

Hier die Anlage zur Einleitung

Zusammengefasst die Gründe gegen den BER-Nachtflug und zu den Behauptungen für den BER-Nachtflug in Stichworten:

- **Nach Prognose sollen nach 2020xxx 10% bis später 15% aller Flüge vom BER Intercontinentalflüge sein. Nicht belegt wird, wohin die Flüge gehen sollen und welche Fluggesellschaften die Prognose stützen. Obwohl mit diesen Angaben auch die Notwendigkeit von Nachtflügen begründet wird, zeigen alle Flugpläne von Frankfurt/Main oder München, dass es bei dort viel höheren Anteilen an Intercontinentalflügen keine Nachtflüge für Intercontinentalziele gibt.**
- **Überschreitungen zur Nachtflugzeit werden mit Verspätungen begründet. Unabhängig davon, dass Verspätungen auch vermeidbar sind, sind sie nicht die Regel.**
- **Verfrühungen mit Ankunft in der Nachtzeit werden auch außerhalb der Nachtzeit geregelt. Durch Verlangsamung der Fluggeschwindigkeit wird die Ankunftszeit nach Flugplan sichergestellt.**
- **Nachtflugforderungen werden mit der Notwendigkeit von Überführungsflügen (Wartung) begründet. Warum solche Flüge nicht außerhalb der Nachtzeit möglich sein sollen, wird nicht begründet.**
- **„Die Fracht braucht auch am BER die Nacht“, so eine weitere Begründung. Fakt ist, das**

Frachtaufkommen am BER ist unbedeutend. Die transportierte Fracht am BER beträgt ca. 36.000 t/Jahr. Schon heute wird diese Fracht mit ca. 90% durch Beifracht (Flugplanflüge) bewältigt. Frachtflughafen für Berlin ist Leipzig. Wie unbedeutend das BER-Frachtaufkommen auch für die Zukunft eingeschätzt wird, zeigt die Aufgabe der DHL-Betriebsstätte zugunsten des Standortes Leipzig.

- **Selbst in Frankfurt/Main wurde die Kampagne „Die Fracht braucht die Nacht“ im Mai eingestellt, da sie sich selbst am größten deutschen Frachtflughafen faktisch nicht nachweisen ließ.**
- **Eine weitere Begründung sind sogenannte „Anschlussflüge“, die nur durch Nachtflugzeiten erreichbar seien. Nirgendwo ist belegt, wie viel und welche Fluggäste Anschlussflüge „verpassen“, wenn sie nicht in der Nacht fliegen dürfen.**
- **„Knotenverbindungen sollen ebenfalls nur sichergestellt sein, wenn nachts geflogen wird.“ Laut Flugplänen gibt es z. Zt. nur 2 Flüge für 11 Knoten (z.B. Köln, Frankfurt/Main, Zürich, Amsterdam, Brüssel, Madrid) von Berliner Flughäfen.**
- **„Sonderfall“ „Air Berlin“. Die Gesellschaft behauptet, ihr geplantes Drehkreuz oder ihre „Expansion am BER“ („One World“-Mitgliedschaft) sei nur durch Nachtflugrechte möglich. Fakt ist, dass Air Berlin seit Gründung in TXL mit Nachtflugbeschränkungen expandiert hat und in TXL eine „Home Base“ hat. Warum nun an BER andere**

Nachtflugrechte zur Sicherstellung ihrer Unternehmensziele notwendig sein sollen, ist nicht plausibel.

- **Notwendigkeit von Nachtflügen (auch zwischen 22:00 Uhr und 24:00 Uhr bzw. 5:00 und 6:00 Uhr) sei für Geschäftsreisende (morgens hin – abends zurück) gefordert. Fakt ist, gerade Geschäftsreisende wollen nicht in der Nacht fliegen (Umfrage „TNS-Emnid“ - Aug. 2011). Wegen zusätzlicher Übernachtungskosten für Mitarbeiter wird kein Unternehmen Konkurs anmelden.**
- **Urlaubsflieger werden durch Reisegesellschaften - in Absprache mit Fluggesellschaften - für Nachtflüge zwangsrekrutiert. Es ist ein Märchen, dass Familien, zumal mit Kindern, in der Nacht in Urlaub fliegen wollen oder ihre Rückankunft für die Nacht anstreben (siehe auch TNS-Emnid-Umfrage August 2011).**
- **Nachtflugbedarf für BER wird mit Berlin als „interkulturellem Standort“ begründet, der „ethnische Verkehre“ erzwingt. Auf die Idee, Nachtflüge so zu begründen, ist keine andere Flughafengesellschaft in Deutschland gekommen. Dies, obwohl auch in Hessen oder NRW der Anteil (ca. 15 %) ausländischer Mitbürger an der Gesamtbevölkerung praktisch so hoch ist wie in Berlin.**
- **Ohne Nachtflug bedeutet: Verlust im Passagieraufkommen - so wird es behauptet. Dabei wird einfach verschwiegen, dass Passagiere immer gezwungen sind, die Flugplanangebote an den Flughäfen**

anzunehmen, die vorhanden sind. Dann noch anzunehmen, dass Passagiere auf ihren Flug verzichten, wenn er nicht zur rechten Zeit und am rechten Ort erfolgt, ist irrig und lebensfremd.

- **Intercontinentalverkehr ist ohne Nachtflug am BER nicht möglich. Diese Behauptung widerspricht der Praxis eklatant. Geflogen wird im 8-Stundenrhythmus (unter Berücksichtigung der Zeitverschiebungen). Klassisch: Flüge von der Westküste USA haben bis zur Ostküste USA eine Flugdauer von ca. 8 Stunden. Von der Ostküste USA nach Deutschland/Zentraleuropa ebenfalls ca. 8 Stunden. Abflugzeiten an der Westküste gegen 12:00 Uhr; Weiterflug von der Ostküste ca. 17:00 Uhr; Ankunft in Deutschland ca. 9:00 Uhr; Abflug zurück nach USA ca. 11:00 Uhr.**
- **Flüge von Deutschland/Zentraleuropa nach Nahost, z.B. Dubai ca. 6 Stunden bei Abflugzeit ca. 18:00 Uhr; weiter nach Singapur, Japan oder Australien ca. 20 Stunden Flugzeit. Flüge von Nahost nach Deutschland/Zentraleuropa landen in der Regel gegen 15:00 Uhr und starten für den Rückflug gegen ca. 19:00 Uhr.**
- **Bei allen Intercontinentalflügen kann wegen der Flugzeit, immer wenigstens 7 Stunden und Standzeiten zwischen 2 und 4 Stunden, kein Umlauf organisiert werden.**
- **Die Notwendigkeit von Nachtflügen für Intercontinentalflüge ist eine Märchengeschichte, wie alle Flugpläne beweisen!**

-

Die Angaben zu angeblichen Verlusten von 18000 Arbeitsplätzen durch Nachtflugbeschränkungen sind nicht nur übertrieben, sie sind konstruiert. Tatsache ist, dass solche Effekte, schon durch die Arbeitsplatzentwicklung am TXL, widerlegt sind. Generell gilt, dass es durch Nachtflug keine signifikanten zusätzlichen Arbeitsplätze, insbesondere nicht durch „Zubringer-Tätigkeiten“ von Unternehmen, die Aufträge für den Flughafen leisten, gibt. Solche Leistungen werden in der Regel nur am Tage erbracht.

- **Die betriebswirtschaftlichen Verluste des Nachtflugbetriebs sind enorm, wie Faulenbach da Costa unwidersprochen und im Beisein von Flughafenchef Schwarz vor dem Verkehrsausschuss des Brandenburgischen Landtags am 26.03 2011 den Abgeordneten vorrechnete. Ausgehend von der Notwendigkeit der 3. Schicht sieht die Rechnung wie folgt aus:**

Flugbewegungen im Verhältnis zur Anzahl der Tagflugbewegungen = 5%

Einnahmen im Nachtflugbetrieb im Verhältnis zu Einnahmen des Tagflugbetriebs = 10%

Ausgaben für den Flugbetrieb in der Nacht im Verhältnis zum Tage = 36%

Personalkosten für Nachtflugbetrieb im Verhältnis zum Tagflugbetrieb = 14 %

Die Kostenunterdeckung liegt also bei wenigstens 50%

**(Einzelheiten auch zu Arbeitsplätzen siehe
„Arbeitsplätze und Kosten des
Nachtflugbetriebs! FdC, auf dieser Web.**

**Fazit: Es gibt keine „handfesten Beweise“, keinen
begründeten Bedarf für Nachtflüge am BER. Alle hierfür
angeführten Gründe gehen nicht von der Nachfrage der
potentiellen Fluggäste, sondern vom Angebot an
Überkapazitäten des Fluggerätes aus. Prinzip: Das
Überangebot an subventionierten Produktionsmitteln
(Flugzeuge, Flughäfen) bestimmt den Markt.
ordnungspolitisch werden so die Grundsätze der sozialen
Marktwirtschaft „auf den Kopf gestellt“.**

Im Einzelnen

**Die öffentliche Diskussion um die Forderungen nach
uneingeschränktem Nachtflug wird ebenso wie die
Forderung zum Nachtflug am BER-Schönefeld von Parolen
bestimmt, die die Bedeutung des Nachtfluges als
behauptete „Daseinsvorsorge“ und Notwendigkeit zur
Sicherung von Wirtschaftlichkeit und Arbeitsplätzen nicht
beweisen, aber dafür maßlos übertreiben.**

***Die Nachtflugregelung für den BER soll die behauptete
Voraussetzung für Wirtschaftlichkeit und Arbeitsplätze
sein, so wird behauptet.***

Die Fakten

Nach Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (2006)
soll nach Inbetriebnahme am BER folgende Nachtflugregelung
gelten:

- Nach 22:00 Uhr bis 0:00 Uhr Flugrechte für bis zu
115 Flugzeuge
- bei Ausdünnung der Flugrechte nach 23:30 Uhr.

- Flugrechte zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr aus dem Mengenkontingent der möglichen 115 Flüge.

Begründung für den Nachtflug (Planfeststellungsbeschluss (2004), Gutachten, Forderungen der Fluggesellschaften)

Zusammengefasste Zitate zur Begründung:

- „Die Fracht braucht die Nacht“,
- „die Hotels in den Warmwassergebieten brauchen die Nacht, um dort den Bettenwechsel bis 12:00 Uhr sicherstellen zu können“,
- es werden „ethnische Nachtflüge“ gebraucht, weil türkische Mitbürger in der Nacht fliegen sollen/wollen,
- Fluggäste **wollen** auch nachts fliegen.
- „Intercontinentalflüge brauchen die Nacht“,
- die Fluggesellschaften brauchen die Nacht, um das Fluggerät optimal einsetzen zu können (viele Umläufe),
- „Nachtflüge als Notwendigkeit, um Fracht und Passagiere anzulocken“,
- Nachtflüge als Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Flughafenstandorten,
- Nachtflüge im wirtschaftlichen Interesse von Flughafengesellschaften,
- Nachtflüge zur Schaffung von 18 000 Arbeitsplätzen für den Nachtflugbetrieb,
- Nachtflugrechte als Voraussetzung zur Etablierung eines Drehkreuzes und für interkontinentale Flüge.

Dazu die Standard-Behauptung: Nachtflüge am BER sind wegen seiner Bedeutung (Hauptstadtflughafen, Internationaler Flughafen) notwendig oder berechtigt! Nur, mit der Funktion und der Struktur des Verkehrsangebotes kann dies nicht belegt werden!

Auch die BER Struktur spricht gegen Nachtflüge:

- Zunächst ist der BER die Nr. 3 nach Passagieraufkommen (nach Ffm. und München) unter den deutschen Verkehrsflughäfen.
- Das typische Aufkommen am BER besteht aus Direktverkehren /point to point), als Bedienung der Drehkreuze wie Frankfurt/Main und München bzw. anderer europäischer Flughäfen mit Drehkreuzfunktion, Ferienflug- und Erholungsverkehr.
- Nach seiner Nutzerstruktur ist der geplante BER ein typischer größerer Regionalflughafen (bedient werden Flugentfernungen zwischen 500 km und 3500 km) mit geringem Anteil an Langstreckenflügen und mit einem weit überproportionalen Anteil (ca. zwischen 25%, je nach Einordnung von Flügen der Hybridgesellschaft Air Berlin oder anderer Billigflieger, bis zu 50% des Gesamtaufkommens (der Passagiere) an „Billigfliegern“ (LCC).
- Das originäre (regionale) Passagieraufkommen liegt bei etwa 95%.
- Umsteiger ca. 5% - mit Planung (nach 2020xxx) auf höchstens 10%.
- Im Verhältnis zu den Wettbewerbern München (45% Umsteiger) und Ffm. (54% Umsteiger) - beide Flughäfen sind Drehkreuze, die von der LH dominiert sind - ist der BER als „Internationaler Großflughafen“ nicht wettbewerbsfähig.
- Selbst Düsseldorf - 18% Umsteiger und ca. 5% Billigflieger - ist in der Struktur dem BER haushoch überlegen.

Die Propaganda über die Bedeutung des BER ist darum schon im Hinblick auf andere Standorte in Deutschland, besonders aber auch im Hinblick auf europäische Wettbewerbsstandorte (London, Amsterdam, Paris,

Kopenhagen, Madrid) wahrheitswidrig und maßlos übertrieben.

Ein weiterer Beweis für die Strukturschwäche und so auch für den möglichen Verzicht auf Nachtflüge sind die Verkehrsanteile nach Flugzielen. Sie beweisen (siehe aktuelle Flugpläne), dass alle diese Flugziele am Tage angefliegen werden oder am Tage ihre Ankunftszeiten haben können.

Die aktuellen Verkehrsanteile, gemessen am Gesamtaufkommen, nach Flugrichtungen (Flugzielen, Intercontinentalflügen) belegen so auch die untergeordnete Bedeutung des BER im Vergleich zu den Wettbewerbsflughäfen, insbesondere Frankfurt/Main, München, Amsterdam, London, Kopenhagen und auch Düsseldorf.

Die BER Flugziele nach Richtung:

- Amerika 0,8%
- Ferner Osten 0,5%
- Naher Osten 1,0%

Mit den nur 2,3 % Intercontinentalaufkommen ist BER als „Internationaler Flughafen“ national und international unbedeutend.

Das Aufkommen (nach Flugzielen) mit seinen regionalen Anteilen zeigt die enorme strategische Schwäche des BER.

Auch diese Schwäche belegt keine Notwendigkeit für Nachtflüge. Alle Ziele in alle Himmelsrichtungen können durch entsprechend geplante Flugzeugumläufe und gekonntes Flugbetriebsmanagement in Tagzeiten im Ab- wie im Anflug bedient werden. Dies gilt ohne jeden Zweifel insbesondere für den Anteil an Kurzstreckenflügen wie im innerdeutschen Flugverkehr:

Flugziele nach Regionen

- Richtung Ost 5,3%
- Richtung Süd 6,6%
- Richtung West 35,3%
- Richtung Nord 16,0%
- Gesamt: 63,2%
- **Deutschland 34,5 %**

(Quelle: ca. Auswertung Flugpläne 2011)

Die strategischen Schwächen, die auch mit Nachtflügen nicht beseitigt werden können, haben noch einen weiteren Grund:

Die Schwächen nach Nutzung

- das viel zu hohe Segment der Billigflieger,
- der unbedeutende Anteil am Intercont-Aufkommen,
- der hohe Anteil am innerdeutschen Flugverkehr (Der innerdeutsche Verkehr basiert vor allem auf den Flugpreisen, die als Subventionspreise gegenüber der Schiene ein Wettbewerbsvorteil sind),
- die Folgen eines auch für LH unwirtschaftlichen innerdeutschen „point to point“ Verkehr.

Auch ein 24-Stundenflugbetrieb würde an diesen strategischen Schwächen nichts ändern. Jedenfalls gibt es keine Beweisführung, die dies widerlegt.

Die Behauptungen von der absoluten Notwendigkeit von Nachtflügen am BER beruhen auch auf Wunschdenken und Widersprüchen der Luftfahrtsgesellschaften, der Politik und der Wirtschaftsverbände.

Die Angaben über die Notwendigkeit von 70 bis 115 Nachtflügen (Planfeststellungsbeschluss) beruhen zudem auf Angaben aus Befragungen der Fluggesellschaften und auf Behauptungen der Flughafengesellschaft (FBB).

Es wird nicht nachgewiesen, was hier Wunsch und was Wirklichkeit ist.

Es gibt einen handfesten Hinweis darauf, dass die Wünsche „die Väter des Gedankens“ sind.

Es gibt zudem nur „Ungereimtheiten“, die Vertuschung von Wahrheiten zur Begründung der Nachtflugforderung:

- Tegel (TXL) hat Nachtflugbeschränkungen, die im Wesentlichen eine Nachtruhe nach 23:00 Uhr festlegen. Trotz dieser jahrzehntelangen Nachtflugbeschränkungen hat sich TXL in 20 Jahren gut entwickelt (jährliche Steigerungsraten ca. 3%, Verdoppelung des Aufkommens um 100% in 15 Jahren).
- Schönefeld (SFX) hat bis heute, seit 1990, keine Nachtflugbeschränkungen.
Trotz uneingeschränkter Nachtflugrechte an SFX hat keine der in TXL ansässigen Fluggesellschaften den Standort von Tegel nach Schönefeld verlagert. Gibt es einen schlagenderen Beweis dafür, dass Nachtflüge am BER in Wahrheit nicht notwendig sind, weil die am TXL operierenden Fluggesellschaften ohne Nachtflug diesen Standort erfolgreich entwickelt haben?
- Das Aufkommen am SFX ist, trotz möglichem 24 Stundenbetrieb, seit der Wiedervereinigung von ca. 1,2 Mio. Passagieren/Jahr auf jetzt ca. 5,5, Mio. gewachsen. Dieses Wachstum und die Funktion als Billigfliegerflughafen hat trotz uneingeschränktem Nachtflug keinen Anreiz zum

- Wechsel nach SFX für die Premium-Linienfliegergesellschaften ausgelöst.
- Sie haben, so die unwiderlegbare Wertung, an TXL erfolgreich und wirtschaftlich gearbeitet, trotz Nachtflugbeschränkungen.
 - Warum dies am Single-Airport BER bei eingeschränkten Nachtflugrechten oder gar ohne Nachtflugrechte im Gegensatz zu TXL nicht mehr gehen soll, hat keine Fluggesellschaft, die FBB oder Politiker wie Wowereit und Platzeck nachgewiesen.
 - Es wird auch vertuscht, dass Nachtflugbeschränkungen für den BER kein Wettbewerbsnachteil sind, weil es auch in Frankfurt/Main, München, Düsseldorf und weiteren 19 Europäischen Flughäfen Nachtflugbeschränkungen gibt.
 - Es gibt keine Beweisführung dafür, dass irgendeine Luftfahrtsgesellschaft den BER nicht anfliegen wird, wenn es dort keinen Nachtflug gäbe.

Diese Fakten widerlegen die Propaganda nach absolut notwendigen Flugrechten für Nachtzeiten. Sie beweisen auch nicht die Notwendigkeit für Flugrechte in der - fälschlich bezeichneten - „Nachtrandzeit“.

Die so bezeichneten Nachtrandzeiten sind für die Zukunftsentwicklung des BER unbedeutend.

Zur Klärung:

Der Terminus „Nachtrandzeit“ bedeutet die willkürliche Beschränkung der Nachtruhe auf 5 Stunden. Der Terminus vertuscht, dass überall, national und international, selbst in Flugplänen der Fluggesellschaften, die Nacht eindeutig als die Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr festgelegt ist. Folglich sind „Randzeiten“ vor 22:00 Uhr und nach 6:00 Uhr definiert. „Nachtrandzeiten während der Nacht gibt es nur

in der Propaganda „Pro Nachtflug“, in Begründungen der Planfeststellungsbehörde (Brandenburg), sanktioniert von Richtern des Bundesverwaltungsgerichtes und bei Politikern, die mit Gebrauch dieses Terminus nur ihre sachliche Unkenntnis oder den Versuch zur Volksverdummung betreiben.

Unstrittig für Nachtflugrechte nach 22:00 Uhr :

- Hilfs-, Rettungs-, Regierungs- oder Vermessungsflüge müssen aus einsichtigen Gründen 24-Stunden-Flugrechte haben.
- Verspätungen von Flugplanflügen unterhalb von 30 Minuten, müssen auch nach 22:00 Uhr landen dürfen. (Danach Ausweich Leipzig, Hannover)

Strittige Begründungen für Nachtflugrechte für besondere Berufsgruppen:

Neben allen anderen Behauptungen zur Begründung von Nachtflügen am BER wird immer wieder die Nachtflugnotwendigkeit für bestimmte Berufsgruppen auch per Propaganda öffentlich gemacht. Personen dieser Berufsgruppen können angeblich ihre Tätigkeit nur bei Nachtflugmöglichkeiten ausüben. Genannt werden selbst in Unterlagen zum Planfeststellungsbeschluss z. B. Immobilienverkäufer, Software-Manager, Messebesucher (früh hin, in der Nacht zurück).

Verschwiegen wird dabei, dass selbst nach Besoldungsordnungen des Öffentlichen Dienstes Nachtflüge für Beamte und Angestellte unerwünscht sind. Verschwiegen wird aber insbesondere, dass wegen einer sehr geringen Zahl (vielleicht auf Spätflügen 2 oder 3 Personen aus diesen Berufsgruppen) zig Zehntausende um die Nachtruhe gebracht werden sollen. Mit Verhältnismäßigkeit in der Beurteilung von Folgen einer Handlung hat die mögliche Bevorzugung solcher Minderheiten nichts mehr zu tun.

Auch die tatsächliche Bedeutung für Transportleistungen des Flugverkehrs kann Nachtflugrechte nicht begründen. Das Transportvolumen der Fluggesellschaften ist in Relation zum Gesamtvolumen des Transports an Menschen und Gütern künstlich propagandistisch überbewertet.

Die Fakten belegen, die volkswirtschaftliche Bedeutung, die Bedeutung des Flugbetriebs auch für die Logistik/Fracht wird maßlos überschätzt. Selbst ein genereller 24-Stundenbetrieb wird die Bedeutung des Luftverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern nicht in eine herausragende Position bringen. Der öffentliche Eindruck, die veröffentlichte Meinung, steht in keinem Verhältnis zur Leistung und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers „Luftverkehrswirtschaft“.

Das Frachtaufkommen im Transportvolumen der Fluggesellschaften besteht zu sicher mehr als 90% aus nichtverderblichen Gütern. Bei entsprechender logistischer Planung auf andere Verkehre könnte dieses Transportvolumen ohne Schwierigkeiten und pünktlich von anderen Transportleistern bewältigt werden. Dies trifft insbesondere auf den Transport der 90% unverderblichen Gütern zu, die heute über Nachtfracht transportiert werden.

Für den BER gibt es so oder so keinen Bedarf an Nacht-Fracht. Hier hat aktuell Prof. Vahrenkamp mit seiner Studie (Siehe auch auf dieser Web) einen unwiderlegbaren Beweis geführt.

Das sind die Fakten zur Bedeutung des Personen- und Frachtverkehrs - nach Verkehrsträgern - in Deutschland:

Letzte Zahlen des Bundesstatistischen Amtes (Fachreihe 11) beweisen Folgendes: Die Anteile der Verkehrszweige am Gesamttransportvolumen in der Bundesrepublik belegen, verdeutlichen, die wahre Bedeutung des Luftverkehrs,

gemessen an der gesamten Verkehrsleistung aller Verkehrsträger:

- **Bei Fracht: Straßenverkehr** LKW 69%, ausländische LKW 9%, Eisenbahnverkehr 8% , Seeverkehr 7%, Binnenschifffahrt 5%, Rohrleitungen 2%, **Luftverkehr 0,1%**
- **Im Personenverkehr** sind die Anteile: Motorisierter Individualverkehr 83%, Öffentlicher Personenverkehr 13%, Eisenbahnverkehr 3%, **Luftverkehr 0,2%**

So ist bewiesen: Lobbyisten und Publizisten dichten dem Verkehrszweig „Luftfahrt“ eine entscheidende Bedeutung an. Sie reden von seiner unverzichtbaren Funktion zur Erfüllung der „Daseinsvorsorge“, die auch bei Nachtflugverboten gefährdet sei. Es besteht darum der öffentliche Eindruck, ohne die Luftverkehrswirtschaft geht nichts. Der Zusammenbruch der Wirtschaft sei durch Einschränkungen im Nachtflugverkehr vorprogrammiert. Das behaupten nicht nur die bekannten Lobbyisten der Luftverkehrswirtschaft, sondern auch Politiker, die von eben dieser Branche eingefangen sind.

Richtig ist: Es geht bei der Einordnung der Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft nicht um Daseinsvorsorge, sondern um „Daseinskomfort“, „Daseinsluxus“ und Marktbeschaffung für immer mehr Flugzeuge, die produziert und auf den Markt gebracht werden.

Unabhängig von der Bedeutung des Luftverkehrs als Verkehrsträger zum „Wohle“ der deutschen Wirtschaft, kann ein Nachtflug am BER auch für eine Zukunftsentwicklung der möglichen/erwünschten Fracht nicht bewiesen werden. Das aktuelle wie auch das zukünftig herbei erwartete Frachtaufkommen kann zu 90%

als Beifracht in Flugzeuge gepackt werden, die am Tage fliegen.

Worum geht es wirklich? Diese Frage beantwortet die prognostizierte Entwicklung eines Parteigutachtens zur Begründung des Nachtfluges, dass offensichtlich die Planfeststellungsbehörde zur Begründung der Nachtflugregelung als Maßstab genommen hat:

Die Anteile am „Nachtflug“ vom Gesamtaufkommen aus den Flugzeiten am BER nach ARC-Gutachten, ausgehend zur Entwicklung bis 2023

- **2006** (bestätigt durch aktuelle Flugpläne) 3,4% zwischen 22:00 - 23:00 Uhr; 0,5% zwischen 23:00 - 24:00 Uhr; 1,4% zwischen 00:00 - 5:00 Uhr; 0,5% zwischen 5:00 - 6:00
- **Gesamt am Aufkommen: 5,8%**

- **Prognose 2023 ohne Nachtflugbeschränkung:** 6,2% zwischen 22:00 - 23:00 Uhr; 1,4% zwischen 23:00 - 24:00 Uhr; 0,7% zwischen 0:00 - 5:00Uhr; 1,0% zwischen 5:00 - 6:00 Uhr
- **Gesamt am Aufkommen: 9,3%**

- **Prognose 2023 mit Nachtflugbeschränkung:** 3,0% zwischen 22:00 - 23:00 Uhr; 1,4% zwischen 22:00 - 0:00 Uhr; 0,0% zwischen 24:00 - 5:00 Uhr; 1,05% zwischen 5:00 - 6:00 Uhr.
- **Gesamt am Aufkommen: 8,7%**

Fazit: Die Zahl der Flugbewegungen als Anteil aller Flugbewegungen vom BER bleibt, mit oder ohne Nachtflugbeschränkung, fast in der gleichen Größenordnung. Wenn behauptet wird, dass die im Parteigutachten prognostizierten Aufkommen nicht auf den Tag verlagert werden können oder gar die

Flughafengesellschaft (FBB) in Konkurs treibe, wenn auch nur ein Teil der Flüge - in der Nacht - nicht am BER stattfindet, der kann sich nur lächerlich machen.

Das angeblich große Problem für die Fluggesellschaften besteht in der Behauptung, aus wirtschaftlichen Gründen und Gründen der Flugzeugumlauforganisation auf einen Nachtfluganteil von ca. zwischen 9,3% und 8,7% bestehen zu müssen. Die Behauptung „Selbst wenn nur ein Flugzeug unserer Gesellschaft nicht nach 22:00 Uhr landen oder starten kann, ist der entstehende wirtschaftliche Schaden nicht zu verkraften“ ist unglaubwürdig. Die in Frage kommenden Fluggesellschaften verfügen über Flotten in einer Größenordnung von Hunderten Flugzeugen, die Hunderte von Zielen anfliegen. Ausgerechnet ein Flug, der zum BER in der Nacht nicht möglich ist, soll einen betriebswirtschaftlichen Schaden anrichten. Das kann selbst „Air Berlin“ nicht behaupten, obwohl bei dieser Gesellschaft die betriebswirtschaftliche Situation eng ist.

Wie schlecht ist es also um die Fluggesellschaften bestellt, wenn solche Behauptungen die Nachtflugforderungen begründen?

Verschwiegen wird auch, dass bei den Fluggesellschaften, die nach 22:00 Uhr SFX anfliegen wollen, die Rotationsstrukturen eine besondere Tendenz zu Verspätungen aufweisen, weil mit knappen Flugzeiten möglichst viele Umläufe sichergestellt werden sollen. Darauf weisen schon heute die Gründe für Verspätungen in TXL hin.

Die angeblichen Arbeitsplatzeffekte sind unbewiesene Behauptungen aus konstruierten Parteiengutachten.

Die Angaben zu angeblichen Verlusten von 18 000 Arbeitsplätzen durch Nachtflugbeschränkungen sind nicht nur übertrieben, sie sind konstruiert. Tatsache ist, dass solche

Effekte, schon durch die Arbeitsplatzentwicklung am TXL, widerlegt sind. Generell gilt, dass es durch Nachtflug keine signifikanten zusätzlichen Arbeitsplätze, insbesondere nicht durch „Zubringer-Tätigkeiten“ von Unternehmen, die Aufträge für den Flughafen leisten, gibt. Solche Leistungen werden in der Regel nur am Tage erbracht.

Alle Versuche der Zurechnung von zusätzlichen Arbeitsplätzen am BER beziehen sich in der Regel auf Arbeitsplatzzuwächse von Unternehmen, die zwar ihre Dienstleistung oder Produktion im Umkreis des BER anbieten, mit dem Flughafen aber nichts zu tun haben. Beliebte sind für die Propaganda z. B. Arbeitsplatzzuwächse im GVZ /z. B. Großbeeren oder „Preußenpark“ Ludwigsfelde, bei Unternehmen wie „Mercedes“ (Ludwigsfelde) oder in Dahlewitz. Alle dort tätigen Unternehmen haben keinen Bezug zu Leistungen, die für den BER in Frage kommen. Ihre Tätigkeit ist völlig unabhängig vom BER.

Fazit: Richtig ist, dass, unabhängig von Nachtflugregelungen, an jedem Flughafen Arbeitsplätze entstehen. Dies gilt aber für jeden Flughafenstandort und ist nicht, wie die Propaganda glauben machen will, ein typisches Merkmal des BER-Standortes Schönefeld. Unstreitig ist auch, am „Standort Sperenberg, nach „Raumordnungsverfahren“ (ROV;1994) als Wachstumsstandort definiert, würden bei dort möglichem 24-Stundenbetrieb weitaus mehr Arbeitsplätze entstanden sein, als am BER jemals entstehen können.

Zusammenfassung aller Gründe/Argumente zu Behauptungen „Pro Nachtflug“

- Die Notwendigkeit eines Nachtflugbetriebes am BER als behauptete Notwendigkeit zur Deckung des Bedarfs durch Nachfrage ist eine unbewiesene Behauptung. Es gibt keine Fluggäste, die nachts fliegen wollen und keine Fracht, die nachts befördert werden muss.

- Es gibt nur die Forderung von Fluggesellschaften und Flughafengesellschaft (FBB, bzw. Politik), nach der jedes Flugzeug, welches nach 22:00 Uhr fliegen will, auch fliegen können muss.
- Es geht bei der Nachtflugforderung um eine behauptete Notwendigkeit aus Gründen wirtschaftlicher Ziele.
- Die Nachtflugforderungen zum Nachtflugverkehr gehen zu Lasten Dritter (Fluglärm Betroffener), deren Gesundheitsrisiko durch Störung der Nachtruhe keine Rolle spielen soll.
- Geschützt in ihren Rechten nach Art. 2 Grundgesetz GG, auch als Recht auf Nachtruhe, sind Menschen. Es gibt keinen Grundrechtsschutz, der wirtschaftliche Zwecke schützt, ihren Zweck den Rechten Betroffener vorzieht.
- Keine Fluggesellschaft, die den BER bedient, wird nachweisen können, dass sie bei Nachtflugverbot existentiell gefährdet ist, weil sie eines oder mehrere Flugzeuge am BER nicht nach 22:00 Uhr oder vor 6:00 Uhr landen oder starten lassen kann.
- Für die Flughafengesellschaft bedeutet der Nachtflug eine Verschlechterung des Betriebsergebnisses, weil die Einnahmen die Ausgaben bei weitem nicht decken.
- Die Nachtflugregelung - auch für den BER - ist eine politische (parteilpolitische) Entscheidung. Für die Nachtflugregelung trägt die Brandenburgische Landesregierung als Genehmigungsbehörde - und damit verantwortlich für die Landesplanung - die alleinige Verantwortung.
- Die Nachtflugregelung begründet die Landesregierung von Brandenburg mit den Forderungen des Luftverkehrs und in ihrer Gesellschafterfunktion für den BER. Irrig geht sie dabei von der Annahme aus, dass mit einer großzügigen Nachtflugregelung diese Regelung

einen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des BER leistet.

- Die Folgen und Betroffenheiten, bis hin zur gesundheitlichen Gefährdung von Hunderttausenden in mehreren Generationen (Flughäfen sind auf Betriebszeiten von 100 Jahren zu planen), werden zur Zweitrangigkeit degradiert.

Das Grundübel zum Schluss

- Niemand - auch nicht Platzeck, Wowereit oder Ramsauer - bestreitet heute die falsche Standortentscheidung. Sie ist gepaart mit der politischen Ignoranz zu Folgen und desweiteren zum Zwang zu neuem Denken im Sinne einer Korrektur der falschen Entscheidung.
- Bei der politischen Entscheidung („Konsensbeschluss“ 1996, Wissmann, Diepgen, Stolpe) haben Grundsätze der Projektplanung keine Rolle gespielt. Es ging um Machtpolitik, der sich Stolpe (Brandenburg) gebeugt hat.

Unstreitig ist der BER am Standort Schönefeld das Ergebnis von Denkkategorien des vorigen Jahrhunderts. Wie es im Laufe eines Jahrzehnts möglich war, die Folgen der Unterlassung von Grundsätzen der Projektplanung zu vertuschen, fortgesetzt gegen sie zu verstoßen, ist nur mit der Unfähigkeit in der Sache oder dem mangelnden Mut, aus einer Fehlentscheidung die richtigen Konsequenzen zu ziehen, erklärbar.

Gegen diese Regeln wurde verstoßen. Darum wird auch die Nachtflugregelung zu einem Problem, das auch die Politik über 100 Jahre nicht loslassen wird:

- **Setze nie ein Investment/Projekt um, was nicht die Anforderungen an die gesellschaftliche Akzeptanz, insbesondere in der Nachbarschaft,**

erfüllt!

- **Setze nie ein Projekt/Investment um, das den Raum stört, in dem es etabliert werden soll (Raumverträglichkeit)!**
- **Mache ein Projekt kaputt, bevor Dich das falsch geplante Projekt kaputt macht!**

**Ferdi Breidbach
(Ehrevorsitzender BVBB)**

Dez. 2012

Kontakt 0174 3060004