

Stellungnahme zur Nachtflugbeschränkung für den Hauptstadtflughafen Berlin-Brandenburg International

Die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland soll einen neuen Flughafen bekommen. Das politische und kulturelle Zentrum der drittgrößten Wirtschaftsnation errichtet einen neuen Zugang zur Welt, der in Konzeption und Umsetzung einem internationalen Hochleistungsstandort gerecht werden soll. Nach den USA und Japan ist Deutschland noch vor China eine führende Volkswirtschaft. Kein anderes Land profitiert mehr vom Export seiner Güter und dem Austausch mit anderen Ländern als Deutschland, dessen Hauptstadt Berlin ist.

Tragende Säule für diesen wirtschaftlichen Erfolg sind Verkehr und Mobilität. In Deutschland sind rund 2,5 Millionen Arbeitskräfte im Bereich von Transport und Logistik beschäftigt. Das sind rund acht Prozent aller Erwerbstätigen. Auf den Luftverkehr entfallen 850.000 Arbeitsplätze, die Zahl ist durch den wachsenden Verkehrsbedarf steigend. Die Logistikbranche wird in ihrer Bedeutung nur von wenigen anderen Branchen wie der Automobilindustrie oder der Elektrotechnik übertroffen. Zugleich zählen Verkehrswirtschaft und Verkehrsindustrie zu den innovativen Wirtschaftsbereichen unseres Landes, in denen hochwertige Arbeitsplätze geschaffen werden.

Will Berlin als Repräsentant seines Landes diesen Anspruch von Leistungsfähigkeit und Flexibilität unterstreichen, braucht es einen entsprechenden Luftverkehrsbahnhof, der nicht schon vor seiner Entstehung mit Produktivitätseinschnitten wie dem geplanten Nachtflugverbot begrenzt und im Wettbewerb mit seinen internationalen Konkurrenten beeinträchtigt wird. Was Berlin braucht, ist das Zeichen für eine wirtschaftliche Öffnung und die Einladung für Investition und Geschäft.

Die nun folgenden Positionen des Bundesverbandes der Deutschen Fluggesellschaften unterstreichen deshalb die Notwendigkeit für einen offenen Hauptstadt-Airport, der auf Grund seiner herausgehobenen Bedeutung sowohl Sonderfall als auch Vorbild für die Flughafenlandschaft in Deutschland darstellt.

1. Eingriff in eine geschützte Rechtsposition durch das Nachtflugverbot in BBI

In der gegenwärtigen Situation sind Fluggesellschaften des BDF in der Lage, im Falle von Verspätungen Verkehre von Berlin-Tegel nach Berlin-Schönefeld weiterzuleiten. Der Flughafen Berlin-Schönefeld fängt somit Flüge auf, die verspätungsbedingt nach 23.00 Uhr nicht mehr in Tegel landen dürfen.

Durch die Nachtflugregelung für BBI sowie die beabsichtigte Schließung des Flughafens Tegel entfällt die Möglichkeit, zwischen 00:00 und 05:00 Uhr Flüge von und nach Berlin durchzuführen, vollständig. Flüge in den Nachtrandzeiten werden erheblich eingeschränkt. Eine bestehende Rechtsposition wird somit aufgehoben. Erschwerend hinzu kommt das für den Flughafen Leipzig beschlossene Verbot von Passagierflügen zwischen 23:30 und 05:30 Uhr. Damit entfällt auch Leipzig als möglicher Ausweichflughafen.

Die Investitionsentscheidungen der Fluggesellschaften für den Flughafenstandort Berlin wurden jedoch im Vertrauen darauf getroffen, dass Nachtflüge in Berlin auch in Zukunft möglich sind. Die Erforderlichkeit, Flüge sowohl in den Tagesrandzeiten als auch in den Nacht-Kernzeiten durchzuführen, besteht sowohl für die Langstrecke als auch für die Mittelstrecke.

2. Nutzungsbedarf der Nachtkernzeit für die Langstrecke

Im Langstreckenverkehr der betreffenden Fluggesellschaften ist die Nutzung der Nachtkernzeiten untrennbar verbunden mit den Flugzeiten von Zu- und Abbringerflügen.

Da der Quellmarkt im Großraum Berlin nicht ausreicht, um wirtschaftlich tragbare Langstreckenflüge ohne Zubringer- (oder Abbringer-)flüge durchzuführen, sind die Langstreckenflüge ex Berlin zwingend auf so genannte „Feederflüge“ angewiesen. Das gilt sowohl für innerdeutsche „Feeder“ als auch für Zubringerflüge aus dem europäischen Ausland. Da die erste Welle der innerdeutschen und vor allem innereuropäischen Feederflüge Berlin in den frühen Morgenstunden zwischen 06:00h und 07:00 Uhr Ortszeit verlässt, müssen die Langstreckenflüge ca. 01:30 Uhr vorher in der Nachtkernzeit, also ab ca. 04:00 Uhr in Berlin landen, damit die Passagiere ausreichend Zeit zum Einreisen mit Einreisekontrollen und Umsteigen haben, um an die erste Abflugwelle angeschlossen zu werden.

Am Abend kehren dann diejenigen Fluggesellschaften nach Berlin zurück, die in der Hauptstadt ihre technische Homebase haben. Dies geschieht zwischen 22:00 und 23:00 Uhr. An Bord befinden sich dann nicht nur Berlin-Reisende sondern auch Umsteigepassagiere für die Langstrecke, welche in der Zeit zwischen 00:30 und 01:00 Uhr weiter auf Langstreckenflügen beispielsweise in Richtung Ostasien starten.

Eine Vorverlegung von Langstreckenflügen ex Berlin, beispielsweise auf 22:00 Uhr, kommt nicht in Betracht. Die Feeder-Flüge aus London, Paris oder Mailand erreichen Berlin erst später. Eine Vorverlegung dieser Flüge kommt aus operationellen Gründen nicht in Betracht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Langstreckenflug ex Berlin beispielsweise das Flugziel Bangkok zu einer Tageszeit erreichen muss, in der Anschlussflüge beispielsweise nach Jakarta, Bali oder Sydney problemlos erreicht werden können.

Gleiches gilt - in umgekehrter Richtung - für Langstreckenflüge aus Südostasien, Südafrika oder Lateinamerika. Verschiebt sich am Vormittag die Ankunftszeit eines solchen Fluges in Berlin zu sehr nach hinten, so ist die erste Welle der (Abbringer-) Flüge von Berlin ins Europäische Ausland bereits gestartet.

Trifft eine Maschine aus Kapstadt, Cancún oder Bangkok beispielsweise um 07:00 h vormittags Ortszeit in Berlin ein, so ist dies zu spät um beispielsweise Anschlussflüge nach Mailand-Bergamo oder London-Stansted zu erreichen. Die Abflugzeiten von Berlin-Tegel nach London-Stansted (06:15 mit Ankunft 06:55 Ortszeit) bzw. Berlin-Tegel nach Mailand-Bergamo (06:20 mit Ankunft 07:55 Uhr) sind derzeit schon bewusst auf die Tagesrandzeiten gelegt.

Ein Hinflug nach Mailand um 10:00 Uhr oder ein Rückflug um 15:00 Uhr hätten zwangsläufig Kundenverluste zur Folge. Flüge, die später am Zielort ankämen, würden gerade Businesskunden zeitlich zu sehr einschränken. Eine Zurück- bzw. Vorverlegung dieser innereuropäischen Flüge scheidet als Option deshalb aus.

Die Bedeutung der Nachtkernzeiten und Tagesrandzeiten für die Langstrecke ist somit untrennbar verknüpft mit dem innerdeutschen und insbesondere innereuropäischen Flugverkehr.

3. Bedeutung der Nachtkernzeiten für das Mittelstrecken-Touristikprogramm

Auch für das Mittelstreckentouristikprogramm ist die Nutzung der Nachtkernzeit von erheblicher Bedeutung. So kann beispielsweise ein Flug von Berlin nach Sharm el Sheikh (Ägypten) und zurück mit anschließendem Weiterflug nach Marsa Alam (Ägypten) und zurück nur dargestellt werden, wenn die Nachtkernzeiten genutzt werden können.

Ein Nachtflugverbot für den Flughafen BBI hätte außerdem zur Folge, dass sich beispielsweise in Asien oder Südamerika Bodenzeiten von sechs bis zehn Stunden ergeben würden. Normalerweise bleibt das Flugzeug nach Langstreckenflügen höchstens zwei Stunden am Boden. Die Maschinen könnten somit in dem genannten Zeitraum nicht genutzt werden. Der Flug wäre unwirtschaftlich.

Die Einbindung der Freizeitfluggesellschaften in die touristische Wertschöpfungskette im Fall von Pauschalpreisangeboten ist ein wichtiger Grund für nächtliche Flugbewegungen. Reiseveranstalter sind nach wie vor die wichtige Kunden der Fluggesellschaften. Das Flugangebot muss genau auf die Anforderungen der nachfolgenden Wertschöpfungsstufen (z.B. Hotels, Rundreisen, Schiffsreisen, etc.) angepasst werden:

a) Synchronisation mit Kapazitätsplanung der Hotels (Bettenwechsel)

Infolge der synchronisierten Kapazitätsplanung der Hotels in den Zielorten muss ein Hin- und Rückflug am gleichen Wochentag erfolgen (Bettenwechsel). Blicke das Flugzeug im Zielgebiet über Nacht bzw. würde der Rückflug aus dem Zielgebiet erst am folgenden Tag angeboten, dann wären in dieser Nacht sowohl die abreisenden als auch die anreisenden Gäste im Zielgebiet unterzubringen. Folglich müsste der Reiseveranstalter für eine Nacht die Unterbringungskapazitäten verdoppeln. Insofern unterliegen die Freizeitfluggesellschaften bei der Gestaltung des Flugplans zusätzlichen Einschränkungen, die Ihnen von Dritten

(Reiseveranstalter, Hotelketten etc.) auferlegt werden. Diese Rahmenbedingungen führen zu Abflügen oder Ankünften in Berlin in den Nachtstunden.

b) Konzentration des Angebots auf Kernzeiten (Verkehrstagekonzept)

Zur Kapazitätsauslastung von Hotels in den Zielgebieten und Minimierung der An- und Abreisekosten (z.B. Flughafentransfers, Check-in) arbeiten die meisten Reiseveranstalter mit dem so genannten „Verkehrstagekonzept“. Dabei werden alle nötigen Abläufe zur An- und Abreise von Gästen auf in der Regel einen Wochentag gelegt, häufig Freitag oder Samstag. An diesen Spitzentagen müssen bis zu 80% mehr Passagiere befördert werden als an anderen Tagen der Woche. Daher sind die Flugzeuge an diesen Tagen, mit Mehrfachrotationen bis in die Nacht in der Luft, um das Spitzenvolumen bewältigen zu können.

c) Saisonalität

Neben der Konzentration der Nachfrage an bestimmten Verkehrstagen, ist die Tourismusbranche auch von starken saisonalen Schwankungen über das Jahr gekennzeichnet. Die Spitzenzeiten der Nachfrage bestehen zum Beispiel während der Schulferien im Sommer. Jedoch ist es einer Fluggesellschaft nicht möglich, in der Hauptsaison die Flotte einfach zu vergrößern und in der restlichen Saison wieder zu verkleinern. Ganz im Gegenteil, die Fluggesellschaft kann im Gesamtjahr nur wirtschaftlich arbeiten, wenn es gelingt die Spitzen mit einer möglichst geringen Zahl an Flugzeugen zu bedienen. Jegliche Erhöhung der Kapazität in den Spitzenzeiten führt zu zusätzlicher Unproduktivität in der restlichen Saison. Nachdem in der Tourismusbranche das Geld in der Hauptsaison verdient wird, hätte eine Beschränkung der Nachtflüge somit schwerwiegende wirtschaftliche Konsequenzen.

Neben dem Verkauf von Flugsitzen an Reiseveranstalter bieten die Freizeitfluggesellschaften zunehmend Einzelplätze auf dem Markt an. Die Einzelplatzabnehmer bzw. Endkunden fragen bestimmte Flugzeiten und Flugtage stärker nach als andere. Insbesondere im Marktsegment der Kurzreisen werden Abflug- und Ankunftszeiten in den Nachtrandstunden bevorzugt, denn die Kunden wünschen eine möglichst lange Urlaubsdauer am Urlaubsort. Eine Anreise am Freitagabend oder Samstagfrüh und eine Abreise am Sonntagabend oder Montagfrüh ergibt beispielsweise einen Urlaub von vollen 9 Tagen.

4. Operative Einschränkungen durch Slotknappheit

Das Nachtflugverbot führt insbesondere durch den Mangel an verfügbaren Slots an wichtigen Zielflughäfen zu erheblichen operativen Beschränkungen. Der so genannte Mehrfachumlauf für Freizeitfluggesellschaften kann nur dann durchgeführt werden, wenn der erste Flug aus Deutschland bereits in den frühen Morgenstunden startet.

Für eine Fluggesellschaft ist es von zentraler Bedeutung, die kapitalintensiven Flugzeuge möglichst gut auszulasten. Dazu gehört erstens die Auslastung des einzelnen Fluges (Sitzladefaktor) und zweitens die zeitliche Auslastung/Produktivität des Fluggerätes über den Tag (Blockstunden). Um auf die wirtschaftlich erforderliche Blockstundenzahl zu kommen, müssen auf den Kurz- und Mittelstrecken pro Tag Zweifach- oder Dreifachrotationen durchgeführt werden.

Ein Nachtflugverbot in Berlin würde dazu führen, dass die Mehrfachrotationen nicht mehr ab Berlin durchgeführt werden könnten. Folglich würde die Produktivität der aus Berlin eingesetzten kapitalintensiven Flotte auf ein nicht wettbewerbsfähiges Niveau sinken.

An vielen touristischen Zielflughäfen sind Slots tagsüber nur begrenzt verfügbar. Die Umlauf- und Rotationsgestaltung der Flugzeuge ist daher stark von den Slotverfügbarkeiten an den Zielflughäfen abhängig. Die Slotzuteilung, deren Beantragung und deren Wiedererlangung unterliegt internationalem Recht, EU-Recht und nationalen Regelungen und steht nicht zur Disposition der Airlines.

5. Wirtschaftliche Effekte für die Hauptstadt

Die wesentliche Wertschöpfung einer Fluggesellschaft findet an ihrem Heimatstandort statt. Das liegt nicht nur in der Administration begründet, sondern in einem großen Teil der technischen Wartung. Mehrere deutsche Fluggesellschaften haben ihren zentralen Wartungsstandort in Berlin. Zur Durchführung der vorgeschriebenen Wartungsarbeiten müssen die Flugzeuge regelmäßig an den zentralen Wartungsstandort zurückgebracht werden. Deshalb führt der letzte Flug abends in die Hauptstadt zurück. Die Rückführung der Flotte an den Heimatflughafen ist auch für den Fall von ungeplanten Technikereignissen von großem Vorteil. Entweder können die für die Sicherheit der Fluggäste notwendigen Arbeiten in der Nacht erledigt werden oder das Fluggerät kann getauscht werden.

Verschiedene Fluggesellschaften haben sich in den 90er Jahren bewusst für Berlin als technischen Wartungsstandort entschieden, da in Schönefeld kein Nachtflugverbot bestand und es auf diese Weise möglich ist, die notwendigen Technikliegezeiten in die „Auslastungstäler“ des kommerziellen Verkaufs zu legen. Die täglich notwendigen Technikliegezeiten liegen daher auch fast ausschließlich in den Nachtstunden. Das Fluggerät muss folglich auch in den Nachtstunden aus dem kommerziellen Flugzeugumlauf heraus noch zum Wartungsstandort zurückgeführt werden können. Ist diese Möglichkeit nicht mehr gegeben verliert der Technikstandort Berlin somit seine Rechtfertigung.

Das Auftragsvolumen für den so genannten Heavy-Check stellt pro Fluggesellschaft ein Auftragsvolumen im Wert zwischen 3 – 5 Millionen € pro Jahr dar. Könnte Berlin aus dem Tagesumlauf heraus nachts nicht mehr angefliegen werden, gäbe es auch hier keinen Grund, die Großchecks noch in Berlin durchzuführen. Wirtschaftliche wäre es nicht vertretbar, Umläufe zu reduzieren, um die Großereignisse in den nicht beschränkten Tageszeiten in Berlin durchführen zu können. Letztlich müssten die Aufträge für die Technikgroßereignisse daher ins Ausland (Prag, Budapest bzw. Shannon) verlagert werden.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bei einer Streichung von Flugbewegungen auch die flugabhängigen Kosten wie Treibstoff, Catering, Landegebühren, Versicherungen etc. entfallen, würde bei einem absoluten Nachtflugverbot in der juristischen Nacht ein operativer Verlust in Höhe von mehreren Millionen Euro entstehen.

Durch ein Nachtflugverbot in Berlin wären direkt ca. 20 % der Produktion der deutschen Fluggesellschaften betroffen. Unter Hinzurechnung der Gegenläufer steigt der Anteil auf bis zu 33 % der Produktion am Standort Berlin, die direkt oder indirekt von einem Nachtflugverbot

betroffen ist. Damit würden die Fluggesellschaften des BDF in Berlin nicht mehr über eine wettbewerbsfähige Position verfügen.

Verbunden mit dem wirtschaftlichen Schicksal eines Unternehmens sind letztlich auch dessen Mitarbeiter. Lassen sich die Anforderungen der Kapitalgeber nach einer angemessenen Verzinsung langfristig nicht garantieren, ist die wirtschaftliche Grundlage mittelfristig in Frage gestellt.

Bei einem Nachtflugverbot in der Nachtkernzeit bzw. einem zusätzlichen Flugverbot in den nächtlichen Schulterstunden ist die Wirtschaftlichkeit der Betriebsteile in Berlin in Frage gestellt. Neben den direkten Arbeitsplätzen sind auch weitere Arbeitsplätze in Gefahr. Ein in der Region angesiedeltes Unternehmen schafft zusätzlich erhebliche Beschäftigungseffekte. Verschiedene Untersuchungen haben die indirekten und induzierten Beschäftigungseffekte im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens ermittelt. Die jeweiligen Multiplikatoren pendeln für die Region Hessen um den Wert 1, d. h. die Zahl der indirekt geschaffenen und induzierten Arbeitsplätze liegt ungefähr auf dem Niveau der direkt betroffenen Stellen. Es sind keine Gründe ersichtlich, die dagegen sprächen, diese Berechnungen hinsichtlich betroffener Arbeitsplätze nicht auf die Region Berlin/Brandenburg zu übertragen.

6. Entwicklungspotentiale für weitere Touristenströme nach Berlin und Brandenburg

Mit Ausbau des Flughafen BBI und der Möglichkeit auf neue Slots planen einzelne Fluggesellschaften, nach Berlin zu expandieren. Gerade im touristischen Bereich sehen die Anbieter eine steigende Nachfrage in Raum Berlin/Brandenburg, der durch den Luftverkehr bedient werden kann. Dabei ist es notwendig, dass dieser Verkehr der Passage auch in die Nacht hinein abgewickelt wird. Wird der Flughafen indes mit den Auflagen zur Produktionsverknappung eröffnet, wird die kundenseitige Nachfrage behördenseitig verdrängt.

Berlin, 11. Dezember 2007