keine Tatsachen eingetreten sind, die zu Gesundheitsgefahren führen, die nicht durch Schallschutzauflagen vermieden werden können.

Auch der Antrag Nr. 1 zielt auf eine Veränderung der Identität des Flughafens und wäre nur durch Teil-Widerruf zulässig. Diese Voraussetzungen sind nicht gegeben. Ein solcher Teil-Widerruf wäre offensichtlich rechtswidrig.

b) Planergänzung aufgrund des Vorbehaltes 5.1.9?

Im Planfeststellungsbeschluss 2004 unter 5.1.9 bleibt die Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten. Dies gilt insbesondere bei geänderten An- und Abflugverfahren.

Weitere Voraussetzungen sind im Planfeststellungsbeschluss 2004 unter 5.1.9 nicht genannt. Die flugbetrieblichen Regelungen im Planergänzungsbeschluss sind vom Bundesverwaltungsgericht als rechtmäßig bestätigt. Es liegen keine sachlichen Gründe vor, die eine weitere betriebliche Einschränkung rechtfertigen könnten. Die Angaben in der Begründung des Antrags sind keine relevanten Aspekte zu einer weiteren Betriebseinschränkung, selbst wenn sie zuträfen. Sollten die Gründe des Antrags richtig sein, könnte dies allenfalls zu einer



Nachbesserung der Schutzaufgaben führen, nicht jedoch zu einer Betriebseinschränkung des Flughafens.

Die Änderung der Änderung der Flugrouten ist in dem Vorbehalt geregelt. Der Vorbehalt nachträglicher Festsetzungen, Änderungen oder Ergänzungen von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist keine freie bedingungslose Änderungsbefugnis. Diese wäre vom Gesetz nicht gedeckt. Voraussetzung ist eine erhebliche Änderung der tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse, die eine erneute Entscheidung über Schutzmaßnahmen erfordern. Wenn das Bundesverwaltungsgericht den Auflagenvorbehalt weitergehend interpretiert, dass er auch im äußersten Fall zu einem Teil-Widerruf der Regelung über den Flugbetrieb ermächtigt, bleibt es insoweit bei der Stufenfolge: dass ein Teil-Widerruf der Betriebsregelung erst infrage kommt, wenn Gesundheitsgefahren nicht durch Schutzaufgaben vermieden werden können. Dies ist jedoch der Fall.

Wer den Auflagenvorbehalt in Anspruch nehmen will, muss die Voraussetzungen nachweisen:

- Änderungen des Luftverkehrsaufkommens liegen nicht vor, da der Flughafen noch gar nicht in Betrieb genommen ist.

Änderungen der Flugrouten führen nur zu einer Änderung der Schutzgebiete entsprechend Auflagenvorbehalt.

- Neue wissenschaftliche Meinungen sind keine Tatsachen, die eine Änderung gebieten. Selbst wenn unterstellt wird, dass nach dem Stand heutiger Wissenschaft die im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Schutzaufgaben nicht ausreichen, um Gesundheitsgefahren zu vermeiden, führt dies nur zu einer Nachbesserung des passiven Schallschutzes.
- Sollten die Annahmen zur Schalldämmung der Wohngebäude unzutreffend sein, betrifft das nur den Vollzug der Schutzaufgaben und kann in keiner Weise einen Teil-Widerruf der Betriebsregelung rechtfertigen.

Die im Gutachten Baumann/Heß angegebenen Gründe für eine Änderung der tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse verkennen die Rechtsvoraussetzungen. Sie rechtfertigen nicht einmal eine Nachbesserung der Schutzaufgaben, erst recht nicht einen Teil-Widerruf der Betriebsregelung.

- c) Auf nachträgliche Schutzaufgaben nach § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG, § 9 Abs. 2 LuftVG oder eine Planänderung gem. § 76 VwVfG muss hier nicht mehr weiter eingegangen werden. Diese Voraussetzungen sind noch strikter und sind nicht erfüllt.



III. Beantwortung der Fragestellung Nr. 1:

Ein Planergänzungsverfahren zur Ausweitung des Nachtflugverbotes auf 23.00 bis 06.00 Uhr am zukünftigen Flughafen Willy Brandt wäre rechtswidrig.

IV. Einflussnahme über die Raumordnung ?

Der Standort des Flughafens BER ist Resultat einer raumordnerischen Entscheidung, an die die Planfeststellungsbehörde gebunden war. Nachdem der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig ist, stellt sich die Frage, ob nunmehr eine landesplanerische Entscheidung dahin ergehen kann, am Flughafen BER kein planmäßiger Nachtflug mehr stattfindet. Eine raumordnerische Steuerung ist zur Festlegung eines geeigneten Standortes mit weitgehenden Vorgaben für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren möglich. Der nun behauptete Nutzungskonflikt am Flughafen BER ist gerade Resultat der raumordnerischen Standortausweisung.

Jede Entscheidung zur Raumplanung muss den bestandskräftig planfestgestellten Flughafen voraussetzen. Instrumente der Raumordnung sind grundsätzlich ungeeignet, Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde nachträglich zu ändern oder deren Änderung zu verlangen. Die Kompetenzen von Raumordnung und Fachplanung sind abzugrenzen. Die Raumordnung ist gekennzeichnet durch überfachliche und überörtliche Planung. Ein Vorhaben kann in der Raumnutzung örtlich festgelegt werden. Die Raumordnung fragt dabei lediglich, ob das Vorhaben dort verwirklicht werden kann.

Vorgaben zur Nutzung, insbesondere zum Betrieb eines Flughafens sind von der Kompetenz der Raumordnung nicht gedeckt. Sie gehören in den Bereich des Fachplanungsrechts, also hier des LuftVG. Bereits im Urteil vom 16.03.2006 hat das Bundesverwaltungsgericht zum Flughafen Berlin-Schönefeld ausgeführt:

Bei der Aufstellung von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung nach eigener Kompetenz und Abwägung ist die Raumordnung „jedoch auf dem Kompetenzbereich der überfachlichen und überörtlichen Planung beschränkt. Sie darf (ohne spezielle gesetzliche Ermächtigung) nicht an die Stelle der Fachplanung treten und deren Aufgaben übernehmen. Den Fachplanungsträgern muss zur Erfüllung der ihnen eingeräumten Planungsbefugnis ein ausreichender Planungsspielraum verbleiben.“ Rn. 64

Besonders deutlich heißt es in Rn. 155:

Die Landentwicklungsplanung kann zur Bewältigung voraussehbarer Lärmkonflikte an einem Standort nur die Mittel einsetzen, die ihr das Raumordnungsrecht zur Verfügung stellt. Diese Mittel beschränken sich im Wesentli-



chen auf die Festlegung der Siedlungs- und Freiraumstruktur und deren Konkretisierung in Gestalt von Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung. Die Prüfung örtlicher Einzelheiten und die Erfüllung spezifisch fachgesetzlicher Anforderungen an ein wirksames und finanziell tragbares Lärmschutzkonzept bleibt der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens in der Planfeststellung vorbehalten, in der dem Vorhabenträger auch die erforderlichen technischen oder betrieblichen Schutzvorkehrungen aufzuerlegen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Mai 2003 – BVerwG 4 CN 9.01 – a.a.O., S. 194f.). Die Landesplanung muss jedoch bereits auf ihrer Planungsebene vorausschauend prüfen, ob die Lärmschutzprobleme, die ihre Standortentscheidung auslösen wird, auf der Fachplanungsebene in diesem Sinne beherrschbar sein werden. Ist das nicht der Fall, obliegt es der Landesplanung, einen anderen Standort zu suchen.

Würde § 19 Abs. 11 LePro im gewünschten Sinne geändert, wäre diese Änderung rechtswidrig. Die bestandskräftigen Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses können nur nach den fachrechtlichen Vorschriften geändert werden.

Fazit

Der Antrag ist aus Rechtsgründen abzulehnen.

de Witt
Rechtsanwalt

EINGEGANGEN

18. APR. 2013

A10 5-801

Erledigt: Kleiner Vorteil

p.Mail

Anlage 7



Stellungnahme des
Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL)
zum Antrag der Fraktion der CDU Brandenburg: „Akzeptanz für den
Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“
(Landtag Brandenburg Drs. 5/6686)

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft nimmt zum Antrag der Fraktion der CDU Brandenburg: „Akzeptanz für den Flughafen Willy Brandt durch Nachtruhekompromiss (erhöhen)“ (Landtag Brandenburg Drs. 5/6686) wie folgt Stellung:

1. Der neue Flughafen BER verringert die Lärmbetroffenheit der Bürger erheblich

Der planfestgestellte politische Kompromiss für die Betriebszeiten des BER verringert die Lärmbetroffenheit in der Region Berlin-Brandenburg:

- Die Start- und Landebahnkapazität der Region Berlin-Brandenburg geht zurück von vormals 6 Bahnen (der Flughäfen Tegel, Tempelhof und Schönefeld zusammen) auf nur noch 2 Start- und Landebahnen am neuen Flughafen BER.
- Die Zahl der Lärmbetroffenen reduziert sich mit der Eröffnung des BER aus der Perspektive einer gesamtverantwortlichen Betrachtung um mehrere Hunderttausend Personen (siehe Anlage).
- Berlin-Brandenburg führt mit dem BER ein Nachtflugverbot ein, welches am Flughafen Schönefeld (SXF) bisher nicht besteht.
- Trotz der gegenüber SFX steigenden Flugbewegungen am BER prognostiziert auch die Landesregierung in der aktuellen Lärmkartierung Brandenburgs eine sinkende Zahl von Lärmbetroffenen des Flughafens BER in den Tagesrandzeiten im Bereich über 50 dB gegenüber der heutigen Situation am Flughafen SFX (siehe Anlage).

Aus der Perspektive der nächtlichen Lärmbetroffenheit ist daher der Flughafen BER mit seinen planfestgestellten Betriebszeiten gegenüber der heutigen Situation eine erhebliche und für die Bürger in Berlin und in Brandenburg deutlich spürbare Verbesserung.

2. Drehkreuzfunktion des Flughafens 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 defizitär geworden sind. Derzeit sind nur noch 6 von 22 deutschen Verkehrsflughäfen profitabel.

Unser Mitglied airberlin setzt mit der modernen Infrastruktur des BER auf den Aufbau eines erfolgreichen Drehkreuzes. Auch unser Mitglied die Deutsche Lufthansa hat mit ihren Tochterunternehmen ihr Angebot im Hinblick auf die geplante BER-Eröffnung in Berlin erheblich ausgebaut. Dies trägt sowohl zur Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens bei, als auch zur internationalen Anbindung des Standortes Berlin-Brandenburg. Die Arbeitplatzeffekte eines Flughafens werden mit durchschnittlich 1.000 direkten Arbeitsplätzen pro 1 Mio. Passagiere im Jahr berechnet.

Für die Akzeptanz eines Drehkreuzes sind effiziente Anschlussverbindungen entscheidend. Dies gilt sowohl für Umsteigerverkehre am BER als auch für Zubringerflüge 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 frequentierten Flughäfen, wie z.B. Palma de Mallorca, während der Sommersaison die vorgegebenen Landezeitfenster nur dann erreichbar sind, wenn an den Tagesrandzeiten geflogen wird. Zudem ist Charterverkehr stark saisonal: In der Kernsaison (Juni bis Mitte September) ist es erforderlich, die erhöhte Nachfrage durch Zusatzflüge in den Tagesrandzeiten darzustellen.

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 zum BER kein nahegelegener Ausweichflughafen, wie z.B. der Flughafen Schönefeld für Tegel, für verspätete Ankünfte mehr zur Verfügung steht. Gleichzeitig verdichtet sich aber der Flugverkehr in den Tagesrandzeiten durch eine weitere Einschränkung mit der unabwendbaren Folge, dass weniger Flexibilität zum Abbau von Verspätungen besteht. Flugplanerisch bedeutet dies, die Start- und Landezeiten mit mehr zeitlichen Reserven planen zu müssen, um aufwändige Ausweichflüge nach Hannover, Erfurt, Leipzig oder Köln zu vermeiden.

3. Notwendigkeit von Tagesrandzeiten für das Luftverkehrssystem

Generelle Voraussetzungen

a. Technik-Anforderungen

Berlin ist neben Düsseldorf ein wesentlicher Technikstandort unseres Mitgliedes airberlin, die derzeit ein Drittel der Gesamtverkehrsleistung des Flughafensystems Berlin darstellt. Daraus resultieren kritische Flugplananforderungen. Mit der pünktlichen Fertigstellung (März 2012) des neuen Hangars am BER hatte 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

nachtflugbedingten Ausweichlandung ist diese Disposition hinfällig und das Flugzeug kann nicht mehr gewartet werden.

Flugzeuge müssen positioniert werden: ca. 30% der Flugzeuge, die durch airberlin am BER gewartet werden sollen, 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 ihrer Infrastruktur und Marktgröße beschränkt. Das Flottenwachstum eines Luftfahrtunternehmens wird wartungsseitig dort abgebildet, wo es infrastrukturell möglich ist. Dies hat aufgrund der erforderlichen Positionierungslogik auch Auswirkungen auf die Flugplanung. Sollte z.B. airberlin durch eine Ausweitung des Nachtflugverbotes gezwungen werden, an einem anderen Standort außerhalb der Region Berlin-Brandenburg die Technik durchzuführen, wird sich an diesem Alternativstandort ein neuer Schwerpunkt des Netzes bilden. Jedes Luftfahrtunternehmen versucht, die Technikanbindung mit möglichst vielen „Life“-Flügen darzustellen.

Eine Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen über den heute gültigen Planfeststellungsbeschluss hinaus hätte somit zur Folge, dass auch Flugzeuge anderer Luftfahrtunternehmen 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 einhergehend weniger Arbeitsplätze für die gesamte Region.

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

b. Crew-Standort Berlin

Mit dem Technikstandort geht die Positionierung von Crews und den damit verbundenen Arbeitsplätzen einher, da Crews, soweit wie möglich, dem Flugzeug auf dem sie eingesetzt werden folgen. D.h. mit hohen Wartungskapazitäten geht eine höhere Anzahl positionierter Flugzeuge einher, die wiederum positive Auswirkungen auf die Anzahl der Crew-Mitarbeiter haben.

Auch hier wirken sich Ausweichlandungen negativ aus: Crews dürfen nach einer Diversion häufig nicht mehr im Rahmen ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Flugzeiten, den Flug zur Basis am nächsten Tag durchführen. Um weitere Verzögerungen zu vermeiden, müsste dann ein Crewaustausch in der Nacht per Bus (z.B. nach Hannover, Erfurt, Leipzig und Köln) erfolgen.

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 Slots (Zeitfenster) bei Flügen über mehrere Orte (z.B. Sydney-Abu Dhabi-Berlin).

Gerade im Interkontinentalverkehr stehen die europäischen Drehkreuze im harten Wettbewerb. Sollten diese wichtigen Randbedingungen am Flughafen BER nicht erfüllt sein, werden die Fluggesellschaften gezwungen sein zu Standorten mit besseren Bedingungen ausweichen zu müssen.

b. Touristisch geprägte Flüge

Charter-Verkehr: Dieser Verkehr findet überwiegend mit größerem 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), hoher Flugzeugnutzung (Produktivität) und einer kurzfristigen 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-Samos (SMI)-CGN-SMI-LEJ-SMI. Somit kann der Ort Samos am gleichen Tag aus bis zu drei deutschen Orten bedient werden BER (von Berlin, Köln und Leipzig). Start der Rotation ist aus o.g. Gründen der Technikstandort.

Die deutsche Luftverkehrswirtschaft steht in einem harten Wettbewerb mit ausländischen Fluggesellschaften, die keinerlei Nachtflugbeschränkungen unterliegen (siehe Anlage). Ein wichtiges wirtschaftliches Standbein unserer Mitglieder 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 ausländischen Fluggesellschaften, die auch im Ausland stationiert sind, unterliegen in den seltensten Fällen Nachtflugbeschränkungen, so dass diese eine deutlich bessere Produktivität durch längere Flugzeugumlaufzeiten erreichen, als die deutschen Fluggesellschaften. Dadurch haben die ausländischen Luftfahrtunternehmen signifikant niedrigere Stückkosten pro Sitzplatz, und können deutlich niedrigere Flugpreise anbieten als deutsche Airlines. Aus diesen Gründen hat sich z.B. der Marktanteil der deutschen Luftfahrtunternehmen am Verkehr in die Türkei von rund 70% auf rund 30% reduziert, da die deutschen Fluggesellschaften in diesem preissensitiven Markt nur noch bedingt wettbewerbsfähig sind.

4. Zusammenfassung

Der Flugverkehr braucht für seinen erfolgreichen 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 nach wie vor vorhanden. Es muss jedoch in den Randzeiten zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr und zwischen 05:30 Uhr und 06:00 Uhr, wie vom rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss festgelegt, gewährleistet bleiben, dass die notwendigen Flüge - mit lärmärmeren modernen Flugzeugen - durchgeführt werden können, ergänzt um jeweils weitere 30

Minuten Flexibilität, um Ausnahmen zulassen zu können. Die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und der damit verbundenen Betriebszeiten wurden zudem durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt.