

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

**Stellungnahme der UVB**

Donnerstag, den 18. April 2013 um 13.30 Uhr, Landtag Brandenburg, Raum 306

## 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 (Arbeitsstättenerhebung 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 **gerichtsfeste 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.**

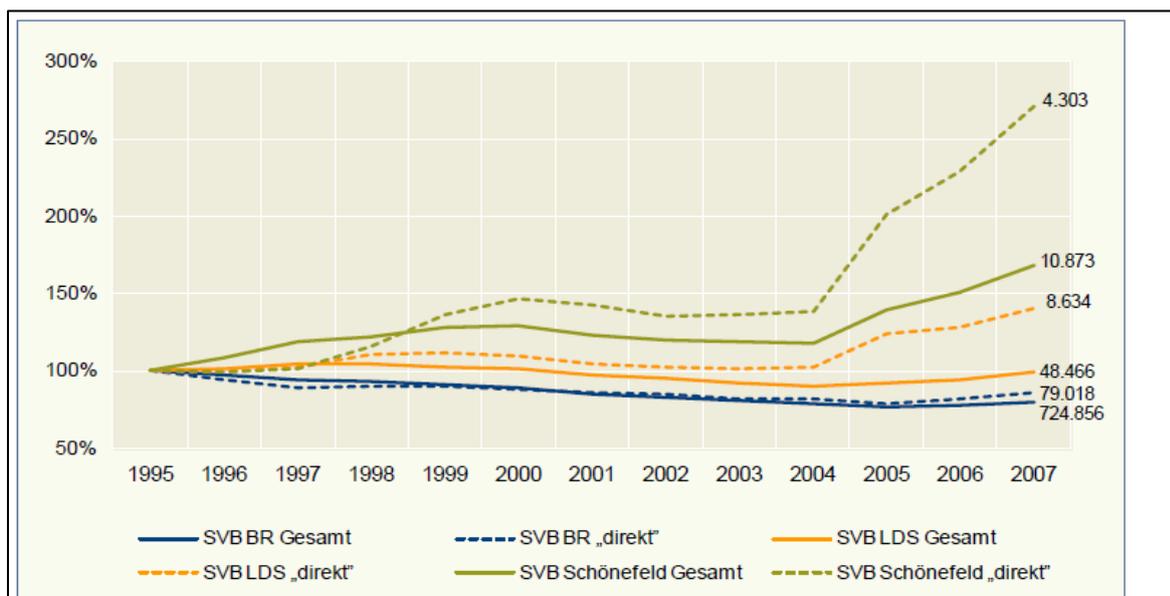
## II. Auswirkungen einer Nachtflugverbotsausweitung

### 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 Arbeitsstättenenerhebung 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 wirtschaftsstarken Gemeinden um den Flughafen überproportional profitiert haben.

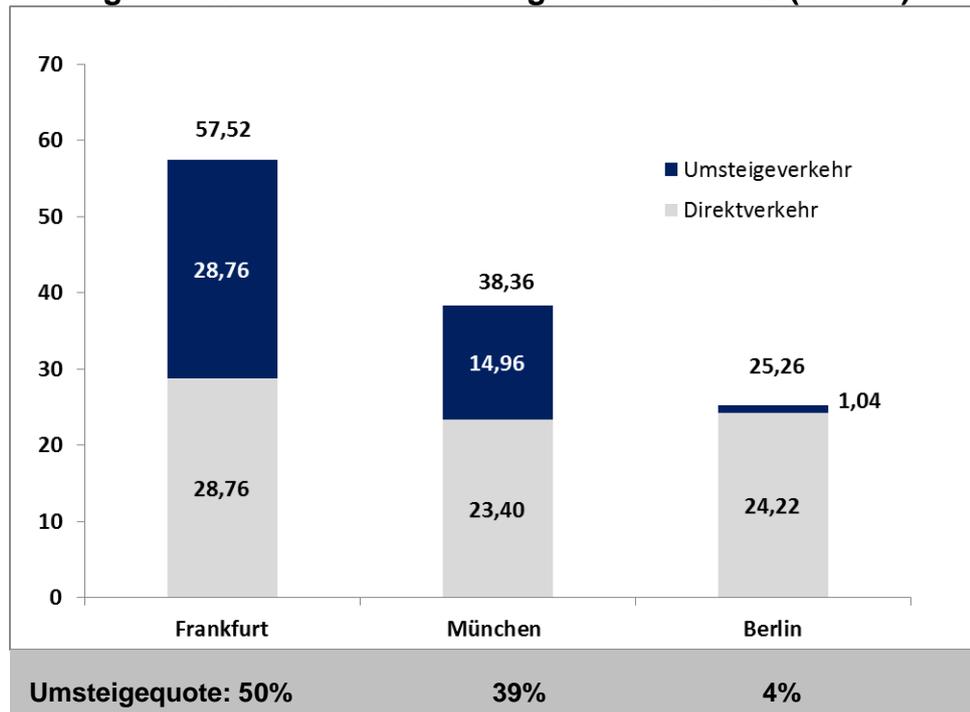
### Beschäftigungsentwicklung in Brandenburg (BR), Dahme-Spreewald (LDS) und Schönefeld 1995 – 2007 (1995 Index = 100)



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 Umsteigeverkehren durch den Ausbau zu einem Drehkreuz ein großes wirtschaftliches Potential** für den BER.

### Passagieraufkommen und Umsteigeverkehre 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 21.00Uhr 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 Nachtstunden 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.**