

Protokoll

22. Sitzung (öffentlich)

7. April 2011

Potsdam - Haus des Landtages

13.30 Uhr bis 19.30 Uhr

Vorsitz: Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Protokoll: Stenografischer Dienst

Anwesende Ausschussmitglieder: Elisabeth Alter (SPD)
Dieter Dombrowski (CDU)
Rainer Genilke (CDU)
Martina Gregor-Ness (SPD)
Michael Jungclaus (GRÜNE/B90)
Kerstin Kircheis (SPD)
Dr. Michael-Egidius Luthardt (DIE LINKE)
stellvertretend Marion Vogdt (FDP)
Kornelia Wehlan (DIE LINKE)

Datum der Ausgabe: 17.05.2011

Tagesordnung:

1. Anhörung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Goetz und Schulze, Drucksache 5/2394 (Neudruck), „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“
2. Verschiedenes

Aus der Beratung:**Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):**

Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Damen und Herren! Ich eröffne die heutige Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft, die in Form einer gemeinsamen Anhörung mit den Ausschüssen für Wirtschaft und Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zum Thema „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr sichern“, Drucksache 5/2394 - Neudruck - Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Abgeordneten Goetz und Schulze stattfindet.

Ich möchte die Damen und Herren Abgeordneten zur heutigen Anhörung herzlich begrüßen, natürlich auch die Vertreter des Ausschusses für Wirtschaft und des Ausschusses für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz. Ich möchte ganz herzlich die geladenen Anzuhörenden begrüßen. Herzlich willkommen! Ich möchte auch die Vertreter der Landesregierung begrüßen, die sich diese Anhörung auch vergewähren und möglicherweise gemeinsam dann mit dem Landtag entsprechende Schlussfolgerungen ziehen.

Ich möchte die Vertreter der Presse und natürlich auch die Bürgerinnen und Bürger, die unserer heutigen Anhörung aus Interesse beiwohnen, herzlich begrüßen.

Wir haben für die heutige Anhörung noch für weitere Möglichkeiten gesorgt, um allen eine Atmosphäre zu bieten, die es möglich macht, über mehrere Stunden den inhaltlichen Ausführungen zu folgen. Insofern haben wir einen Teil der Anzuhörenden bzw. Bürgerinnen und Bürger in diesem Raum, und wir haben noch weitere Räumlichkeiten hier im Landtag, die die Möglichkeit bieten, der Anhörung beizuwohnen.

Wir haben zum großen Teil schriftliche Stellungnahmen erhalten. Ich würde darum bitten, dass, wo es noch nicht möglich war, in Vorbereitung eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, uns diese hierzulassen, denn wir wollen im Rahmen der Protokollierung für eine allumfassende Vermittlung der Informationen sorgen.

Eine Anhörung ist eine Anhörung, sie ist keine Debatte. Das sage ich natürlich nicht an unsere Anzuhörenden, sondern insbesondere an uns Abgeordnete. Wir werden nach der Anhörung in den verschiedensten Sitzungen noch die Möglichkeit haben, im Umgang mit dem, was wir heute gehört haben, und natürlich auch in Auseinandersetzung mit unterschiedlichen politischen Auffassungen uns eine Meinung zu bilden. Ich würde deshalb auch darum bitten, dass die Fragestellungen nach Möglichkeit nicht mit einem großen Statement verbunden werden.

Mir bleibt noch, darüber zu informieren, dass von den eingeladenen Anzuhörenden folgende Entschuldigungen für diese Anhörung vorliegen: von Prof. Dr. Scheuch von der TU Dresden, wegen Krankheit, von Herrn Dr. Weinandy vom Umweltbundesamt, von Frau Kisseler von der Senatskanzlei Berlin, von Herrn Landrat Loge vom Landkreis Dahme-Spree und von Herrn Peichl, ebenfalls wegen Krankheit.

Zu TOP 1: Anhörung zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten Goetz und Schulze, Drucksache 5/2394 (Neudruck), „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot am BBI von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sichern“

Ich eröffne jetzt die Anhörung und bitte als Ersten Herrn Amsinck, das Wort zu nehmen.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Möglichkeit, heute Stellung zu nehmen. Ich glaube, der Zeitpunkt für die Anhörung ist gut gewählt. Wir haben in den letzten Wochen und Monaten Diskussionen hinter uns, die teilweise auch sehr emotional geführt worden sind. Ich habe dabei festgestellt, dass manche Diskussionen, an denen ich mich beteiligt habe, ohne ausreichende Kenntnis bzw. nicht auf Grundlage von Planfeststellungsbeschluss und Planergänzungsbeschluss geführt worden sind. Diese sind aber nun mal wichtig, um die Diskussion sachgerecht zu führen, auch die heutige Diskussion.

Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits im Jahr 2006 den Bau und damit auch den Betrieb in letzter Instanz bestätigt. Außerdem haben die Richter in einem Planergänzungsverfahren Nachbesserungen für den Bereich Lärmschutz verlangt. Explizit haben sie festgelegt, dass im Planergänzungsverfahren für die Nachtflugzeit nur eine Lösung in Betracht kommt, die sicherstellt, dass in der Zeit von null bis fünf Uhr kein Flugverkehr stattfindet und in den Randzeiten sachliche Gründe für die Erteilung von Start- und Landeerlaubnissen vorliegen müssen, zum Beispiel eine effektive Flugzeugumlaufplanung, Interkontinentalverkehr, Erfordernisse aus dem Umstand, dass der Flughafen als Heimatflughafen oder Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften genutzt wird.

Eine Lösung, die genau diesen Auflagen des Gerichts entspricht, hat die Planfeststellungsbehörde mit der nun zur Diskussion stehenden Lösung aus unserer Sicht gefunden. Diese Lösung ist eine Kompromisslösung. Ich weise darauf hin, dass es eine Kompromisslösung ist. Die Wirtschaft hätte sich durchaus vorstellen können, dass im Hinblick auf das prognostizierte Passagierwachstum von jährlich 5 % weniger starke Beschränkungen Platz gegriffen hätten. Dennoch ist aus unserer Sicht der gefundene Kompromiss eine Lösung, in welcher eine Abwägung zwischen den Interessen der Anwohner einerseits und den Interessen der Berliner und Brandenburger, den Airlines und dem Flughafen stattgefunden hat.

Ich werde im Folgenden dann noch einige Dinge mit entsprechenden Charts (Anlage 1) darstellen, die Sie hier an der Leinwand sehen können.

Eine Ausweitung der Nachtflugverbotszeit von 22 Uhr bis 6 Uhr würde nicht nur diesen Kompromiss, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Flughafens und seine Bedeutung für Wachstum und Arbeitsplätze für die gesamte Region infrage stellen.

Ich will noch einmal kurz sagen: Der Flughafen ist gebaut worden, weil die bisherigen Kapazitäten auf den Flughäfen in Berlin und Brandenburg nicht ausreichen und Synergieeffekte an einem Standort ermöglicht werden sollten. Der Flughafen BBI soll also wachsen können. Das kann er aber nur, wenn er so realisiert wird, wie er geplant worden ist. Wir hatten in den letzten Jahren - das sehen Sie an dem ersten Chart - sehr erfreuliche Zuwachsraten. Das bisherige Flughafensystem ist überproportional gewachsen. Den großen zusätzlichen Wachstumsschub dürfen wir erwarten, wenn wir zusätzliche Umsteigeverkehre generieren.

Ich möchte Ihnen dieses interessante Chart mal zeigen: Wir sind im Augenblick, was den direkten Verkehr angeht, mit 20,6 bzw. 20,8 Millionen Passagieren mit München fast auf Augenhöhe. Bei den Umsteigeverkehren liegen dagegen die Berliner Flughäfen noch um Längen im Hintertreffen: Im Jahre 2009 waren es gerade 350 000 Umsteiger; in München waren es 11,8 Millionen, in Frankfurt am Main 25,4 Millionen Passagiere. Das heißt, im Umsteigeverkehr liegt ein großes Wachstumspotenzial. Was es bedeuten kann, wenn eine Airline Berlin zum Drehkreuz macht, zeigt das Beispiel Air Berlin. Durch die Entscheidung, dass Air Berlin Berlin als Drehkreuz ausbauen will, haben sich die Zahlen durch den Umsteigeverkehr innerhalb eines Jahres verdoppelt: von 350 000 auf 700 000.

Wir haben uns vor dem Hintergrund, in welcher Situation sich Berlin, der Flughafen Berlin-Brandenburg im Wettbewerb mit den anderen Flughäfen befinden, einmal die Nachtflugregelungen angeschaut. Aus unserer Sicht wäre der zurzeit vorliegende Kompromiss aus der Planergänzung noch eine Regelung, wo wir im Wettbewerb mit den anderen beiden großen Flughäfen Frankfurt und München einigermaßen mithalten könnten. Sollte es zu einer Ausweitung des Nachtflugverbots kommen, würde dies deutlich zulasten des BBI gehen mit der Gefahr, dass es zu Verlagerungseffekten käme und der BBI sein eigentliches Wachstumspotenzial nicht mehr nutzen könnte.

Frankfurt und München haben bereits jetzt weniger restriktive Nachtflugregelungen. Wenn wir uns noch einmal in Erinnerung rufen, was das Gericht gesagt hat, unter welchen Bedingungen in den Tagesrandzeiten geflogen werden kann, dann sind es genau die Fragen der Umlaufplanung, des Point-to-Point-Verkehrs in der Mittelstrecke, des Wartungsstandortes und perspektivisch auch der Interkontinentalverbindungen, die es zwingend erforderlich machen, dass wir die Tagesrandzeiten nutzen. Ich denke, das sind genau die sachlichen Gründe, die das Gericht damals beim Planergänzungsbeschluss im Blick hatte.

Ich will abschließend noch zwei Dinge hervorheben, die für die Wirtschaft in der Betrachtung des BBI außerordentlich wichtig sind, nämlich die berechtigten Hoffnungen, dass der Flughafen für zusätzliche Arbeitsplätze sorgt. Wir können aufgrund einer Untersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung aus dem letzten Jahr schon jetzt sagen, dass sich die Beschäftigungsentwicklung am BBI bzw. jetzt in Schönefeld in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt hat - das ist die oberste Kurve, Sie haben sie auch in der Stellungnahme vor Ihnen liegen -. Der BBI hat schon in der Bauphase für einen kräftigen Beschäftigungszuwachs gesorgt. Eine weitere Beobachtung, die vielen gar nicht so bewusst ist: Wir haben im Vorfeld der Fertigstellung des BBI und nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses in den Flughafenrainergemeinden einen deutlichen Bevölkerungszuwachs. Das heißt, Menschen sind aufgrund der Attraktivität des BBI in die Flughafenrainergemeinden gezogen, sie versprechen sich vom Flughafen zusätzliche Arbeitsplätze und eine gute Perspektive. Ich glaube, das ist eine wichtige Beobachtung, die wir auf jeden Fall auch im Blick haben sollten.

Ich bin überzeugt: Wenn wir den Flughafen so realisieren, wie er geplant ist, wird er für Wachstum und Beschäftigung einen zusätzlichen Schub bringen. Ich glaube, es ist eine Jahrhundertchance für die Region. Das, was wir im Augenblick vorliegen haben, ist eine sehr gute Abwägung zwischen den Interessen aller Beteiligten. Ich befürchte, wenn wir hier noch einmal herangehen und das Nachtflugverbot ausweiten, dann würden wir eine Entscheidung zulasten des Flughafens, der Airlines und auch zulasten von Wachstum und Arbeitsplätzen treffen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wir haben jetzt den Vertreter der Vereinigung Cockpit aufzurufen. - Er ist nicht anwesend. Dann gebe ich Herrn Oliver Wagner das Wort.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Möglichkeit, dass sich die Lufthansa hier auch darstellen und ihre Einschätzung zum BBI deutlich machen darf. Die schriftliche Stellungnahme geht Ihnen noch im Nachgang zu (Anlage 2).

Ich darf Ihnen den Lufthansa-Konzern anhand einiger Zahlen kurz beschreiben: Im vergangenen Jahr hat die Lufthansa rund 27 Milliarden Umsatz gemacht, sie hat gut eine Milliarde verdient, sie hat etwa 120 000 Mitarbeiter, sie wird dieses Jahr 4 000 neue Mitarbeiter einstellen - schwerpunktmäßig in ganz Deutschland. Wir investieren in jedem Jahr 2 Milliarden aus eigenem Cashflow in die Erneuerung unserer Flotte und damit auch in neue Arbeitsplätze.

Am Standort Berlin, am Standort Berlin-Brandenburg ist die Lufthansa mit allen Konzernfeldern vertreten: mit der Airline, der Logistik, der Technik, den IT-Services und auch mit dem Catering und beschäftigt rund 3 500 Mitarbeiter in 25 Konzernen und Beteiligungsgesellschaften. Wir sind damit einer der größten Arbeitgeber in der Region und haben im vergangenen Jahr 6 Millionen Passagiere von und nach Berlin befördert. Wir bieten im kommenden Sommer mit unseren Partnern, zum Beispiel auch der Starlines, rund 820 Direktverbindungen pro Woche an. Auch im neuen BBI werden wir 30 Millionen in Einrichtungen für die Kunden investieren, zum Beispiel in Lounges, aber auch in einen Technik-Hangar, in dem die Flieger nachts gewartet werden.

Eine Verschärfung des bisherigen Kompromissvorschlages, zu dem ich ausdrücklich sagen möchte, dass die Lufthansa mit diesem Kompromissvorschlag leben kann, wird aus unserer Sicht den hiesigen Standort bzw. entsprechende Arbeitsplätze gefährden, weil wir bei vier Problemfeldern Benachteiligungen sehen. Ganz wichtig ist, dass im Geschäftsreiseverkehr frühe Ankünfte und späte Abflüge verlangt werden, damit ein Geschäftsreisender den gesamten Arbeitstag am Zielort verbringen kann.

Die Lufthansa lebt, wie Sie wissen, von Drehkreuzverkehren, insbesondere in Frankfurt, München, aber auch in Zürich, Wien und anderen Standorten, und es ist wichtig, dass diese Drehkreuze durch Anschlussverkehr gefüttert werden. Die gesamte Planung, die Knotenstruktur bestimmt die Tagesrotation eines Flugzeugs, die Produktivität des Flugzeugs und auch Abflug- und Ankunftszeit an anderen Flughäfen.

Auf dem Bild sehen Sie, wie sich eine Drehkreuzfunktion darstellt: Die vier Berge oben auf dem Bild sind die Abflugswellen an Flughäfen, die Berge nach unten gerichtet sind die Ankunftswellen. Wir haben mal einen Pfeil für Berlin eingezeichnet: Wenn Sie einen Abflug um 6 Uhr in Berlin haben, er kommt 7.15 Uhr in Frankfurt am Main an und kann dann frühestens um 8 Uhr auf die Anschlüsse gehen. Das heißt, Sie verlieren einen ordentlichen Anteil an Verbindungen. Wenn Sie den Flughafen um 22 Uhr schließen, dann muss die Maschine spätestens 21.30 Uhr landen, das heißt, sie kann 20.15 Uhr in Frankfurt abfliegen. Sie sehen auch, dass die entsprechenden Verbindungen nach Berlin stark gefährdet wären. In Summe: Die Verbindungsqualität für Berlin wird schlechter, die Attraktivität des Standortes wird damit schlechter.

Der zweite Punkt: Sogenannte Verfrühungen oder Verspätungen sind nicht mehr möglich. Wenn der Flughafen um 22 Uhr schließt und es gibt irgendwo Wetterunregelmäßigkeiten, sonstige Unregelmäßigkeiten, dann können wir keine verspäteten Landungen mehr durchführen.

Ich zeige gleich auf dem Chart, wie viele wir letztes Jahr hatten. Wir benötigen, um Planungssicherheit zu haben, auch die letzte Stunde als Planungspuffer. Das heißt, wir können planmäßig eigentlich nicht mehr nach 21 Uhr, 21.30 Uhr landen.

Last, but not least wird auch die Stationierung möglicher Langstreckenflugzeuge erschwert, denn diese landen, umlaufbedingt, beispielsweise aus den USA, oftmals schon vor 6 Uhr, am Abend fliegen sie traditionellerweise nach Asien, sie gehen nach 22 Uhr, beispielsweise in Frankfurt, dann auf Strecke.

Im vergangenen Jahr hatten wir in Tegel insgesamt 267 Verspätungen, davon waren 172 bis 0 Uhr und 70 in der Zeit zwischen 23.30 Uhr und Mitternacht. 25 Landungen fanden in der Zeit zwischen 0 Uhr bis 2.25 Uhr statt. Das heißt, für eine stabile Operation benötigt man nach dem planmäßigen Flugplan einen gewissen Puffer, weil man Unregelmäßigkeiten in einem eng vernetzten System gar nicht vermeiden kann.

Für den kommenden Sommer beispielsweise sind seitens der Lufthansa-Gruppe ein Start und sieben Landungen in Schönefeld zwischen 5 und 6 Uhr geplant, die Mehrzahl dann zwischen 6 und 22 Uhr; zwischen 22 Uhr und 23 Uhr sieben Starts und 34 Landungen, eine Landung bis Mitternacht und ein Start in der Kernnacht.

Der dritte Punkt: Berlin ist ein wichtiger Wartungsstandort für die Lufthansa, jede Nacht sind bei der Lufthansa-Technik fünf bis sechs Flugzeuge in der Wartung; um am nächsten Morgen wieder auf die Strecke gehen zu können. Diese Wartungsereignisse beruhen auch darauf, dass die Flieger teilweise in den Nachtrandzeiten beispielsweise durch Überführungsflüge bereitgestellt werden müssen. Wenn die Nachtrandzeiten nicht mehr zur Verfügung stehen, müssen die Flugzeuge auf andere Standorte verlagert werden, wo wir zu diesen Nachtrandzeiten noch die entsprechenden Überführungsflüge machen können.

Der Standort Berlin ist für die Lufthansa - einmal für die Lufthansa-Technik, aber auch für die Lufthansa Bombardier Aviation Services - ganz wichtig. Das zeigt sich auch daran, dass die Lufthansa-Technik einen zweistelligen Millionenbetrag in einen neuen Wartungshangar investiert. Technische Wartung ist integraler Bestandteil des Flugbetriebes, sie muss nachts erfolgen, damit die Flugzeuge tagsüber fliegen und Geld verdienen können. Aus Sicht einer Lufthansa Bombardier Aviation Services sind auch Überführungsflüge - vor allem von Business-Jets, die 100 pro Jahr ausmachen - erforderlich, da diese regelmäßig am Tag unterwegs sind, an unterschiedlichen Standorten operieren und nachts an ihre Heimatbasis in Berlin zurückkehren. Quintessenz: Für die Überführungsflüge brauchen wir die Nachtrandzeiten.

Vierter Punkt: Wir gehen davon aus, wenn die Nachtrandzeiten vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden, dass wir einen hohen zweistelligen Millionenumsatz am Standort Berlin verlieren; den würden wir an anderen Standorten ausgleichen können. Wir haben sehr viele Drehkreuze, wir investieren sehr viel Geld, die Flugzeuge sind mobil, die Arbeitsplätze, die daran hängen, sind mobil.

Das heißt, sie werden sich letztendlich andere Standorte suchen, wo entsprechende Standortbedingungen gegeben sind. Das gilt auch für die Technik-Standorte. In Summe sehen wir für den Standort Berlin Wachstum und Arbeitsplätze gefährdet und können nur dafür plädieren, den bisherig vorhandenen Kompromissvorschlag zu akzeptieren. Durch diesen Kompromissvorschlag ist die Anbindungsqualität an unsere Drehkreuze gesichert. Wir haben eine gewisse Flexibilität, um ungeplante - das ist sehr wichtig - Verspätungen und Verfrühungen aufzufangen. Planbare, aber auch nicht planbare Wartungsüberführungsflüge sind darstellbar, Wachstumsmöglichkeiten sind vorhanden, und wir erreichen dadurch auch eine akzeptable Flugzeugproduktivität.

Wir haben vor 20 Jahren, nach dem Mauerfall, begonnen, in Berlin wieder zu fliegen, vorher durften wir nicht aufgrund des Alliiertenstatus der Stadt Berlin. Ich glaube, wir haben jetzt ein sehr positives Wachstum hingelegt. Wir sind überzeugt davon, dass der Standort Berlin Wachstumspotenziale hat, aber dafür brauchen wir vernünftige Rahmenbedingungen, wie sie der Kompromissvorschlag mit sich bringt, und wir brauchen natürlich auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die uns helfen, entsprechendes Wachstum zu finanzieren und sicherzustellen. - Vielen Dank.

Herr Dr. Krüger (IHK Cottbus):

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Herzlichen Dank für die Einladung. Der Flughafen BBI liegt im Kammerbezirk Cottbus, aber ich vertrete heute die Landesarbeitsgemeinschaften der IHKen des Landes Brandenburg, somit die Interessen von rund 150 000 Unternehmen im Land Brandenburg. Aus Sicht dieser Unternehmen ist die Nutzung der Tagesrandzeiten entscheidend für den Erfolg dieses größten Flughafenprojektes in Europa. Ich darf daran erinnern, dass 2,4 Milliarden Euro Steuergelder in den Bau dieses Flughafens fließen werden und in Teilen schon geflossen sind.

Die für uns uneingeschränkte Nutzung der Tagesrandzeiten ist für die Einbindung in den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr und somit für den wirtschaftlichen Betrieb der Airlines und des Flughafens unerlässlich. Das bisher bestehende absolute Nachtflugverbot von 0 bis 5 Uhr ist gerichtsfest und wird - zwar zähneknirschend - von der Wirtschaft - akzeptiert.

Dagegen brauchen der Flughafen und die Wirtschaft der Hauptstadtregion die Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr. Wir hoffen, dass die Politik in Berlin und Brandenburg sowie das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig an ihrer Entscheidung festhalten, dass in den Tagesrandzeiten am BBI mit maximal 103 Flugbewegungen in diesen drei Stunden geflogen werden darf.

Folgende Argumente sprechen aus unserer Sicht für die Nutzung dieser Tagesrandzeiten: Eine effektive Flugzeugumlaufplanung erfordert gerade Flüge in diesen Tagesrandzeiten. Meine Vorredner haben dieses auch schon zum Ausdruck gebracht.

Gerade die Zubringerflüge müssen sehr früh in Berlin landen, damit die Passagiere ihre Anschlussflüge erreichen.

Dreifach Umläufe der Flugzeuge pro Tag sind heute Standard. Dafür brauchen die Airlines einen bis zu 19 Stunden am Tag geöffneten Flughafen. Die am BBI stationierten Flugzeuge müssen am Abend landen können, um in der Nacht repariert und gewartet werden zu können.

Das zweite Argument für die Nutzung der Tagesrandzeiten ist die Entwicklung eines leistungsfähigen Interkontinental- bzw. Langstreckenverkehrs. Das ist auch in der Metropolregion Berlin-Brandenburg unverzichtbar. Die Fernziele sind derzeit nur durch Umsteigen an den Drehkreuzen Frankfurt am Main und München erreichbar. Der BBI sollte seine Chance, selbst ein Drehkreuz zu werden, nicht aufs Spiel setzen. Wir brauchen mehr Fernlinien vom Flughafen BBI vor allem in Richtung Osten nach Asien. Hier kann der BBI seinen Vorteil einer einstündig kürzeren Flugzeit nach Asien gegenüber anderen Flughäfen im Westen Deutschlands ausspielen. Wir brauchen sie bei den sich jetzt schon deutlich verstärkenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen Brandenburg und dem asiatischen Markt. Hier hat es in den vergangenen Jahren von 2005 bis 2010 Steigerungsraten des Warenverkehrs von rund 77 % gegeben. Daher brauchen wir diese Flugverbindungen. Aber - Herr Wagner hat darauf hingewiesen - Fernlinien sind natürlich besonders verspätungsanfällig. Hier muss dann der Flughafen die Möglichkeit haben, entsprechend darauf zu reagieren.

Das dritte Argument ist: Der BBI hat die Chance, als Heimatflughafen und Wartungsstandort entwickelt zu werden. Das bringt für die Wirtschaft in der Region, für die Zulieferindustrie, für die Dienstleistungen und für die Arbeitsplätze unschätzbare Vorteile. Der Betrieb einer am Flughafen stationierten Maschine ermöglicht bis zu 220 direkte Arbeitsplätze am Standort. Diese werden an den Heimathafen des Flughafens verlagert bzw. dort neu geschaffen. Insofern - darauf möchte ich hinweisen - handelt es sich um hochwertige Arbeitsplätze, die sich dann auch für die Wertschöpfung in der Region auswirken. Wir als die Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg sind froh, dass es gelungen ist, die drei größten Unternehmen im Bereich Flugzeugwartung für den Bau von drei riesigen Flugzeugwartungshangars auf dem Gelände des BBI zu interessieren. Am 21. März haben Air Berlin und die Germania den Grundstein für ihre millionenschwere Investition eines 17 000 m² großen Wartungshangars gelegt. Auch die Lufthansa-Technik steht in den Startlöchern. Die Unternehmen vertrauen darauf, dass frühe Abflüge am Morgen und späte Ankünfte möglich sind. Nur so können die Betriebszeiten der Anlagen, der Maschinen optimal ausgelastet werden und auf die Kundenwünsche der Airlines reagiert werden.

Wir beobachten heute bereits durch den Bau des BBI eine unglaubliche wirtschaftliche Belebung in der Region. Wir haben steigende Nachfragen nach gewerblichen Bauflächen. Wir haben eine Vielzahl von Firmenneugründungen mit Steigerungsraten im unmittelbaren Umfeld von 253 % in den Jahren von 2000 bis 2010. Das ist im Brandenburger Vergleich absolute Spitze.

Bei gravierenden Einschränkungen der Flugbewegungen ist im Zuge des dann eintretenden Bedeutungsverlustes des Flughafens mit einem Rückzug, mindestens aber mit Begrenzung der wirtschaftlichen Aktivitäten der Airlines zu rechnen.

Weitere Argumente für die Nutzung der Tagesrandzeiten sind: Es gibt einen Flugbereich, der ist noch nicht angesprochen worden, das ist der Bereich der Business-Aviation. Hier geht es um die individuelle Bestellung eines Kunden und hat in einer Hauptstadtregion mit dem Treffpunkt aus Spitzen von Wirtschaft, Politik und Kultur eine besondere Bedeutung. Es geht um das Thema Luftfracht. Nur tagsüber können Post und andere Unternehmen die Luftfracht bei ihren Kunden einsammeln und müssen erst sehr spät die Flüge nutzen, um die Verteilerstationen in Westeuropa zu erreichen.

Der Tourismus ist insbesondere für die Hauptstadtregion - das betrifft Berlin und Brandenburg gleichermaßen - wichtig, einen solchen Flughafen zu haben. Der Flughafen, das zeigen die steigenden Übernachtungszahlen deutlich, ist insoweit auch eine Jobmaschine für die touristischen Betriebe. Sowohl bei den Ankünften der Gäste als auch bei den Übernachtungen gibt es Veränderungen von 2009 zu 2010 von fast 5 %.

Wir sind und wollen der dritte Standort im Bereich der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland werden. Dieses wird nicht funktionieren, wenn wir auf die Tagesrandzeittennutzung des BBI verzichten.

Zusammenfassend aus Sicht der Wirtschaft: Wir können mit dem derzeitigen Flugverbot von 0 Uhr bis 5 Uhr früh leben. Aber die Nutzung der Tagesrandzeiten von 22 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr ist aus unserer Sicht unverzichtbar. Größere Einschränkungen in den Früh- und späten Abendstunden sind daher aus Sicht der Wirtschaft nicht akzeptabel. Bestimmte Flugverkehre, meine Damen und Herren, oder Beförderungsarten dürfen nicht bevorzugt werden. Es geht um die Gleichbehandlung von Passagieren und Luftfracht sowie von Linien- und Charterflügen. - Vielen Dank. (Stellungnahme Anlage 3)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Vielen Dank, Herr Dr. Krüger. - Verehrte Damen und Herren Abgeordnete, wir haben jetzt die Chance, die erste Fragerunde zu eröffnen. Ich erwarte Wortmeldungen. - Herr Schulze, Herr Dr. Luthardt.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Guten Tag, erst einmal! Ich habe Ihnen noch einmal so einen Fragenkatalog verteilen lassen. Da kann man sich dann vielleicht besser auf die Frage konzentrieren, wenn man noch einmal nachlesen will. Ich möchte kurz einführen, dass die Argumente, mit denen hier für einen starken Wirtschaftsstandort geworben wird, eindringlich sind.

Aber sie erinnern mich furchtbar an die Diskussionen im Rahmen der Atomenergie. Das war vor Jahren auch alles en vogue.

Mich würde jetzt interessieren, warum in Ihren Ausführungen die Menschen, die im Umland wohnen, keine Rolle gespielt haben. Im Fragenkatalog gab es eine ganze Reihe von Fragen. Ich denke einmal, Sie als Wirtschaftsunternehmen sollte das auch interessieren, wie die Betroffenen damit umgehen. Das habe ich aber nicht gehört. Vielleicht wollen Sie dazu noch einen Nachsatz bringen. Entsprechende Fragen waren ja im Fragenkatalog enthalten.

Ich möchte aber an Herrn Dr. Krüger und an Herrn Amsinck zwei Fragen richten, die Ihnen auch schriftlich vorliegen dürften, und zwar Frage 1. Die können Sie noch einmal mitlesen. Ich lese die Frage einfach vor: Am 28. Februar 2011 führte in der Anhörung des Abgeordnetenhauses von Berlin der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld Prof. Schwarz aus - ich zitiere entsprechend dem Protokoll -: „Wenn in Randzeiten nicht geflogen werden kann, kostet uns das 18 000 Arbeitsplätze.“ Zitatende. Das war auch veröffentlicht in der „Berliner Morgenpost“ am 1. März. Ausweislich der Internetseite der FBS werden 2009 rund 18 000 Menschen unmittelbar an beiden Flughäfen beschäftigt. Nach einer von der FBS selbst in Auftrag gegebenen veröffentlichten Studie werden im Jahre 2012 nur noch 16 500 Menschen direkt am Flughafen Berlin beschäftigt sein. Meine Frage an Sie: Auf welche nachprüfbaren Fakten stützen sich somit Ihre Behauptung und die von Dr. Schwarz, dass im Falle eines Nachtflugverbotes bis zu 18 000 Arbeitsplätze entfielen?

Frage 2: Die Planfeststellungsbehörde selbst hat im Planergänzungsbeschluss in Zweifel gezogen, dass sich die von Gutachtern ermittelten positiven Effekte auf die Arbeitsplätze exakt quantifizieren und qualifizieren lassen. Wie können dann Herr Prof. Schwarz und auch Sie diese Arbeitsplatzeffekte so genau quantifizieren und entsprechende Aussagen, die Sie letztendlich auch hier substantiell getan haben, untermauern?

Die anderen Fragen werde ich dann an Prof. Schwarz richten, wenn es so weit ist.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Wenn Sie das Wort von mir erhalten. - Herr Dr. Luthardt ist jetzt an der Reihe und dann Herr Jungclaus.

(Unruhe)

Natürlich wird er es erhalten, aber es muss erst einmal angezeigt werden; so viel zur Formalie.

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Meine Fragen gehen an Herrn Dr. Krüger und an Herrn Wagner. Sie haben jetzt Ihre Sicht auf die Wirtschaftlichkeit dargestellt. Ich denke, in der heutigen Zeit wird Wirtschaftlichkeit nicht nur an Zahlen orientiert, sondern auch an diesen sogenannten weichen Faktoren. Dazu zählen für mich Ökologie und Soziales. Es ist also nicht nur Wirtschaftlichkeit in einer Hinsicht zu sehen. Meine Frage: Warum haben Sie diese Gesichtspunkte nicht in Ihre Darlegungen hineingebracht, also soziale und ökologische Gesichtspunkte?

(Einzelbeifall)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Dr. Luthardt. - Herr Jungclaus.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Zunächst eine Anmerkung zu den Ausführungen von Herrn Dr. Krüger, der in seinem Eingangsstatement gesagt hat, wie viele Unternehmen er vertritt. Ich habe seit 16 Jahren selber ein Unternehmen und bin durch die gesetzliche Lage gezwungen, Mitglied der IHK zu sein. Seien Sie versichert: Mich vertreten Sie nicht, und ich denke, einige andere Unternehmer in Berlin auch nicht.

(Beifall)

Meine Frage an Herrn Wagner. Sie haben ausgeführt, wie der Bedarf und die Vision und die Prognosen von Arbeitsplätzen aus Sicht der Lufthansa gestaltet sind. Das hängt ein bisschen damit zusammen, dass Sie auf der einen Seite momentan als Drehkreuz Frankfurt am Main und München haben. Ich frage Sie daher: Sind momentan diese beiden Drehkreuze Ihrer Meinung nach nicht ausgelastet? Ist das ein zusätzlicher Bedarf, der Ihrer Meinung nach entsteht? Wenn nicht, würde es bedeuten, dass Sie Kapazitäten von Frankfurt am Main und München abziehen müssten. Da würde mich interessieren, ob das innerhalb Ihres Unternehmens auch schon an die Mitarbeiter kommuniziert wurde. Das ist ja immer ein bisschen ein Indiz dafür, wie sehr diese Sachen ernst gemeint sind.

Die zweite Frage geht in Richtung Wettbewerb. Wir konnten nun ausgiebig in der Presse lesen, dass Air Berlin hier ein Drehkreuz errichtet. Nach meinem Kenntnisstand ist das eine relativ einmalige Geschichte auf der Welt, dass es einen Standort für zwei Drehkreuze gibt. Da würde mich interessieren, wie Sie diese Wettbewerbssituation bewerten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Bevor ich Herrn Goetz das Wort gebe, möchte ich noch darauf hinweisen, dass wir eine Anhörung immer auch mit ganz konkreten Regularien verbinden. Ich würde ganz kurz einen Satz aus der Geschäftsordnung des Landtages vorlesen, weil wir doch merken, dass es Emotionen in diesem Raum gibt: „Wer im Zuhörerraum Beifall, Missbilligung oder sonstige politische Meinungsäußerung bekundet oder Ordnung und Anstand verletzt, kann auf Anordnung aus dem Sitzungssaal verwiesen werden.“

Zu diesem Mittel möchte ich natürlich nicht greifen. Insofern denke ich, dass wir uns hier eine ordentliche Arbeitsatmosphäre miteinander schaffen sollten. - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Amsinck, ich habe eine Nachfrage zu den Zuzügen. Sie haben gebracht, dass es durch den BBI in den Anrainergemeinden des Flughafens zu erheblichen Zuzügen kommt. Mich würde interessieren, welche Gemeinden Sie unter dem Begriff Anrainergemeinden gefasst haben und ob Ihnen Erkenntnisse dazu vorliegen, in welchem Umfang Zuzüge unabhängig von Flughafenstandorten erfolgen oder erfolgt sind bzw. in welchem Umfang sich möglicherweise auch Wegzüge ergeben könnten, wenn durch Überflüge Grundstücke stärker mit Lärm belastet werden.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Goetz. Mit Ihrem Einverständnis würde ich jetzt die erste Fragerunde abschließen wollen. Es sind eigentlich alle angesprochen worden, die im ersten Block ihr Statement vermittelt haben. Insofern würde ich darum bitten, dass wir uns wieder entsprechend der Reihenfolge entlanghangeln. Herr Amsinck, Sie haben das Wort.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Ich will zu drei Fragen Stellung nehmen. Nicht nur wir haben die Anliegen der Menschen mit im Blick gehabt, Herr Schulze, sondern auch das Gericht, als es diesen Planergänzungsbeschluss verlangt und gefordert hat, dass es nicht nur zwischen 0 Uhr und 5 Uhr keinen Flugverkehr gibt, sondern dass das Fliegen in den Randzeiten sachlich begründet werden muss. Was hier gefunden worden ist, ist ein Kompromiss zwischen den Anliegen der Airlines des Flughafens, die sich sicherlich noch eine andere Regelung gewünscht hätten, und den Anliegen der Anwohner. Ich glaube, das ist eine sachgerechte Lösung. Deswegen sprechen wir zu Recht von einem Kompromiss.

Dann gab es eine Frage zu den Beschäftigungseffekten 18 000. Schauen Sie sich noch einmal die Langfassung unserer Stellungnahme auf der Seite 17 an.

Diese 17 000 oder 18 000 ergeben sich als sogenannter Gesamtbeschäftigungseffekt, der errechnet worden ist vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Das finden Sie in unserer Stellungnahme auf der Seite 17, wo ausgeführt ist, dass um 17 000 Arbeitsplätze die Differenz in der Frage liegt, wenn zwischen 22 Uhr und 6 Uhr überhaupt nicht geflogen werden könnte. Die Quelle ist das Institut für Verkehrswissenschaft.

Dritter Punkt war die Frage des Zuzugs. In der Tat ist das nicht der erste Standort, den wir beobachten und wo wir sagen können, dass eine Standortentscheidung dafür sorgt, das muss nicht unbedingt ein Flughafen sein, das kann ein neuer großer Automobilstandort sein, das kann etwas anderes sein, dass Menschen in der heutigen Zeit - und die Menschen sind vielfach mobil -, den Arbeitsplätzen und den erwarteten Arbeitsplätzen hinterherziehen, dass sie ihre Standortentscheidung für ihre persönlichen Lebensumstände von wirtschaftlichen Aktivitäten abhängig machen. Die Zahlen, die wir hier aufgeschrieben haben, sind deswegen so interessant, weil sie in Kenntnis des Planfeststellungsbeschlusses für den BBI gefallen sind. Ab 2006 ist gezählt worden. Die Quelle ist das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Das hat zwischen 2006 und 2010 gezählt. Ich schließe gar nicht aus, dass der eine oder andere in Kenntnis dieses Beschlusses auch gesagt hat, ich verlasse vielleicht eine Gemeinde Blankenfelde oder eine Gemeinde Zeuthen oder eine Gemeinde Wildau. Aber wir haben hier die saldierten Zahlen. Das heißt, hier sind Fortzüge und Zuzüge drin. Wir haben die saldierten positiven Zahlen. Die sagen eindeutig, dass wir eine positive Bevölkerungsentwicklung haben. Das deckt sich mit unseren Beobachtungen, wenn an anderen Stellen in Deutschland oder in der Region Berlin-Brandenburg neue Arbeitsplätze entstehen, dass Menschen auch ihre Wohnortentscheidung von diesen neuen Arbeitsplätzen abhängig machen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Amsinck. - Ich rufe Herrn Wagner auf.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Danke schön. Es war die Frage, inwieweit wir die sozialen und ökologischen Aspekte berücksichtigen würden. Ich glaube, ich sagte eingangs, dass wir in Deutschland dieses Jahr 4 000 neue Arbeitsplätze schaffen. Ich halte das für eine sehr soziale Komponente. Ich sagte eingangs auch, dass wir viel Geld - jedes Jahr 2 Milliarden - in neue Flugzeuge investieren. Das sind Flugzeuge, die sehr leise sind. Auch hier tragen wir natürlich den Anforderungen der Anwohner an einen Flughafen in hohem Maße Rechnung.

Von Ihnen kam die Frage nach dem Drehkreuz. Die Lufthansa hat - ich sagte es auch - mehrere Drehkreuze. Ob wir in Berlin ein Drehkreuz bauen oder nicht, ist noch nicht entschieden. Das hängt auch von den weiteren wirtschaftlichen Rahmendaten ab.

Wir waren durchaus überrascht, dass seitens des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft den Gebührenentgeltvorschlägen des Flughafens 1:1 gefolgt wurde. Insofern ist seitens der Lufthansa noch nicht entschieden, dass wir hier ein Drehkreuz aufbauen. Sie haben mit Ihrer Aussage Recht, dass es in der Welt kaum einen Flughafen gibt, wo zwei Airlines ein Drehkreuz betreiben, außer in Chicago.

Der Flugverkehr, das muss man wissen, wächst jedes Jahr mit 5 %. Das war über die letzten 30 Jahre der Fall. Das heißt, wenn wir neue Flugzeuge bestellen, dann werden sie dort eingesetzt, wo sie letztendlich am rentabelsten und profitabelsten sind. Wir werden keinesfalls unsere Drehkreuze in Frankfurt am Main oder München, die sehr profitabel wachsen, einschränken, sondern was wir dann in Berlin bei entsprechender Wirtschaftlichkeit tun würden, ist zusätzliches Wachstum. Das aber letztendlich auch woandershin verlagert werden kann.

Zur Wettbewerbsstrategie gegenüber der Air Berlin. Ich glaube, die Air Berlin muss für sich überlegen, was die richtige Strategie ist, genau wie wir das für uns tun. Wir haben ein Projekt innerhalb der Lufthansa aufgesetzt, wo wir eine Strategie für den BBI entwickeln. Dazu werden wir uns im Sommer auch entsprechend äußern. - Vielen Dank.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Wagner. - Ich rufe Herrn Dr. Krüger auf.

Herr Dr. Krüger (IHK Cottbus):

Ich kann das kurz machen, weil meine beiden Vorredner weitestgehend die Fragen beantwortet haben. Herr Jungclaus bin ich gern bereit, noch einmal ein paar Erläuterungen zur IHK zu geben, damit er weiß, auf welcher Grundlage wir hier vortragen. Im Übrigen hätte ich auch empfohlen, Herrn Prof. Schwarz direkt zu fragen. Der sitzt hier im Raum.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank für Ihre Empfehlung, aber das Wort erteile immer noch ich. Wie Sie vielleicht schon wahrgenommen haben, wird auch Herr Prof. Schwarz die Chance und Möglichkeit haben, hier Rede und Antwort zu stehen.

Gut, ich frage noch einmal in die Abgeordnetenrunde. Gibt es weitere Anfragen zum ersten Block? - Frau Gregor-Ness.

Abgeordnete Gregor-Ness (SPD):

Die Herren haben jetzt immer davon gesprochen, dass der gefundene Planergänzungsbeschluss bereits einen Kompromiss darstellt. Was wäre zu erwarten gewesen bei einem nicht vorhandenen Nachtflugverbot?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

An wen geht jetzt diese Frage?

(Zuruf: An alle.)

Dann Herr Amsinck.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Meines Wissens waren die Anmeldungen der Airlines größer für die Zeit von 22 bis 24 Uhr und von 5 Uhr bis 6 Uhr. Hätte es nicht diesen Kompromiss gegeben, hätten wir davon ausgehen können, dass die Airlines diese Nachtrandzeiten noch stärker nutzen, das heißt, entsprechend ihren Anmeldungen nutzen können. Aber das Gericht ist in dieser sachlichen Abwägung zu dem Schluss gekommen, dass beides berücksichtigt werden muss: die Interessen der Anrainer bzw. der Anlieger sozusagen und die Interessen, die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der Airlines. Daraus ist dann dieser Kompromiss entstanden. Ich glaube, das ist eine sachgerechte Lösung, weil er ganz klaren Kriterien folgt.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Wagner.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Wir sprechen über einen Zeitraum, der im Juni 2012 beginnen wird. Insofern richtet sich die Lufthansa in ihren Flugplanungen immer danach: Was sind die entsprechenden Rahmenbedingungen? Wir haben keine Szenarien gemacht, was wäre wenn, sondern wir entwickeln dann den Flugplan, wenn wir wissen, wie die Rahmenbedingungen sind.

Ich gehe davon aus, dass wir insbesondere in den Nachtrandzeiten sicherlich den einen oder anderen Flug mehr gehabt hätten. Ob wir wirklich in der Nacht geflogen wären, das bezweifele ich, weil wir einfach die Nacht auch für die Wartung der Flugzeuge benötigen. Sie fliegen von morgens 6 Uhr bis abends 23, 24 Uhr. Irgendwann müssen sie sozusagen auch in den Stall und überprüft und gewartet werden. Insofern glaube ich, dass wir in der Kernnachtzeit sicherlich keinen großen Bedarf gehabt hätten. Zum Tagesrand hin hätte sicherlich noch etwas hinzukommen können. Aber noch einmal: Wir haben das Szenario nicht gebaut, ganz bewusst, weil wir über den Sommer 2012 sprechen. Insofern machen wir keine what-if-Szenarien.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut. - Ich würde die nächste Fragerunde einleiten wollen, und zwar habe ich auf meiner Liste Herrn Schulze und dann Herrn Vogel.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Ich will gleich an Herrn Wagner anschließen. Herr Wagner, Sie haben gesagt, dass Sie mit Fragezeichen versehen hätten oder haben, ob Sie in der Nacht geflogen wären, wenn es denn möglich gewesen wäre. Ich würde Sie fragen, ob Sie mir zustimmen, dass die rechtliche Definition für Nacht in Deutschland von 22 Uhr bis 6 Uhr geht. Stimmen Sie mir da zu?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Also, Herr Schulze, haben Sie jetzt noch eine Frage auf Lager? Denn die Fragesteller

(Abgeordneter Schulze [SPD]: Das ist eine Frage!)

gebe ich dann weiter. Haben Sie noch eine Frage oder war es das jetzt?

Abgeordneter Schulze (SPD):

Ich hätte nur noch zu Herrn Amsinck eine Einwendung gehabt. Sie sprechen immer von einem Kompromiss. Ein Kompromiss kann nur zwischen Beteiligten verhandelt werden. Die Einwohner, die Anwohner der Gemeinden sind nicht beteiligt gewesen. Insofern gibt es hier eine Festlegung, aber keinen Kompromiss. Das muss man einfach einmal festhalten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Gut, das war keine Frage. Deswegen würde ich jetzt Herrn Vogel aufrufen, um dann die Angefragten mit dem Wort zu versehen.

Abgeordneter Vogel (GRÜNE/B90):

Ich habe eine Frage an Herrn Amsinck. Sie haben sich auch bezogen auf eine Tabelle auf Seite 17 Ihres Gutachtens der von Ihnen vorgelegten Stellungnahme. Würden Sie auch einräumen, dass es sich um ausgesprochen unsichere Prognosen handelt, wenn davon die Rede ist, dass bis zu 18 000 Arbeitsplätze weniger entstehen, wenn die Tagesrandzeiten nicht genutzt werden?

Nach dieser Tabelle ist erkennbar: Erstens bezieht es sich auf das Jahr 2023. Das ist nun durchaus noch eine ganze Zeit hin. Zweitens gibt es die Unterstellung, dass die Tagesrandzeitennutzung mindestens 4 Millionen Passagiere mehr generieren würde, als wenn die Tagesrandzeiten nicht genutzt würden. Vielleicht können Sie dazu auch eine Aussage treffen, weil ich nicht glaube, dass 4 Millionen Passagiere in diesen drei Stunden unterzubringen sind, sondern da müssen andere Effekte zugrunde liegen.

Würden Sie auch einräumen, dass diese Prognosen auch deswegen ausgesprochen unsicher sind, weil es noch andere Rahmenbedingungen außer den Tagesrandzeiten gibt? Ich erwähne einmal Flugticketabgabe, Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel, mögliche Kerosinpreiserhöhungen, möglicherweise auch eine grundsätzliche Umorientierung im innerdeutschen Flugverkehr.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Vogel. - Ich würde vorschlagen, wir machen es wieder so wie in der letzten Fragerunde. Herr Amsinck, Sie haben das Wort.

Herr Amsinck (Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg):

Es gibt das schöne Bonmot, dass Prognosen deshalb so besonders unsicher sind, weil sie sich auf die Zukunft richten. Was hier gemacht worden ist und was tatsächlich gang und gäbe in der Wirtschaft ist, dass mit Szenarien gearbeitet wird. Anders könnte kein Unternehmen sein Geschäft betreiben. Wenn sie nicht gewisse Annahmen treffen über eine Umsatzentwicklung oder wie sich sozusagen ihr Geschäft in diesen oder jenen Märkten entwickelt, dann können sie sich im Grunde genommen am Markt verabschieden. Es sind Szenarien, aus unserer Sicht realistische Szenarien. Ob sie dann tatsächlich im Jahre 2023 so eintreffen, das werden wir, wenn wir uns möglicherweise hier wiedersehen, feststellen.

(Zuruf: Dann ist Herr Vogel im Ruhestand. - Heiterkeit)

Ich habe mir vorgenommen, noch ein bisschen durchzuhalten.

Das ist sozusagen eine realistische Betrachtung des Ganzen. - Ich weiß nicht: Gab es dazu noch eine weitere Frage? - Nein. Das war im Grunde genommen die Szenariobetrachtung.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Amsinck. - Dann frage ich Herrn Wagner, ob Sie auf die Fragen antworten möchten.

Herr Wagner (Deutsche Lufthansa AG):

Was ich zu der juristischen Nacht zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sagen kann: Ich bin kein Jurist. Insofern kann ich die Frage nicht beantworten.

(Zuruf des Abgeordneten Schulze [SPD])

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank. - Herr Schulze, Herr Schulze.

Ich frage Herrn Dr. Krüger. Wollen Sie zu den aufgeworfenen Fragen noch etwas sagen? - Nicht.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann würde ich jetzt zum zweiten Block kommen. Ich übergebe gleich an Herrn Faulenbach da Costa das Wort zur Stellungnahme, die wir erwarten.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

(Der Sachverständige referiert anhand einer Powerpoint-Präsentation.)

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung. Dass man auch fachlich begründet dezidiert anderer Auffassung sein kann als meine drei Vorredner in einigen Fragen, können Sie meiner Ihnen vorliegenden schriftlichen Stellungnahme und der Beantwortung Ihrer 25 Fragen entnehmen (Anlage 4). Deshalb gehe ich darauf nicht mehr ein und werde auch auf diese Fragen im Detail nicht mehr antworten. Es liegt Ihnen schriftlich vor. Ich werde mich konzentrieren auf zwei Themen, nämlich Arbeitsplätze und die Kosten des Nachtflugbetriebes, weil ich das auch für zentrale Themen halte. Alles andere, wie gesagt, liegt Ihnen schriftlich vor.

Auf der nächsten Folie sehen Sie eine Veröffentlichung der Flughafengesellschaft der FBS vom 02.06.2009. Dort wird der Zuwachs der Beschäftigten am Standort Tegel mit 25,78 % angegeben gegenüber 2006. Das ist ein Flughafen mit Nachtflugverbot. Am Flughafen Schönefeld ist die Zahl der Beschäftigten um 9,72 % gestiegen, ein Flughafen ohne Nachtflugbeschränkung, um einmal deutlich zu machen, welche Auswirkungen Nachtflugbeschränkungen auf die Entwicklung der Arbeitsplätze am Flughafen haben.

Weiterhin sagt die FBS - das ist eben schon thematisiert worden -, mit einem Nachtflugverbot gehen 18 000 Arbeitsplätze in der Region oder am Flughafen verloren. Der FBS-Gutachter Baum, er ist eben auch schon angesprochen worden, sagt 33 000 Arbeitsplätze am Flughafen selbst für 2023 voraus.

Wie sagt er die voraus? Dazu komme ich nachher. Es ist erst einmal wichtig zu wissen, wie in der Flughafenplanung Arbeitsplätze ermittelt werden. In der Regel nimmt

man dazu Verkehrseinheiten. Sie haben das hier links unten: Eine Verkehrseinheit ist ein Passagier inklusive Gepäck oder 100 Kilogramm Fracht. Dann kann man weitergehen und sagen, wir schauen, welche Arbeitsplätze entstehen auf welchem Flughafen, Typen von Flughäfen. Drehkreuze wie Frankfurt und München haben pro 1 Million Verkehrseinheiten 860 bis 920 Arbeitsplätze. Ein Low-cost-Flughafen wie der Flughafen Hahn hat 390 Arbeitsplätze für 1 Million Verkehrseinheiten. Sie sehen also eine sehr große Spannweite; dazu komme ich nachher noch einmal.

Wir haben in Deutschland eine Spannweite von 390 bis 1 240 Arbeitsplätzen pro 1 Million Verkehrseinheiten. Es ist also eine sehr große Spannweite, die hier prognostiziert wird, immer in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen.

Ein Wartungsflughafen hat beispielsweise 1 240 Arbeitsplätze pro 1 Million Verkehrseinheiten, während ein Flughafensystem - Berlin ist das einzige Flughafensystem - 952 Arbeitsplätze pro 1 Million Verkehrseinheiten aufweist.

Auf der nächsten Seite habe ich einmal graphisch eine Auswertung von mir über alle Flughäfen in Deutschland und die Anzahl der Arbeitsplätze dargestellt, die auf diesen Flughäfen bereitgehalten, vorgehalten oder gezählt werden. Das sind die gelben Punkte, die Sie kaum erkennen können, relativ oben liegend. Etwa 920 ist der Durchschnittswert für alle deutschen Flughäfen.

Weiter unten sehen Sie dann die Standorteinordnung vom BBI im Jahre 2023. Sie dürfte bei etwa 625, 630 Arbeitsplätzen pro 1 Million Verkehrseinheiten liegen. Damit wird auch deutlich, in welchem Bereich sich die Entwicklung der Arbeitsplätze auf den deutschen Flughäfen insbesondere in Berlin bewegen wird. Der Arbeitsplatzgutachter der FBS Prof. Baum hat drei Szenarien untersucht: ein Szenario ohne Nachtflugverbot mit Verkehr von 0 bis 24 Uhr. In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal sagen, um das auch richtig zu stellen: Wir unterhalten uns über die Nacht von 22 Uhr bis 6 Uhr. Da gibt es Nachtrandzeiten und Kernzeiten. Tagesrandzeiten sind die Zeiten von 18 Uhr bis 22 Uhr und von 6 Uhr bis 8 Uhr. Über Tagesrandzeiten will ich mich aber nicht unterhalten, weil dort nicht diskutiert wird, ob es Verkehrsbeschränkungen geben soll oder nicht geben soll.

Der Gutachter der FBS hat ein weiteres Szenario B1 entwickelt mit Nachtflugbeschränkung und einem Flugbetrieb von 5 Uhr bis 24 Uhr und ein Szenario B2 mit einem Flugbetrieb von 6 Uhr bis 22 Uhr. Sie sehen hier auch, er hat jeweils zu diesen Szenarien unterschiedliche Passagieraufkommen und Frachtaufkommen zugeordnet. Insoweit sehen Sie auch hier den direkten Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Arbeitsplätze, die hier stattfindet. Auch das ist unstrittig. Da kommt der Gutachter der FBS für den Flughafen im unbegrenzten Szenario auf 31 000 Arbeitsplätze pro Flughafen, im Szenario B1 mit 25 Millionen Passagieren auf 23 800 Arbeitsplätze und im Szenario B2 mit nur noch 22 Millionen Passagieren, weil er dort von 6 Uhr bis 22 Uhr ein Nachtflugverbot und ein entsprechend geringeres Aufkommen unterstellt, auf 21 800 Arbeitsplätze.

Dann habe ich hier unter extern - das sind die braunen Felder darunter - mal die indirekten induzierten und katalytischen Arbeitsplätze zusammengefasst. Da sagt der Gutachter Baum, dass im Szenario ohne Beschränkung 48 100 externe Arbeitsplätze entstehen, im Szenario B1 42 100 und im Szenario B2 39 000 Arbeitsplätze, sodass insgesamt im Saldo 79 100 Arbeitsplätze ohne Nachtflugverbot und im Szenario B2 mit den meisten Beschränkungen 60 900, also 18 200 weniger, Arbeitsplätze entstehen.

Ich zeige Ihnen auf der nächsten Folie einmal die Entwicklung, nämlich die Verkehrsentwicklung der Passagiere und der Arbeitsplätze im Verhältnis zu 1 Million Verkehrseinheiten. Danach steigt das Verkehrsaufkommen nach der Prognose um 359 % bis 2023. Die Beschäftigungsverhältnisse sinken gegenüber dem heutigen Stand auf 66 %. Auch das macht deutlich, dass der Arbeitsplatzzuwachs wesentlich geringer ausfällt, als er vorhergesagt wird. Es wird in dieser Folie erkennbar, wie mit den Arbeitsplatzentwicklungen zu rechnen ist, ohne dass ich im Detail darauf eingehen will. Denn wesentlich ist dabei - und das ist immer das Entscheidende -: Arbeitsplätze gehen nur verloren, wenn es weniger Verkehrsaufkommen gibt. Das habe ich eben versucht darzustellen.

Was sagt nun der Prognosegutachter der Landesregierung Intraplan im entsprechenden Prognosegutachten für den Nachtflugbedarf am Flughafen Schönefeld? Der kommt - ach so, Entschuldigung, jetzt habe ich eine Folie übersprungen. Ich gehe noch einmal zurück und komme zum Thema Arbeitsplätze, nämlich zur Frage der externen Arbeitsplätze, die hier gerechnet werden. Es ist eben schon einmal angedeutet worden, das hat man bei anderen auch. Wenn wir aber so bei allen großen Arbeitsstätten rechnen, die wir haben, ob es, sage ich einmal, Automobilfabriken oder Würstchenbuden sind, und dort immer die indirekten induzierten und katalytischen Arbeitsplätze hinzurechnen, müssten wir in Deutschland rund 80 Millionen bis 100 Millionen versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse haben.

(Lachen)

Die haben wir aber nicht. Insoweit sind diese externen Effekte mit Vorsicht zu genießen, weil sie im Prinzip von jeder anderen Industrie oder Gewerbebranche auch geltend gemacht werden können. Vor allen Dingen ist eins zu beachten: Bei den Berechnungen der Luftverkehrswirtschaft sind das Bruttoeffekte, die hier dargestellt werden. Es sind keine Nettoeffekte. Ich will Ihnen ein Beispiel nennen. Die Low-cost-Carrier, auch Hybrid-Carrier wie Air Berlin, machen beispielsweise die Reisebüros überflüssig. Das sind Arbeitsplätze, die durch eine bestimmte Entwicklung in diesem Markt verlorengehen.

Ein weiteres Beispiel: die Firma Nokia in Bochum. Die Verlagerung der Produktion von Handys von Bochum nach Rumänien ist nur möglich gewesen, weil es den Luftverkehr gibt. Wenn es den Luftverkehr nicht gäbe, wäre diese Arbeitsplatzverlagerung nicht möglich gewesen. Auch das sind die Effekte der Arbeitsplatzentwicklung, die in diese Berechnungen einfließen müssen.

Solange sie nicht einfließen, sind es keine sauberen Effekte, keine Nettoeffekte, sondern es werden nur Bruttoeffekte dargestellt.

Weiterhin ist feststellbar, dass der Low-cost-Verkehr, aber auch der Luftverkehr insgesamt in den letzten Jahren vermehrt sogenannte prekäre Arbeitsverhältnisse geschaffen hat und nicht mehr in Kernbereichen, die früher noch vorhanden waren.

Nun komme ich zu der Frage der Arbeitsplatzentwicklung. Ich habe das eben auch in Abhängigkeit zum Verkehrsaufkommen gemacht. Das ist völlig richtig. Was sagt aber der Prognosegutachter des Landes, der ja eine Nachtflugprognose erstellt hat? Er kommt zu dem Ergebnis in seiner Prognose, dass die solitäre Lage des Flughafens Berlin nicht dazu führt, dass durch Nachtflugbeschränkungen weniger Verkehr abgewickelt wird. Er sagt, es mögen andere Fluggesellschaften sein, die diesen Verkehr abwickeln. Der Verkehr insgesamt, das Aufkommen, ist da und wird auch mit Nachtflugbeschränkungen abgewickelt. Anders ausgedrückt: Es kann durch Nachtflugbeschränkungen nach der Meinung des Prognosegutachters des Landes nicht zu Arbeitsplatzeinbußen im Raum Berlin kommen, da nicht mit Verkehrseinbrüchen, Verkehrsrückgängen gerechnet werden muss. Das Ergebnis des Prognosegutachtens ist immer eindeutig. Der Prognosegutachter sagt für das Jahr 2023 mit und ohne Nachtflugbeschränkungen 360 000 Bewegungen und 33 Millionen Passagiere voraus. Insofern erübrigt sich auch die Frage, ob Nachtflugbeschränkungen Arbeitplatzeffekte in Berlin bewirken oder nicht. Es ist tatsächlich so. Die solitäre Lage des Flughafens Berlin erübrigt diese Frage.

Ich komme zum letzten Punkt, den will ich schnell abhandeln, nämlich die Kosten des Nachtflugbetriebes, weil das doch eine ganz wesentliche Frage ist. Einmal will ich sagen, dass auf mitteleuropäischen Drehkreuzen die Umsteigeknoten - wir haben es eben auch gesehen - zwischen 6 Uhr und 22 Uhr liegen und nicht in der Nacht. Auf europäischen Drehkreuzen im Flugbetrieb, im Passagierbetrieb ist der Nachtflugbetrieb für den Umsteigeverkehr irrelevant. Auf europäischen Drehkreuzen entsteht durch die Strategie einer Airline und nicht durch den Nachtflugbetrieb ein Drehkreuz. Das heißt, die Frage, die eben gestellt wurde, ob sich die Lufthansa ein drittes Drehkreuz in Deutschland vorstellen kann - ja oder nein - ist eine Strategie, die die Airline entwickelt und die Passagiere mitbringt oder Passagiere abzieht. Aber es ist keine Frage, ob der Flughafen nächtliche Beschränkungen oder keine nächtlichen Beschränkungen hat. Denn es geht bei dieser Frage nicht darum, ob nachts geflogen wird. Es wird im Luftverkehr immer nachts geflogen. Das ist gar keine Frage. Die Frage ist nur, ob an einem bestimmten Kristallisationspunkt des Luftverkehrs, nämlich an einem Flughafen, Nachtflugbetrieb, nämlich Starts und Landungen, erlaubt sind oder nicht erlaubt sind. Das sollte man immer von anderen Fragen abhängig machen. Das habe ich in meiner schriftlichen Betrachtung, denke ich, ausführlich dargestellt.

Ich will Ihnen darstellen, warum ich der Auffassung bin - das kann man auch belegen -, dass ein Nachtflugbetrieb für den Flughafen selbst und seine Anteilseigner unwirtschaftlich ist. Ein Flughafen mit Nachtflugbetrieb muss in drei Schichten gefahren werden.

Ich habe einmal versucht darzustellen, welche Bewegungen bzw. welcher Verkehr in welcher Zeit abgewickelt wird. Das ergibt sich aus der Tagestrennlinie eines Flughafens. Das kann man auswerten, nämlich in der ersten Schicht von 6 Uhr bis 14 Uhr 48 %, in der zweiten Schicht von 14 Uhr bis 22 Uhr 47 %. Das ist genau die Tagestrennlinie des Planungsflugplans 2023, der im Planfeststellungsantrag der FBS enthalten war. In der dritten Schicht Flugbewegungen 5 %, das ist nämlich der Nachtflugbetrieb.

Die Einnahmen werden ähnlich verteilt, kann man sagen. Dann habe ich noch einmal die Non Aviation in der ersten Non Aviation Revenues angenommen und dort festgestellt - auch das ist erkennbar, kann man an anderen Flughäfen analysieren -, dass in der Nacht nur marginale Einnahmen getätigt werden; aus dem Flugbetrieb ebenso. Trotz der erhöhten Landeentgelte in der Nacht sind die Einnahmen marginal und decken die Kosten des Nachtflugbetriebes bei Weitem nicht. Die Kosten sind in der letzten Spalte dargestellt. Auch dort sehen Sie, dass ich erhebliche Kosten habe, dass die Betriebskosten zum Teil über denen der Tageskosten liegen, auch wenn die Personalkosten reduziert sind. Trotzdem decken sie den Nachtflugbetrieb nicht. Ergebnis ist, dass ein Nachtflugbetrieb unwirtschaftlich ist und nur aufrechterhalten werden kann bei einem Flughafen im Sinne des Flughafens - nicht der Fluglinie, der Luftverkehrslinie -, wenn er quersubventioniert werden kann durch entsprechende Einnahmen aus dem Tagflugbetrieb oder durch Defizitabdeckung.

Im Ergebnis komme ich dazu, dass Arbeitsplatzverluste durch Nachtflugbeschränkungen nicht zu erwarten sind oder nur dann zu erwarten sind, wenn mit Verkehrsverlusten gerechnet werden muss. Der Prognosegutachter sagt etwas anderes. Die Arbeitsplatzversprechen des FBS-Gutachters dürften um 30 % erhöht sein. Mit entsprechend niedrigen Einkommen oder Arbeitsplätzen ist 2023 zu rechnen. Die nächtliche Betriebsbereitschaft des Flughafens oder Sperrstunden nachts, keine Flüge in der Nacht verhindern. Das ist wichtig. Es ist nicht so, wenn es am Flughafenstandort Berlin ein Nachtflugverbot geben würde, dass nachts nicht mehr geflogen wird. Es wird auch nachts geflogen, allerdings an anderen Standorten. Da ist die Frage zu stellen, an welchen Standorten in Deutschland Nachtflugbetrieb raumordnerisch - das ist eine andere Frage, die beantwortet werden muss - vertretbar oder nicht vertretbar ist. Möglicherweise nächtlich stattfindender Landebetrieb ist aus meiner Sicht allein eine politische Entscheidung. Es gibt für den Singlestandort Berlin keine entsprechende Begründung, einen Nachtflugbetrieb an diesem Flughafen durchzuführen, allein aufgrund seiner solitären Lage. Es gibt keine Konkurrenz, auf die das Originäraufkommen, das in Berlin erwartet wird, abgewickelt werden kann. Da verweise ich noch einmal auf das Gerichtsurteil - ich bin sofort fertig -, das nämlich gesagt hat, dass in Berlin im Gegensatz zu Frankfurt und München als Großflughafen ein mittelgroßer Flughafen gebaut wird und kein Großflughafen. Das war eine wesentliche tragende Säule der Gerichtsentscheidung.

Negative raumwirtschaftliche Effekte sind durch ein Nachtflugverbot nicht zu erwarten. Frau Vorsitzende, ich komme damit zum Schluss. Sie bekommen diese Folien nach bzw. liegen sie schon vor. - Ich bedanke mich und warte auf Fragen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich bedanke mich auch, Herr Faulenbach da Costa. - Ich rufe jetzt Herrn Prof. Greiser auf.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi. Consult GmbH):

(Der Sachverständige referiert anhand einer Powerpoint-Präsentation.)

Frau Vorsitzende! Meine Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Einladung, hier vortragen zu dürfen. Ich werde zu vier Fragepunkten Stellung nehmen (Anlage 5). Erstens zu Schlafstörungen durch nächtlichen Fluglärm, zweitens zu Störungen der geistigen Bildung von Kindern, drittens zu Gesundheitsgefährdungen durch nächtlichen Fluglärm und schließlich viertens zu wirtschaftlichen Folgen der Gesundheitsstörung.

Das Bundesverwaltungsgericht und auch die Mehrheitsfraktion des brandenburgischen Landtages betrachten - wie es heißt - die unantastbare Kernnacht als ausreichend für die Bevölkerung. Ich frage mich aber, ob das Bundesverwaltungsgericht und auch einige Politiker wirklich wissen, wie viel Schlaf der Mensch tatsächlich braucht. Dazu nur ganz wenige Folien. Diese verdanke ich dem Umweltbundesamt. Dort finden Sie dargestellt die Entwicklung des Schlafbedürfnisses über die Lebensalter hinweg vom Säugling bis zum Jugendlichen. Der Säugling braucht 16 bis 17 Stunden. Das nimmt dann kontinuierlich ab. Im Rahmen der Frankfurter Belästigungsstudie ist eine Zufallsstichprobe der Bevölkerung gefragt worden, wie lange sie pro Nacht schlafen. Das sind Männer und Frauen im Alter zwischen 17 und 97 Jahren, die befragt wurden. Sie sehen auf einen Blick, dass die Frauen in allen Altersgruppen länger schlafen. Ich habe Ihnen - -

(Heiterkeit)

Ich will das nicht kommentieren.

(Zuruf: Frauen leben ja auch länger!)

Das wäre natürlich eine Empfehlung an die Männer, sie könnten auch länger leben, wenn sie länger schliefen.

(Heiterkeit)

Zur Verdeutlichung dessen, was tatsächlich die Kernnacht bedeutet. Bei fünf Stunden Schlaf habe ich Ihnen den blauen Strich dort einmontiert. Sie sehen, dass in allen Lebensaltern etwa ein Drittel, wenn nicht mehr, der durchschnittlichen Schlafdauer gestrichen oder gestört ist.

In Frankfurt ist auch gefragt worden: Wann gehen Sie ins Bett? Wann stehen Sie wieder auf? Die Kernzeiten habe ich auch wieder mit blauen Linien markiert. Sie sehen, dass sowohl abends in der Nachtrandzeit als auch morgens ein erheblicher Anteil der Bevölkerung lieber gern ungestört schlafen würde.

Zweiter Punkt: Störung der geistigen Entwicklung von Kindern, das heißt insbesondere Störung des Erwerbs der Lesefähigkeit. Da gibt es eine exemplarische Studie, auf die wir zurückgreifen können, das sogenannte Ranch-Projekt, das wesentlich gefördert durch die EU in drei europäischen Ländern, nämlich Großbritannien, den Niederlanden und Spanien, durchgeführt wurde. Im Umfeld der Flughäfen London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol und Madrid-Barajas wurden an 89 Schulen ca. 3 000 Kinder im Alter zwischen neun und zehn Jahren untersucht. Um die verschiedenen Effekte vernünftig auswerten zu können wurden nicht nur der Fluglärm an der Schule, sondern auch der Fluglärm am Elternhaus, Straßenlärm, soziale Bedingungen, Fremdsprachlichkeit im Hause, Bildung der Mutter und Erkrankungen des Kindes berücksichtigt.

In dieser Abbildung sehen Sie, wie Fluglärm in der Schule und wie Fluglärm zu Hause korrespondieren. Sie sehen, dass es im Durchschnitt eine gute Beziehung gibt. Wo es zu Hause leise war, war es auch in der Schule leise und umgekehrt.

Wie wirkt sich nun der Fluglärm auf die Entwicklung der Lesefähigkeit aus? Das sehen Sie an dieser Abbildung, ein Index, der gebildet wurde, um die unterschiedlichen Bedingungen in den drei Ländern vernünftig wiedergeben zu können. Sie sehen, dass ab einem Fluglärm zwischen 35 und 40 Dezibel, also einem kaum wahrnehmbaren Fluglärm, die Lesefähigkeit kontinuierlich abnimmt. Das heißt, wir haben in einer wichtigen Entwicklungsstufe der kindlichen geistigen Entwicklung einen erheblichen Einfluss auf eine ganz wesentliche Fähigkeit, die später auch für die Berufsfähigkeit gebraucht wird.

Die Methoden und Instrumente des Ranch-Projektes sind im Übrigen im Wesentlichen von Herrn Privatdozenten Dr. Maschke im Rahmen einer Pilotstudie in Brandenburg im Jahr 2009 adaptiert und erprobt worden.

Dritter Punkt: Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Fluglärm. Die Frage, so wie ich sie aus der Vorlage wahrgenommen habe, war: Welche gesundheitlichen Folgen sind zu erwarten bei einer Spitzenbelastung von 111 Flugbewegungen pro Nacht?

Ich kann zurückgreifen auf eine große Studie, die wir im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn gemacht haben, wo in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2004 im Durchschnitt 87 nächtliche Flugbewegungen stattgefunden haben. Deswegen glaube ich, dass die Ergebnisse so praeter-propter mit einiger Vorsicht zu übertragen sind.

Die Frage, die wir in dieser Studie, die wir im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführt haben, gestellt haben, war: Führt nächtlicher Fluglärm zu erhöhter Er-

krankungshäufigkeit für Herz- und Kreislauferkrankungen und für psychische Erkrankungen? Wir haben dabei auf die Daten von mehr als 1 Million Versicherten von acht gesetzlichen Krankenkassen zurückgreifen können, die in unserer Studienregion wohnten. Das heißt, Studienregion war der Bereich der Stadt Köln und zweier angrenzender Landkreise. Wir haben damit etwas über 55 % der Gesamtbevölkerung der Studienregion abgedeckt, die sechs verkehrsreichsten Monate als Basis genommen und Straßen-, Schienenlärm bekommen vom Landesumweltamt des Landes Nordrhein-Westfalen. Wir haben natürlich eine Reihe von anderen Faktoren noch einbezogen und als Sozialstatus die variable Häufigkeit des jeweiligen Ortsteils oder Stadtteils. Unsere Zielkrankheiten waren Herz- und Kreislaufkrankheiten und darunter dann Herzinfarkt, Herzschwäche, koronare Herzkrankheit und Schlaganfall. Hier haben wir die Neuerkrankungshäufigkeit ermitteln können und haben das Ganze kontrolliert für eine Reihe von Störvariablen. Wir haben alles ausgewertet für Männern und Frauen, nahmen dabei natürlich das Alter als Störvariable, Fettstoffwechselstörungen, Diabetes Typ I und Typ II, Depressionen und Angststörungen. Weitere Erkrankungen, die wir auch untersucht haben, war die Häufigkeit der Depression und Wahnerkrankungen.

Wir haben vom Flughafen Köln-Bonn eine wesentliche Zusatzvariable neben den Einzelflugdaten des Jahres 2004 bekommen, nämlich Anschriften derjenigen, die sich auf Kosten des Flughafens Schallschutzfenster für Schlafzimmer finanzieren lassen konnten. Sie sehen auf dieser Abbildung, das ist der Anteil der Bevölkerung über die einzelnen Dezibelklassen, der grün eingefärbt ist. Sie sehen, dass das mit dem eigentlichen Dauerschallpegel hier im Zeitfenster von 23 Uhr bis 1 Uhr nur relativ schlecht korreliert. Das erlaubt uns aber spezifische Auswertungen.

Sie haben jetzt hier die Ergebnisse für sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen zusammengefasst für Männer ab 40 Jahre, und zwar von Dauerschallpegeln des Fluglärms 23 Uhr bis 1 Uhr, also einen Teil der Nachtrandzeiten noch, bis 60 Dezibel aufwärts. Sie sehen, dass mit zunehmendem Alter das zusätzliche Risiko relativ stark abnimmt. Wir haben lange gerätselt, woran das liegen könnte und sind zum Schluss darauf gekommen, dass es vermutlich daran liegt, dass mit zunehmendem Alter das Ausmaß der Schwerhörigkeit stark zunimmt. Eine schwedische Studie hat dieses spezifisch untersucht und festgestellt, dass Blutdruckeffekte bei Schwerhörigen durch Fluglärm praktisch nicht mehr vorkommen.

Sie haben hier jetzt, auch wieder für Männer,

(Unruhe im Saal)

Darf ich? - Sie haben hier wieder für Männer die Untergruppe derjenigen, die sich keine Schallschutzfinanzierung durch den Flughafen leisten können. Sie sehen, dass die Risiken stärker ausfallen. Das heißt, das Erkrankungsrisiko nimmt zu.

Hier haben Sie etwas Vergleichbares für Frauen, Gesamtbevölkerung. Ich bitte zu beachten, dass sich die Dimension ändert. Der Anstieg des Erkrankungsrisikos nimmt sehr viel stärker zu als bei Männern und ist höher als in der Gesamtbevölkerung, natürlich auch höher als bei denjenigen, die sich Schallschutzfinanzierung leisten konnten.

Hier haben Sie das Gleiche für Herzschwäche, Männer in der Gesamtbevölkerung, hier einen leichten Anstieg bei denjenigen ohne Lärmschutzfinanzierung und bei Frauen wieder einen sehr viel stärkeren Anstieg.

Für einen Schlaganfall fanden wir vergleichbare Effekte. Ich zeige Ihnen dieses Bild hier, weil wir auch der Frage nachgegangen sind, was passiert denn, wenn jemand sowohl dem Fluglärm als auch Straßenlärm ausgesetzt ist. Das kommt nicht selten vor. Das haben wir hier auf dieser Abbildung. Sie haben hier Männer im Alter von 55 Jahren und dargestellt, was passiert, wenn zu dem Fluglärm noch ein Straßenverkehrslärm hinzukommt. Sie sehen, dass der Straßenverkehrslärm auch einen Effekt hat und dass dieses additiv zu sein scheint. Das heißt, was natürlich nur plausibel ist, wenn einer nicht nur einer Lärmquelle, sondern mehreren ausgesetzt ist, dann kann der Körper auch entsprechend unterschiedlich reagieren.

Hier noch einmal zusammengefasst.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE) weist diskret auf die vorgesehene Redezeit hin.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi.Consult GmbH):

Frau Vorsitzende, darf ich darauf hinweisen, dass ich dieses Problem der Zeitbeschränkung mit der Ausschussreferentin vorbesprochen habe. Sie hat mir daraufhin etwas zugestanden.

(Unruhe)

Aber wenn Sie sagen, das geht nicht, dann mache ich jetzt Schluss.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Herr Prof. Greiser, diese Frage hätten Sie jetzt nicht stellen dürfen. Wenn Sie sehr charmant darauf hingewiesen haben, dass Sie mit der Ausschussreferentin diesbezüglich um ein paar Minuten wohl gefeilt haben, dann würde ich sagen, machen Sie Ihre Ausführungen noch zu Ende. Aber der Hinweis ist einfach geboten an der Stelle.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi.Consult GmbH):

Vielen Dank. - Hier haben Sie zusammengestellt für Männer und Frauen das Erkrankungsrisiko, das zusätzliche Erkrankungsrisiko für 55 bis 60 Dezibel. Sie sehen auf einem Blick: Frauen haben ein höheres Risiko.

Ich habe auch erst lange gerätselt, woran das liegen könnte. Ich bin darauf gekommen, es liegt vermutlich daran, dass Frauen in jeder Altersgruppe seltener schwerhörig sind als Männer.

(Heiterkeit)

Das ist ein Fakt. Ich habe erst gesagt, Frauen sind sensibler, aber ...

Was wir gefunden haben, ist in anderen Studien auch gefunden worden, zum Beispiel in der Jena-Studie, auch einer großen EU-Studie, in der die Häufigkeit von Bluthochdruck in Abhängigkeit vom Fluglärm untersucht wurde. Es fand sich bei nächtlichem Fluglärm, aber nicht bei Fluglärm am Tage, ein starker Anstieg. Schließlich gibt es eine ganz aktuelle Studie aus der Schweiz, in der untersucht wurde, inwieweit sich Fluglärm niederschlägt in der Sterblichkeit an Herzinfarkten. Sie sehen in dieser Abbildung auf der linken Seite den Einfluss von Fluglärm, auf der rechten Seite den Einfluss von Straßenverkehrslärm. In beiden Fällen mit zunehmendem Fluglärm oder Straßenverkehrslärm nimmt die Sterblichkeit an Herzinfarkten zu.

Was wir auch gefunden haben, war eine Erhöhung der Krebserkrankungshäufigkeit für sämtliche Krebserkrankungen bei Frauen, was insbesondere auf den Brustkrebs zurückzuführen ist. Das hier nur stellvertretend für Wahnstörungen. Das heißt Psychosen, Schizophrenie, Vergleichbares bei Männern wie bei Frauen.

Schließlich wirtschaftliche Konsequenzen der Gesundheitsstörungen. Was ich Ihnen hier vorstellen kann, sind bloß Näherungsrechnungen, weil im Grunde die dafür erforderlichen Daten nur unvollständig vorhanden sind. Wir haben das trotzdem gemacht. Ich habe mich dabei, was die Bevölkerung angeht, auf eine Berechnung von Herrn Dr. Maschke aus dem Jahre 2005 gestützt, der die Prognose von 360 000 Flugbewegungen vom BBI für die betroffene Bevölkerung geschätzt hat.

Nur um Ihnen das hier ganz kurz darzustellen. Sie haben hier die Darstellung der zusätzlich erfolgten Erkrankungen von Herz- und Kreislaufkrankheiten unter zwei Modellen: einmal unter Berücksichtigung des Fluglärms für die gesamte Nacht von 22 Uhr bis 6 Uhr und einmal von 23 Uhr bis 1 Uhr. 23 Uhr bis 1 Uhr ist deswegen ein besonders sensibler Zeitpunkt, weil sich Störungen in der ersten Nachthälfte physiologisch besonders stark niederschlagen. Was wir dabei über sämtliche Altersgruppen, über sämtliche Dezibelklassen herausbekommen, sind zusätzliche Erkrankungen pro Jahr für Herz- und Kreislaufkrankheiten von 168 bis 268.

Dieses ist, was Herzinfarkte angeht, eine Unterschätzung, weil ein erheblicher Anteil von Männern und Frauen am Herzinfarkt verstarben, bevor sie das Krankenhaus erreichen konnten und wir nur Krankenhausdaten haben. Das heißt, die zusätzlich Erkrankten erhöhen sich entsprechend. Wenn man dann noch die Todesfälle berücksichtigt, entstehen dabei 133 bis 216 pro Jahr.

Wenn man die daraus entstehenden Kosten auf der Basis der Auswertung des Statistischen Bundesamtes jetzt zusammenfasst, dann ergeben sich zusätzliche Kosten für Herz- und Kreislaufkrankheiten für ein Jahr von 1,4 bis 2,3 Millionen. Wenn Sie das Ganze kumulativ über 10 Jahre betrachten, dann sind das 86 bis 142 Millionen.

Die Frage ist: Ist das relevant für Politiker, und könnte man es exakter berechnen? Das könnte man mit Sicherheit, wenn entsprechende Daten, die leicht aufbereitbar sind, zur Verfügung stünden. Die Frage ist, was die Politiker im Grunde brauchen. Da geht der Epidemiologe natürlich einen Schritt weiter, als es sein eigenes Fach ist. Nach meiner Auffassung müssten zu einer politisch begründeten Abwägung die Politiker auf der einen Seite wissen, welcher wirtschaftliche Nutzen durch den Betrieb des Flughafens entsteht, auf der anderen Seite aber auch abschätzen können, welche sozialen Kosten durch zusätzliche Erkrankungen, durch Todesfälle, durch Arbeitsplatzausfälle und durch Gesundheitskosten entstehen.

Herr Hofmann (Rechtsanwaltskanzlei Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen):

Ich möchte mich zunächst kurz vorstellen: Ich bin Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht aus München. Der Grund, warum ich mich mit dem Thema Nachtflug am BBI beschäftige, ist folgender: Unsere Kanzlei berät und vertritt seit vielen Jahren die im Umfeld des Flughafens Schönefeld gelegenen Kommunen, unter anderem auch im Zuge des Prozesses vor dem Bundesverwaltungsgericht.

Ich möchte mein Referat mit einer Frage beginnen, die in Ihrem Fragenkatalog enthalten war: Wie ist der Nachweis erbracht worden, dass der Nachtflug unabweisbar ist und nicht im Tageszeitraum abgewickelt werden kann? Das ist aus meiner Sicht die zentrale juristische Eingangsfrage. Sie ist ja auch vom Bundesverwaltungsgericht der Behörde als Hausaufgabe mitgegeben worden: Ermittelt einmal belastbar, was da wirklich erforderlich ist. Nun aus meiner Sicht die Überraschung: Herr Beyer möge es mir verzeihen, ich bin der Auffassung, im Planergänzungsverfahren ist dieser Nachweis nicht erbracht worden. Wieso? Es ist ganz einfach: Im Planergänzungsverfahren ist natürlich, wie in solchen Fällen üblich, eine Vielzahl von Gutachten und Stellungnahmen eingeholt worden und auch eingegangen, zum einen von der Antragstellerin, zum anderen von den Fluggesellschaften und auch von den Betroffenen.

Der entscheidende Punkt ist aus meiner Sicht, dass sich die Behörde im Beschluss maßgeblich bei der Nachtflugregelung auf ein von ihr selbst in Auftrag gegebenes Gutachten stützt, nämlich auf das Gutachten „Nachtflugbedarf am Flughafen Berlin Brandenburg International“ der Firma Intraplan. Das ergibt sich unmittelbar aus dem Planergänzungsbeschluss. Auf der Seite 73 schreibt die Behörde selbst:

„Wir haben es in Auftrag geben müssen, weil wir mit den ansonsten zur Verfügung gestellten Unterlagen die Abwägungsentscheidung nicht haben treffen können.“

Und der letzte Satz:

„Die Planfeststellungsbehörde hat sich deshalb bei der Ermittlung und Bewertung des Nachtflugbedarfs insbesondere auf die Untersuchung von Intraplan gestützt.“

Diese Bedarfsprognose weist aus meiner Sicht schwerwiegende methodische Mängel auf, die ich Ihnen im Folgenden gern erläutern möchte. Kern der Prognose ist die berühmte Hochrechnung; da kommen wir auf 77 Flüge in der Nacht oder 103 in der typischen Spitzennacht. Wie hat Intraplan das gemacht? Intraplan hat gezählt, welche Nachtflüge im Jahr 2008 auf dem Berliner Flughafensystem stattgefunden haben, und hat diese Flüge in zehn verschiedene Verkehrssegmente unterteilt, z. B. Interkontinentalverkehr, HAP-Fliegerverkehr, Regierungsflüge, Flüge zu Touristikzielen usw. usf. Die entscheidende Rechenoperation lag nun darin, dass man diese gezählten Flüge hochgerechnet hat, und zwar mit Wachstumsfaktoren, die natürlich von Verkehrssegment zu Verkehrssegment unterschiedlich sind, weil ja keiner davon ausgeht, dass sich der Nachtflug in allen Bereichen gleich entwickelt.

Das Problem ist nunmehr, dass diese Faktoren, die schon aus arithmetischen Gründen maßgeblichen Einfluss auf das Prognoseergebnis haben, nicht in der Prognose selbst ermittelt worden sind, sondern angeblich dem sogenannten Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb bzw. der diesem zugrunde liegenden Luftverkehrsprognose Deutschland 2020 entnommen sein sollen. Beide stammen im Übrigen auch von Intraplan.

Das Problem ist nun folgendes: Wenn man die beiden Studien nebeneinanderlegt, einerseits die BBI-Nachtflugbedarfsprognose und andererseits die Luftverkehrsprognose Deutschland 2020, stellt man fest, dass die von Intraplan bei der BBI-Prognose angesetzten Faktoren weder im Masterplan noch in der Luftverkehrsprognose stehen. Wenn man es sich genauer anschaut, stellt man fest, dass in der Luftverkehrsprognose völlig andere Verkehrssegmente untersucht werden. Das heißt, Intraplan teilt dort den insgesamt stattfindenden Luftverkehr anders auf. Wenn man noch weiter geht und schaut, was denn vergleichbar sein könnte, dann finden sich teilweise gravierend andere Aussagen zum erwarteten Wachstum der Segmente. Beispielsweise für den Interkontinentalverkehr prognostiziert Intraplan in der BBI-Prognose das mit Abstand stärkste Wachstum, und in der Luftverkehrsprognose Deutschland 2020 wird hier nur ein unterdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Irgendwie passt das hinten und vorn nicht zusammen.

Ein nächster kleiner Punkt ist auch noch ganz „nett“. Ich komme zu meiner Eingangsfrage zurück: Wie ist denn der Nachweis erbracht worden, dass Flüge nicht ohne Not in der Nacht abgewickelt werden? Intraplan prognostiziert, untersucht, rechnet, rechnet und rechnet und behauptet dann als Ergebnis der Begutachtung, dass die in einer bestimmten Tabelle enthaltenen Flüge nicht mehr verschiebbar seien.

Das wird so definiert, dass diese entfallen würden, wenn in dieser Zeitscheibe nicht geflogen werden dürfte. Das Problem ist: Die Intraplan-Prognose stammt vom Juni 2009, und Intraplan ist davon ausgegangen, dass sämtliche Randzeiten mit Ausnahme der Kernzeit, also auch bis 24.00 und ab 05.00 Uhr geflogen werden dürfte, und prognostiziert in dieser Zeiten nun einige Flüge hinein. Wie Sie wissen, ist die Planfeststellungsbehörde diesem Ansatz nicht gefolgt, sondern hat gesagt: Die Zeit von 23.30 bis 24.00 Uhr und 05.00 bis 05.30 Uhr ist von regulärem Flugverkehr freizuhalten. Dabei stelle ich mir natürlich die Frage: Was passiert denn mit den Flügen, die Intraplan dahinein prognostiziert hat? Diese müssten ja nach der eigenen Definition des Gutachters entfallen. Das ist aber nicht so, sondern diese Flüge sind von der Behörde nach Rücksprache mit Intraplan – das ergibt sich aus den Verwaltungsakten – einfach in die davor und danach liegende Zeitscheibe verschoben worden. Daher stellt sich für mich die Frage: Was ist da los? Sind diese jetzt verschiebbar oder sind sie es eben nicht? Und wenn diese verschiebbar sind, wieso dann nicht auch noch die anderen?

In der Folge möchte ich in der PowerPoint-Präsentation (Anlage 6) etwas Statistik anführen. Die Statistik entstammt den Intraplan-Prognosen bzw. den Angaben aus dem Planergänzungsbeschluss. Hintergrund ist einfach: Es gibt keine unabhängigen belastbaren Prognosen. Wir haben für den Prozess keine anfertigen lassen; das hat einfach rechtliche Gründe. Wir haben in der Durchschnittsnacht 2023 77 Bewegungen und in der typischen Spitzennacht 103. Hier möchte ich aber auf einen Irrtum aufmerksam machen. Die typische Spitzennacht ist nämlich nicht definiert als die Maximalbelastung, sondern das ist die Nacht, die mit dem dreißigsthöchsten Aufkommen zu erwarten ist; will also heißen: Es gibt noch 29 Nächte mit noch mehr Flugbewegungen. Da wird also ganz schön was geboten sein. Hier die Statistik,

(Verweis auf die Projektion von Folien)

auf die ich nicht näher eingehen möchte. Nach den Prognosen sollen also auf dem BBI 2023 fast dreimal so viele Flugbewegungen in der Nacht stattfinden wie heute auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld und fast viermal so viel wie auf dem heutigen Flughafen Tegel.

Ich komme zum letzten Punkt; das war auch eine Frage aus Ihrem Fragenkatalog: Könnte das Land Brandenburg im Vorgriff auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ein Nachtflugverbot verordnen? Meines Erachtens könnte das Land Brandenburg die Nachtflugregelung, die nach einer Vorschrift des Verwaltungsverfahrensgesetzes verfügt worden ist, aufheben, natürlich nach Anhörung der Beteiligten: Flughafengesellschaft, Fluggesellschaften sowie Betroffene. Der Rücknahmegrund wäre natürlich der, dass man sagt: Gut, ich habe mich da maßgeblich auf ein Gutachten gestützt, das vielleicht nicht so belastbar ist, wie ich es mir ursprünglich vorgestellt habe.

Rechtliche und finanzielle Risiken sind meines Erachtens relativ gering, weil der § 50 Verwaltungsverfahrensgesetz bis zum Abschluss der Klageverfahren, die ja noch laufen, nur einen sehr eingeschränkten Vertrauensschutz der durch den Planergänzungsbeschluss Begünstigten bietet. Vielleicht für Sie ganz interessant: Das Bundesverwaltungsgericht hat jetzt für mündliche Verhandlungen den 20. und den 21.09.2011 terminiert.

Ich komme zu meiner letzten Folie:

(Verweis auf die Projektion)

Was passiert denn eigentlich, wenn der Planergänzungsbeschluss in der einen oder anderen Form zurückgenommen oder ansonsten aufgehoben wird, möglicherweise auch durch ein Urteil? Wir hätten die rechtliche Situation wie vor Erlass des Planergänzungsbeschlusses. Wir könnten hier also nicht auf einmal Schluss machen und sagen: Das war's jetzt. Klar ist: Wir brauchen für den BBI eine Nachtflugregelung. Bis zum Erlass dieser Neuregelung dürfte nach Inbetriebnahme des BBI kein Nachtflugverkehr stattfinden – das steht so im Ersturteil –, und es müsste eine neue Abwägungsentscheidung getroffen werden. Voraussetzung wären neue Gutachten. Die bisherigen sind ja aus Sicht der Behörde nicht geeignet, das Für und Wider abschließend darzutun. Intraplan funktioniert auch nicht so wirklich. Meines Erachtens wird man festhalten können: Die Nachtkernzeit muss frei bleiben. Ich bin auch der Meinung, dass es für die Betroffenen eigentlich nicht sehr viel schlimmer kommen könnte als nach dem jetzigen Beschluss. Ich glaube nämlich nicht, dass man bei einer derartigen Anzahl der Lärmbetroffenen – wir haben 40 000 unzumutbar Lärmbetroffene, das ist ein Originalzitat aus dem Ersturteil – bis 24.00 Uhr und ab 05.00 Uhr regulär fliegen kann. Ich würde es mir ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr wünschen. Ob das rechtlich auf Grundlage der derzeit geltenden Gesetze möglich ist, weiß ich nicht.

Vielleicht als Hinweis, wohin der Weg gehen könnte: Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem Schönefeld-Urteil ausdrücklich die derzeitige Regelung auf dem Flughafen Tegel als Beispiel für eine Nachtflugregelung erwähnt. Das heißt natürlich nicht, dass nichts anderes geht; das wäre überinterpretiert. Aber ohne irgendeinen Grund werden sie das nicht hineingeschrieben haben.

Herr Jühe (Bürgermeister der Stadt Raunheim):

Die Stadt Raunheim wird in der Medienlandschaft immer als die lauteste Stadt Deutschlands bezeichnet, was maßgeblich dem Fluglärm geschuldet ist. Darüber hinaus bin ich Vorsitzender der Frankfurter Fluglärmkommission, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen und seit über zehn Jahren mit der Thematik intensiv befasst (Anlage 7).

Ich bin dezidiert als Bürgermeister dieser fluglärmbelasteten Stadt eingeladen worden. Deswegen, meine ich, ist es auch sinnvoll, einmal etwas hineinzuschauen, wie es sich in einer solchen Stadt unter diesen Nachtflugbedingungen, die es derzeit gibt, lebt. Nur zur Orientierung: Es ist so, dass das gesamte Stadtgebiet von Raunheim bei Ostwetterlage direkt überflogen wird; es sind 700 Überflüge innerhalb von 24 Stunden. Die Überflughöhe beträgt zwischen 350 und 270 m. Das bedeutet, dass das durchschnittliche Schallereignis bei 77,1 dB (A) liegt, also auch in der Nacht.

Es ist in Raunheim erfahrbar, aber auch in der Mediation erkannt worden, dass es unter solchen Voraussetzungen unbedingt notwendig ist, Ruhephasen zu gewährleisten, weil die Tagbelastung so immens ist, dass man quasi eine Erholungsphase dringend braucht. Ihnen ist sicherlich bekannt, dass es im Kontext der Diskussion um den Ausbau des Frankfurter Flughafens ein Mediationsverfahren gab. Ergebnis dieses Mediationsverfahrens war, dass zwar ein Ausbau des Frankfurter Flughafens erfolgen soll, dass aber die Nacht gegenüber der gegenwärtigen Situation deutlich besser geschützt werden soll. Man hat in Frankfurt einen Zeitraum zwischen 23.00 und 05.00 Uhr festgelegt, der überflugfrei bleiben soll.

Die hessische Landesregierung hat mittlerweile eine etwas abweichende Position dazu eingenommen, indem sie auf die rechtlichen Kontext verweist und im Planfeststellungsbeschluss für diesen Kernzeitraum 17 Flüge jahresdurchschnittlich festgelegt hat; Gesamtflugbewegungen in der Nacht: 150. Das Ganze ist vor dem hessischen Verwaltungsgerichtshof verhandelt worden, und der VGH hat den Planfeststellungsbeschluss an dieser Stelle kritisiert und gesagt: Es kann so nicht funktionieren. Es hat hier eine Festlegung der Politik gegeben, die auch nachvollziehbar ist, die aus der besonderen Belastungssituation resultiert. Deswegen sollten in der Kernzeit der Nacht, zwischen 23.00 und 05.00 Uhr, nur nahe null Flüge abgewickelt werden dürfen. Das Ganze wird voraussichtlich in diesem Jahr oder spätestens im nächsten Jahr vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt.

Dass die Raunheimer Bevölkerung mit besonderem Interesse darauf schaut, können Sie sich unter diesen Lärmvoraussetzungen vorstellen. Es ist klar erkennbar, dass den Menschen insbesondere an dem Nachtschutz gelegen ist. Diejenigen, die in Raunheim leben, wägen durchaus auch wirtschaftliche Belange ab. Denn ein großer Teil derer, die dort leben, ist auch gleichzeitig am Flughafen beschäftigt. Trotzdem gibt es dort eine eindeutige Positionierung, die sich auch in einstimmigen Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung ausdrückt, nämlich dass das Nachtflugverbot, das hier über die Mediation versprochen war, auch unbedingt kommen muss.

Ich möchte noch auf einzelne Aspekte eingehen. Ich habe gesagt, dass es auch ein Kompensationsbedürfnis für die Tagbelastung gibt. Vielleicht sollte man dazu noch sagen, dass insbesondere die hohen Pegel – über 70 dB (A) – dazu beitragen, dass dieses Regenerationsbedürfnis eintritt. Sie können auch sicher sein, dass Pegel oberhalb 70 dB (A) bedeuten, dass Sie in der Nacht wach werden.

Bei 77,1 dB (A) Durchschnittspegel ist es so, dass ich beispielsweise bei gekippten Fenstern, wenn der erste Flieger bei der bestehenden Nachtflugregelung um 04.00 Uhr kommt, wach bin und das Fenster schließe. Das ist im Frühjahr und im Herbst erträglich, im Sommer ist es eine Katastrophe.

Jetzt ist die Stadt Raunheim mit passivem Schallschutz durch ein Programm im Zeitraum 2001 bis 2006 bedacht worden. Wir haben jetzt eine Studie in Auftrag gegeben, die sich damit befasst, inwieweit dieser passive Schallschutz genutzt wird, wie er genutzt wird und ob denn die Leute damit zufrieden sind. Die Veröffentlichung dieser Studie steht erst in vier bis sechs Wochen an; aber ich habe schon erste Ergebnisse abgreifen können. In der Tat ist es so, dass die Leute passiven Schallschutz nicht als adäquaten Schutz empfinden. Das Einbauen von Lüftern bedeutet einerseits, dass sie die Eigengeräuschsituation durch den Lüfter haben. Es wird auch nur eine relativ geringe Luftmenge in den Raum geblasen. Wir haben auch feststellen können, auch aufgrund der Sozialstruktur, dass es offensichtlich den Leuten schwer vermittelbar ist, mit welchem Wartungsaufwand passiver Schallschutz verbunden ist. Es gibt Leute, die 2001 einen Lüfter eingebaut bekommen haben und den Filter für damals heute noch drin haben. Das ist kein unerheblicher Anteil. Das bedeutet, dass man hier auch unter dem Aspekt der Lufthygiene deutliche Fragezeichen machen muss, was den Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen betrifft.

Man muss also feststellen, dass passiver Schallschutz die Schlafqualität offensichtlich reduziert. Das wird auch Hauptaussage dieser Studie sein. Hinzu kommt auch, dass sich viele Menschen dagegen wehren, auch psychisch dagegen wehren, sich gänzlich gegen den Außenbereich abzuschotten. Ganz viele Befragte tragen vor, dass das für sie ein Riesenproblem ist; das ist auch durchaus nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass sie keinerlei Kühleffekte über diese Einblaslüfter haben. Es ist, wie ich auch aus eigener Erfahrung sagen kann, ja nicht so, wie immer dargestellt wird, dass man mit dem passiven Schallschutz tatsächlich den Lärm komplett draußen hält; man reduziert den Lärm. Das, was das Fluglärmschutzgesetz derzeit über seine Verordnungen an technischen Vorgaben für den passiven Schallschutz macht, ist unzureichend, weil das Schalldämmmaß über Mittelwerte bestimmt wird. Das heißt, zum Zeitpunkt des Auftretens des Fluglärms sind diese verstärkten Scheiben gar nicht geeignet, das eigentlich gewollte Schutzziel im Schlafraum zu erreichen. Das ist ein Riesenproblem. Wir haben im Gesetzgebungsverfahren darauf hingewiesen, sind aber in diesem Zusammenhang leider nicht hinreichend beachtet worden.

Im Fragenkatalog entdeckte ich auch die Frage, inwieweit es möglich ist, dieser Nachtflugproblematik - einerseits aus wirtschaftlichen Gründen fliegen zu wollen und andererseits die Leute schützen zu wollen - dadurch Herr zu werden, dass es die neueren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die derzeit in Frankfurt erprobt werden, zuließen, Nachtflugbetrieb aufrechtzuerhalten, indem man Wohngebiete umfliegt etc. Ich bin da nun wirklich Experte, weil ich auch dem Gremium angehöre, das dieses Maßnahmenpaket erarbeitet hat, und muss Ihnen sagen: Das kann ein Nachtflugverbot nicht ersetzen, und zwar vor allem aus folgendem Grund:

Die am stärksten belasteten Wohngebiete, die in einem Bereich bis 10 km vor dem Aufsetzpunkt des Flugzeuges liegen, kann man mit den heutigen flugbetrieblichen Möglichkeiten nicht umfliegen. Das, was hier wirksam werden kann, ist zum Beispiel ein höherer Anflugwinkel u. Ä. Das reduziert aber nur leicht die Pegel, die in den Wohngebieten auftreten, aber nicht so hinreichend, dass man sagen kann, jetzt ist die Bevölkerung angemessen geschützt. Das heißt, bitte betrachten Sie das, was der aktive Schallschutz hier an Potenzial bietet, stets als eine begleitende, aber nicht als eine die Nachtflugverbotsregelung ersetzende Maßnahme.

Ein wichtiger Punkt, den Sie beim Thema Nachtflug bedenken sollten, gerade weil er aus der Sicht der Bevölkerung eine so große Rolle spielt, ist, dass Sie auch mit sozialstrukturellen Verwerfungen rechnen müssen, wenn Sie eine extreme Fluglärmbelastung haben. Ich kann das für meine Stadt an den Sozialdaten leicht feststellen, aber insbesondere an einem Punkt, der auch leicht nachvollziehbar ist. Man hat Effekte, dass insbesondere Bevölkerungsanteile, die einkommensstärker, die bildungsorientiert sind, die an der Entwicklung ihrer Kinder in besonderem Maße interessiert sind, dazu neigen, die Stadt zu verlassen. Wir haben hierzu eine Befragung bei denen, die weggezogen sind, durchgeführt. 80 % haben als Grund für das Wegziehen den Fluglärm, insbesondere den nächtlichen Fluglärm, genannt. Da gibt es insbesondere die Sorge um die Gesundheit der Kinder. Es ziehen Bevölkerungsteile nach, die auf dem Mietwohnungsmarkt benachteiligt sind. Das sind häufig Familien mit Migrationshintergrund. In Raunheim haben mittlerweile 50 % der Bevölkerung Migrationshintergrund.

Das sind Entwicklungen, die man sehr gut aufzeigen kann und die sicherlich in dieser Intensität nicht auftreten würden, wenn ein Nachtzeitraum geschützt wäre, der tatsächlich die gesetzlichen Nachtzeiten umfasst, nämlich von 22.00 bis 06.00 Uhr.

Abschließend möchte ich nur noch darauf hinweisen, dass es derzeit diverse Gesetzesinitiativen gibt, auch im Bundesrat, zum Beispiel durch das Land Rheinland-Pfalz, die darauf zielen, den Nachtschutz über eine entsprechende Änderung des Luftverkehrsgesetzes stärker zu verankern. Damit wäre auch die Frage von Herrn Hofmann, wie sich das Ganze rechtlich umsetzen lässt, leichter zu beantworten. Deswegen möchte ich Sie noch einmal dazu auffordern, solche Initiativen zum Schutz der Nachtruhe im Luftverkehrsgesetz zu unterstützen.

Herr Prof. Dr. Kaltenbach (Deutsche Herzstiftung):

Vielen Dank für die Einladung. Ich bin Arzt und Kardiologe und spreche gewissermaßen als Anwalt von Betroffenen, von Patienten, aber auch von solchen, die nicht Patienten werden wollen. Ich war lange Chef der Kardiologie im Klinikum der Universität Frankfurt, bin seit vielen Jahren Mitglied im Dialogforum Flughafen Frankfurt, derzeit Vorstand Deutsche Herzstiftung usw.

(Projektion von Folien - Anlage 8)

Im Hinblick auf Lärmwirkungsforschung habe ich mich mit einer eigenen Studie im Umkreis des Frankfurter Flughafens beschäftigt, die auch publiziert ist. Die Anhörung im Hessischen Landtag ist im Internet verfügbar. Eine Übersichtsarbeit im „Deutschen Ärzteblatt“ wurde gemeinsam mit Maschke verfasst.

Das Thema Gesundheit und Herz-Kreislauf ist dabei am besten an der Frage des Blutdrucks festzumachen. Alle verfügbaren Studien sprechen dafür, dass Lärm eine Auswirkung auf Herz-Kreislauf hat, spezifisch auf den Blutdruck. Die älteste Studie ist schon 40 Jahre alt. Dabei wurde unter dem Titel „Lärm und Blutdruckkrankheit“ im Verlauf einer Längsschnittstudie über 30 Jahre festgestellt, dass Arbeiter in einer stark industriellärmverseuchten Fabrik im Laufe ihrer Betriebszugehörigkeit fast ausnahmslos einen Hochdruck im Sinne der Hochdruckkrankheit entwickeln.

Im Laufe der Jahrzehnte sind sehr viele Studien entstanden, die gezeigt haben, dass es nicht nur um die Hochdruckkrankheit, also den ausgeprägten Bluthochdruck geht, sondern überhaupt um die Steigerung des Blutdrucks. Wenn man in einer Bevölkerungsgruppe eine Steigerung des Blutdrucks von dem sogenannten optimalen Blutdruck 120/70 mm/HG in den sogenannten normalen Bereich 130/80 mm/HG oder in den sogenannten noch normalen Bereich 140/85 mm/HG - also insgesamt Blutdruckwerte, die man gemeinhin als normalen Bereich bezeichnet - um 10 bis 20 mm/HG feststellt, dann hat das prognostisch gewaltige Implikationen. Wenn man diese drei Gruppen - optimal, normal und hochnormal - über zwölf Jahre vergleicht, dann ist die Wahrscheinlichkeit, in diesen zwölf Jahren einen Herzinfarkt zu entwickeln, in der Gruppe mit dem noch normalen Blutdruck um das Achtfache höher als in der Gruppe mit normalem Blutdruck. Mit anderen Worten: Nicht nur die Entstehung der Blutdruckkrankheit im eigentlichen Sinne, sondern auch die Erhöhung des Durchschnittsblutdrucks um 10 bis 20 mm/HG hat prognostisch große Bedeutung.

Wir haben in diesem Sinne eine Studie um den Frankfurter Flughafen gemacht und dabei zwei Wohngebiete ausgesucht: ein Gebiet im Westen und ein Gebiet im Osten des Flughafens, und zwar so ausgewählt, dass die Bevölkerung nur von startenden Flugzeugen lärmbelastet war. Die Anflugrouten waren anders als die Abflugrouten, und nur die Abflugrouten haben Lärm verursacht. Wir konnten also diese Bevölkerung vergleichen und konnten sie auch im Längsschnitt beobachten. Im Vergleich zeigte sich mehr oder weniger erwartungsgemäß, dass die Westgruppe, die in Frankfurt in vier Fünfteln der Zeit Lärm hat, einen um etwa 10 mm/HG höheren Blutdruck hatte als die Ostgruppe, die nur in einem Fünftel der Zeit lärmbelastet wird.

Nun kann man aber gegen eine solche Studie immer einwenden: Woher wisst ihr, dass im Westen und im Osten die gleichen Menschen leben? Es können ja soziale Unterschiede bestehen; es können die Risikofaktoren anders verteilt sein. Das ist also eine Aussage, die man niemals todsicher treffen kann. Deswegen haben wir beide Gruppen auch über drei Monate verfolgt. Sie haben also täglich mit einem automatischen Messgerät morgens und abends Blutdruck gemessen und ihre Schlaf- und Beschwerdesymptomatik protokolliert.

Dabei zeigte sich, dass in den normalen Perioden, wo die beschriebene Differenz bestand, diese Differenz dann geringer wurde, wenn der Ostwind zunahm, wenn also die ungewöhnlichen Bedingungen mit etwa gleichviel Ost- und Westwind in Frankfurt herrschten. Da ist die Differenz verringert worden, der Blutdruck in der Westgruppe ging etwas zurück, und der Blutdruck in der Ostgruppe stieg erheblich an. Ein ganz auffallender Befund war, dass dann, wenn wir die Schlafgewohnheiten und die subjektive Beschwerdesymptomatik abgefragt haben, erwartungsgemäß die Ostgruppe mit eintretendem Lärm geschrieben hat: „Schlecht geschlafen, viele Beschwerden.“ Aber die Westgruppe hat diese eintretenden Ruheperioden gar nicht registriert. Dort hat man weiterhin schlecht geschlafen und fühlte sich weiterhin belästigt. Das ist ein Befund, wie er aus der Stressforschung bekannt ist: Wenn der Stress ein gewisses Maß übersteigt, dann kann der Mensch die Ruheperioden nicht mehr entsprechend wahrnehmen. Man kann also sagen: Wenn der Bogen überspannt ist, dann kann er nicht mehr entspannt werden.

Diese Beobachtungen haben sich in dem Bereich des mehr oder weniger physiologischen Wertebereichs abgespielt, haben aber doch sehr deutlich auch innerhalb der Gruppe gezeigt, dass in einem Bereich von 50 dB (A) nachts Kreislaufreaktionen auftreten und dass diese Kreislaufreaktionen offenbar von der subjektiven Beschwerdesymptomatik mehr oder weniger abgekoppelt sind. Der Slogan lautet: Das Ohr schläft nicht, sondern es nimmt auch im Schlaf akustische Sinneseindrücke auf, leitet sie an die subkortikalen Zentren weiter und führt zu diesen Reaktionen, die aber unter Umständen subjektiv unbemerkt bleiben.

So weit zum Blutdruck. Kein vernünftiger Mensch zweifelt heute noch an dem Zusammenhang Lärmexposition und Steigerung des Blutdrucks. Die große Frage ist nun: Hat das wirklich auch klinische Bedeutung? Treten auch Folgekrankheiten auf? Darüber war man lange Zeit im Unklaren. Im Jahr 2006 wurde die große Berliner Studie von der Charité publiziert. Die Daten von 4000 Patienten aus 32 Berliner Krankenhäusern wurden gesammelt. Die Inzidenz an Herzinfarkten hat unter starkem Verkehrslärm grenzwertig leicht zugenommen. Im Jahr 2010 ist die erwähnte Studie von Greiser erschienen. Es wurde eine Million Daten ausgewertet: Zunahme von Herzinfarkten um bis zu 50 %, ebenfalls von Schlaganfällen und Herzinsuffizienz, also ganz bedeutenden Krankheiten, die ubiquitäre Volkskrankheiten darstellen.

Nun, eine Studie ist keine Studie. In der Schweiz ist im selben Jahr das Ergebnis einer fünfjährigen Kohorten-Beobachtung publiziert worden. Die gesamte Schweizer Bevölkerung wurde hinsichtlich Sterberegister über fünf Jahre verfolgt und die Sterbedaten und Diagnosen mit dem Wohnort korreliert. Es ergab sich eine leichte Zunahme mit zunehmendem Verkehrslärm und die stärkste Zunahme im Umkreis von großen und kleinen schweizerischen Flughäfen. Sterblichkeit und Herzinfarkt waren um 50 % vermehrt bei den Bewohnern, die 15 Jahre an demselben lauten Wohnort gelebt haben. Wir haben also sowohl hinsichtlich Erkrankung oder Morbidität und Mortalität, zwei sehr große und völlig unabhängige Studien, die darauf hinweisen, dass nicht nur der Blutdruck erhöht wird, sondern auch die Folgekrankheiten zunehmen. Das sind volkswirtschaftlich bedeutende Fakten.

Ich würde also zusammenfassend sagen: Aus ärztlicher Sicht ist eine konsequente Lärmreduktion - Nachtflugverbot - auch ohne spitzen Stift volkswirtschaftlich gerechtfertigt und ärztlich und menschlich geboten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Jetzt ist es an den Landtagsabgeordneten, Fragen zu stellen.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa. Sie hatten die Arbeitsplatzzahlen berechnet, uns vorgelegt und hatten auch die Zahl der entstehenden Arbeitsplätze von den Passagierzahlen abhängig gemacht. Gibt es dazu separate Betrachtungen für Ziel- und Quellverkehr im Vergleich zu den Drehkreuz- oder Umsteigepassagieren? Würde also die gleiche Zahl an Arbeitsplätzen entstehen, unabhängig davon, ob jemand nur durchfliegen will oder wirklich hierher kommt oder von hier losfliegt?

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Ich habe eine Frage an Herrn Jühe. Wenn Sie als Bürgermeister Ihrer Stadt zwischen den beiden Polen stehen würden - einerseits die Chancen, die sich durch die Flughafennähe für die wirtschaftliche Entwicklung Ihrer Stadt darstellen, und andererseits das Ruhebedürfnis der Bevölkerung Ihrer Stadt, also Schutz vor Lärm -, zu welcher Seite würde Ihr Pendel dann ausschlagen?

Abgeordnete Vogdt (FDP):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa. Sie teilen in Ihrer Stellungnahme, die wir vorab bekommen haben, auf Seite 13 mit, es sei Fakt, dass interkontinentaler Linienverkehr keinen Nachtflugbedarf auslöse, dass Umsteigeverkehr an einer deutschen Drehscheibe keinen Nachtflugbedarf auslöse und dass Nachtflugbedarf im Regionalverkehr - Europaverkehr - nur bei Ferienfluggesellschaften und Low-Cost-Carrier durch die Umlaufplanung der Flugzeuge ausgelöst werde. Auf welche Annahmen oder Zahlen gründen sich diese Aussagen? Ich bitte um eine genauere Erläuterung.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Vielen Dank an Sie, Frau Vorsitzende, und die Ausschussreferentin dafür, dass Herr Professor Greiser etwas überziehen durfte. Aber ich meine, wenn man sich anschaut, wie viele Anzuhörende wir aus dem Bereich Wirtschaft und wie viele aus dem Bereich Gesundheit haben, ist dies durchaus angemessen. Der Antrag bezieht sich ja auf den Schutz der menschlichen Gesundheit.

Meine erste Frage ist eine Verständnisfrage, gerichtet an Herrn Faulenbach da Costa, bezüglich der Arbeitsplätze. Es schwirren unterschiedliche Zahlen darüber umher, wie viele Arbeitsplätze riskiert werden oder auf dem Spiel stehen. Sie hatten von 18 200 Arbeitsplätzen gesprochen. Es würde mich interessieren: Sind diese ins Verhältnis zu dem Flugbetrieb komplett ohne Nachtflug zu setzen, oder sind sie ins Verhältnis zu der bisherigen Regelung zu setzen, die angestrebt wird oder im Raum steht?

Meine zweite Frage geht auch an Sie. Ich war etwas erstaunt, als ich auf der Folie gesehen habe, dass ein Nachtbetrieb für Flughäfen eigentlich defizitär ist. Bisher habe ich Herrn Schwarz immer als fähigen und kompetenten Geschäftsmann wahrgenommen. Es tauchte natürlich die Frage auf: Wenn dem so ist, warum will dann Herr Schwarz das? Vielleicht können Sie einmal Ihre Vermutung darlegen: ob da jemand nicht rechnen kann oder ob damit eine Strategie verfolgt wird, die uns nur nicht ersichtlich ist.

Die dritte Frage geht an die Herren Professoren Kaltenbach und Greiser. Sie haben dargelegt, welche gesundheitlichen Schädigungen durch Fluglärm hervorgerufen werden. Es ist etwas makaber, zu versuchen, so etwas in Geld aufzuwiegen. Gleichwohl entstehen ja Kosten bei Krankenkassen, es entstehen Kosten über Störungen der Lernfähigkeit, es entstehen aber auch Kosten durch Arbeitsausfälle, und es wurde sogar von Todesfällen gesprochen. Ich würde Sie trotz der Schwierigkeit, dies in Euro auszudrücken, bitten, einmal kurz darzustellen, wie Sie dieses Verhältnis einschätzen, wie hoch Ihrer Meinung nach die volkswirtschaftlichen Kosten des Ganzen sind. Bisher sprachen die Wirtschaftsvertreter immer nur von den Kosten, die entstehen, wenn wir ein Nachtflugverbot haben. Mich würde interessieren, welche Kosten nach Ihrer Auffassung entstehen, wenn wir das Nachtflugverbot nicht so ausdehnen, wie es im Antrag gefordert wird.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich möchte Sie darüber informieren, dass an dieser Anhörung sechs Vertreter der Wirtschaft und acht Vertreter eines umfassenden Nachtflugverbots teilnehmen.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Ich habe eine Frage an Herrn Faulenbach da Costa, eine Frage an Herrn Professor Kaltenbach und zwei Fragen an Herrn Rechtsanwalt Hofmann.

Ich beginne mit der Frage an Herrn Professor Kaltenbach. Sehr geehrter Herr Kollege, Sie haben die Problematik Bluthochdruck und Folgekrankheiten dargestellt. Für viele ist Bluthochdruck nur eine Bagatellkrankheit. Ich würde Sie bitten, dem Auditorium noch einmal die Kausalität zwischen Bluthochdruck, koronarer Herzkrankheit und Herzinfarkt darzustellen.

Ich wäre Ihnen auch sehr dankbar, wenn Sie dem Auditorium noch einmal darstellen würden, für welche anderen Organe im Körper Bluthochdruck - und vielleicht gehen Sie noch auf bestimmte Referenzbereiche ein - zerstörenden Charakter hat und welche Konsequenzen daraus für die Betroffenen erwachsen. Vielleicht haben Sie für diesen Bereich auch noch einige epidemiologische Zahlen zur Hand.

Meine zweite Frage geht an Herrn Faulenbach da Costa. Er hat hier einen Power-Point-Vortrag gehalten. Auf Seite 5 war von Arbeitsplatzprognosen die Rede, und zwar Arbeitsplätze der FBS-Gutachter, im Zusammenhang mit 952 bis 1033 Arbeitsplätzen pro einer Million Verkehrseinheiten. Sie haben in diesem Chart drei Säulen dargestellt. Auf der einen Säule waren ohne Nachtflugverbot 79 100 mögliche Arbeitsplätze prognostiziert. Da dies alles Prognosen sind, muss man anerkennen, dass das zwar mit einem Unsicherheitsfaktor belegt, aber natürlich auch nicht völlig aus der Luft gegriffen ist. In einer zweiten Spalte W1 hatten Sie in einem entsprechende Szenario für ein Nachtflugverbot, so wie es das Bundesverwaltungsgericht festgelegt hat und wie jetzt Stand der Dinge ist - unsere Verhandlungsbasis -, 65 900 Arbeitsplätze an die Wand geworfen, d. h. ein Minus von 13 200 gegenüber dem völlig unregulierten Nachtflugbetrieb. Ein weiteres Szenario W2 hatte 18 200 Arbeitsplätze weniger im Vergleich zu dem völlig unregulierten Nachtflugbetrieb. Ich bitte Sie, dieses Szenario noch einmal an die Wand zu projizieren und dann zu sagen, auf welchen Grundlagen dies beruht und ob es stimmt, dass zwischen dem jetzigen Status quo, der durch das Bundesverwaltungsgericht festgelegt worden ist, und einem kompletten Nachtflugverbot lediglich ein Delta von 5000 Arbeitsplätzen besteht und nicht, wie uns weiszumachen versucht wird, ein Delta von 18 000 Arbeitsplätzen.

Eine Frage an Herrn Rechtsanwalt Hofmann: Er hat das Bundesverwaltungsgerichts-urteil vom 16. März 2006 angeführt und daran Zweifel angemeldet. Dazu habe ich zwei Fragen. Die erste Frage: Sehen Sie irgendeinen rechtlichen Grund, wonach es dem Landtag Brandenburg bzw. der Landesregierung Brandenburg als Planfeststellungsbehörde verwehrt wäre, eigene Schritte, zum Beispiel die Festlegung eines Nachtflugverbots durch einen Planergänzungsbeschluss, zu gehen, vielleicht auch in Form eines Vergleichs? Das heißt: Gibt es irgendeine Handlungseinschränkung für die Politik in Brandenburg, weil vielleicht ein schwebendes Verfahren vorhanden wäre?

Die zweite Frage: Ist es nicht vielmehr so, dass beim Abwarten des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts, wie immer es auch ausfallen möge, für den Fall einer ganzen oder teilweisen Bestätigung des Planergänzungsbeschlusses dann bestandskräftige Rechte entstehen würden, die vielleicht eine politische Korrektur, wenn sie später gewünscht würde, schwerer machen würden, zum Beispiel Schadenersatz eröffnen würden usw.? Wir denken in diesem Zusammenhang an die Verlängerung der Laufzeiten von Atomkraftwerken, die jetzt zurückgenommen werden soll, wodurch auch Schadenersatzforderungen in den Raum gestellt werden. Wäre es nicht günstiger, jetzt zu handeln, ehe sozusagen Rechte entstehen und sich verfestigen, oder wäre es günstiger zuzuwarten?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Nun sind die Anzuhörenden aufgerufen, diese Fragen zu beantworten.

Herr Faulenbach da Costa (fdc Airport Consulting):

(Projektion von Folien)

Ich beginne mit der Beantwortung der letzten Frage von Herrn Schulze. Diese Zahlen habe ich aus dem FBS-Gutachten von IfV Köln und KE-Consult vom 20.06.2007 übernommen, die Szenarien, die dort untersucht wurden, und die Resultate, die präsentiert wurden, zusammengefasst dargestellt. Ich will zu den Passagierzahlen, die dort unterstellt werden, nur kurz wiederholen: In der Flughafenplanung wird bei der Abschätzung des Arbeitskräftepotenzials an einem Flughafen immer auf das Verkehrsaufkommen Bezug genommen, also Passagier- und Frachtzahlen. Es ist wichtig, dabei immer auch die Frachtzahlen zu betrachten. Da kommt man zu durchschnittlichen Ergebnissen, um zu sagen: Das und das wird nachher sein. Die Passagierzahlen und die Flugbewegungszahlen, die in den Szenarien W1 und W2 angegeben wurden, sind Szenarien, die der Arbeitsplatzgutachter für seine Prognose unterstellt hat. Es liegt für dieses Szenario keine Luftverkehrsprognose vor. Insofern hat der Arbeitsplatzgutachter Annahmen getroffen und gesagt: Wenn es ein Nachtflugverbot gibt, gibt es weniger Flugverkehr und weniger Passagiere, und das hat Auswirkungen auf die Arbeitsplätze. Diese Kausalität bestreite ich nicht, ich sage aber: In dem Gutachten, von dem Herr Hofmann eben auch gesprochen hat, von Intraplan Consult im Ergänzungsverfahren für das Ministerium erstellt, sagt der Gutachter Schubert, dass die solitäre Lage Berlins nicht dazu führt, dass bei Nachtflugbeschränkungen mit weniger Verkehr zu rechnen ist.

Fakt ist auch, dass die Prognosen, sowohl die Masterplan-Prognose als auch alle anderen seit Mitte der 90er Jahre für das Jahr 2020xx - so wurde es immer genannt - vorliegenden Prognosen, 30 bis 33 Millionen Passagiere vorhersagen, mit unterschiedlichen Szenarien. Wir kommen immer wieder zu diesen Ergebnissen, wohl wissend, was eine Prognose bedeutet. Man kann auch sagen: Eine Prognose ist schon, wenn sie aufgestellt wird, falsch; aber sie kann genauso gut zutreffend sein.

Insoweit sind diese Arbeitsplatzzahlen mit Vorsicht zu genießen, zumal sie - das war die nächste Frage - überhöht sind. Ich möchte das noch einmal am Beispiel dieser Folie

(Verweis auf die Projektion)

deutlich machen. Ich habe auch darzustellen versucht, dass man nicht einfach sagen kann: Es gibt 1000 Arbeitsplätze pro einer Million Verkehrseinheiten an jedem Flughafen. Das ist abhängig von dem Segment des Verkehrsaufkommens, von der Art des Verkehrsaufkommens auf diesem Flughafen.

Beispielsweise hat der Flughafen Hamburg, der größte deutsche Wartungsflughafen mit Nachtflugverbot, die höchste Arbeitsplatzdichte, also Anzahl an Arbeitsplätzen pro einer Million Verkehrseinheiten - trotz Nachtflugverbot. Ich will damit sagen: Nachtflugverbot verhindert nicht, dass eine Arbeitsplatzentwicklung stattfindet. Das hängt von der Art des Verkehrs und von der Art des Flughafens ab.

In Deutschland gibt es zwei Drehkreuze, den Flughafen Frankfurt und den Flughafen München. Der Flughafen Frankfurt hat ein Umsteigeaufkommen von 54 % und der Flughafen München von derzeit etwa 35 % des gesamten Passagieraufkommens. Beide Flughäfen zusammen fertigen 97 bis 98 % des deutschen Transferaufkommens ab. Es gibt mit fast 23 % einen außergewöhnlich hohen Anteil an Transferaufkommen in Deutschland; weltweit sind es 20 %. Das heißt, wenn sich Berlin zum Drehkreuz entwickeln will, geht das immer zulasten der beiden anderen Drehkreuze; es funktioniert nicht anders. Auch das muss klar sein. Die Drehkreuze in München und Frankfurt funktionieren auch nur deshalb, weil dort Lufthansa allein einen Anteil von 60 % des Verkehrsaufkommens hat.

Jetzt zu Ihrer Frage, wie ich zu den Fakten komme, die ich auf Seite 13 genannt habe. Das ist eine Frage der Analyse des Flugplans, indem ich eine Tagesganglinie sowohl der Flugbewegungen als auch des Passagieraufkommens mache, wenn ich Analysen an einem typischen Spitzentag über die Tagesganglinie mache. Dazu kommen Daten, die beispielsweise die Lufthansa hat. Es gibt dafür eine Studie, in Dialogform erstellt, zur Frage der Verlagerbarkeit von Verkehr vom Flughafen Frankfurt auf andere Flughäfen, z. B. auf den Flughafen Wiesbaden-Erbenheim oder den Flughafen Hahn. Nun hat der Gutachter mit Daten der Lufthansa gearbeitet. Wenn man sich diese Daten und die Ganglinie, die daraus entwickelt wurde, ansieht, stellt man fest, dass das Verkehrsaufkommen in der Regel ab 06.00 Uhr eintritt. Ausnahmen bestätigen die Regel. Es gibt auch frühere Flüge; aber wer morgens aus Südamerika früher ankommt, der kann auch etwas langsamer fliegen und muss nicht vor 06.00 Uhr landen. Diese Möglichkeiten werden nicht ausgenutzt.

Ich lasse Ihnen noch eine Folie zukommen, die von der Lufthansa stammt, der Sie entnehmen können, wie der Umsteigeverkehr in Frankfurt abgewickelt wird und wie das Aufkommen aussieht. Dann stellen Sie fest, dass teilweise die Passagiere am Abend vorher ankommen, um am nächsten Morgen weiterzufliegen, also die Nacht in Frankfurt verbringen. In München ist es ebenso. Wenn Sie um 22.00 Uhr in München oder Frankfurt ankommen, haben Sie am Standort selbst, obwohl noch geflogen werden darf, keine großen Umsteigeaufkommen mehr; das ist ein marginales Aufkommen, das in vernachlässigbarer Größenordnung ist.

Man muss immer die Frage stellen: Will ich einen Flughafen betreiben für die Mehrheit meiner Kunden, oder will ich ihn für einen Randbereich betreiben? Dort finden 2 bis 3 % des Umsteigeaufkommens statt. Will ich die Kosten vorhalten, um das zu machen? Das ist jetzt die Frage der Kosten auch des Nachtflugbetriebs.

Für die Luftverkehrsgesellschaften ist, meine ich, das Nachtflugbetrieb notwendig; das bestreite ich überhaupt nicht. Aber die Notwendigkeit, an jedem Flughafenstandort in Deutschland nachts zu landen, ist nicht gegeben, sondern das kann ich von anderen Faktoren abhängig machen, zumal wenn ich beispielsweise den Flughafen Hahn betrachte. Der Flughafen Hahn nennt selbst seinen Einzugsbereich für die Fracht bis Warschau, London und Rom. Bei den Passagieren gibt er einen Einzugsbereich bis an die polnische Grenze in Deutschland an, und zu dem Einzugsbereich gehört ganz Belgien. Nur, um Ihnen einmal zu zeigen, wie die Einzugsbereiche der Flughäfen abhängig von der Preisgestaltung sind. Aber der Flughafen Hahn ist auch bekannt dafür, dass er zu den Flughäfen gehört, die derzeit defizitär betrieben werden.

Es gibt zwei HAPs in Deutschland, von denen ich die Arbeitsplatzzahlen habe. Sie liegen zwischen 880 und 1050 Arbeitsplätze pro einer Million Verkehrseinheiten; bei der Wartung sind diese Zahlen deutlich höher, und der Low-Cost-Bereich liegt deutlich unterhalb dieser Spannweite. Deshalb kann man alles das aus einer sauberen Analyse der Flugpläne, der Ganmlinien, auch des Umsteigeaufkommens und Analysen, wie beispielsweise aus Daten der Lufthansa, die mir nicht zur Verfügung stehen, die ich aber anderen Studien entnehmen kann, filtern, dass der Nachtflugverkehr, der Umsteigeverkehr auf den deutschen HAPs nur am Rande liegt oder vernachlässigbar ist. Denn wenn Sie sich einmal die Flüge angucken, so stellen Sie fest, An- und Abflüge Richtung Nord- und Südamerika finden am Vormittag statt, und am Nachmittag und späten Nachmittag gibt es die Ankünfte aus Asien und in der Tagesrandstunde, nämlich bis 22.00 Uhr, noch einmal die letzten Abflüge auch nach Afrika. Dann fliegen Sie die Nacht über und kommen morgens beispielsweise in Südafrika an, und umgekehrt ist es genauso.

Es gibt also verschiedene Möglichkeiten, das zu gestalten. Deutschland liegt im interkontinentalen Verkehr so günstig in den Zeitzonen, dass allein daraus ein Nachtflugbedarf nicht unbedingt gegeben ist. Eine Analyse zeigt auch für den Flughafen Frankfurt, dass beispielsweise Lufthansa mit dem Linienverkehr nur einen marginalen Nachtflugbedarf im Passagierlinienverkehr hat. Der hauptsächliche Bedarf an nächtlichen Starts und Landungen in Frankfurt wird durch Ferienflugverkehr und Frachtverkehr ausgelöst.

Herr Prof. Dr. Greiser (Epi.Consult GmbH):

Die Frage nach den volkswirtschaftlichen Gesamtkosten ist berechtigt, weil bei dem, was ich dargestellt habe, natürlich die verlorenen Arbeitsjahre fehlen. Das liegt daran, dass das Statistische Bundesamt die entsprechenden Berechnungen, die seit 2002 alle zwei Jahre durchgeführt werden, in diesem Bereich nur relativ unspezifisch gemacht hat, sodass ich diese für unsere Daten nicht passend machen konnte. Ich bin aber noch in Verhandlungen mit dem Statistischen Bundesamt. Wir werden vermutlich in Zukunft diese Daten auch so zu bekommen, dass man das insgesamt darstellen kann.

Herr Hofmann (Rechtsanwaltskanzlei Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen):

Ich versuche die beiden Fragen von Herrn Schulze zu beantworten. Die erste Frage habe ich so verstanden, ob es denn rechtliche Grundlagen für das Land Brandenburg gebe, ein umfassendes Nachtflugverbot anzuordnen.

(Abg. Schulze [SPD]: Ob wir gehindert sind!)

- Das ist praktisch dasselbe. Ich habe es jedenfalls so verstanden.

Das ist etwas schwierig. Wir haben natürlich die Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes; das ist ein Bundesgesetz. Das Land Brandenburg ist gehalten, diese bundesrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Ich hätte gewisse Probleme damit - das sage ich ganz deutlich -, wenn das Land Brandenburg jetzt sagen würde: Aus politischen Gründen wollen wir ein umfassendes Nachtflugverbot. - Das geht wohl so nicht, sondern es gibt dieses planfeststellungsrechtliche Abwägungsgebot. Es muss eine Abwägungsentscheidung getroffen werden. Das ergibt sich auch aus den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts in dem Schönefeld-Urteil. Eine Abwägungsentscheidung gibt natürlich einen Spielraum. Kern der Abwägungsentscheidung ist natürlich, dass ich einen Beurteilungsspielraum habe. Da ist nicht nur Schwarz oder Weiß möglich, sondern da gibt es einen ganz erheblichen Bereich, der noch abwägungsgerecht ist. Bei einer Entscheidung wie Nachtflugregelung für Schönefeld lässt sich eine politische Komponente nicht herausdiskutieren.

Ich sage es noch einmal: Die Abwägungsentscheidung für die Nachtflugregelung auf dem Flughafen Schönefeld hätte auch anders aussehen können. Sie hätte sehr viel betroffenenfreundlicher aussehen können. Ob es nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts möglich wäre zu sagen: „Wir machen ab 22.00 Uhr Schluss und bewerten sozusagen die Interessen der vom Fluglärm Betroffenen sehr viel höher als diejenigen der Fluggesellschaften“, weiß ich nicht. Hier kann ich auch Herrn Jühe unterstützen. Hier hinein muss auch eine politische Komponente, da müssen die Vorgaben im Luftverkehrsgesetz geändert werden.

Ich bin, wie bereits gesagt, der festen Überzeugung, dass es für die Betroffenen im Rahmen dieser Abwägungsentscheidung eigentlich nicht sehr viel schlimmer hätte kommen können, als es nun gekommen ist. Die Nachtrandzeiten bis 24.00 Uhr vollzuballern und ab 05.00 Uhr volle Kanne zu fliegen, ich glaube, das wäre bei der Anzahl der Starklärm-betroffenen hier nicht mehr machbar; da wäre der Spielraum wohl überschritten. Das heißt, nach unten hin, in Richtung Berlin-Tegel, wäre das sicher abwägungsgerecht gewesen. Ich kann hier nicht sagen, was geht und was nicht geht.

Jetzt komme ich zur zweiten Frage: Wie wären denn die rechtlichen Risiken, wenn das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts abgewartet und die Nachtflugregelung bestätigt wird? Wenn die Nachtflugregelung bestätigt werden sollte, dann sind die Spielräume für das Land natürlich enger.

Der § 50, von dem ich gesprochen habe, ist dann nicht mehr anwendbar. Wir kommen dann in einen Spielraum hinein, über den das Gericht auch schon öfter entschieden hat. Wir haben da eine bestandskräftige Regelung. Wenn das Urteil die Nachtflugregelung bestätigt, wird die Nachtflugregelung bestandskräftig. In diesem Moment ist es sehr viel schwieriger für das Land Brandenburg, da noch einmal heranzugehen. Das Bundesverwaltungsgericht spricht dann immer von einem Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung. Die rechtlichen Hürden werden dann also größer, überhaupt heranzukommen.

Die Schadensersatzproblematik sehe ich da eher untergeordnet. Die Probleme beginnen schon früher. Die Frage ist: Kommt man da überhaupt noch heran? Wenn der politische Wille da ist, etwas zu tun, sollte man es vielleicht jetzt tun. Wenn die jetzige Nachtflugregelung aus der Welt ist, ist der Abwägungsspielraum wieder eröffnet, und diese Entscheidung könnte sicherlich anders aussehen als die jetzige.

Herr Jühe (Bürgermeister der Stadt Raunheim):

Ich gehe zunächst auf Herrn Luthardt ein. Ich glaube, dass sich die Frage für die Bevölkerung in Raunheim so nicht stellt, also der Wirtschaft den Vorrang vor Belästigungsfreiheit, Gesundheitsschutz zu geben oder umgekehrt. Ich glaube nach dem, wie ich es über viele Jahre sehe, dass es die massive Forderung der Menschen in der Stadt Raunheim danach gibt, diese beiden Elemente - wirtschaftliche Prosperität durch die Existenz des Flughafens und Belästigungsfreiheit/Gesundheitsschutz - so gut wie möglich zu vermitteln und den Konflikt so gering wie möglich zu halten. Dazu gehört eben, dass man durchaus bereit ist, ein bestimmtes Maß an Lärm hinzunehmen, aber Ruhephasen gewährleisten will, und dazu gehört nun einmal der Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Ich hätte mir ohnehin gewünscht, dass man im Planfeststellungsverfahren noch stärker darauf geschaut hätte, sich massiv darstellende Konflikte zu lösen. Das scheint mir hier genauso wenig weitreichend gelungen zu sein wie in Frankfurt.

Der Abgeordnete Jungclaus fragte, warum die Flughafenbetreiber überhaupt Flugbewegungen in der Nacht wollen, da es für sie nicht wirtschaftlich erscheint. Ich kann das mit Blick auf Frankfurt eindeutig beantworten. Im Vordergrund steht, dass die Flughafenbetreiber die Interessenlage ihrer Kunden verfolgen, und zu den Kunden gehören nun einmal diejenigen, die in der Nacht Flugbewegungen abwickeln wollen, nämlich in Frankfurt ganz maßgeblich die Lufthansa, und dementsprechend positioniert sich die Flughafenbetreiberin. Wobei man dazusagen muss: In Frankfurt ist es so, dass die Flughafenbetreiberin selbst den Antrag auf ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr gestellt hat und auch immer wieder bekennt, dass die wirtschaftlichen Vorteile des Nachtflugbetriebs sehr begrenzt sind.

Noch einen Aspekt zu Herrn Schulze, weil gerade die politische Komponente angesprochen wurde: Sie dürfen nicht vergessen, dass es derzeit ein Gezerre um das Luftverkehrsgesetz aus beiden Richtungen gibt.

Das Hauptgezerre findet seitens der Luftverkehrswirtschaft statt, das heißt, es ist der erklärte Wunsch, das Luftverkehrsgesetz zu ändern, um mehr Nachtflugbewegung abwickeln zu können. Es steht auch im Koalitionsvertrag der gegenwärtigen Bundesregierung, dieses Ziel zu verfolgen; man wartet derzeit nur die Entscheidungen ab. Staatssekretär Mücke hat im Verkehrsministerium klar erklärt, wie es in Frankfurt aussieht, wenn das Bundesverwaltungsgericht dort eine Nachtflugverbotsregelung für möglich und sinnvoll erachtet. Dann muss man das Luftverkehrsgesetz ändern. Wenn man für Frankfurt entscheidet, dass Nachtflüge auch in der Kernzeit stattfinden, sieht man keinen Änderungsbedarf. Man sieht, an der Stelle ist dringend etwas zu tun, und die dort wirkenden Kräfte sind schon immens. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen stellt eine wichtige Lobby dar; Herr Beyer wirkt da ja auch gern mit. Deswegen kann ich Ihnen nur raten: Passen Sie da gut auf!

Herr Prof. Dr. Kaltenbach (Deutsche Herzstiftung):

Es gab zwei Fragen, die eine richtete sich auf die Bedeutung des Bluthochdrucks. Der Bluthochdruck ist Risikofaktor Nr. 1 für Herzinfarkt, Schlaganfall und Herzversagen. Wenn es gelungen wäre, meine Bilder hier zu verwenden, hätte ich ein Bild gezeigt, auf dem man erkennen kann, dass eine Blutdruckerhöhung von 120 zu 70 auf 140 zu 85 - also eine durchaus mäßige Blutdruckerhöhung - dazu führt, dass die Wahrscheinlichkeit, in den folgenden zwölf Jahren einen Herzinfarkt zu erleiden, auf das Achtfache, also 800 % steigt; das ist gewaltig. Bei Schlaganfall und Herzinsuffizienz kann man sagen: Je mehr Blutdruck, desto mehr Schädigung. Das ist also eine quantitative Beziehung. Beim Herzinfarkt ist es anders. Die relativ geringe Blutdruckerhöhung geht mit einer massiven Verschlechterung der Prognose einher. Diese geringe Erhöhung ist das, was wir bei einem Nachtlärm von 50 dB(A) gefunden haben.

Zur zweiten Frage, den Kosten: Ein Herzinfarkt bei einem 80-Jährigen verursacht Krankenhauskosten. Ansonsten wird die Versicherung entlastet, weil derjenige keine Rente mehr bekommt. Herr Greiser hat gezeigt, dass die Herzinfarkte insbesondere bei jüngeren und arbeitsfähigen Personen unter Lärmbelastung zunehmen. Da ist es mit 30 000 Euro Krankenhauskosten nicht getan, sondern da müssen Sie die Invalidität berechnen, sodass man leicht auf mehrere Hunderttausend Euro pro Kasus kommt. Das trifft für Herzinfarkte und für Schlaganfälle zu. Bei der Herzinsuffizienz ist es etwas weniger, weil die Leute im Durchschnitt nach fünf Jahren gestorben sind. Die volkswirtschaftlichen Kosten bei den drei Krankheiten, die die hauptsächlichen Ursachen für Morbidität und Formen von Mortalität in Deutschland darstellen, also alle Krebserkrankungen zusammen, verursachen ungefähr halb so viel Morbidität und Mortalität wie die Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wenn diese Volkskrankheiten in einem großen Radius um einen Großflughafen um bis zu 50 % zunehmen, ist das volkswirtschaftlich ein gewaltiger Verlust, der sich leicht vom sechsstelligen zum siebenstelligen Bereich verändert.

Abgeordneter Ludwig (DIE LINKE):

Herr Hofmann, Sie hatten bei der Aufhebung des Planergänzungsbeschlusses über § 50 von einem geringen Restrisiko gesprochen, da in der Zeit bis zur Gerichtsentscheidung eigentlich wenig Ansprüche vorhanden sein können oder die Schutzwürdigkeit gering ist. Können Sie dieses Restrisiko trotzdem beziffern?

Zweitens: Sie haben auf § 50 verwiesen. Sehen Sie weitere Ansatzpunkte, nach denen der Planergänzungsbeschluss aufgehoben werden könnte?

Drittens: Wenn Leipzig, was ja betrieben wird, den Planergänzungsbeschluss aufheben und im Urteil wie auch immer deutlich machen würde, dass es Ermessensfehler oder Abwägungsfehler der Planfeststellungsbehörde waren, die zur Aufhebung geführt haben, entstünden dann daraus Schadensersatzansprüche vonseiten derjenigen, die sich bis dahin an dem Beschluss orientiert haben und ihre wirtschaftliche Tätigkeit so ausrichten?

Herr Hofmann (Rechtsanwaltskanzlei Siebeck Hofmann Voßen & Kollegen):

Die erste Frage kann ich relativ schnell beantworten: Ich kann es nicht beziffern. Eines ist klar: Schadensersatz ist in die Richtung nicht denkbar: Ihr müsst mich finanziell so stellen, wie wenn bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag diese Nachtflugregelung, die jetzt verfügt worden ist, bestandskräftig wäre. - Es ist immer nur denkbar - wenn überhaupt -, dass Aufwendungen ersetzt werden können, die im Vertrauen auf diese Regelung getroffen wurden und jetzt nutzlos geworden sind. Da stehe ich jetzt da und weiß nicht, ob bezüglich Fluggesellschaften ein solcher Schaden derzeit denkbar ist. Die werden sich sicher Gedanken über ihre Flugpläne gemacht haben. Wenn da externe Büros eingeschaltet werden, kostet das Geld; das geht also etwas in die Richtung.

Ich halte das Risiko aber für nicht wahnsinnig groß. Wir Juristen sagen immer: Es geht hier nicht um den Ersatz des positiven Interesses. Also es geht nicht so: Ihr müsst gewährleisten, dass ich nachts fliegen darf und das auch noch die nächsten 20 Jahre!, sondern allenfalls darum: Was ist mir an Schaden entstanden, weil ich auf die Regelung vertraut habe?

Damit komme ich zu Ihrer dritten Frage: Was passiert, wenn das Bundesverwaltungsgericht die Regelung aufheben sollte? Dann besteht das Problem genauso. Weil: Auch da könnte dann die Fluggesellschaft sagen: Liebes Land, ihr habt hier eine Regelung in die Welt gesetzt, ich habe meine Planung darauf eingestellt, und das hat mich Geld gekostet. - Das Risiko würde ich also ähnlich bewerten.

Zweitens, zu weiteren Ansatzpunkten für die Aufhebung: Der Planergänzungsbeschluss ist in der Welt, und den kann man nicht ignorieren.

Wenn man als Land herangeht und sagt: Ich will das alles so nicht mehr!, muss man auch in der Schwebephase, zwischen Erlass des Planergänzungsbeschlusses und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, irgendwie einen Grund haben, da heranzugehen. Das geht nicht nach Jux und Tollerei, aber da bietet dieser § 50 Verwaltungsvorgangsgesetz einen Ansatzpunkt. Rechtsprechung zu dem Thema gibt es - jedenfalls von den obersten Gerichten - noch nicht. Es gibt Rechtsprechungen vom Bundesverwaltungsgericht: Kann ich bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse widerrufen oder zurücknehmen? Die sind hier aber nicht anwendbar, weil die Gerichte da natürlich immer auf die Bestandskraft abstellen, und diese Bestandskraft gibt es derzeit nicht. Aus meiner Sicht wäre der Weg: Wenn das Land beschließt, okay, wir ziehen jetzt die Konsequenzen daraus, dass das vielleicht nichts gewesen ist, würde ich über den § 50 gehen, und dann muss das Land dafür sorgen, dass eine neue Abwägungsentscheidung getroffen wird. Einen anderen Weg sehe ich derzeit nicht.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich schließe den zweiten und eröffne den dritten Block.

Herr Reichle (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

Der Bund, das heißt, weder das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung noch eine andere Bundesorganisation oder Behörde hat bei der konkreten Festlegung von Betriebszeiten, also von Nachtflugbeschränkungen, Nachtflugverbot - das ist eine besondere Form der Nachtflugbeschränkung - zu entscheiden. Das unterscheidet sich stark vom Thema Flugverfahren. Die Flugverfahren liegen zwar auch nicht in der Entscheidungszuständigkeit des Bundesministeriums, aber es ist natürlich eine Bundesangelegenheit, und diese werden letztendlich durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgelegt, und dies liegt natürlich im Verantwortungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr. Das Thema Festlegung der Betriebszeiten ist Landesangelegenheit, und das ist auch sinnvoll.

Warum bin ich trotzdem hier? Zum einen, weil das Bundesministerium eingeladen worden ist, zum anderen gibt es mir die Möglichkeit, grundsätzlich zu dem Thema der Betriebszeiten Stellung zu nehmen. Es handelt sich beim BBI nicht um einen kleinen Flughafen; wenn es sich um einen kleinen Flughafen handelte, wären wir sicherlich nicht gekommen.

Es ist mehrfach angedeutet worden: Insgesamt ist bezüglich Fluglärm und der Betriebszeiten eine Abwägung durch das jeweilige Land vorzunehmen. Es ist nicht so, dass wir auf Bundeseite oder auch auf Länderebene der Auffassung wären, dass Verkehrslärm eine Angelegenheit sei, die in jedem Fall gutzuheißen wäre. Es ist völlig klar, dass es hier ein Schutzbedürfnis gibt, und dieses kumuliert in der Frage: Welches Maß an Fluglärm ist noch hinnehmbar? Das kann nur individuell, kann auch nur vor Ort entschieden werden. Deshalb gibt es bei allen Flughäfen in Deutschland sehr individuell ausgeprägte Betriebszeiten, sehr individuell ausgeprägte Nachtflugbeschränkungen.

Das kann nicht alles über einen Kamm geschoren werden. Deshalb muss es auch vor Ort diskutiert werden.

Auf der anderen Seite möchte ich als Vertreter des Bundesinteresses auch ganz klar sagen: Deutschland ist ein Industrieland, und für ein Industrieland - insbesondere ein Hochtechnologieland - ist der Luftverkehr wichtig. Das betrifft insbesondere die teuren Frachtgüter, die schnell an ihren Zielort gebracht werden müssen. Aber es betrifft auch den Passagierbereich.

Man muss sich auch immer wieder ins Gedächtnis rufen, dass ein deutlicher Teil unseres Wohlstands vom Luftverkehr abhängt. Ohne in die konkrete Abwägungsentcheidung eingreifen zu wollen, muss dieser Punkt in ausreichendem Maße in die Abwägung einbezogen werden.

Bezüglich Lärmschutz und Flugrouten, Flugverfahren sind wir als Bund stärker eingebunden. Dort handelt es sich auch um ein sehr umstrittenes Thema. Es ist allseits bekannt, dass das Thema Flugverfahren seit längerer Zeit sehr heftig und kontrovers umstritten ist. Ich denke, auch das Thema Fluglärmkommission zeigt, dass man mit der Einbindung der Menschen und der Kommunen vor Ort durchaus gute Erfahrungen gemacht hat. Meines Erachtens - ich bin nicht Mitglied und auch nicht Gast der Fluglärmkommission - sind wir beim Thema Flugverfahren auf einem guten Weg.

Das Thema Flugverfahren hat natürlich auch mit dem Thema Nachtflugbeschränkung zu tun. Weil: Wenn die Flugverfahren gut gelegt werden, ist das Thema Nachtflugbeschränkung - das ist jedoch nur eine persönliche Wertung - vielleicht nicht mehr ganz so dramatisch.

Insgesamt brauchen wir in Deutschland aus volkswirtschaftlichen Gründen eine ausreichende Zahl von Flughäfen mit Flugmöglichkeiten in den sogenannten Randzeiten, also in der frühen Morgen- als auch in der späten Abendstunde. Für diesen Punkt müssen wir einstehen. Wir stellen als Entwicklung der letzten Jahre fest, dass das Thema Fluglärm und Flugverfahren stärker in den Vordergrund der Diskussion rückt. Das ist nicht erst seit Stuttgart 21, sondern seit längerer Zeit so. Der Flughafen Frankfurt ist ein beredtes Beispiel, wie umkämpft und umstritten das Thema Fluglärm ist. Man kann dort mit Mediationsverfahren relativ viel machen. Das Thema Fluglärm ist insgesamt etwas, was stark und immer stärker ins politische Kalkül einbezogen werden muss. Dementsprechend muss die Politik darauf reagieren.

Herr Debus (Air Berlin):

Auch wir haben eine schriftliche Stellungnahme (Anlage 9) eingereicht, weshalb ich jetzt nicht auf alle Aspekte eingehe, sondern nur wenige Punkte aufgreife.

Air Berlin hat sich als sechstgrößte Fluggesellschaft in Europa etabliert. Wir haben im Jahr 2010 einen Umsatz von 3,7 Milliarden Euro erzielt und rund 34 Millionen Passagiere befördert. Wir betreiben 170 Flugzeuge.

Mit einem durchschnittlichen Flottenalter von fünf Jahren ist das eine der modernsten, energieeffizientesten und am stärksten lärmreduzierte Flotte in Europa.

Wir beschäftigen 8 900 Mitarbeiter, davon rund 2 700 in Berlin und Brandenburg. Im Jahre 2010 hatten wir in Berlin 7,3 Millionen Passagiere. Damit sind wir mit einem Marktanteil von 30 % an den Berliner Flughäfen insgesamt und von knapp 50 % an Tegel beteiligt und mit rund 70 Direktverbindungen der wichtigste Airlinepartner für die Region Berlin und Brandenburg.

Eine Frage lautete, was Air Berlin zukünftig am Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt plant und was das für die wirtschaftliche Entwicklung in dieser Region bedeutet. Wir haben uns im Mai 2010 entschieden, im Vorgriff auf den BBI eine Drehkreuzstruktur in Berlin-Brandenburg zu starten. Das haben wir im Vorgriff auf BBI getan, obwohl es derzeit in Tegel infrastrukturell begrenzte Möglichkeiten gibt. Wir haben im Vorgriff in den Hangar, in Lounges schon einen zweistelligen Millionenbetrag in den BBI investiert. Ziel ist, das Drehkreuz am BBI weiterzuentwickeln und unter den wichtigsten Drehkreuzen in Europa zu etablieren.

Was heißt das konkret? Wir haben unseren Flugplan optimiert, sodass wir solche Wellenstrukturen, wie einige der Vorredner angedeutet haben, etablieren können, sodass ein Maximum an Umsteigeverbindungen entsteht. Wir können dadurch neue Direktverbindungen von Berlin-Brandenburg aus aufnehmen. Zahlreiche Ziele fliegen wir deutlich hochfrequenter an, weil wir die Anzahl der Frequenzen erhöht haben. Das heißt, dass wir mit der Inbetriebnahme unseres Air-Berlin-Drehkreuzes in Tegel seit dem Jahr 2009 18 neue kontinentale und interkontinentale Ziele anfliegen, also 18 neue Direktverbindungen von und nach Berlin aufnehmen konnten. Damit haben wir mit insgesamt 70 viel mehr Direktziele als jede andere Airline im Berliner Flughafensystem und bieten damit auch mehr an als jeder andere Airlineverbund für diese Region.

Im Verlauf des Jahres 2010 konnten wir ein Passagierwachstum von 15 % verzeichnen. Gemessen an dem Jahr vor der Drehkreuzaufnahme, dem Jahr 2009, werden wir bis Ende dieses Jahres die Anzahl unserer Passagiere voraussichtlich um gut 2 Millionen gesteigert haben, was positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region und die Arbeitsplätze hat.

Die Erhöhung der Zahl der Direktverbindungen zwischen Berlin-Brandenburg und allen wesentlichen europäischen Zielen und wirklich attraktiven Interkont-Direktverbindungen, die Air Berlin hier vorgenommen hat, macht es für alle Unternehmen und alle Branchen attraktiver, sich in der Region anzusiedeln, denn es ist allgemein bekannt, dass die Verkehrsanbindungen und gerade die Verkehrsanbindungen über Fluggesellschaften einer der Top-Entscheidungsfaktoren für Industrieansiedlung sind. Durch die verbesserte Anbindung wird der sogenannte Incoming-Verkehr gestärkt. Das heißt, Berlin und Brandenburg werden noch attraktiver für den Tourismus, und das stärkt die Unternehmen insgesamt.

Lassen Sie mich auf die Frage eingehen, warum Nachtrandzeiten für das Luftverkehrssystem und Air Berlin zwingend notwendig sind. Hier gibt es auf der einen Seite Anforderungen, die sich aus der Nachfrageseite ergeben, und auf der anderen Seite operative Anforderungen.

Zunächst zur Nachfragestruktur: Das ist die Nachfrage nach Geschäftsreisen, nach Interkont-Verbindungen und ist der Drehkreuzverkehr im Allgemeinen. Für die erfolgreiche weitere wirtschaftliche Entwicklung des Standorts Berlin und Brandenburg werden kontinentale und interkontinentale Flugverbindungen benötigt - und die müssen sich natürlich an der Nachfrage von Geschäftsreisenden ausrichten. Diese fragen beim nationalen und beim kontinentalen Geschäftsreiseverkehr häufig Flüge nach, die es ihnen ermöglichen, den ganzen Arbeitstag am Zielort auszunutzen. Um das zu befriedigen, ist ein Verkehrsangebot, sind Bewegungen notwendig, die in den ersten und in den letzten Nachtrandstunden liegen.

Wie eben geschildert, haben wir schon begonnen, zahlreiche direkte Interkont-Verbindungen in Berlin zu etablieren. Gemeinsam mit unseren Partnern der globalen Flugallianz Oneworld werden wir die Ziele und die Anzahl unserer Direktverbindungen zu Interkont-Zielen ausweiten. Wir werden neben Direktverbindungen zahlreiche Verbindungen über die Drehkreuze unserer Partnerairlines anbieten. Das ist zwar etwas komplex, aber so viel sei gesagt: Aufgrund der Zeitverschiebung im globalen Luftverkehr und der globalen Taktung der Flugpläne innerhalb eines Allianzsystems ist es auch dort notwendig, die Nachtrandstunden zu nutzen. So landen beispielsweise die Flüge aus den USA in der Regel in den frühen Morgenstunden, und die Verbindungen nach Asien und Südamerika starten oft am späten Abend. Dies wird künftig am neuen Flughafen Berlin-Brandenburg der Fall sein, vor allem, wenn man hier ein wettbewerbsfähiges Interkont-Drehkreuz etablieren möchte. Gerade im Interkontinentalverkehr steht ein solches Drehkreuz im harten Wettbewerb. Wenn man das mit den anderen großen Drehkreuzen in Europa vergleicht - sei es Paris, London, Mailand, Amsterdam und andere -, so haben sie alle weitaus flexiblere Betriebsregelungen in den Nachtrandzeiten und in der Nacht, als für BBI vorgesehen ist.

Es gibt ein weiteres wichtiges Argument, und zwar die Nachfrage nach touristischem Charterverkehr. Air Berlin ist historisch eine Charterfluggesellschaft. Ein Drittel unseres Geschäfts findet im Charterverkehr statt. Dieser Verkehr findet mit größerem Fluggerät statt und bedient die Nachfrage von großen deutschen und europäischen Reiseveranstaltern. Was diesen Verkehr besonders prägt, ist der harte Wettbewerb mit ausländischen Anbietern. Diese haben einen besonderen Wettbewerbsvorteil, da sie in ihren Heimatländern in der Regel keinen Nachtflugbeschränkungen unterliegen. Das führt dazu, dass türkische Gesellschaften die Möglichkeit haben, drei statt zwei Umläufe pro Tag zwischen den Zielen in der Türkei und Berlin durchzuführen. Das bedeutet, dass sie eine um ein Drittel höhere Produktivität ihrer Fluggeräte haben und damit auch zu deutlich günstigeren Stückkosten pro Sitzplatz und zu deutlich geringeren Flugpreisen anbieten können, wodurch die deutschen Airlines einen signifikanten Nachteil haben.

Schaut man sich den Marktanteil der deutschen Airlines am Verkehr in die Türkei an, stellt man fest, dass er über die letzten Jahre signifikant reduziert worden ist, da man hier nicht mehr in der Lage ist, wettbewerbsfähig zu agieren. Deswegen gilt: Der hiesige touristische Luftverkehr braucht, um wettbewerbsfähig zu bleiben, die Nutzung von Tagesrandzeiten.

Ich habe gesagt, dass es neben diesen Gründen der Nachfragestruktur auch operative Erfordernisse gibt, die eine flexible Regelung in den Nachtrandstunden notwendig machen. Da ist zuerst das Thema Technik und Wartung zu nennen, was sehr wichtig ist, weil: Die Wartung der Flugzeuge wird in der Nacht durchgeführt, was für die Dimensionierung eines Technikstandorts maßgeblich ist. Wir haben, wie gesagt, mit einem zweistelligen Millionenbetrag gerade die Grundsteinlegung für einen Hangar am BBI durchgeführt. Darum ist es sehr wichtig, dass man auch im Verspätungsfall in den Randzeiten in Berlin landen kann, um die Flugzeuge hier in der Nacht zu warten. Für jedes Wartungsereignis, das wir in unserem Hangar planen, werden spezifische Arbeitskräfte, Materialien, Werkzeuge und Ersatzteile disponiert. Falls wir nachts nicht mehr zu diesem Flughafen hier zurückkommen oder eine Ausweichlandung durchführen müssten, ist das alles hinfällig. Oftmals kann die Wartung auch nicht an Ausweichflughäfen durchgeführt werden. Deshalb bedeutet das aus Sicht der Technik: Man braucht die Möglichkeit, auch in Randzeiten zu operieren.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die operationelle Stabilität und das Erfordernis von Ausweichlandungen, weil Verspätungen im Airline-Geschäft häufig unvermeidlich sind. Wir unterliegen Wettereinflüssen, aber auch den Beschränkungen der Flugsicherheit, und es gibt Streiksituationen. Oftmals sind die Verspätungen also nicht von der Airline zu verantworten. Wenn wir den Flugbetrieb über diese Planergänzungsbeschluss hinaus beschränken, wird das dazu führen, dass es nachts zunehmend Ausweichlandungen an Flughäfen geben wird, die dann offen sind. Wenn wir hier über eine ökologische Abwägung sprechen, muss man auch offen darüber sprechen, dass Ausweichlandungen im höchsten Maße gerade hinsichtlich des Lärm- und Umweltschutzes bedenklich sind. Das Lärmereignis als solches wird nämlich verdreifacht. Nachts findet die Landung am Ausweichflughafen statt, wir müssen am nächsten Morgen am Ausweichflughafen starten, um schließlich am eigentlichen Zielflughafen, dem BBI zu landen, weil die Rotation des nächsten Tages am BBI und nicht am Ausweichflughafen beginnt. Schadstoff- und CO₂-Ausstoß werden mehr als verdoppelt, weil man zuerst zum Ausweichflughafen fliegen muss, dann den Leerflug zum Zielflughafen hat, und die Gäste und die Crew, die am Ausweichflughafen ausgestiegen sind, müssen üblicherweise auf dem Landweg mit Bussen nach Berlin transportiert werden. Es sind erhebliche Effekte, die da entstehen. Ein Beispiel: Wenn bei uns eine voll besetzte A 330/300 mit 387 Sitzplätzen landet, brauchen wir acht Reisebusse, um die Passagiere zurückzutransportieren.

Ich möchte an dieser Stelle auch betonen, dass wir von Air Berlin das Schutzbedürfnis der Anwohner in der Region ausdrücklich anerkennen. Wir haben in den letzten Jahren in eine moderne Flotte investiert.

Angesichts eines durchschnittlichen Flottenalters von fünf Jahren können wir behaupten, eine der modernsten Flotten zu haben. Sie ist jedenfalls eine der energieeffizientesten und der am stärksten lärmreduzierten Flotten in Europa, und wir sind Vorreiter in der Erarbeitung lärmoptimierter Anflug- und Abflugverfahren. Herr Jühe hat geschildert, dass es derzeit sehr schwierig ist, zehn Kilometer vor dem Flughafen in Kurven um dicht besiedelte Gebiete herumzufliegen. Wir sind allerdings in enger Kooperation mit der DGLR, der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt, und der Deutschen Flugsicherung dabei, ein sogenanntes GLS, ein satellitengestütztes Anflugverfahren zu erarbeiten, mit dem es möglich ist, dass man, um in Kurven den Zielflug machen zu können, erst in den letzten drei Kilometern auf die gerade Linie vor der Piste einschwenkt. Dafür sind wir als einzige Fluggesellschaft in Europa zertifiziert, und ich bin davon überzeugt, dass auch in der weiteren Entwicklung dort eine Verbesserung zu erwarten ist.

Gerade vor dem Hintergrund, dass der 24 Stunden geöffnete Flughafen Schönefeld geschlossen wird, brauchen wir als Fluggesellschaften am neuen Flughafen flexible Betriebsregelungen in den Randzeiten. Der Flughafen Berlin Brandenburg International steht im Wettbewerb mit anderen europäischen Hubs, an denen Nachtflugregelungen wesentlich großzügiger ausgelegt sind als im BBI-Planfeststellungsergänzungsbeschluss. Weltweit gibt es keinen internationalen Hub bzw. kein internationales Drehkreuz, das mit einer 22-bis-6-Uhr-Nachtregelung operiert, weil das einfach nicht funktionieren kann.

Eine weitere Einschränkung der Betriebsregelung über diesen Planfeststellungsergänzungsbeschluss ist daher nicht sinnvoll und sollte vermieden werden. Nur so lassen sich erhebliche volkswirtschaftliche Nachteile für die gesamte Wertschöpfungskette in der Region Berlin-Brandenburg vermeiden. Wir Fluggesellschaften brauchen Planungssicherheit, da wir in der Vergangenheit signifikante Investitionen getätigt haben. Daher ist eine weitere Einschränkung der Betriebsregelung abzulehnen. - Vielen Dank.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich erteile nun Professor Schwarz das Wort. Im Anschluss haben wir Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Herr Prof. Dr. Schwarz (Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH):

Es geht heute um das wichtigste Zukunftsprojekt dieses Landes, das, weil wir immer über Arbeitsplätze diskutieren, schon mit der Inbetriebnahme im Jahr 2012 allein innerhalb des Flughafenzauns über 20 000 Arbeitsplätze bieten und damit die größte Arbeitsstätte in diesem Land sein wird.

Worum geht es? Es geht letztlich darum, was von den Airlines und den Unternehmensverbänden sehr anschaulich dargestellt wurde, welche Implikationen eine Einschränkung des Nachtfluges mit sich bringt.

Auf der anderen Seite sind aber auch die Interessen der Anwohner abzuwägen. Natürlich bringt ein Flughafen Emissionen mit sich, vor allem Fluglärm; die Gutachter haben ausgeführt, zu welchen Konsequenzen das im Einzelnen führen kann. Deshalb muss es darum gehen, einen Kompromiss zu finden. Ich möchte deshalb einleitend die Ausgangslage für die Kompromissbildung darlegen.

(Erläuterungen anhand einer PowerPoint-Präsentation - Anlage 10)

Die Ausgangslage ist, dass es in Tegel derzeit einen Flugverkehr gibt, der bis 23 Uhr stattfindet, also eine Stunde in die Nacht hineinführt. Es gibt darüber hinaus nach 23 Uhr eine sehr liberale Verspätungsregelung, das heißt, bis 24 Uhr können verspätete Flugzeuge in Tegel landen; am Flughafen Schönefeld gibt es eine 24-Stunden-Regelung. Nun geht mit den Single-Airport-Beschluss der Gesellschafter einher, dass sich laut Landesentwicklungsplan, der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses, eine erhebliche Reduktion der Anzahl der Betroffenen ergibt, sowohl am Tage - jetzt sind es 225 000, die derzeit in einem 55 dB-Radius betroffen sind, und zwar bei 15 Millionen Passagieren - als auch in der Nacht. Das reduziert sich auf rund 60 000 Betroffene bei unterstellten 30 Millionen Passagieren. Das heißt, bei einer Verdopplung des Verkehrs wird es nur noch rund ein Viertel an Betroffenen während des Tages geben. In der Nacht stellt es sich so dar, dass es ebenfalls bei der unterstellten Verdoppelung des Passagierolumens von bisher rund 112 000 Betroffenen zukünftig nur noch 42 000 geben wird.

Herr Reichle hat gerade darauf hingewiesen: Auch wir unterstellen - das sind die Maßgaben, die der Planfeststellung unterstellt werden -, dass sich die Anzahl der Betroffenen aufgrund der Beschlüsse der jüngsten Fluglärmkommission noch einmal reduzieren wird, weil im Ergebnis der Fluglärmkommission eines passiert ist: Auf der Nordroute wird nach wie vor das geflogen, was auch bei der Planfeststellung unterstellt war. Auf der Südroute gibt es allerdings ein Abbiegen, und damit werden insbesondere Gemeinden wie das südliche Blankenfelde, Schulzendorf und Eichenwalde entlastet; die Zahlen werden sich noch einmal reduzieren.

Vor diesem Hintergrund gilt es jetzt einen Kompromiss zu finden, der das, was in der Nacht erlaubt ist, auch sachgerecht abbildet in der Abwägung dessen, wie viele Anwohner da eigentlich betroffen sind, und was die Luftverkehrsgesellschaften und die Verbände dargestellt haben. Ich möchte noch einmal darstellen, welcher Kompromiss bereits gefunden wurde. Herr Schulze fragte vorhin, ob da überhaupt Betroffene gehört wurden. Wenn ich daran erinnern darf: Die Planfeststellungsbehörde hat damals nicht im stillen Kämmerlein einen Planergänzungsbeschluss gefasst, sondern hat diesen Beschluss ausgelegt; das war Ende 2007. Es gab anschließend eine ausgiebige Anhörung der Träger öffentlicher Belange, das war Anfang 2008, und es gab selbstverständlich auch die Anhörung der Anwohner; das war Ende April 2008.

Wenn jetzt so getan wird, als ob erstmals über einen Kompromiss mit Betroffenen diskutiert würde, die vorher noch nie etwas davon gehört haben, so ist das schlichtweg falsch. Die Frage ist, ob der von der Planfeststellungsbehörde getroffene Kompromiss angemessen ist. Wir haben das grafisch aufzubereiten versucht. Die Planfeststellungsbehörde hat sich an das gehalten, was das Bundesverwaltungsgericht mitgegeben hat, nämlich erst einmal daran, dass die Kern-Nacht freigehalten ist. Das geht schon deutlich über das hinaus, was letzte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist. Sie hat verfügt, dass in der Zeit von 23.30 bis 00.00 Uhr und von 5.00 bis 5.30 Uhr kein regulärer, geplanter Verkehr stattfinden darf, sondern das ist allenfalls eine Zeitscheibe, die für Verspätungen bzw. zur Verfrühung zur Verfügung steht.

Sie hat darüber hinaus verfügt, dass das, was von 23.00 bis 24.00 bzw. von 5.00 bis 6.00 Uhr stattfinden kann, begrenzt wird; sie hat ein Kontingent erlassen. Sie alle können erwägen, dass das nicht das ist, was wir beantragt haben, sondern die Vorgabe des Bundesverwaltungsgerichts war: Zwischen 0 Uhr bis 5.00 Uhr muss freigehalten werden; von 22.00 bis 24.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr dürft ihr fliegen, und zwar in einem Umfeld, wie ihr vom Bedarf her nachweisen könnt. - Sie hat nicht vorgegeben, dass an den Tagesrändern nur Verspätungen zugelassen sind. Sie hat Hinweise gegeben, dass, je näher es zur Kern-Nacht geht, umso weniger Verkehr stattfinden soll. Sie hat auch nicht vorgegeben, dass es eine Kontingentierung geben muss.

Das heißt, es gibt bereits einen Kompromiss, der für die Airlines unter Schmerzen noch akzeptabel wäre, aber ein Kompromiss, bei dem die Abwägung zwischen dem Anliegen der Anwohner und der Airlines abgewogen werden. Ich habe exemplarisch dafür die Quantitäten, also die Anzahl der Betroffenen, aufleuchten lassen, habe über das gesprochen, was an Einschränkungen gekommen ist und wie dem, was durch das Bundesverwaltungsgericht vorgegeben worden ist, Rechnung getragen wurde. Sie müssen jetzt befinden, ob ausreichend Rechnung getragen worden ist.

Ich kann nur sagen, dass wir über diese Kompromisslösung wirklich nicht beglückt waren und gefragt haben: Wie seid ihr überhaupt dorthin gekommen? - Wir haben von der Genehmigungsbehörde gehört: Ihr einziger Maßstab für die Festsetzung dieses Beschlusses war die Rechtssicherheit. Das heißt, sie hat sich ausschließlich daran orientiert - egal ob wir das wollten, ob uns das gefallen hat oder nicht -, einen Beschluss zu fassen, der rechtssicher ist. Im September wird sich zeigen, was vor dem Bundesverwaltungsgericht geschieht. Ich gehe davon aus, dass die Genehmigungsbehörde hier ihren Job gemacht hat. Ich glaube, auch Sie als Parlamentarier werden sich ein Stückchen darauf verlassen können.

Wir müssen bei all der Diskussion, bei all der Fragestellung, ob das ausgeglichen war oder nicht, am Ende des Tages berücksichtigen: Schaffen wir es mit diesem neuen Infrastrukturprojekt, mit diesem neuen Flughafen, eine Wettbewerbsfähigkeit zuzulassen, oder katapultieren wir diesen Flughafen aus dem Markt, wenn wir ihn mit zu starken Auflagen belegen?

Auch diese Beispiele sind bereits aufgeleuchtet. Unser Anspruch ist nicht, ein Regionalflughafen zu sein. Regionalflughäfen haben in der Regel einen 24-Stunden-Betrieb - denken Sie nur an Leipzig, an Köln, an Nürnberg, da gibt es viele Beispiele. Wenn wir uns mit der Liga der Flughäfen vergleichen, mit denen wir uns vergleichen wollen, dann haben wir in der Tat im Ausland häufig die Situation, dass es auch dort einen unregelmäßigen Betrieb in der Nacht gibt. Bei den großen deutschen Drehkreuzen in Frankfurt, München und Düsseldorf gibt es Einschränkungen, es gibt jedoch keinen Flughafen, der von 22.00 bis 6.00 Uhr geschlossen hat. Das sollten Sie sich bei Ihren Beratungen vor Augen halten.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Damit kommen wir zur Fragerunde. - Herr Goetz.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Herr Debus, Sie sagten, dass in der Türkei Nachtflugbeschränkungen nicht bestehen würden, sodass türkische Airlines effektiver als deutsche Airlines fliegen könnten. Wenn ich an den typischen Touristen denke, der zwischen Berlin und der Türkei unterwegs ist, wäre meine Frage: Wo fliegen die türkischen Airlines dann los, wenn Nachtflugbeschränkungen bestehen? Wie funktioniert das dort mit dem effektiveren Fliegen, wenn Strecken zwischen Deutschland und der Türkei bedient werden sollen, man also in jedem Fall zwischen einem Flughafen mit Beschränkungen und einem Flughafen ohne Beschränkungen in der Türkei hin- und herfliegt?

Sie sagten, wenn man zu spät hereinkäme, müsse man auf andere Flughäfen ausweichen, was zusätzliche Kosten und Umweltbelastungen verursachen würde. Gegenwärtig gibt es in Tegel eine Begrenzung ab 23 Uhr, während Schönefeld frei angefliegen werden kann. Meine Frage lautet: Wie oft kommt es vor, dass die, anstatt in Tegel zu landen, nach Schönefeld fliegen müssen, obwohl das so nicht geplant war, und ob es Verkehre zwischen Tegel und Schönefeld gibt, sowohl an Flugzeugen als auch an Passagieren und was da an Busverkehr möglicherweise erzeugt wird.

Wenn Schönefeld gegenwärtig nachts geflogen werden kann, interessiert mich auch, in welchem Umfang Sie jetzt von der umfassenden Nachtflugmöglichkeit, die Sie gegenwärtig haben, Gebrauch machen, ob es da also gegenwärtig eine Rolle spielt oder Sie sagen: Es ist für unser persönliches Aufkommen maßgeblich, auch von 0 Uhr bis 5.00 Uhr zu fliegen. Wie weit wird das in Anspruch genommen?

Herr Schwarz, Sie sagten, dass eine Anhörung mit den Beteiligten stattgefunden hat - das ist auch richtig. Damals gab es antizipierte Flugrouten, die nicht festgelegt waren, weil es die Flugsicherung bisher nicht getan hatte, wo man aber davon ausging, dass bestimmte Routen gehalten würden.

Da gab es Beteiligungen von Betroffenen außerhalb dieser antizipierten Routen, die eigentlich Sache der Planfeststellungsbehörde hätten sein müssen, dass nämlich die Behörde von Amts wegen ermittelt, wer betroffen und wer beteiligt sein kann oder ob es in erheblichen Umfang Ausgrenzungen - nach heutiger Ansicht Betroffener - dieser Flugrouten gab, sodass insofern keine Beteiligung erfolgt wäre.

Wenn der neue Flughafen Drehkreuz werden soll: Mit welchen Umsteigequoten rechnen Sie? Welches Passagieraufkommen soll über das Drehkreuz als Umsteigepassagier kommen? Wie viele sind Ziel- und Quellverkehr, der dort geplant ist, und wie vereinbart sich diese Vorstellung des Drehkreuzes mit dem Planfeststellungsbeschluss und den dort zum Teil aufgeführten Umsteige- und Drehkreuzzahlen? Dies wäre wichtig, um daraus zu ersehen, ob sich möglicherweise Veränderungen aus dem Planergänzungsbeschluss ergeben müssten.

Wenn Leute nachgefragt haben, wo denn entlanggeflogen werden sollte, dann wurden - insbesondere in Schönefeld - vom Flughafen heraus Routen suggeriert, wo man entlangfliegen würde. Welche Erkenntnisse lagen den damaligen Angaben zugrunde, die als Prospekte verteilt werden sind, wo entlanggeflogen werden sollte, auf deren Grundlage man den Leuten gesagt hat, sie seien nicht betroffen und deshalb auch beim Planfeststellungsverfahren nicht zu beteiligen?

Abgeordnete Alter (SPD):

Herr Reichle, wir haben von Fluglärm gesprochen. Mich interessiert der Gedanke Lärmschutz in anderen Bereichen: Straße, Bahn usw. Mich interessieren im Hinblick auf die Lärmgrenzen und auch die Unterschiede zwischen Tag und Nacht. Können Sie uns heute darüber eine Auskunft geben?

Abgeordneter Ludwig (DIE LINKE):

Herr Reichle, Sie hatten darauf hingewiesen, dass diese Regelungen aus guten Gründen Ländersache seien. Sie sind heute aber auch eingeladen worden, um zu sagen, welche Erwartungen der Gesellschafterbund an diesen Flughafen hat. Womit dürfen wir uns als Gesellschafter in Brandenburg in Zukunft auseinandersetzen? Oder gehen wir da im Gleichklang vor? Wir kennen die Erwartungen der Gesellschaft und der Bundesrepublik an diesen Flughafen nicht im Einzelnen.

Zweitens: Ein Danke vorweg. Ich glaube, es ist hier im Parlament noch einmal wichtig daran zu erinnern, dass mit der Inbetriebnahme des BBI in Schönefeld ein Nachtflugverbot greift. Bisher leben wir in der Region. Das wissen die im Saal Anwesenden, aber ich treffe auch hier im Haus Menschen, die noch wissen, dass dort 24 Stunden am Tag geflogen werden kann und hier übrigens Sicherheit für Bürger und Airlines eingezogen wird, wenn es ein Nachtflugverbot gäbe, und dass das, was heute in Schönefeld möglich wäre, eingreift. Die Frage, warum im Rahmen des heute Möglichen nicht anders geflogen wird, wurde schon gestellt.

Herr Schwarz, vorhin wies ein Redner darauf hin, dass der Nachtflug eigentlich unwirtschaftlich ist und quersubventioniert oder von Gesellschaftern mit einem Defizit ausgleich versehen werden müsste. Vielleicht nehmen Sie noch einmal Gelegenheit, darzustellen, warum Sie diesen Flug für das Konzept des BBI brauchen und ob der dabei erweckte Eindruck berechtigt ist.

Abgeordnete Vogdt (FDP):

Herr Dr. Schwarz, auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft gibt es eine Presseerklärung zum Planergänzungsbeschluss. Da ist nachzulesen, dass es in den Randzeiten maximal 31 Flüge geben darf. Wir haben heute unter anderem gehört, dass für 2023 77 Flüge und in Spitzenzeiten 103 Flüge zu erwarten sind bzw. prognostiziert werden. Wie ist das zu verstehen?

Abgeordneter Vogel (GRÜNE/B90):

Das wichtigste Zukunftsprojekt Brandenburgs ist die Energiewende und nicht der Flughafen. Ich habe aber zumindest gelernt, dass der Flughafen BBI 2012 mit 20 000 Beschäftigten starten soll. Das wären doppelt so viele, wie in der Braunkohle beschäftigt sind. Dazu habe ich eine Verständnisfrage. Laut der Tabelle, die Herr Faulenbach da Costa vorgelegt hat, gab es 2009 in den Flughäfen Tegel und Schönefeld insgesamt 16 000 Beschäftigte. Nun hätte ich erwartet, dass es, wenn ich zwei Flughäfen an einem Standort zusammenlege, weniger Beschäftigte gibt, weil man üblicherweise Rationalisierungseffekte damit verbindet. Wie erklären Sie die Steigerung der Personalzahlen?

Zweitens, zu den Rahmenbedingungen Ihrer Prognosen: Die von Herrn Faulenbach da Costa vorgelegten Zahlen basieren ja auf Gutachten von FBS. Den Wachstumszahlen bis hin zu 30 - 40 Millionen Passieren müssen ja irgendwelche Rahmenbedingungen zugrunde liegen. Ist Rahmenbedingung der Status quo in der allgemeinen Gesetzgebung, das heißt, keine Flugticketabgabe, keine Erwartungen bezüglich Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel, keine Einbeziehung einer möglicherweise stärkeren Konkurrenz, der Bahn zum Beispiel, durch die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Berlin-München? Inwiefern spielt das in Ihren Prognosen eine Rolle?

Drittens: Aus den vorgelegten Unterlagen der Unternehmerverbände Berlin-Brandenburg ist deutlich geworden, dass in Berlin gegenwärtig kein Umsteigeverkehr stattfindet - also 1,7 % verglichen mit München 36,3 oder Frankfurt am Main 50 %. Inwiefern ist der Nachtflugbetrieb erforderlich, um diese Umsteigemöglichkeiten zu schaffen, also den Umsteigeverkehr auszuweiten, oder hat er auch eine Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr?

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Prof. Schwarz, ich habe eine Frage zum Thema Flugbewegungen in den Randzeiten. Sie haben ausgeführt, dass es Teil des Kompromisses war, dass die Flugzahlen, je näher es zur Nacht geht, geringer werden. Meine erste Frage lautet: Durch welche Maßnahmen bzw. Regelungen ist gewährleistet, dass diesem Kompromiss Rechnung getragen wird? Ist das irgendwo festgeschrieben?

Zweitens: Wir haben von zwei Anzuhörenden gehört, dass der Flughafen nachts defizitär betrieben wird. Sie haben gerade gesagt, man würde den Flughafen mit einem Nachtflugverbot aus dem Markt katapultieren. Mich interessiert, wie sich das konkret auf die Wirtschaftlichkeit des Flughafens auswirkt.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Herr Debus, Sie hatten erwähnt, dass Sie ein neues Programm entwickeln, was den Anflug angeht. Gilt das nur für Ihre eigenen Maschinen, und ist das nur in den Nachtzeiten anzuwenden, oder ist das eine generelle Möglichkeit, den Anflug zu optimieren?

Herr Reichle (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung):

Frau Alter, es gibt selbstverständlich auch bei Straße und Schiene ein Schutzbedürfnis. Das betrifft insbesondere den passiven Lärmschutz. Aufgrund der physikalischen Ausbreitungsverhältnisse sind Straßen- und Schienenlärm anders zu bewerten als Fluglärm. Insofern gibt es da auch Werte, aber die sind schwierig in Korrelation mit denen zu bringen, die es für den Fluglärm gibt. Wenn Sie möchten, kann ich Ihnen die Werte für die Straße und die Schiene gern liefern (Anlage 11).

Herr Ludwig, der Bund ist insgesamt an drei Flughäfen in Deutschland auf der Gesellschafterseite beteiligt: am Flughafen BBI, Köln-Bonn und München; das sind die einzigen Flughäfen. Die Frage der Betriebszeiten wird durch die Position der Gesellschafter nicht beeinflusst; das ist davon völlig unabhängig. Der Bund ist nicht der einzige Gesellschafter, es gibt ja noch die beiden Länder. Wir haben das Interesse an einem prosperierenden Flughafen, und der muss seiner Aufgabe als Hauptstadtflughafen gerecht werden.

Herr Debus (Air Berlin):

Herr Goetz, Ihre erste Frage bezog sich auf das Thema Zielgebietscarrier im touristischen Verkehr, warum ohne Nachtflugbeschränkung effektiver geflogen werden kann, warum türkische Carrier drei statt zwei Umläufe schaffen. Die starten in der Türkei und können dadurch sehr früh - um 4 Uhr - beginnen und kommen mit dem letzten Umlauf nachts um 2 Uhr wieder in die Türkei zurück. Das ist für uns nicht möglich, weil wir unsere technische Wartungsbasis immer in Deutschland haben und an unsere Heimatbasis gebunden sind.

Zu Ihrer zweiten Frage: Aktuell gibt es rund zwei Ausweichlandungen pro Monat. Es gibt natürlich einige Spitzenmonate, in denen es deutlich mehr ist.

Sie haben gefragt, inwieweit wir in Tegel von der Möglichkeit der Verfrühung Gebrauch machen. Verfrühungen vor sechs Uhr sind heute in Tegel nicht möglich. Das wird aber bei unseren Interkont-Flügen durchaus an anderen Standorten genutzt. Gerade Flüge aus den USA, von der Ostküste landen in der Regel sehr früh morgens, immer gegen 6 Uhr. Je nachdem, wie die Winde stehen, kommt man etwas früher rein; an anderen Flughäfen nutzen wir das. Das Gleiche gilt für Flüge von Dubai, von den Golfstaaten. Das ist ein Thema, bei dem mit der weiteren Entwicklung von Interkont-Verkehr eine flexiblere Regelung nicht planerisch in Anspruch genommen würde, sondern im Fall von Verfrühung, und wäre daher wünschenswert.

Herr Vogel, Sie fragten, ob Umsteigeverkehr zu mehr Flügen in der Nacht führt oder das nur für lokalen Quellverkehr hilfreich ist. Da kann man grundsätzlich sagen: Dieser Umsteigeverkehr ist sehr wichtig, gerade auch für den lokalen Quellverkehr. Nur durch den Aufbau dieses Drehkreuzes in Berlin waren wir in der Lage, 18 zusätzliche Direktverbindungen aufzunehmen und vor allem Interkont-Verbindungen von Berlin-Brandenburg aufzunehmen, weil: Solche Flugstrecken lassen sich nur mit Zubringern, mit zugebrachten Passagieren darstellen. Bei uns liegen die Anteile zwischen 40 und 50 % zugebrachter Passagiere, bei der Lufthansa ist das deutlich mehr: bis zu 70 %. Wenn man solche Verbindungen anbieten möchte, ist man zwingend darauf angewiesen, dass man ein Drehkreuz und zugebrachte sowie abgebrachte Passagiere hat.

Herr Genilke, das neue Programm, um gekrümmte bzw. gekurvte Landeanflüge vornehmen zu können, das ist das sogenannte GLS-Verfahren. Derzeit ist nur das Instrumentenlandesystem zugelassen. Dann ist man im Landeanflug und trifft den Leitstrahl zehn Meilen vor dem Touchdown, vor der Landebahn. GLS steht hierbei für Global Landing System und bedient sich der Satellitennavigation. Damit ist es möglich, die Punkte zu definieren und auch gekrümmte Landeanflüge vorzunehmen. Dann kann man diesen Korridor deutlich abkürzen, schwenkt auf den letzten drei Meilen vor der Landebahn auf die eigentliche Richtung der Landebahn ein und kann mit deutlich steileren Senkungswinkeln fliegen. Das ist ein Programm, für das wir als einzige Airline derzeit in Europa zugelassen sind; es bewerben sich auch andere darum. Deshalb wird es auch gemeinsam mit der DFS und dem DLR entwickelt. Die Zielsetzung ist, das als Standard zu entwickeln. Da laut Betriebsregelung derzeit nur lärmreduzierte Flugzeug zugelassen sind, kann man bei bestimmten Flugrouten mithilfe dieses Programms darüber sprechen, ob auch nichtlärmreduzierte Flugzeuge zugelassen werden.

Eine Frage lautete, ob das nur in der Nacht oder auch am Tag geht. Das ist auch ein interessantes Verfahren für den Tag. Gerade bei Nebellagen ist das ein sehr viel präziserer Approach als mit dem bisherigen Instrumentenlandeflugsystem. Deshalb ist das auch an anderen Flughäfen, die sehr flugbeschränkt sind, ein technologischer Standard, der zu einer deutlichen Verbesserung führen wird.

Herr Prof. Dr. Schwarz (Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH):

Ich versuche in der chronologischen Reihenfolge vorzugehen. Herr Goetz, Sie fragten, wie die Anhörung zum ergänzenden Planfeststellungsverfahren Ende 2007/Anfang 2008 stattgefunden hat und ob alle Betroffenen dabei waren oder die neu Betroffenen jetzt nicht dabei sind. Ich glaube, die Frage rückt im Kern deshalb ein Stück weit zusammen, weil, wie ich vorhin ausführte: Wir sind faktisch wieder bei den Flugrouten, die auch bei der Planfeststellung unterstellt wurden. Das gilt für die Nordabflugroute, wo wir wieder absolut identisch sind, zumindest in dem Rahmen, der für den Schallschutz relevant ist, und das gilt auch für die Südabflugroute. Da kann man jetzt differenzieren, ob nur der Nordteil von Blankenfelde dabei war oder auch der Südteil. Da müsste man die Planfeststellungsbehörde fragen, das weiß ich jetzt nicht.

Zur Frage des Drehkreuzes, ob das im Planfeststellungsbeschluss vorgegeben ist oder nicht: Im Planergänzungsbeschluss ist die Anzahl von Flugbewegungen vorgegeben, die wir mit diesem Flughafen abwickeln dürfen. Da sind vorgegeben, wie viele Bewegungen wir in der Spitzenstunde machen können. Das sind alles Kriterien, die Drehkreuzverkehre ermöglichen. Sie erinnern sich möglicherweise an die Einstiegsfolie, die Herr Amsinck dargestellt hat. Das ist genau das Wachstumspotenzial. Wir haben erstmals hier, in dieser Region die Chance, Umsteigeverkehr überhaupt abzuwickeln. Derzeit kommt doch niemand auf den Gedanken, wenn er in Schönefeld von Manchester kommend landet, sich ins Taxi zu setzen und von Tegel nach Peking zu fliegen. Wir haben diese Möglichkeit erstmals in dieser Region mit dem Flughafen. So haben wir ihn auch gebaut, so ist er konstruiert, da gibt es einen eigenen Transfer für Umsteiger, das wäre ja absurd, wenn wir etwas bauten, was dann nicht mehr mit dem identisch ist, was die Planfeststellungsbehörde vorgegeben hat.

Sie fragten, ob wir mit dem Schallschutzprogramm die Leute irregeführt haben. Das ist nicht so. Selbst wenn die Flugrouten fundamental anders gelegt würden, als vorgesehen war, haben die Anwohner, die in diesem Bereich leben, einen Rechtsanspruch, der über die Planfeststellungsbehörde, über die Ausweisung des Schallschutzgebiets vorgegeben wird. Also ob wir das wollen oder nicht: Wir haben die Verpflichtung gegenüber all jenen, die in dem Schallschutzgebiet, das die Behörde vorgegeben hat, wohnen, Schallschutz zu leisten. Insofern kann man nicht davon sprechen, dass da jemand irregeführt worden wäre.

Herr Ludwig und Herr Jungclaus hatten Fragen zum Defizitenausgleich. Ich glaube, die Ausführungen, die Herrn Faulenbach da Costa dazu gemacht hat, sind von ähnlicher Qualität wie die Ausführungen, die er zur Arbeitsplatzstatistik gemacht hat. Wir betrachten nicht, ob jemand, der nach 23 Uhr ankommt, weniger kauft als jemand, der von 6.00 bis 22.00 Uhr fliegt.

Aber: Für uns ist es betriebswirtschaftlich schon relevant, ob durch Nutzung der Tagesrandzeiten Flugzeuge stationiert werden oder nicht, wie von den Airlines ausgeführt wurde, sondern, ob sich Fluggesellschaften entscheiden, nach Berlin und zum Hauptstadtflughafen zu kommen, weil sie die Möglichkeit haben, Rotationen durchzuführen - Zwei- oder Dreifachrotationen, je nach Destination -, die sie nicht machen könnten, wenn sie die Tagesrandzeiten nicht nutzen könnten, und das ist der entscheidende Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit, nicht das, was sich in der Stunde an Einkaufsverhalten oder Personalkosten ergeben wird.

Frau Vogdt, Sie fragten nach den 31 Flügen in den Randzeiten in Korrelation zu den 77 Flugbewegungen. Herr Jungclaus, dabei integriere ich Ihre Frage, wie sichergestellt worden ist, dass der Flugverkehr bis zu 24 Uhr abschwelend und ab 5 Uhr wieder aufschwellend ist. Das ist zum einen dadurch zu erklären, dass in der letzten halben Stunde jeweils nur Verspätungen, also keine planbaren Flüge stattfinden, zum anderen durch die Kontingentierung. Durch die Kontingentierung finden in diesem Zeitraum maximal 31 Flugbewegungen statt, und zwar im Gesamtzeitraum. Wenn man 22 Uhr hinzunimmt, kann man etwas mehr als 100 Flugbewegungen abwickeln. Das zeigt gleichzeitig, wo der Schwerpunkt der Flugbewegungen sein wird, nämlich in der Zeit von 22 bis 23 Uhr und wesentlich weniger zwischen 23 bis 24 bzw. von 5.00 bis 6.00 Uhr.

Herr Vogel, Sie sprachen von Rationalisierungseffekten. Die von mir vorhin genannten Zahlen sind die Zahlen innerhalb des Flughafenzauns, also nicht nur von uns als Flughafenbetreibergesellschaft, sondern aller Gesellschaften, die dort sind. Selbst für uns als Flughafenbetreibergesellschaft, wo das vielleicht sogar noch am offensichtlichsten wäre - Stichwort Synergieeffekte -, kann ich Ihnen sagen: Nein, wir werden in etwa die gleiche Anzahl der Mitarbeiter behalten, obwohl wir Tegel und Schönefeld zusammenlegen. Weshalb werden es insgesamt mehr Mitarbeiter? Weil die Fluggesellschaften und Konzessionäre etc. entlang der Anzahl der Passagiere ihr Personal aufstocken müssen - auch für die Abfertigungsgesellschaften ist das, glaube ich, unmittelbar nachvollziehbar - und weil wir im Kern der Einzige sind, der eine Split-Operation hat. Ansonsten ist Air Berlin ausschließlich in Tegel, die Low Costler sind ausschließlich in Schönefeld. Also da gibt es den Synergieeffekt, und die Mitarbeiterzahlen wachsen mit der Anzahl der Passagiere.

Sie fragten auch nach den Rahmenbedingungen der Prognosen. Die von den Gutachtern vorgelegten Prognosen orientieren sich im Wesentlichen an Erfahrungswerten aus der Vergangenheit, und die werden interpoliert in der Zukunft genutzt. Damit werden im Wesentlichen Effekte wirksam, die es schon in den letzten zehn oder 20 Jahre gab - auch da gab es hohe Ölpreise, Zusatzbesteuerung, Extragebühren, die die Flughäfen für laute Flugzeuge erhoben haben. Das heißt, die von Ihnen genannte Entwicklung hat es auch in der Vergangenheit gegeben. Deshalb ist es, glaube ich, methodisch zulässig, dass ich Erfahrungen aus der Vergangenheit in die Zukunft extrapoliere. Ganz im Gegenteil, ich muss Ihnen sagen: Bisher waren sämtliche Prognosen immer viel zu gering und sind von der Erfahrung eingeholt worden, das sage ich nicht nur für unseren Fall.

Sie wissen möglicherweise, dass wir die 22 Millionen Passagiere, die im Planfeststellungsbeschluss für das Jahr 2014/2015 vorgesehen waren, im letzten Jahr erreicht haben. Das ist nicht nur am Standort Berlin so, sondern da könnte ich Ihnen Belege für viele andere Standorte auch geben.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich rufe die nächste Fragerunde auf.

Abgeordneter Goetz (FDP):

Herr Debus, ich hatte gefragt, in welchem Umfang gegenwärtig Air Berlin von der Möglichkeit Gebrauch macht, nachts in Schönefeld zu starten und zu landen.

Professor Schwarz, Sie sagten, Sie bauen ein internationales Drehkreuz und richten sich darauf ein; alles andere wäre wirtschaftlich nicht sinnvoll. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16.03.2006 in seiner Entscheidung gesagt: Ziel des Ausbauprojekts ist die Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfs der Länder Berlin und Brandenburg. Gegenstand der Landesplanung ist nicht ein internationaler Großflughafen, sondern ein mittelgroßer Verkehrsflughafen mit einem modernen Zweibahnensystem. Wie vereinbart sich diese ausdrückliche Feststellung des damaligen Urteils mit dem, was Sie eben gesagt haben?

Zweitens: Als damals die Entscheidung für Schönefeld gefallen ist - mit den Beratungen zu Sperenberg und Jüterbog -, muss es doch eine Risikoabwägung gegeben haben, dass man gesagt hat: Die Risiken sind in der Begutachtung damals benannt worden. Wie ist es denn, wenn sich die Risiken verwirklichen? Haben wir jetzt einen Punkt erreicht, an dem eines der Risiken möglicherweise durch eine Einschränkung des Nachtflugs verwirklicht wird, und wie ist damals diese Risikobewertung erfolgt? Welche Auswirkungen wurden damals für den Fall gesehen, dass man nach Schönefeld geht - entgegen den anderen Empfehlungen für Sperenberg und Jüterbog zum Beispiel? Womit ist damals gerechnet worden, und wie stellt sich das heute dar?

Abgeordneter Dr. Luthardt (DIE LINKE):

Herr Schwarz, ich habe eine Frage zu dem finanziellen Risiko für die Gesellschafter, wenn es zu dem Nachtflugverbot kommt. Können Sie da eine Zahl nennen?

Zweitens: Inwieweit ist die Flughafengesellschaft bereit, beim Lärmschutz für die Bewohnerinnen und Bewohner nachzubessern?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich habe auch eine Frage an Prof. Schwarz. Es ist ja in den Wirtschaftsunternehmen so, dass man eine pessimistische und eine optimistische Prognose berechnet.

Wir sind gegenwärtig in einer Situation, dass eine Klage zu den von Ihnen als Kompromiss bezeichneten Flugbewegungen in den Nachtrandzeiten anhängig ist. Wie sieht denn die pessimistische Prognose Ihrerseits aus, so denn eine gerichtliche Entscheidung im September zu einer weiteren Aufweichung des Kompromisses, der von Ihnen dargestellt wurde, kommt?

Wir sprechen immer über wirtschaftliche Erfolge und damit verbundene Möglichkeiten für Gesellschafter, noch dazu, wenn sie sich in der öffentlichen Hand befinden. Mich interessiert auch: Wie ist das aktuell für den BBI? Wer trägt da wie die wirtschaftlichen Risiken? Weil: Herr Reichle hat darauf hingewiesen, dass das Land die Ebene ist, die die Betriebszeiten festsetzt, aber in der Gesellschafterfunktion sind ja all die Fragen, die sich mit dem Drehkreuz verbunden haben, für den Bund wie auch für Berlin und auch für Brandenburg in einer anderen Konstellation verhaftet. Mich interessiert, wie sich die Frage der wirtschaftlichen Erfolge, der wirtschaftlichen Risiken darstellt, noch dazu, wo wir in einer früheren Runde von Herrn Hofmann vernommen haben, dass es sehr wohl eine Möglichkeit der politischen Willensbekundung eines Landtags in dieser Phase gibt - wenn überhaupt, dann nur in dieser Phase, so seine Äußerung. Insofern wäre für mich sehr wichtig, diese Frage von Ihnen noch einmal reflektiert zu bekommen.

Es gibt noch zwei weitere Fragesteller.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Ich habe es so verstanden, dass nicht die Flughafengesellschaft diejenige ist, die ein Drehkreuz errichtet, sondern es die Fluggesellschaft ist, die ein Drehkreuz errichtet. Vielleicht können Sie darstellen, wer dafür verantwortlich ist, dass das Wort „Drehkreuz“ überhaupt in den Mund genommen wird. Ist das eine baulich zu errichtende Anlage oder nicht vielmehr eine dann aus diesem Flughafen gewonnene Erfahrung oder eine unternehmerische Entscheidung für eine Fluggesellschaft, ein Drehkreuz aus einem bestehenden Flughafen zu gestalten?

Abgeordnete Vogdt (FDP):

Herr Prof. Schwarz, mich interessiert, wie Sie die jetzt geplante Nachtflugregelung im Vergleich zu Flughäfen wie etwa München oder Frankfurt, wo es andere Nachtflugregelungen gibt, sehen.

Herr Debus (Air Berlin):

Herr Goetz, wir haben derzeit keine Split-Operation. Das macht bei zwei so eng nebeneinander liegenden Flughäfen keinen Sinn, weil man dann die doppelte Menge an Technikern, Umstationierung etc. vorhalten können. Deshalb fliegen wir derzeit ausschließlich von Tegel. Nur im Falle von Ausweichlandungen kommt es vor, dass wir in Schönefeld fliegen oder es irgendwo mal einen Charterflug gibt. Das ist aber das Ausnahmegeschäft.

Herr Genilke, Ihre Frage war, wer errichtet bzw. wer ist der entscheidende Impuls für ein Drehkreuz, ob das der Flughafen oder die Fluggesellschaft ist. Zunächst bestimmen letztlich die Kunden und die Marktnachfrage, ob eine solche Struktur überhaupt sinnvoll ist. Die Zahlen zeigen eindeutig, dass das Berliner Flughafensystem mit über 22 Millionen lokalen Passagieren sich für ein Drehkreuz geradezu anbietet, weil man dann einfach nur die Verkehrsströme, die dort entstehen, kombinieren muss. Von daher ist das sicherlich ein Wunsch, der auf Initiative der Air Berlin als viertgrößtem Carrier zustande gekommen ist, hier ein Drehkreuz zu gestalten. Das kann man als Airline aber nur machen, wenn ein Flughafen die notwendige Infrastruktur bietet. Deshalb hat Herr Schwarz auch eben schon ausgeführt, dass auch ein Planfeststellungsbeschluss vorgesehen ist, dass der BBI auch eben entsprechende Umsteigegänge etc. hat, weil: Wenn das nicht vorhanden ist, ist ein Drehkreuz nur noch sehr schwer durchzuführen, so, wie wir es derzeit in Tegel unter infrastrukturell sehr schwierigen Bedingungen aufrechterhalten.

(Zuruf: 5 bis 10 %!)

Herr Prof. Dr. Schwarz (Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld GmbH):

Ich knüpfe an das an, was Herr Debus vorhin gesagt hat. Zu Ihrer ersten Frage, Herr Goetz bezüglich des Drehkreuzes: Ich empfinde das nicht als Widerspruch zu dem Urteil, das Sie gerade vorgelesen haben. Drehkreuze errichten die Airlines, nicht wir. Dass das eine Wachstumsoption ist, ist mehr als legitim.

Was die Risiken angeht - das war Ihre zweite Frage - bin ich überfragt. Das war, glaube ich, ein Abwägung gewesen, die sowohl im Gesellschafterkreis stattgefunden hat, als es um den Konsensbeschluss, als auch später, als es um die Standortentscheidung ging.

Herr Luthardt, Ihre Frage war, ob ich eine Zahl für das finanzielle Risiko nennen kann - das knüpft auch an das an, was Sie, Frau Wehlan, vorhin gefragt haben. Das werde ich jetzt nicht tun, weil jede Zahl, die ich jetzt nenne, angreifbar sein wird, weil: Sie muss durch sehr viele Prämissen untersetzt sein. So etwas würde man seriöserweise erst machen, wenn man das mit der genügenden Tiefe untersucht hat und auch entsprechende Prämissen dazu formulieren kann.

Zur Nachbesserung des Schallschutzes: Wir haben derzeit alle Hände voll zu tun, die 140 Millionen Euro, die wir für das Schallschutzprogramm budgetiert haben, überhaupt erst einmal auszugeben und dieses Schallschutzprogramm entsprechend zu realisieren. Dieses Schallschutzprogramm hat in den letzten ein, zwei Jahren viele Mutationen durchlaufen. Diesbezüglich sind wir nicht glücklich gestartet. Da gab es die Notwendigkeit, nachzujustieren, was wir getan haben. Viele Grenzfälle, die dann häufig aufgegriffen wurden, werden mittlerweile von uns nicht nur nach dem Buchstaben des Planfeststellungsbeschlusses behandelt, sondern wir bemühen uns, das mit Augenmaß an allen Stellen vorzunehmen, an denen es möglich ist.

Frau Wehlan, Sie fragten, was in einer pessimistischen Variante auf der Gesellschafterseite passieren würde. Diese Frage lässt sich relativ einfach beantworten. Der Base Case, der normale Fall, sieht so aus, dass mit dem jetzigen Finanzierungskonzept, das heißt, mit der Tatsache, dass die Gesellschafter 430 Millionen zur Verfügung gestellt haben, dass wir aus unserem eigenen Cash Flow 440 Millionen beisteuern - was wir übrigens schon per Ablauf des letzten Jahres erfüllt haben - und mit den 2,4 Milliarden, die wir auf dem Kreditmarkt aufgenommen haben, die finanzielle Grundlage geschaffen haben, mit dem man den Flughafen dann betreiben kann bei Durchsetzung der jetzigen und von der Genehmigungsbehörde gestern genehmigten Entgelte und dem, was wir uns aus dem Non-Aviation-Geschäft - im Übrigen ohne Betriebszuschüsse - erwarten.

Was passiert jetzt, wenn es Einbrüche gibt, die das nicht mehr realisieren, was sind die Rückfallstufen? Die sehen so aus, dass dann, wenn an Betriebszuschüsse gegangen werden muss, das natürlich auf die Gesellschafter zukommt, weil die von uns aufgenommenen 2,4 Milliarden mit einer hundertprozentigen Bürgschaft von allen drei Gesellschaftern versehen wurden. Das heißt, wenn die Kredite nicht mehr bedient werden können, müssen die Gesellschafter über die eingegangene Bürgschaftserklärung dafür einspringen. Das ist das Regular, nach dem Sie gefragt haben. Das ist nicht unser Base Case. Das ist auch nicht das, was sich nach dem, was im Augenblick genehmigt ist, ergeben würde. Aber wenn es davon gravierende Abweichungen gibt, kommen wir in eine solche Situation.

Frau Vogt, Sie fragten, wie wir im Vergleich mit München und Frankfurt dastehen. Mit dem derzeitig vorliegenden Kompromiss stehen wir schlechter da. Sowohl München als auch Frankfurt hat eine liberalere Regelung. Wir haben allerdings gerade gehört, dass in Frankfurt die derzeit existente Regel vor einer Modifizierung steht, und zwar im Zusammenhang mit der Aufnahme der vierten Landebahn. Darüber wird vor Gericht noch zu entscheiden sein. Dann wird Frankfurt möglicherweise nicht mehr so viel positiver sein in der Nacht, wie das im Augenblick ist, aber Status quo ist, dass sowohl die Münchner als auch die Frankfurter Nachtflugregelung für die Airlines komfortabler ist als das, was uns die Genehmigungsbehörde im Augenblick vorgegeben hat.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Es gibt keine weiteren Fragen.

Dann kommen wir zu Block 4.

Herr Breidbach (BVBB e. V.):

Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass ich als Vertreter der Betroffenen, soweit ich mich erinnere, nach 18 Jahren zum ersten Mal die Ehre und die Möglichkeit habe, vor einem solchen Gremium zu sprechen, das dazu aufgerufen ist, Möglichkeiten zu suchen, verschiedene Interessen in Einklang zu bringen.

Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung: Was ich heute Nachmittag hier erlebt habe, erinnert mich an mein erstes Arbeitsleben, in dem ich verpflichtet war, zwei- bis viermal im Jahr als Partei bei Tarifverhandlungen zu sitzen. Ich habe regelmäßig auf der einen Seite gehört: Wenn nicht zweieinhalb, sondern dreieinhalb oder viereinhalb Prozent gezahlt werden müssen, wenn die Arbeitszeit von 48 Stunden - so habe ich einmal angefangen - auf 44 Stunden und weiter darunter reduziert wird oder wenn gar die Urlaubszeit verlängert wird, dann macht die Branche Pleite. - Hier höre ich: Wenn große Fluggesellschaften mit Milliardenumsätzen keine ausreichenden Umläufe haben, das heißt, wenn einige ihrer Flugzeuge nicht optimal eingesetzt werden können, wenn man eine bestimmte Struktur nicht durchsetzen kann, dann macht die Fluggesellschaft Pleite. - Ich sage dies ganz deutlich, weil ich auf der anderen Seite sitze, nämlich auf der Seite der Wirtschaft, die sich „Konsumenten“ nennt. Darum wehre ich mich vehement dagegen, dass hier Argumente unter der Überschrift „Wirtschaft“ genutzt werden, die nicht mehr beachten, dass Wirtschaft mehr ist als die Unternehmerseite, als Unternehmensinteressen, sondern zum Beispiel auch Verbraucher oder Opfer. Das wollte ich der Klarheit wegen vorwegschicken.

Die Überschrift über dieser Anhörung heißt im ersten Halbsatz: „Schutz der menschlichen Gesundheit“. Unter dieser Halbsatzüberschrift gab es bisher, wenn ich es richtig gesehen habe, zwei oder drei Referenten, die zu dem Thema Aussagen machen konnten. Ansonsten habe ich nur gehört, dass man die Probleme der Gesundheit in Kauf nehmen muss, unter anderem auch durch Verschweigen, weil die Fragen der Wirtschaftlichkeit von Unternehmen mit Milliardenumsätzen zur Disposition stehen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, noch einmal zur Klarheit: Hier wird ständig von Nachtrandzeiten gesprochen. Dankenswerterweise haben einige meiner Vorredner schon darauf hingewiesen, dass dieser Begriff ein Propagandabegriff ist. Die Zeiten zwischen 20.00 und 22.00 Uhr sind Tagesrandzeiten. Nachtrandzeiten gibt es nicht, es gibt nur in Tarifverträgen, in gesetzlichen Vorschriften auch international festgelegt, eine Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Diese Nachtzeit hat wiederum Verfassungsrang und nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 einen besonderen Schutzbedarf. Ich kann weder im Grundgesetz noch in den Menschenrechten eine Passage finden, wo es auch nur einen ähnlichen Schutzbedarf für Wirtschaftsaktivitäten oder Wirtschaftsunternehmen gibt. Denn das ist eigentlich die Entwicklung, die nach der Aufklärung gekommen ist: dass der Mensch wichtiger ist als die Sache und dass das seinen Niederschlag in unseren Gesetzen, in unserer Rechtsordnung gefunden hat.

Dabei verkenne ich nicht, dass der Art. 2 Abs. 2 Satz 1 permanent durch den folgenden Satz unterlaufen wird, nach dem der Gesetzgeber in der Lage ist, zu Satz 1 Eingriffe vorzunehmen. Diese vom Grundgesetz eröffnete Möglichkeit hat es in den letzten 20 bis 30 Jahren auch der Flughafenlobby gestattet, Nachtflugregelungen durchzusetzen, auch vor den Gerichten und vor dem Bundesverwaltungsgericht, die exakt gegen das Menschenrecht auf Nachtruhe verstoßen.

Ich darf Sie herzlich bitten, wenn Sie hier über wirtschaftliche Interessen von Fluggesellschaften nachdenken, auch darüber nachzudenken, ob Sie sich Ihrer Verantwortung im Hinblick auf unsere Verfassung bewusst werden wollen. Ich sage Ihnen als Opfer - und ich bin das einzige Opfer von Nachtflügen, das einzige Opfer von 360 000 Flugbewegungen, das hier sitzt -: Wer diesen Art. 2 Abs. 2 Satz 1 durch die Vertretung wirtschaftlicher Interessen relativiert, hat vom Geist und vom Buchstaben unserer Verfassung nur sehr wenig verstanden. Das will ich in aller Deutlichkeit sagen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte darauf hinweisen - und ich tue dies hier fragmentarisch, Frau Vorsitzende, und insoweit gilt das geschriebene Wort (Anlage 12), Sie bekommen gleich das, was ich aus Zeitgründen nicht sagen kann, schriftlich -, dass hier der Eindruck erweckt wird, als gebe es für Nachtflüge Kundschaft. Das hat mich in der Tat völlig aus den Socken gehauen. Es gibt für Nachtflüge das Produktionsmittel Fluggerät. Und dieses Produktionsmittel Fluggerät soll im Interesse von Gewinnen der Flugzeughersteller, aber auch der Flugzeugbetreiber nach Möglichkeit, wie das bei jedem anderen Produktionsmittel auch geschieht, so lange wie möglich am Tag, in der Woche und im Jahr eingesetzt werden. Jetzt wird erklärt, es gebe die Kundschaft für den Nachtflug. Das ist eine völlige Verkennung der Konsumenten. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es ausreichend Menschen gibt, die freiwillig in der Nacht fliegen wollen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Familienväter mit zwei oder drei Kindern ihrer Familie zumuten, die Nachtruhe in Flugzeugen zu verbringen. Und in der Tat, machen Sie doch Folgendes: Sie veranlassen die Reisegesellschaften, die Kunden für die Nacht zwangszurekrutieren, damit Sie das Fluggerät auch in der Nacht einsetzen können. Wir reden hier also von einer Zwangskrutierung von Menschen im Interesse eines vollständigen Einsatzes von Flugzeugen. Die Betreiber von Flughäfen können genauso wenig wie die Flugzeugbesitzer bisher nachweisen, dass es Umfragen gibt, die ihre These stützen, dass der Nachtflug vom Kunden gewünscht ist.

In diesem Zusammenhang hat sich denn auch gezeigt, dass der Planfeststellungsbeschluss Nachtflug nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts neu erlassen worden ist. Ich bitte doch dieses Urteil einmal sehr genau zu lesen. Hier wird dargelegt, dass es einen Positivsaldo gibt zwischen den Entlasteten aus den Folgen der Schließung des Flughafens Tegel, die mit 140 000 hochgerechnet werden, gegenüber einem Saldo von 40 000 Menschen in dem jetzt betroffenen Bereich des BBI. Irgendetwas kann da nicht stimmen; denn gleichzeitig wird bekanntgegeben, dass man bei etwa 25 000 Haushalten Lärmschutz einbauen muss. Wenn ich rechne, dass jeder dieser Haushalte nur drei Mitglieder hat, bin ich schon bei 75 000. Nur ist das für mich nicht der entscheidende Punkt. Was verschwiegen wird, ist, dass diese 75 000 oder auch 40 000 von Anfang an auch in der Nacht und zusätzlich am Tage die mindestens doppelte, in kürzester Zeit dreifache Belastung von Fluglärm und von Immissionen aushalten müssen, wie sie in Tegel vorher angestanden hat.

Diese Dreifachbelastung ist doch im Hinblick auf die Gesundheit der Menschen ungleich kritischer zu sehen als eine Einfachbelastung selbst dann, wenn quantitativ mehr Menschen betroffen sind. Wer so etwas bestreitet, der hat sich mit dieser Frage überhaupt noch nicht befasst.

Was ist die Antwort, die man bekommt? Die Antwort ist: Es gibt Untersuchungen, nach denen auch der Nachtflug risikolos ist, wenn weniger als sechsmal 70 dB (A) außen auftreten. Diese Untersuchungen werden in aller Regel zu 90 % in Labors gemacht. Das heißt, es wird ein Proband - oder auch mehrere -, 40 Jahre alt, körperlich vollständig gesund, in ein Labor gelegt, sechs Tage lang mit Fluglärm beschallt, und an Messgeräten wird dann festgestellt, wie hoch seine Aufwachwahrscheinlichkeit war, ob es eine direkte oder indirekte Aufwachwahrscheinlichkeit gab. Alle diese Untersuchungen, mit denen Ihnen vorgemacht wird, dass der Fluglärm eigentlich eine harmlose Angelegenheit ist, beruhen darauf, dass ein 40-Jähriger untersucht wird, ohne dass man nach sechs Tagen Labor feststellen kann, wie sich denn die Fluglärmbelastung dieses 40-Jährigen in 10 oder 15 Jahren auswirkt, insbesondere dann, wenn er eine Steigerung des Fluglärms zu erwarten hat. Aus Sicht eines Betroffenen muss ich Ihnen sagen, dass solche Untersuchungen, die reihenweise von der DLRG bis zu Herrn Professor Scheuch gemacht worden sind - dabei sind auch regelmäßig Gutachter von Behörden, die eigentlich ein hohes Interesse am Schutz der Bevölkerung haben müssten -, wissenschaftlicher Hokusfokus sind. Als etwas anderes kann ich sie überhaupt nicht bezeichnen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, lassen Sie mich noch in aller Kürze auf das Arbeitsplatzargument eingehen. Auch das habe ich gerade einmal nachgerechnet, und zwar nur anhand der Aussagen, die hier gemacht worden sind. 20 000 Beschäftigte sollen ab 2012 am Flughafen tätig sein. Dann beruft man sich auf ein Gutachten von Herrn Professor Baum, der festgestellt hat, dass der BBI 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze bringt. Da bin ich - 20 000 plus 40 000 - bei 60 000. Und wenn der Nachtflug nicht stattfindet, fallen 18 000 dieser Arbeitsplätze weg. Schon allein an diesen Dimensionen kann man erkennen, dass etwas nicht stimmen kann. Denn die Untersuchungen von Professor Baum beruhen bei 33 Quellenangaben auf 28 eigenen Quellen, und fünf Quellen hat die FBS zur Verfügung gestellt. Wenn Sie sehen, was die Anhörungsbehörde auf einer der letzten Seiten zu dieser Untersuchung gesagt hat, dann wissen Sie, dass das, was Herr Professor Baum da ermittelt hat, mit Wissenschaft nur sehr wenig zu tun hat. Aber dieses Gutachten dient jetzt der Propaganda, auch der Begründung von Nachtflügen. Jeder Fachmann weiß, dass die Fluggesellschaften sehr gezielt das Arbeitsplatzargument in seiner quantitativen und qualitativen Dimension als Totschlagargument benutzen, um die dritte, vierte, fünfte Start- und Landebahn oder einen neuen BBI zu bekommen.

Ich will dazu nicht mehr sagen, sondern ich habe etwas dazu geschrieben. Vor allem gibt es keinerlei Beweise dafür, wie sich die katalytischen Arbeitsplätze auswirken. Es gibt keinerlei Beweise dafür, wie sich Input- und Output-Verhältnisse auswirken. Es gibt nur einen einzigen Beweis:

Die Arbeitsplatzsituation ist dort am günstigsten, wo der Flughafen die Freiräume hat, um sich entwickeln zu können. Hier müssen Sie fragen, ob der BBI für die Zukunft solche Freiräume hat. Er hat sie eigentlich nicht, es sei denn, dass wieder mithilfe der Planfeststellungsbehörde und der Gesellschafter noch eine dritte Start- und Landebahn, die ja ansteht, durchgesetzt wird. Wenn ich mir die Verhältnisse in München ansehe, weiß ich, dass in spätestens zwei bis drei Jahren die Diskussion um die dritte Start- und Landebahn geführt werden muss, vorausgesetzt, es gelingt, ausreichend Slots zu bekommen, die über 30 Millionen gehen. Zum Arbeitsplatzkonzept habe ich einige Ausführungen gemacht, diese bitte ich nachzulesen.

Sie werden fragen: Wie kommen wir überhaupt zu dieser Diskussion? Warum sitzen wir hier zusammen? Die Antwort ist ganz einfach: Alle Folgen, die hier und in Zukunft diskutiert werden, haben einen einzigen Ausgangspunkt. Das ist die Standortentscheidung, das sind die Start- und Landebahnen da, wo sie liegen. Hätte man, wie das Experten, selbst der Vorstand der Flughafengesellschaft und der Aufsichtsrat, bis 1993 festgestellt haben, eine andere Standortentscheidung getroffen, nämlich Spreenberg, oder wäre man dem gefolgt, was das Raumordnungsverfahren, abgezeichnet von Herrn Ministerpräsidenten Platzeck, festgestellt hat: „Der Standort Schönefeld ist ungeeignet“ - denn da hat man präzise vorhergesehen, welche Folgen kommen können -, dann säßen wir hier in einem völlig anderen Film, wahrscheinlich zur gemeinsamen Freude der jetzigen Opfer ebenso wie der Airlines, die nach einer dicken Entwicklung rufen.

Die Konflikte um diesen Flughafen, über die wir uns jetzt unterhalten, sind gegen das, was nach Aufnahme des Flugbetriebs kommt, gering, weil dann die Menschen, die jetzt immer noch Hoffnung haben - „So schlimm wird es nicht“ -, diese Konflikte in großen Dimensionen zu bewältigen haben werden; das gilt für die Politik und auch für die Betroffenen.

Wenn Sie mich nach einer Lösung fragen, dann ist die Antwort ganz einfach: Man hat zwischenzeitlich eingesehen - Herr Platzeck genauso wie Herr Wowereit -, dass die Standortentscheidung sachfremd und eine politische Entscheidung war. Ich glaube, vor dem Hintergrund der Gesamtentwicklung und der zu erwartenden Folgen ist es höchste Zeit, darüber nachzudenken, ob man auf ewig den BBI-Standort mit all seinen Folgen offenhalten will.

Der BVBB wird in 14 Tagen ein Konzept veröffentlichen: „Zentralflughafen für Deutschland, Nachnutzung des BBI“, und wir werden mit diesem Konzept beweisen, dass es eine Zukunftslösung gibt, eine Perspektive für die, die jetzt betroffen sind, vor allem für die zukünftigen Generationen, wenn der Flughafen hundert Jahre betrieben wird, die alle unter diesen Folgen leiden.

Den Gemeinden kann ich nur sagen: Sie müssen ganz fein aufpassen. In allen Flughafenschneisen der Welt mit einer Lärmbelastung, die ähnlich definiert ist wie die Lärmbelastung im Fluglärmschutzgesetz, verändert sich der Zusammenhalt der Gemeinden in dramatischem Ausmaß.

Sie haben ein soziokulturelles Problem, sie haben das Problem, dass immer mehr Prekariat in diesen Einflugschneisen wohnen wird. Das heißt, mit dem Standort ist nicht nur ein Segen für die nicht betroffenen Randgemeinden verbunden, sondern vor allen Dingen unglaubliche Kosten für den eigentlich betroffenen Bereich. Die nächste Diskussion, die Sie hier führen werden, wenn der Standort Schönefeld kommt, ist die Diskussion über Absiedlungen. Sie werden es nicht durchhalten, spätestens dann, wenn das Projekt beim Europäischen Menschenrechtsgerichtshof liegt, dass Menschen bei 70 dB (A) und mehr noch leben sollen.

Das schöne Schallschutzprogramm, das vorgestellt wurde, hat ja einen realen Hintergrund. Der reale Hintergrund ist folgender: Diejenigen, die einen Anspruch auf Schallschutz haben, werden verurteilt, ein ganzes Leben lang in Räumen zu schlafen, die ihnen keinen natürlichen Schall mehr ermöglichen, die gleichzeitig künstlich durch Ventilatoren belüftet werden. Das ginge ja noch; aber schauen Sie sich die Situation der Kinder an. Auch dieses Problem verbirgt sich hinter dem Schallschutzprogramm, und nach Aussage Ihres eigenen Gutachters, Herr Bretschneider, werden etwa 15 % fluglärmkrank. Die Kinder gehen in Horte, in Schulen, die ebenfalls schallabgedichtet sind, die künstlich belüftet, künstlich befeuchtet werden. Und wie man die CO₂-Probleme in diesen Räumen lösen kann, weiß man auch noch nicht. Da kann ich nur sagen: Eine schöne neue Welt für einen wirtschaftlichen Zweck. Stellen Sie sich selbst die Frage, ob Sie bereit wären, Ihre Kinder unter solchen Bedingungen groß werden zu lassen.

Ich glaube, wenn Sie sich selbst gegenüber ehrlich sind, wird genau das passieren, was jetzt die Flugrouten-Diskussion ausgelöst hat: Dann denkt jeder nur noch an das Sankt-Florians-Prinzip. Das bedeutet gleichzeitig eine Zerfleischung der Gesellschaft, wenn Sie so wollen, eine Aufteilung in erstklassige Menschen, die vom Fluglärm verschont werden müssen, und in zweitklassige Menschen, die den Fluglärm ertragen müssen.

Herr Kreilinger (BBI 21):

Ich möchte zunächst sehr herzlich danken, dass es die Gelegenheit gibt, hier zu sprechen. Ich gebe mich der Hoffnung - manche sagen „Illusion“ - hin, dass auch zugehört wird und dass die ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen einschließlich der dort benannten Quellen noch einmal in Ruhe zur Kenntnis genommen werden (Anlage 13). Man hat, wenn man feststellt, dass zwei Tage vor der heutigen Anhörung die Lärmgebühren einfach genehmigt wurden - wieder auch die Beschlusslage der Fluglärmkommission dazu -, schon den einen oder anderen Zweifel entwickeln können, ob diese Anhörung tatsächlich auch ernst gemeint ist.

Ich möchte noch einmal in das Horn stoßen, dass die Nacht von 22.00 bis 06.00 Uhr geht und dass der Begriff „Tagesrandzeiten“ für Zeiten zwischen 22.00 und 06.00 Uhr ein unerträglicher Euphemismus ist.

Ich möchte auch eine Erklärung dafür abgeben, warum ein Ministerpräsident Platzeck auf Demonstrationen geht und sagt, er sei für ein Nachtflugverbot, ohne zu sagen, dass seine Nachtzeit nur von 00.00 bis 05.00 Uhr geht, und warum der Begriff der Tagesrandzeiten - ich habe mit Entsetzen bemerkt, selbst Herr Vogel ist dem kurzzeitig auf den Leim gegangen - so verbreitet ist. Ganz einfach: Man gibt dem Kind einen neuen Namen, weil man erkannt hat, dass das Kind ein Schmutzfink ist und dass es ein Problem gibt, dieses Kind der Öffentlichkeit zu vermitteln. Dann versucht man mit neuen, eindeutig falschen Begriffen eine Debatte zu besetzen und eine Meinung herbeizuführen. Das ist für mich ein Thema, bei dem ich sage: Wir müssen ein bisschen ehrlicher miteinander umgehen. Wenn in einer Anhörung in einem Moment gesagt wird: „Das Drehkreuz macht nicht der Flughafen, das machen die Airlines, da können wir nichts dazu“, fünf Minuten vorher aber gesagt worden ist: „Wir haben ein ganzes Stockwerk gebaut für die Umsteigepassagiere, und das ganze Stockwerk wäre völlig nutzlos, wenn wir kein Drehkreuz werden“, dann sind das für mich Widersprüche, die mit Wahrhaftigkeit wenig zu tun haben.

Zur eigentlichen Frage Nr. 1: Ich habe mich bemüht, was ich in manchen anderen Schriftsätzen, gerade der Befürworter, leider nicht feststellen konnte, die einzelnen Fragen auch konkret zu beantworten. Ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr hätte aus meiner Sicht absolut positive wirtschaftliche Auswirkungen. Bei den Airlines ist das natürlich teilweise anders, je nachdem, wie sie strukturiert sind. Eine Lufthansa wird weniger Probleme damit haben als ein Low-Cost-Carrier. Beim Flughafen sehe ich es aufgrund der Argumentation von Herrn Faulenbach da Costa bereits als schlüssig an, dass mit dem Umfang an Nachtflugbedarf, der in Berlin tatsächlich besteht, bzw. mit dem, was man hier an Nachtflug aufbauen kann, nämlich ein Low-Cost-Segment, wo man den Bedarf erst durch das Angebot schafft, nicht genügend Einnahmen erzielbar sind, um die Betriebskosten hereinzuholen.

Gesamtwirtschaftlich gibt es für mich überhaupt keinen Zweifel: Denken Sie an die Grundstückswertverluste, an die Gesundheitskosten oder an die Kaufkraftverluste. Deutschland ist nicht gerade ein Shopping-Land. Schauen Sie sich den Koffer eines durchschnittlichen Deutschen an, der von einem Urlaubstrip zurückkommt, dann wissen Sie, wie viel Kaufkraft verlorengeht. Denken Sie aber auch an CO₂. Es ist vielleicht schon eine Auswirkung der beschriebenen Gefahren für psychotische Krankheiten durch Fluglärm, dass hier in schizophrener Weise - ich kann es wirklich nicht anders nennen - einerseits Milliarden von unseren öffentlichen Haushalten ausgegeben werden, um Gebäude energetisch zu ertüchtigen, dass ein Förderprogramm nach dem anderen aufgelegt wird - und jeder, der sein Haus schon einmal energetisch ertüchtigt hat, weiß, was das kostet -, dass aber gleichzeitig argumentiert wird, es sei gut, an diesem Flughafen nachts zu fliegen, weil dann besonders viel Flugverkehr stattfinden könne, und damit hingenommen wird, dass zusätzliche CO₂-Emissionen in Größenordnungen entstehen, die praktisch all das, was wir im Pkw-Verkehr in den nächsten Jahrzehnten an Vorteilen erzielen werden, wieder zunichtemachen werden.

Ich bin der Überzeugung, der Flughafen an sich wird Defizite machen, wenn nachts geflogen wird. Sie fragen sich natürlich trotzdem: Warum wird das vom Flughafen selbst anders gesagt? Warum wird hier deutlich gesagt: „Wir brauchen den Nachtflug“? Ich muss es leider mit einem Wort sagen: Es ist aus meiner Sicht die Großmannssucht. Man muss nicht Cargolifter, Lausitzring oder Chipfabrik nennen, man muss auch nicht behaupten, das sei ein Brandenburger Spezifikum. Es sind 28 von 30 relevanten deutschen Verkehrsflughäfen defizitär. Sie werden unterhalten, weil man sich gern einen Flughafen leistet und das als Prestigesache betrachtet. Und wir haben einen eklatanten, verrückten, völlig unsinnigen Wettbewerb zwischen Flughäfen in Deutschland, der dazu führt, dass die Airlines sich nur noch ins Fäustchen lachen. Sie haben nur das zweite Problem, dass sie sich gegenseitig auch noch so viel Konkurrenz machen, dass sie dabei selbst kaum noch verdienen.

Sie werden sich auch fragen: Wer hat denn nun eigentlich recht, was die wirtschaftlichen Auswirkungen angeht? Sie werden sich fragen: Wir haben hier in Brandenburg einen klammen Haushalt, und wie viele Lehrer und Polizisten könnten wir einstellen mit den Gewinnen, die uns mit dem BBI versprochen werden? Ich verstehe jeden Abgeordneten eines klammen Landes, dessen Augen leuchten, wenn ihm ein Goldesel versprochen wird, wenn ihm versprochen wird, dass sein Flughafen fantastische Gewinne machen wird und dass das über Nachtflüge zu erreichen ist. Ich will Sie allerdings bitten, bei der Frage, wie realistisch diese Prognosen sind und wie glaubwürdig die Aussagen der Leute sind, die Ihnen diesen Goldesel versprechen, die Vergangenheit zu betrachten. Dieses Bild

(Verweis auf die Projektion)

stellt den Chart der Air-Berlin-Aktie dar. Leuten, die im Jahr 2006 diese Aktie für 12 Euro gezeichnet haben, stand natürlich nicht der Sinn danach, ihr Geld zu vierteln. Diese Leute hatten leuchtende Augen. Diesen Leuten war von Herrn Hunold versprochen worden, dass fantastisches Geld hierbei zu verdienen ist. Ich werfe natürlich Herrn Hunold nicht vor, dass er das nicht geglaubt hat, dass er es nicht ernst gemeint und dumme Leute gesucht hat, die Anteile an seinem Unternehmen kaufen und damit Geld verlieren. Nein, er hat daran geglaubt; aber Sie sehen, was daraus geworden ist.

Zur Frage 2: Gibt es neben einem Nachtflugverbot noch andere wirkungsvolle Maßnahmen? Nein, ich meine, nur ein Nachtflugverbot hilft. Es gibt ein paar kleine Pflasterchen, mit denen Sie vielleicht die eine oder andere Blessur kurativ behandeln können, eher aber symptomatisch. Das wären einmal Nachtlärmgrenzwerte. Auch hier leider wieder eine Unwahrheit: Es wird heute von Herrn Schwarz in seinem Chart behauptet, nachts dürften nur leise Flugzeuge fliegen. Ich weise nochmals deutlich darauf hin: Es gibt für den Nachtbetrieb eine Beschränkung ausschließlich für strahlgetriebene Flugzeuge, also für die sogenannten Jets.

Propellergetriebene Flugzeuge, die oft besonders lästig sind, beispielsweise die Antonow 12, die von Beirut kommend im BBI mitten in der Nacht, um 01.00 Uhr, nur zum Tanken landet, um nach Belfast weiterzufliegen, die Sie im Bereich Werder-Schwielowsee, also 30 oder 40 km entfernt, noch wie einen Traktor in Ihrem Schlafzimmer wahrnehmen. Es gibt für Propellerflugzeuge keine Beschränkung im Planergänzungsbeschluss. Die Aussage, es dürften nur leise Flugzeuge fliegen, ist also unwahr. Es ist mir völlig unverständlich, warum man ausgerechnet die in der Lärmwissenschaft eindeutig anerkannt besonders nervigen, weil sehr gleichfrequente Schwingungen erzeugenden Propellermaschinen hier ohne jede Beschränkung lässt.

Eine zweite Kleinigkeit, die man tun könnte, wären effiziente Lärmgebühren, die besonders laute Flieger fernhalten. Hier ist auch aus meiner Sicht eine Chance vertan worden, die Fluglärmkommission desavouiert worden, weil man ihren Beschluss in keiner Weise berücksichtigt hat.

Es wird viel diskutiert, ob ein Flugbetrieb nachts nur auf der Nordbahn Sinn macht. Ich möchte auf das hinweisen, was die DFS in der Sitzung im Dezember geschrieben hat. Sie sagt zu dem Thema Dedicated Runway Operations bzw. Nachtflugbetrieb nur auf einer Bahn - es ist der unterstrichene Teil -:

„Betrieblich ist es gemäß den derzeitigen Flugplanprognosen möglich, in der Zeit von 00.00 bis 06.00 Uhr auf einen Einbahnbetrieb zu wechseln.“

Das heißt, von 22.00 bis 24.00 Uhr schließt die DFS schon nach den heutigen Verkehrsprognosen definitiv aus, mit nur einer Bahn zurechtzukommen. Warum? Weil sie zwischen 22.00 und 24.00 Uhr eine solche Menge an Flügen vorsieht, dass sie auf einer Bahn nach Aussage der zuständigen Behörde bzw. der zuständigen Organisation nicht abgewickelt werden können. Auch das Vertrösten auf andere Landeanflugverfahren wie GSL ist Augenwischerei. Sehen Sie sich Flughäfen wie München und Frankfurt an: Das sind die einzigen vom Verkehrsumfang mit dem künftigen BBI vergleichbaren Flughäfen in Deutschland. Sehen Sie sich dort die Flugspuren an im Landing Track, da gibt es keine Kunstflugrouten. Wenn Sie an einem Flughafen 1 000 Flugbewegungen am Tag abwickeln, dann haben Sie technische Zwangspunkte, die es Ihnen allenfalls, wenn Sie auch noch zwischen 00.00 und 05.00 Uhr fliegen wollen und sich dabei auf zehn Flieger beschränken, erlauben, in dieser Zeit irgendwelche abgknickten Anflüge durchzuführen, aber außerhalb dieser Zeit nicht.

Eine eindeutige Aussage zu der Frage: „Was bringt ein isoliertes Nachtflugverbot für die Nordbahn?“ ist auch ganz einfach, indem wir uns ansehen, wie die Anflüge auf die heute existente einzige Flugbahn dieses Flughafens ausschauen. Wir brauchen hier keine Glaskugel, wir brauchen doch nur anzusehen, was heute in Schönefeld geflogen wird; denn dort gibt es heute nur eine Bahn.

(Verweis auf die Projektion)

Die Flugspuren verteilen sich, sobald sie das unmittelbare Nahumfeld des Flughafens verlassen, in alle Himmelsrichtungen, weil gerade dann, wenn weniger Verkehr ist, gerade dann, wenn Sie nur eine Bahn haben, natürlich auch kreuz und quer geflogen werden kann. Wer Menschen in Potsdam beispielsweise verspricht, sie hätten etwas von einem isolierten Nordbahn-Nachtflugverbot, betreibt leider Augenwischerei.

Ich möchte konkret darauf eingehen, was an Beleg dafür vorhanden ist, dass es Nachtflugbedarf gibt. Sie sehen hier

(Verweis auf die Projektion)

einmal die Flugnachfrage nach Uhrzeiten, Vortrag der FBS in der Fluglärmkommission vom 13. Dezember. Sie können hier deutlich erkennen, dass für 05.00 bis 06.00 Uhr einerseits eine nicht unerhebliche Menge an Flügen vorgesehen ist, dass andererseits nach 23.00 Uhr vergleichsweise wenig vorgesehen ist. Sie können zum Beispiel sehen, dass zwischen 07.00 und 08.00 Uhr ganz deutlich mehr Flüge abgewickelt werden können, auch zwischen 19.00 und 21.00 Uhr. Man muss kein Experte für Integralrechnungen sein, um zu erkennen, dass man selbstverständlich die Bereiche, die für 05.00 bis 06.00 und 22.00 Uhr ff. abgebildet sind, auch tagsüber unterbringen könnte.

Wie ist Intraplan hergegangen und hat den Bedarf nachgewiesen? Ich habe Ihnen die konkreten Zitate aus dem Intraplan-Gutachten in meine schriftliche Stellungnahme geschrieben, und ich bitte Sie dringend, es nachzulesen, auch im Originalgutachten nachzulesen. Sie werden feststellen, dass es genau so ist, wie ich es dort beschrieben habe, nämlich: Es gibt zwei tragende Argumentationen. Die erste tragende Argumentation ist, man dürfe nicht einfach den heutigen Bedarf betrachten, sondern wenn die Fluggesellschaften - es ist ja eine Umfrage gemacht worden, wie viel die Fluggesellschaften fliegen wollen - fliegen wollen, dann gebe es auch Bedarf; denn es gebe in einer Marktwirtschaft nie Angebot ohne Bedarf.

Mit der gleichen logischen Stringenz kann Ihnen Intraplan nachweisen, dass es zwingend erforderlich ist, die Brandenburger Bevölkerung mit kostenlosem Toilettenpapier zu versorgen. Denn ich garantiere Ihnen, wenn sie kostenlos, bequem und möglichst unsichtbar abzuholen, Toilettenpapier anbieten, dann nachgucken, wie viele Brandenburger kommen und sich das holen, und sagen: „Weil Leute gekommen sind, sich das kostenlose Toilettenpapier zu holen, deshalb muss es einen zwingenden Bedarf geben“, dann kommen Sie zu dem Ergebnis, dass kostenloses Toilettenpapier für die Brandenburger zwingend erforderlich ist. Lesen Sie das wirklich in Ruhe nach; es ist logisch stringent die gleiche Argumentationslinie.

Die zweite These ist, es gebe heute Staus in Tegel kurz vor Betriebsschluss und eine starke Verkehrsspitze kurz nach Betriebsbeginn. Deshalb müsse man diese unnatürliche Verteilung der Flugbewegungen glätten, und das zeige an, dass man auch nachts fliegen müsse.

Mit der gleichen logischen Stringenz würde Ihnen Intraplan auf die Frage, was Sie tun können, damit auf der Avus zwischen 07.00 und 09.00 Uhr und zwischen 16.00 und 18.00 Uhr kein Stau ist, sagen: „Sie müssen die Avus nachts eröffnen.“ Leider ist die Avus nachts offen, und trotzdem gibt es da zu bestimmten Zeiten Staus. Der Zusammenhang ist völlig klar: Die Menschen wollen nach 06.00 Uhr wegfliegen, weil sie da noch vernünftig ausschlafen können, weil sie am Tag noch vernünftig arbeiten können, wenn sie nicht um 03.00 oder 04.00 Uhr völlig unnatürlich ihr Bett verlassen, und die Menschen wollen spätestens gegen 22.00 Uhr abfliegen, weil sie dann noch die Chance haben, wenn sie ein innerdeutsches Ziel haben, etwa 24.00 Uhr im Bett zu landen und den nächsten Arbeitstag vernünftig beginnen zu können.

Bitte, hören Sie auch sehr genau auf die Argumente, die die Nachtflugbefürworter heute vorgebracht haben. Ziehen Sie noch einmal zurate, was Ihnen Herr Wagner von der Lufthansa zum Thema „Verspätungen, Verfrühungen, Transferflüge“ gesagt hat. Herr Wagner hat mitgeteilt, es gebe heute bei der Lufthansa in Tegel 172, 70 und 25 Verspätungen über die verschiedenen Zeitschienen. Das sind addiert 267. Er hat weiter mitgeteilt, es gebe sogenannte Überführungsflüge, insbesondere für Business-Jets, 200; die Gesamtsumme ist 367. Das ist dyskalkuliefreundlich, gut zu verteilen, das ist ein Flug pro Tag. Die zweitgrößte Fluglinie, was den Berliner Flugbetrieb angeht, und die größte deutsche Fluglinie teilt Ihnen mit, dass sie einen Bedarf von einem Nachtflug pro Tag hat. In einer Anhörung, in der wir darüber debattieren, ob es zwingend erforderlich ist, in der Durchschnittsnacht 77 Flüge und in der Spitzennacht bis zu 123 bzw., wenn Sie es auf den 30-Tage-Schnitt herunterrechnen, 103 Flügen durchzuführen. Ein Flugbedarf pro Tag wird von der Lufthansa als Argument für die Notwendigkeit des Nachtbetriebs aufgeführt, und Air Berlin teilt mit, man fliege zweimal pro Monat zum Ausweichen nach Schönefeld. Vorher ist gesagt worden: Das Ausweichen ist zwingend erforderlich, da haben wir den dreifachen Weg, die dreifachen CO₂-Emissionen usw., und nach Schönefeld wird zweimal pro Monat ausgewichen.

Ich möchte des Weiteren auf die Frage 9, was die Gesundheitsfolgen angeht, dahingehend antworten, dass ich Ihnen als Nichtmediziner natürlich nicht sagen kann, wie es ist. Aber ich möchte Sie auf drei Dinge hinweisen. Erster Punkt: Wenn Sie sich durchlesen, wie sich die Wissenschaft in diesem Bereich weiterentwickelt hat, dann werden Sie einen roten Faden finden: Es gibt alle paar Jahre eine neue Erkenntnis, und diese neue Erkenntnis hat eine eindeutige Richtung. Es wird immer mehr erkannt und bewiesen, welche Probleme bestehen. In den 60er und 70er Jahren hat es noch geheißen: Maximal der allgemeine Durchschnittspegel ist relevant. Zu den Maximalereignissen pro Nacht, bis zu sieben Stück, von denen wir heute reden, hat es damals von absolut seriösen Wissenschaftlern geheißen, das sei völliger Kokolores, völlig irrelevant. Heute ist es absolut Stand der Wissenschaft, dass das ein großes Problem ist. Ich könnte das noch weiter ausführen. Sie haben auf alle Fälle einen roten Faden: Es wird immer mehr von dieser ganzen Geschichte erkannt.

Der zweite Kernpunkt ist für mich: Dass man nicht erkennt, wie etwas funktioniert oder wirkt oder dass man es nicht bis ins Letzte beweisen kann, bedeutet nicht, dass es ungefährlich ist. Man kann das drastische Beispiel der Radioaktivität nennen. In den 50er und 60er Jahren haben absolut seriöse, anerkannte Wissenschaftler vorgeschlagen, dass wir unsere Autos mit Atomreaktoren betreiben und dass jeder in der Zeit, in der wir heute leben, einen kleinen Atomreaktor bei sich zu Hause haben sollte, weil das alles ganz fantastisch sei. Das war keine dummen, keine bestochenen Leute, es waren Leute, die das ernst gemeint und geglaubt haben; aber sie haben es halt nicht richtig erkannt. Dieses drastische Beispiel - allerdings nicht vergleichbar - soll Ihnen zeigen: Der Zusammenhang zwischen Psyche und Physis sowie Stress allgemein als Krankheitsfaktor, das ist eines der unerforschtesten und kompliziertesten Dinge überhaupt. Und dass dieser Zusammenhang nicht völlig eindeutig bewiesen ist, heißt nicht, dass er nicht besteht. Es gibt mehr als genügend Indizien, und die Indizien sind so stark, dass Sie ihnen auch Beachtung schenken sollten.

Es gibt aus meiner Sicht als Betriebswirt auch ein klares Verfahren, wissenschaftlich anerkannt, wie Sie in einer solchen Situation mit der Frage: „Was glaube ich denn jetzt?“ umgehen sollten. Dieses wissenschaftliche Verfahren heißt: Entscheidungen unter Unsicherheit. Entscheidungen unter Unsicherheit trifft man, indem man bestimmten Sachverhaltsvarianten oder Wahrheitsversionen bestimmte Wahrscheinlichkeiten beimisst. Das funktioniert, vereinfacht und unterstellt, sie sind risikoneutral, so, dass Sie sagen: Wenn Herr Professor Greiser oder Herr Professor Kaltenbach mit 50 % Wahrscheinlichkeit recht hat, dann treten um den BBI in einem Jahr nicht 200 zusätzliche Schlaganfälle durch den Nachtflug auf, sondern $0,5 \text{ mal } 200 = 100$. Dieses Rechenverfahren kann jeder für sich mit den Wahrscheinlichkeitswerten durchmachen, die er nach allem, was er hier gehört hat, für möglich hält. Nur wenn Sie sicher ausschließen, dass Koryphäen wie Professor Kaltenbach und wissenschaftlich anerkannte Forscher auf dem konkreten Gebiet des Fluglärms wie Professor Greiser recht haben, liegt die Wahrscheinlichkeit bei 0 %, und nur dann können Sie diese Gefahren außer Betracht lassen.

Bitte bedenken Sie auch eines, wenn Beweise gefordert werden: Endgültige und eindeutige Beweise für Todesfälle durch Fluglärm vom BBI sind die Leichen der durch den Fluglärm im BBI verstorbenen Menschen, und zwar in statistisch signifikantem Umfang. Auch der ungläubige Thomas wollte seine Hand in die Wunde legen; aber Jesus war bereits auferstanden. Deshalb rege ich nicht an, diesem Beispiel zu folgen.

Abschließend: Worum geht es bei Ihrer Entscheidung letztlich? Wovon sollten Sie sich leiten lassen? Man könnte denken, die Demokratie beruht auf dem Mehrheitsprinzip, und es wäre wichtig, danach zu entscheiden, was die Mehrheit der Brandenburger meint. Dazu zwei Bemerkungen:

Erstens: Die Mehrheit der Brandenburger wird natürlich auch von dem beeinflusst, was Sie ihnen sagen; sie wird beeinflusst von einer medialen Debatte mit Kampf Begriffen wie Tagesrandzeiten, mit Begriffen wie „18 000 Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel“ und anderem mehr. Sie sind Meinungsbildner, nicht nur Meinungsexekutierer.

Zweitens: Es geht um den Kernbereich des Staates, es geht um die eigentliche Existenzbegründung des Staates, nämlich den Schutz des Schwächeren - auch gegen eine Mehrheitsmeinung. Der Staat erhält letzten Endes den Kern seiner gesamten Berechtigung daraus, dass nicht einfach der Stärkere und nicht einfach die größere Anzahl von Bürgern recht bekommen und sich durchsetzen können, sondern dass diejenigen, die geschützt werden müssen, auch geschützt werden. In Blankenfelde-Mahlow beispielsweise tritt ein katastrophaler Zustand ein, der nicht zulässig ist.

Ich habe Ihnen schriftlich noch mit auf den Weg gegeben, wie viel heute in Schönefeld nachts geflogen wird, damit wir es einmal ganz konkret machen: 28. November 2010, Schönefeld - Moskau ein Flug; Schönefeld - Istanbul zwei Flüge, der vierte Flug: Schönefeld - Izmir. Ich habe Ihnen den 5. April 2011 ausgedruckt: Schönefeld - Moskau, Schönefeld - Istanbul, Schönefeld - Antalya, Schönefeld - Rom. Dass Schönefeld - Antalya und Schönefeld - Rom schon um 06.00 bzw. 06.05 Uhr gestartet werden, weist darauf hin, dass es zwei Flüge gibt an einem Flughafen, der heute überhaupt keine Nachtbeschränkungen hat. Und nach allem, was Sie gehört haben, was es für fantastische Wachstumsaussichten für einen Flughafen bedeutet, wenn er Nachtflüge zulässt. Wir können das Ganze auch für den gestrigen Tag haben: Schönefeld - Moskau, Schönefeld - Istanbul, zweimal Schönefeld - Rom. Wenn Sie bei diesen Tatsachen von einem sogenannten Luftverkehrsexperten im RBB hören: „Wenn wir dieses Nachtflugverbot bekommen, das wir heute in Tegel haben, dann bleiben die Berliner Hotelbetten leer“, dann fragen Sie sich bitte, wie viele Berliner Hotelbetten durch diese zwei bis drei Nachtflüge Schönefeld - Istanbul gefüllt werden.

Herr Bock (Stadtplaner SRL):

Ich habe die undankbare Aufgabe, als Letzter zu sprechen; aber vielleicht schaffe ich es doch, Ihre Aufmerksamkeit zu fesseln. Sie sehen an der Eingangsfolie (Anlage 14):

(Verweis auf die Projektion)

Ich bin Sprecher des Bürgerdialogs BBI 21. Dieser Bürgerdialog hat fünfmal getagt. Wir bekommen dort sehr intensive Einblicke in die Verwaltungsstruktur des Landes Brandenburg und haben sehr interessante Diskussionen. Wir haben aber im Moment noch keine Ergebnisse erreicht außer dem einen: dass sich das Land Brandenburg schon bewusst ist, jedenfalls die Verwaltung, dass sie sich in diesem Thema neu aufstellen muss.

Für diesen Vortrag ist wichtig, dass wir eine Umkehr in der Flughafenpolitik fordern. Die zentrale Frage ist: Ist der Zug hier abgefahren? Gibt es Handlungsmöglichkeiten? Und sollten Sie Handlungsmöglichkeiten wahrnehmen?

Angesichts der Reaktorkatastrophe in Japan ist mir ein Begriff noch einmal gegenwärtig geworden, der Begriff Umweltkapazität. Was bedeutet das? Jede Einrichtung, ob es ein Flughafen oder eine Galvanik-Industrie ist, hat eine bestimmte Umweltkapazität. Das heißt; Wie dicht liegt der jeweilige Standort an besiedelten Wohngebieten? Wie stark ist er zum Beispiel durch Erdbeben gefährdet? Wie stark ist überhaupt die Akzeptanz um diesen Standort herum? Wenn wir eine Situation hätten, dass hier alles in Butter wäre und man sagen könnte: „Okay, die Betroffenen bekommen Schallschutz, und das wirkt dann schon alles“, dann wäre das ja in Ordnung. Aber hier haben wir eine ganz andere Situation. Wir haben hier viermal Raunheim am Tag: Wir haben Bohnsdorf, Schmöckwitz-Siedlung mit Schulzendorf-Eichberg, Blankenfelde und Mahlow. Die zentrale Frage ist: Ist es angesichts der Wünsche der Wirtschaft, die nach meinem Dafürhalten überhaupt nicht begründet sind, überhaupt tragbar, in dieser Situation Betroffene zusätzlich zum Tag diesen Belastungen in der Nacht auszusetzen?

Sie sehen hier

(Projektion)

103 Flugbewegungen. Es ist einmalig in der Bundesrepublik, dass versucht wird, solche Zahlen an einem so dichtbesiedelten Standort zu genehmigen. Es gibt auch andere Flughäfen, z. B. den Flughafen Zürich, der auf Druck der Betroffenen erst um 06.30 Uhr seinen Flugbetrieb aufnimmt.

(Zuruf: Das ist kein Drehkreuz!)

Die Aufforderung des Gerichts, möglichst viele Flüge in den Tageszeitraum zu verlagern und die Nacht flugfrei zu halten, ist missachtet worden. Die Argumentation, dass sich die Luftverkehrsgesellschaften an unbeschränkten Nachtflug in Schönefeld gewöhnt haben und insofern Beschränkungen des Nachtflugs existenzgefährdend sein würden, entbehrt jeder rechtlichen Grundlage.

Selbst bei der Gewährung des passiven Schallschutzes ist gespart worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat offen gelassen, ob die Planfeststellungsbehörde sagt: Sechsmal über 55, sechsmal 55 oder auch nur einmal 55 dB (A). Die Planfeststellungsbehörde hat die schlechteste Variante gewählt, und in der Umsetzung des Schallschutzprogramms ist der Flughafen noch dabei, statt der echten Maximalpegel gemittelte Maximalpegel anzusetzen. Dieses Vorgehen bedeutet, dass die Betroffenen überhaupt keinen Schutz bekommen. Auf schutzbedürftige Einrichtungen - das wäre viel zu kompliziert - kann ich hier nicht eingehen.

Wie macht man das, wenn man jetzt als Verwaltung, als Landesregierung ein dickes Problem hat? Man hat einfach ein dickes Problem, und man wird dieses Problem - da hat Herr Breidbach vollkommen recht - erst dann bemerken, wenn der Flugbetrieb beginnt. Man versichert sich der Unterstützung von Gutachtern. Sie sehen hier

(Projektion)

ein Zitat aus der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen; das sagt eigentlich alles über die Lärmwirkungsforschung aus Flughafensicht:

„In der jüngeren Vergangenheit ist zu beobachten, dass verschiedene Fluglärmgegner, insbesondere die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, eine wachsende Zahl von Wissenschaftlern dazu motivieren, sehr kritische Gutachten zu Fluglärmwirkungen vorzulegen. Die ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen) hat bisher meist erfolgreich auf die mangelnde fachliche Qualität dieser Gutachten hingewiesen. Jedoch muss befürchtet werden, dass eine Verschiebung der Wahrnehmung nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch vor Gericht bzw. im politischen Raum stattfindet. Parallel hierzu schrumpft altersbedingt die Zahl der aktiven Lärmwirkungsforscher, die aus Flughafensicht realistische Beurteilungen der Fluglärmwirkungen abgeben.“

Diese Passage sagt eigentlich alles über die Zustände in der Bundesrepublik. Es ist dann auch kein Wunder, dass Herr Professor Scheuch von der Planfeststellungsbehörde, der an unterschiedlichsten Standorten seine Risiko- und Schwellenbetrachtungen durchgeführt hat, jetzt derjenige ist, der rechtfertigen soll, dass ca. 80 000 Personen - die Zahlen von Herrn Schwarz waren nicht ganz korrekt - mit Nachtflug belastet werden sollen.

Das erste Zitat - ich bringe nur das erste Zitat, das andere lesen Sie selbst - bezog sich auf den Flughafen Rammstein. Sie alle erinnern sich an das Flugunglück in Rammstein. 2002 sagten Herr Jansen und Herr Scheuch:

„Die Gefahr ist nicht zu leugnen, dass unser Leben mehr aus diskutierten, nicht mehr überschaubaren, aber tatsächlich kaum vorhandenen Gefährdungen besteht.“

Derartige Aussagen ziehen sich auch durch die Planfeststellungsunterlagen, die lärmmedizinischen Gutachten des Planergänzungsbeschlusses Schönefeld und den Planfeststellungsbeschluss. Es ist unglaublich, und ich halte es auch nicht in irgendeiner Form, weder fachlich noch politisch, für vertretbar, auf dieser Basis einen Nachtflug mit diesen Ausmaßen zu begründen. Weitere Zitate dazu können Sie nachlesen.

Ich hatte die Möglichkeit, im Umweltausschuss in Brandenburg auch zur Lärmkartierung vorzutragen. Sie sehen hier,

(Projektion)

wie die Planfeststellungsbehörde mit der Lärmkartierung umgeht. Die Lärmkartierung und die Lärmvorsorgegesichtspunkte der EU-Umgebungslärmrichtlinie existieren für die Planfeststellungsbehörde gar nicht. Es steht ein einfacher Satz darin: „Das interessiert uns nicht.“ Wenn das alles sauber abgearbeitet worden wäre, könnte man sagen: Es ist gar kein Fehler daran. Dann gibt es vielleicht ein Risiko, wenn man den Planergänzungsbeschluss zurücknimmt. Wenn man sich aber die Fehler ansieht, die hier passiert sind, dann gibt es hier selbstverständlich einen Überarbeitungsbedarf, der eigentlich sofort greifen müsste, also überhaupt kein Risiko, auch nicht in Schadenersatzfragestellungen.

Sind die Grundstücksprobleme erkannt worden? Wir haben die Situation, dass die Behörden sagen: Es geht hier um einen Bestandsflughafen; der Flughafen Schönefeld ist Bestand, ist kein Ausbau, kein Neubau, er besteht einfach, und weil er besteht, müssen auch die schlechteren Werte gelten. - Bei der Außenwohnbereichsschädigung sind das 60 dB (A) nach Gesetz, und die Planfeststellungsbehörde ist der Meinung, 62 dB (A) seien zumutbar. Zur Erinnerung: Es gibt dort ein sehr detailliertes Gutachten. Die Grundstückswertverluste sind in Höhe von 2,1 Milliarden Euro hochgerechnet worden, und zwar in Teilen, also von den Referenzbereichen, Grundstücksscharf. Das alles ist erhältlich. Das sind die Analysen der Grundstücke und der Grundstückswertverluste. Sie sehen sowohl die Übernahmegebiete, für die also eigentlich Übernahmeansprüche begründet werden müssten - da weigert sich aber auch der Flughafen, diese anzuerkennen -, und weitergehende Entschädigungsansprüche.

Dann gab es ein Bundesverfassungsgerichtsurteil, Beschluss vom 23.02.2010. Dazu muss man sagen: Die Betroffenen dort haben entgegen jedem gesunden Menschenverstand geklagt, geklagt und geklagt. Im März 2006 gab es das eigentliche Urteil, und 10 bis 15 betroffene Bürger haben gesagt: „Nein, wir sehen das nicht ein, wir klagen weiter“, bis dann das Bundesverwaltungsgericht gesagt hat: „Das alles interessiert uns nicht, wir machen jetzt einen Schlussbeschluss.“ Am Ende hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass beim Wertermittlungstichtag für die Grundstücke die Planfeststellungsbehörde einen Fehler gemacht hat. Es ist also durch das Bundesverfassungsgericht ein definitiver Fehler angemahnt worden, und es ist zur Entscheidung zum Bundesverwaltungsgericht zurückgegeben worden. Meinen Sie, das interessiert die Planfeststellungsbehörde? Meinen Sie, die sagt: „Jetzt müssen wir doch einmal darüber nachdenken und im jetzigen Planergänzungsverfahren noch einmal herangehen“? Nein, gar nicht; das ist ein Einzelfall, und mit Einzelfällen beschäftigt man sich im stillen Kämmerlein, aber man ändert nicht seine Meinung.

Ist das Vertrauen in den Rechtsstaat noch gegeben? Das ist die zentrale Frage. Ich würde die Auffassung vertreten, dass es entweder an politischer Kultur und Reife des Infrastrukturministeriums fehlt oder dass es ein bedenkenloses Durchsetzen der übrigen Anteilseigner des Flughafens gibt. Ich plädiere eher für die zweite Variante, weil ich doch einige brandenburgische Ministerialbeamte kennengelernt habe.

Wie sieht es mit der rechtsstaatlichen Verantwortung aus? Das ist ein Zitat des ehemaligen Bundesverwaltungsgerichtspräsidenten Eckart Hien:

„Der Rechtsstaat ist keine Einbahnstraße, sondern beruht auf Gegenseitigkeit. Denn der Staat lebt von der Chance, für seine Anordnungen Befolgung zu finden - eine Rechtsstaatskultur, deren geistige, wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorbedingungen weit über die reine Staatsrechtslehre hinausgreifen“,

also eine Akzeptanz aufseiten der Bürger. Das ist das, was hier fehlt.

Die nächste Frage ist - und damit kommen wir zu den wirtschaftlichen Dingen -: Gab es hier eine volkswirtschaftliche Analyse? Also, ist hier eigentlich analysiert worden, wie hoch die Gesundheitsschäden, die Konzentrations- und Lernstörungen, die Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Bevölkerung sind - ein ganz wichtiger Punkt auch für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region -, und wie es mit Lärmslums aussieht? Was ist mit dem Hamburger Beispiel? Es gibt ein Gutachten zur Situation in Hamburg. Das ist am Heathrow Airport gemacht worden, es nennt sich Social Cost-Benefit Analysis, das ist im Prinzip eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse. Diese Analyse ist immer dann notwendig, wenn es sich um wichtige, politisch relevante Entscheidungen handelt. Hier geht es darum, entweder jemandem zu Kreuze zu kriechen, der der Meinung ist, man sollte möglichst schnell hundert Flugbewegungen in der Nacht festlegen, bevor der Flugbetrieb überhaupt beginnt. Oder es gibt die Auffassung, dass man abwarten sollte, was sich da mit viermal Raunheim überhaupt tut, und dann sollte man entscheiden. Weil die planerisch-politische Kompetenz hier gefragt ist, habe ich mich als Stadtplaner SRL hier benannt. Die planerisch-politische Kompetenz bedeutet, dass man sich überlegt, was man anrichtet, wenn man diese Entscheidung jetzt durchgehen lässt, wenn man das jetzt einfach durchlaufen lässt. Man hat keinerlei Möglichkeiten zurückzukehren, man hat keinerlei Möglichkeit, eine No-Regret-Entscheidung zu fällen.

Die verantwortlichen Planer in München, Ministerialbeamte im bayerischen Ministerium, hatten denselben Druck, als der Flughafen München ans Ruder ging. Sie hatten dieselben Argumente mit dem Nachtflug. Sie haben gesagt: „Wir warten erst einmal ab.“ Der Flughafen München war als Drehkreuz geplant. Dieser hier ist nicht als Drehkreuz geplant. Der Vorhabensträger hat in der Anhörung gesagt: „Wir wollen gar kein Drehkreuz.“ Auf einmal denkt man nicht mehr an das, was man im Planfeststellungsverfahren gesagt hat. „Vertrauensschutz“, sagen andere. Wo bleibt denn der Vertrauensschutz bei diesen Fragestellungen? Aber ich appelliere ganz intensiv an Sie: Überlegen Sie sich, ob es nicht sinnvoll ist, zum jetzigen Zeitpunkt eine Umkehr zu machen; denn wenn einmal die hundert Flüge genehmigt worden sind, dann gibt es Schadenersatzpflichtigkeiten gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften, und das sollte ein Land vermeiden.

Die Voraussetzungen in Heathrow und Schönefeld sind etwas unterschiedlich. Es gibt natürlich in Heathrow ein internationales Drehkreuz mit 35 % Umsteigern, auch eine hohe Siedlungsdichte, sehr hohe Flugbewegungszahlen am Tag, mehr als in Schönefeld. In Schönefeld habe ich eine Zahl: 5 %, einfach einmal konservativ geschätzt. Wir haben heute erfahren, dass es nur 1,7 % sind. Aber die Flugbewegungszahlen in der Nacht sind in Heathrow 5 800 pro Jahr, und in Schönefeld sollen es 22 000 bis 28 000 sein. Bei den Zahlen bin ich immer etwas vorsichtig, damit mir nichts vorgeworfen werden kann. Es ist alles ausgedruckt bzw. kann alles ausgedruckt werden. Dieser Teil ist noch nicht ausgedruckt; es bedarf noch der Feinarbeit.

Die Kritik an den gängigen Analysen ist ganz einfach. Es wird immer gesagt: Alles oder nichts. Entweder kommt ein Nachtflugverbot, dann können wir gar nichts machen, dann muss man alles als negativ ansetzen, was sonst positiv angesetzt werden würde. Man hatte in Heathrow bei der volkswirtschaftlichen Betrachtung drei Szenarien. Das ist das übliche Planungsszenario. Alle Flüge und Verbindungen werden für den Tagzeitraum neu geplant; alle Nachtflüge werden für den Tagzeitraum neu geplant. Die Drehkreuzfunktion geht verloren; das ist das zweite Szenario. Das dritte Szenario ist: Alle Nachtflüge werden ersatzlos gestrichen.

Jetzt schauen Sie einmal die Ergebnisse an:

(Projektion)

Über den Zeitraum von zehn Jahren haben die Gutachter ausgerechnet, dass im Szenario 1 673 Millionen Euro Gesamtersparnis eintreten, also volkswirtschaftliches Plus, bei 966 Millionen Euro Ersparnis aufgrund der Reduktion von Lärm und 294 Millionen Euro Kosten wegen Veränderung der Anschlüsse, Reisezeiten usw. Im zweiten Szenario ist es sogar eine Milliarde Euro Gesamtersparnis. Nur im dritten Szenario - und das ist das, was hier immer an die Wand geworfen wird, nämlich Totalverlust - ist, wenn man alles gegenrechnet, ein Gesamtverlust in Höhe von 41 Millionen Euro zu beklagen.

Die Effekte, die in diese wissenschaftliche Untersuchung eingehen, sind auf der einen Seite direkte Effekte: Die gesundheitlichen Auswirkungen, die Auswirkungen auf den Tourismus, die Auswirkungen auf die Beschäftigung. Es sind sehr detaillierte Angaben. Ich frage mich, warum die Planfeststellungsbehörde das hier nicht berücksichtigt hat.

Die Schlussfolgerungen hatte ich eben schon vorgetragen, also maximal eine Milliarde Euro volkswirtschaftliche Erträge und die Kosten wie genannt. Jetzt haben wir das Ganze einmal auf Schönefeld hochgerechnet - es ist viel zu kompliziert, als dass ich in der Kürze der Zeit alles hätte nennen können -, und zwar nur den Ausschnitt Lärm, obwohl es dazu noch mehr gesundheitliche Kosten gibt. Da komme ich auf 13 Millionen Euro im Jahr, also im Zehnjahreszeitraum auf 130 Millionen Euro.

Wie sieht es mit der Problematik des Flughafens aus? Ist zu erwarten, dass wir in irgendeiner Form bei ganz zentralen Punkten Einvernehmen bekommen? Es ist leider so, dass wir keine Hoffnung haben, es sei denn, Politik und Verwaltung setzen sich einmal zusammen und sagen: „So geht es nicht weiter.“ Wenn das nicht passiert, wird hier das Horrorszenario aufgebaut, nicht nur wegen des Nachtflugs, sondern auch wegen der gesamten Tagbelastungen. Die Aussage, dass ein unabhängiger Flugbetrieb zwingend erforderlich ist, ist nicht im Planfeststellungsbeschluss enthalten. Es ist auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht erforderlich. Dass ein Flughafenchef trotz all der Diskussionen, trotz der ständigen Demonstrationen diese fehlerhaften Auffassungen weiterhin so behaupten kann, ist unglaublich.

Es ist bei der Drehkreuzfunktion ganz ähnlich. Im Planfeststellungsverfahren ist vom Flughafen die Drehkreuzfunktion als nicht erforderlich bezeichnet worden. Das ist übrigens die Begründung, der gegenwärtige Zustand: Es gibt nie mehr als 40 Starts oder 40 Landungen pro Stunde. Also, der unabhängige Betrieb ist problemlos möglich; man muss sich nur die Zahlen angucken.

Der abhängige Betrieb ist also problemlos möglich; man muss sich nur die Zahlen ansehen.

Kriegserklärungen des Flughafens, weiterhin gesundheitsschädigender Nachtflug und - wichtig - das Schallschutzprogramm ist vollkommen unzureichend. Es werden durchschnittliche Maximalpegel genommen. Der Nachtschutz ist schlechter als der Tagschutz, Abschlüsse soll es geben und Kostenobergrenzen. Gewährleistungen, Nachmessungen, das wird alles auf die Bürger abgewälzt. Es gibt Abgeltungsvereinbarungen, in denen steht, dass der Bürger auf jegliche Ansprüche verzichten soll. Wir wissen aber vom Flughafen München, dass Ansprüche - das ist ja beim Bau immer so - mit der Zeit entstehen. Solche Abgeltungsvereinbarungen stoßen an die Grenze der Sittenwidrigkeit.

Ich würde Sie bitten, zu überlegen, wie Sie mit der Situation umgehen können. Es gibt drei Möglichkeiten: Der Flughafen zieht seinen Antrag zurück, natürlich nach einer politischen Diskussion. Natürlich muss man sich offen darüber unterhalten, wie viel Verspätungsflüge der Flughafen oder die Airlines wirklich brauchen. Aber man kann angesichts der Situation, dass man vier Raunheims am Tag geschaffen hat, nicht noch mal zusätzlich vier Raunheims in der Nacht schaffen.

Sie sind nach meinem Dafürhalten als Parlament gefordert, über Ihre gesetzlichen Grundlagen auch gewisse Weichenstellungen vorzunehmen. Der § 19 Absatz 11 LEPro ist Gesetzeskraft. Es ist die Frage, wie Sie als Parlament sich dazu verhalten. Es wird, falls es keine Diskussion gibt, mit Sicherheit in Berlin und Brandenburg auf Bürgerseite Initiativen dazu geben. Es wird eine spannende Diskussion werden.

Wenn es neue Erkenntnisse oder neue Notwendigkeiten der Begutachtung gibt, dann ist es natürlich möglich, dass das Bundesverwaltungsgericht sagt: Stopp, wir müssen uns das Ganze noch einmal überlegen, vor allen Dingen deshalb, weil der Flughafen es bis zum heutigen Tage nicht für notwendig gehalten hat, das Datenerfassungssystem für diesen ganzen Ausbaufall zur Verfügung zu stellen. Ich hatte unlängst die Situation, dass ein Eigentümer mich fragte, wie hoch die Belastung im Außenwohnbereich ist. Wir haben versucht, das zu ermitteln. Das ging nicht. Man muss sich das einmal bildlich vorstellen: Ich stelle einen Baugenehmigungsantrag und teile der Behörde mit: Meine Statik ist nicht stimmig, ich reiche die irgendwann nach. So ist die Situation beim Flughafen, dem größten Infrastrukturprojekt dieses Landes. Das wesentlichste Element überhaupt, das Datenerfassungssystem, ist nicht korrigiert zur Verfügung gestellt worden. Der Flughafen hat vor Monaten erklärt, dass er da irgendetwas nachbessern will. Hier müssen sich viele Leute zusammensetzen. So darf es nicht weitergehen. Es muss eine Wende in der Flughafenpolitik geben.

(Beifall der Besucher)

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Bock. - Ich rufe die Damen und Herren Abgeordneten zu Wortmeldungen auf. Herr Jungclaus, bitte.

Abgeordneter Jungclaus (GRÜNE/B90):

Auch wenn es jetzt schon spät ist, werden wir an die drei wichtigsten Vertreter, weil Betroffene, auch noch einige Fragen richten. Ich finde es bemerkenswert - hier tagen drei Ausschüsse gemeinsam -, wie viele Vertreter von der Opposition und wie viele von der Regierungskoalition da sind. Gleichwohl möchte ich als Ausschussvorsitzender meine Verwunderung und mein Bedauern darüber aussprechen, dass weder Ministerin noch Staatssekretär vom Umweltministerium anwesend sind.

(Beifall der Besucher)

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Breidbach. Sie haben das Szenario von Klagen, Absiedlungen, Schadensersatzansprüchen, die auf den Flughafen Schönefeld nach Inbetriebnahme zukommen, angedeutet. Vielleicht können Sie noch etwas detaillierter zum Ausdruck bringen, womit wir da rechnen müssen.

Dann wurde gesagt, dass die Zahlen von Herrn Schwarz, was die Betroffenen angeht, nicht stimmen würden. Dazu hätte ich gerne eine Konkretisierung.

In dem Vortrag von Herrn Kreiling sind mir zwei Sachen aufgefallen. Zum einen wurde die Auffächerung der Flugrouten beschrieben. Die Flugroutendiskussion geht immer sehr in Richtung auf die in den Karten gezeichneten straßenähnlichen Darstellungen. Dass es mitnichten so ist, zeigt Ihre Auffächerung, die Sie in einer Folie gezeigt haben.

Ich hätte gerne gewusst, ob diese Auffächerung grundsätzlich überhaupt verhindert werden kann; denn wir reden nur immer von den Betroffenen in diesen schmalen Bereichen.

Meine letzte Frage richtet sich auch an Herrn Kreilinger. Sie hatten sich kritisch gegenüber der gerade beschlossenen Flug- und Lärmgebühren und deren Lenkungs-funktion geäußert. Ich hätte gerne gewusst, inwiefern Sie diesen Gebühren die Lenkungs- und Steuerungsfunktion absprechen. Könnten Sie das konkretisieren?

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Jungclaus. - Gibt es weitere Anfragen?

(Zuruf aus den Besucherreihen: Können Sie das nicht erst beantworten lassen, damit der Zusammenhang erhalten bleibt?)

Die Leitung der Veranstaltung habe immer noch ich. Wir haben ein Verfahren verabredet, das schon bei drei Blöcken Anwendung fand und sich gut bewährt hat. - Herr Genilke, bitte.

Abgeordneter Genilke (CDU):

Meine Frage richtet sich auch an Herrn Kreilinger. Sie haben dargestellt, wie viel Flugbewegungen wir in Schönefeld in der uns jetzt zu beschäftigenden Zeit haben. Mich würde interessieren, wie die kumulierte Summe der Flugbewegungen aussieht, wenn wir Tegel und Schönefeld zusammenrechnen, also zwischen 22.00 und 24.00 Uhr bzw. 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr, damit wir das im Kontext sehen können.

Abgeordneter Schulze (SPD):

Im Flughafen Zürich, internationales Drehkreuz, geht es um 6.30 Uhr los. Wir reden heute über das Nachtflugverbot, das heißt, von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr soll nichts fliegen. Ich weiß nicht, wer von den drei Anzuhörenden dazu etwas sagen kann, wie sich das in Zürich verhält. Vielleicht kann auch noch jemand etwas zu Amsterdam-Schiphol oder zu London-Heathrow sagen, dort gibt es auch Nachtflugkorridore, wo nichts oder wenig passiert, und das in den Kontext setzen zu den Passagieren, die dort befördert werden. Ich glaube, in Heathrow sind es 80 Millionen, in Schiphol sind es auch deutlich mehr als in Frankfurt. Vielleicht können Sie dazu noch etwas ausführen.

Zu den Grundstückswerten: Vielleicht können Sie noch etwas zu den Problematiken sagen, die die Betroffenen berühren. Wir reden hier einerseits von - ich meine das jetzt gar nicht im Negativen - Kapitalinteressen von Airlines. Es ist ja in der sozialen Marktwirtschaft ein legitimes Interesse, Geld einzusetzen und Gewinne machen zu wollen und dazu auch entsprechende Freiräume haben zu wollen. Auf der anderen Seite muss jemand den Preis dafür bezahlen.

Können Sie sagen, ob es Erkenntnisse gibt, wie sich das verhält? Denn ein Grundstück direkt an der Start- und Landebahn, an der Einflugschneise ist mit Sicherheit weniger Wert als ein Grundstück in einer etwas ruhigeren Lage, weil man da besser wohnen kann.

Herr Kreilinger, wenn meine Recherchen richtig sind, waren Sie einmal bei McKinsey beschäftigt. Da haben Sie sicher persönliche Erfahrungen, was das Fliegen betrifft. Ist Nachtflug in der Branche von very busy persons ein wichtiger Aspekt oder nicht?

Abgeordneter Vogel (GRÜNE/B90):

Herr Bock, Sie haben gesagt, im Planfeststellungsverfahren sei die Drehkreuzfunktion als nicht erforderlich bezeichnet worden. Können Sie konkretisieren, von wem dieses Zitat gekommen ist? Person und Quelle wären für die weitere Diskussion ganz hilfreich.

Herr Kreilinger, Sie haben gesagt, ich sei auf die Propaganda hereingefallen. Ich möchte gerne wissen, an welcher Stelle ich hereingefallen bin. War das die Geschichte mit den Nachtrandzeiten, die es in Wirklichkeit gar nicht gibt? Aus der heutigen Veranstaltung habe ich zumindest die Lehre gezogen, dass die ganze Zeit mit Begriffen argumentiert wird, die zwar umgangssprachlich gebraucht werden, aber rechtlich überhaupt nicht existieren. Nacht ist, wenn ich es jetzt richtig verstanden habe, von 22.00 bis 6.00 Uhr, und Nachtrandzeiten gibt es nicht. Vielleicht können Sie sagen, ob das die Kritik war, die Sie an meinem Verständnis oder Missverständnis geäußert haben.

Zu Zürich war schon eine Frage gestellt worden.

Wir haben heute das Thema „Schutz der menschlichen Gesundheit: Umfassendes Nachtflugverbot“. Nun ist bei verschiedenen Referenten auch angeklungen, dass das Nachtflugverbot eigentlich nicht ausreicht, zumindest bei Herrn Bock habe ich das so verstanden, sondern dass zumindest auch eine Verbesserung des Schallschutzprogramms erforderlich ist, möglicherweise auch noch weitergehende Forderungen Ihrerseits bestehen. Vielleicht können Sie das noch einmal kurz zusammenfassen.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Ich habe Fragen an alle Anzuhörenden mitgeschrieben. Insofern würde ich vorschlagen, dass wir wieder so verfahren, wie wir es in den Gruppen davor auch gemacht haben. Herr Breidbach hat als Erster das Wort.

Herr Breidbach (BVBB e. V.):

Die erste Frage lautete: Was kommt auf die Politik oder auf uns zu, wenn der Flughafen BBI in Schönefeld in Kraft tritt? Ich kann Ihnen darauf eine ganz einfache Antwort geben.

Da können Sie sich als Politiker, der diesem Standort zugestimmt hat, bei dem überwiegenden Teil der Menschen nicht mehr sehen lassen, weil die dann zum ersten Mal erfahren, was es bedeutet, wenn 1 000 Flugzeuge am Tag, das heißt zweiminütlich, und dann noch nach Möglichkeit zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr, wie das hier gewünscht wird, bei 70 Flugbewegungen minütlich drübergehen.

Die zweite Antwort, die ich Ihnen gebe: Ich habe darauf hingewiesen, Sie werden nicht umhinkommen, im Bereich Blankenfelde-Mahlow genauso wie auf der anderen Seite im Bereich Bohnsdorf, Schmöckwitz Absiedlungen vorzunehmen. Sie haben hier die Schiphol-Situation. Sie haben hier auch die Zürich-Situation. Die Absiedlungsflächen können Sie identifizieren. Wir haben das zumindest gemacht und haben abschätzen lassen, wie teuer die Absiedlung wird und sind vorsichtig bei 3,5 Milliarden Euro gelandet. Das heißt, nur die Folgen, die sich aus der Absiedlung ergeben, sind größer als das Investment, das im Flughafen gemacht worden ist.

Dann ist die Frage der Grundstücke angesprochen worden. Hier kann ich Ihnen nur sagen: Wer bewusst eine Investition vornimmt - das gilt für alle Bereiche der Wirtschaft -, die einem anderen Schaden zufügt, der muss für den Schaden aufkommen. Ausgenommen ist hier offensichtlich die Flugbetriebswirtschaft. Die kann bis zur quasi Enteignung Grundstücke durch Lärmbetroffenheit entwerten.

Nächster Punkt: Ich bin nach der Marktwirtschaft gefragt worden. Sie müssen sich davon verabschieden, dass der ganze Bereich Flugbetriebswirtschaft Marktwirtschaft ist. Dieser ganze Bereich ist ein hoch subventioniertes Investment auf allen Ebenen, das nur bedingt nach Marktgesetzen arbeitet.

Nächster Punkt: Alles, was hier an Möglichkeiten diskutiert wird, was Herr Bock vorgetragen hat, was ich vorgetragen habe, was Herr Kreilinger vorgeschlagen hat, sind nur Verschlimmbesserungen der Situation der Betroffenen. Das heißt, wir kurieren an Symptomen herum, und die Ursache wird dabei völlig außer Acht gelassen. Dieses Kurieren an Symptomen hat noch nie dazu geführt, dass Menschen gesund geworden sind, sondern die Krankheit hat sich weiter negativ entwickelt. Auch das muss man sehen.

Zahl der Betroffenen: Alle Zahlen, die bisher vorgelegt worden sind, sind ohne Flugrouten vorgelegt worden. Das muss man so nüchtern sehen. Ich habe versucht, hochzurechnen, dass wir bei 3-Personen-Haushalten und 25 000 Anträgen, die Immobilienbesitzer stellen können, bei mindestens 70 000 sind. Die Flugrouten, je nachdem, wie sie gelegt werden, generieren noch einmal ungefähr 30 000. - Herr Bretschneider, Sie schütteln mit dem Kopf. Wir haben es ausgerechnet. Sie wissen: Wenn wir rechnen, dann stimmt es in der Regel. Wir haben uns bisher in 15 Jahren noch nie mit etwas vertan und mussten auch noch nie etwas widerrufen. Noch nie! Wir haben da sauber gearbeitet.

Zur Flugroutendiskussion auch noch eine Bemerkung. Das bringt alles nichts. Bei 360 000 Flugbewegungen können Sie Flugrouten erfinden wie Sie wollen, der Fluglärmteppich bleibt. Wenn Sie über 360 000 Flugbewegungen hinausgehen, bald auf 550 000, dann finden Sie keine einzige Stelle mehr zwischen Schmöckwitz und Ludwigfelde oder auch darüber hinaus, wo Sie mit Flugrouten oder intelligenten oder nicht intelligenten An- und Abflugverfahren den Fluglärm vermeiden können. Diese Diskussion ist ein riesiges Ablenkungsmanöver.

Ich darf zusammenfassen: Der BVBB ist nicht bereit, an Symptomen herumzukurieren. Wir sind auch nicht bereit, den Menschen irgendwelche Hoffnungen im Hinblick darauf zu machen, dass es vielleicht doch besser wird, weil wir der Auffassung sind: Das Problem ist nur bei einer Standortaufgabe lösbar.

Wir machen uns gar keine Illusionen über die Frage des Fluglärms, die wird hier politisch nicht anders geregelt als im Planfeststellungsbeschluss bis hin zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Wer die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts genau verfolgt und die Hinweise im Hauptsacheurteil liest, der weiß, was dabei herauskommt. Dann gibt es bis 23.00 Uhr eben nicht 70 Genehmigungen, sondern vielleicht nur 35. Da reicht dann in Anbetracht des Bedarfs, der da ist, auch 25 Mal aus. Und dann haben Sie den Zirkus.

Das heißt, man muss das illusionslos sehen. Das sagen wir auch unseren Leuten. Hier irgendwelche Hoffnungen zu machen halte ich wirklich für völlig unangebracht. Das gilt bis hin zu den Arbeitsplätzen. In Bezug auf diese Rechnungen, Herr Schwarz, die da aufgemacht worden sind, werden Ihnen spätestens in drei Jahren die Hammelbeine langgezogen werden. Dann werden Sie nämlich nachweisen müssen, wie viel neue Arbeitsplätze tatsächlich entstanden sind. Dann wird man nur noch so staunen; denn wenn die Zahlen stimmen sollten, die Sie hier angegeben haben und die propagandistisch immer weiter genudelt werden, wäre das ein Arbeitsplatzwunder, einmalig in der Welt. Es geht immer um 40 000 zusätzliche Arbeitsplätze. Ich kenne - bitte belehren Sie mich - keinen Flughafen der Welt, der diese Arbeitsplatzkapazitäten bei rund 30 Millionen Fluggästen, die uns hier vorgerechnet werden, generiert. Ich kenne keinen, und ich warte darauf, dass mir das endlich einmal einer beweist.

Ich meine, Sie sollten aufpassen und die Situation genauso realistisch sehen wie wir. Auf die Folgen habe ich hingewiesen, wenn es bei dem Standort bleibt. Das wird für Sie alle keine lustige Angelegenheit; das kann ich Ihnen sagen. Ich habe bei 1 000 Überflügen den Selbstversuch gemacht. Ich habe mich in eine Einflugschneise gesetzt, nicht 3,5 Kilometer entfernt, wie Blankenfelde-Mahlow oder auf der anderen Seite Waltersdorf, das sind nämlich 1,5 Kilometer weniger als in Raunheim, sondern 6 Kilometer entfernt. Das ist ungefähr der Aufsetzpunkt von meinem Ort Diedersdorf. Sie müssen einmal versuchen, das zwei oder drei Stunden lang im Außenbereich durchzuhalten, wenn alle zwei Minuten in einer Überflughöhe zwischen 300 und 400 Metern ein Flugzeug über Sie hinweggeht.

Wer das schafft, ohne Schaden zu nehmen, ist entweder ein Übermensch oder aber jemand, der Schlafpillen oder sonst irgendwas nimmt. Sie halten es nicht durch.

(Abgeordneter Schulze [SPD]: Das hat nur noch keiner gemacht!)

Herr Kreilinger (BBI 21):

Herr Jungclaus, die Flugroutenauffächerung würde jetzt ein wenig weit führen. Richtig ist, dass die Flugroutendiskussion eine aufgenötigte Diskussion ist, die in vielen Bereichen nicht zu durchgreifenden Lösungen führt. Ich für meinen Teil sehe mich mit einer laufenden Entwicklung konfrontiert, wo ich nicht die große Hoffnung habe, dass sie jetzt von einem Tag auf den anderen gestoppt wird. Ich habe die Hoffnung, dass noch erkannt wird, dass man perspektivisch auch einen zweiten Standort in Betracht ziehen sollte und dass das eine valide Option ist, auch wirtschaftlich im Übrigen, aufgrund der dann gegebenen Investitionssicherheiten. Aber jetzt muss ich erst einmal mit dem leben, was auf dem Tisch liegt.

Es ist so, dass Sie mit den Flugrouten symptomatisch behandeln können. Es kommt immer darauf an. Wenn Sie sehr nah am Flughafen sind, dann ist die Disziplin auf den Flugrouten noch relativ hoch, und es spielt eine Rolle, wo Sie die entlanglegen.

Es ist so, dass Sie bei verschiedenen Verfahren ganz unterschiedliche Aussagen treffen können. Um es einmal pauschal zu sagen: Je größer der Flugverkehr, umso größer die Routendisziplin. Wenn Sie drei Flieger am Himmel haben, dann können Sie dem einen sagen, er soll links herum fliegen, dem Zweiten, er soll mittig kommen, und dem Dritten, er soll von rechts kommen. Das funktioniert für die Lotsen so halbwegs. Wenn 50 Flugzeuge oben sind, schicken Sie die im Prinzip schon ab Oranienburg in eine zentrale Zuführung hinein, dann erst mal in den Gegenanflug, weg vom Flughafen, lassen die dann irgendwo drehen, um sie zu sortieren, und führen sie wieder zurück. Wenn Sie sich bei STANLY Track anschauen, wie heute in München oder Frankfurt geflogen wird, dann sehen Sie dort bei den Landeanflügen zum Beispiel exakt diese Routen abgebildet. Die liegenden Hufeisen, die es heute formell für Schönefeld auch gibt, die Sie dort aber praktisch nie erkennen können, sind deutlich erkennbar.

Wir an den Havelsee-Gemeinden zum Beispiel befinden uns im Moment unter der zentralen Zuführung in diesen Landeanflug. Das wäre ein radargeführtes Verfahren, das auf wenige hundert Meter genau befliegen wird. Deshalb sagen wir an der Stelle: Um Gottes willen, das muss nach westlich der Autobahn und nicht mitten über unsere Kernbesiedlungen, denn das macht an der Stelle einen großen Unterschied.

Aber dass Sie alle Probleme mit den Routen lösen können, das wäre natürlich Illusion. Deshalb sollte man die Routen optimieren, sich aber nicht erhoffen, dass damit alles gelöst ist.

Im Übrigen ist die Frage technisch nicht eindeutig zu beantworten, sondern es ist letztlich auch wieder eine politische Frage. Wie diszipliniert Sie auf Routen bleiben, ist auch letzten Endes ausschlaggebend dafür, ob einmal eine Verzögerung oder ein Umweg in Kauf genommen wird oder nicht. Wenn Sie es hinnehmen, dass in der Spitzenzeit einmal eine Verzögerung eintritt, dann können Sie die Flieger in der Tat relativ diszipliniert hintereinander fliegen lassen. Der langsamste bestimmt das Tempo. Wenn Sie maximale Kapazität und schnelle Bewegungen haben wollen, dann müssen Sie diejenigen, die von hinten kommen, aber eigentlich schneller sind, seitlich vorbeifliegen lassen.

Was die Lärmgebühren angeht: In der Tat, hier erheben wir massive Kritik. Die Fluglärmkommission ist desavouiert, das sehe ich auch so. Die Fluglärmkommission hat in ihrer Sitzung am 14. März einen ausdrücklichen Antrag beschlossen, was die Lärmgebühren angeht, und dort klare Forderungen aufgestellt. Das ist in Gänze missachtet worden. Ich halte es für sehr bedenklich, dass die Landesregierung, die Planfeststellungsbehörde, die nach dem Luftverkehrsgesetz ausdrücklich Adressat von Empfehlungen der Fluglärmkommission ist, ebenso wie die DFS und der Flughafen selbst, in keiner Weise auf die Fluglärmkommission geachtet und gehört haben, während von der DFS erwartet wird, dass sie der Fluglärmkommission nahezu gesetzeskraftähnlich zu folgen hat. Das finde ich auch deshalb sehr bedenklich, weil es taktisch nicht wirklich gut ist, jemanden wie der DFS, von der man sich erhofft, dass Routenverbesserungen, die die Fluglärmkommission vorschlägt, tatsächlich umgesetzt werden, das Beispiel zu liefern: Es ist uns komplett egal, was die Fluglärmkommission sagt.

Worum geht es im Kern bei den Lärmgebühren? Es geht im Kern darum, die wirklich lautesten Flieger fernzuhalten. Der Flughafen sagt immer: Das sind ganz wenige. Genau das ist aber doch der Punkt. Es war ja nie der Ansatz, mit Lärmgebühren 70 oder 80 % der Flugzeuge fernzuhalten. Das ist nicht der Sinn und Zweck. Es interessiert mich nicht, ob überhaupt eine Gebühr oder 10 oder 20 oder 30 Euro erhoben werden für die 70, 80, 90 % der Flugzeuge. Mich interessiert, dass die 2 bis 3 % lautesten Flugzeuge so hoch mit Lärmgebühren belegt werden, dass sie zuverlässig ferngehalten werden. Wenn der Flughafen selbst sagt, dass das wenige sind, dann ist es doch kein Problem, hier steuernd einzugreifen. Wenn 1 % der Flugbewegungen besonders laut sind, dann sind das bei 360 000 Flugbewegungen im Jahr immerhin zehn Überflüge am Tag. Wenn das genau die Flüge sind, die Sie, weil Sie nicht ganz nah am Flughafen wohnen, möglicherweise bei geöffnetem Fenster über die Aufwachselle tragen, dann ist das ein dramatischer Unterschied, ob Sie die erfolgreich ferngehalten haben oder nicht. Die Antonow 12 zum Beispiel ist ein katastrophales Flugzeug. Es ist wie ein Traktor, wenn der in der Nacht, selbst in 3 000 m Höhe, über Sie drüberfliegt.

Ich sage es noch einmal deutlich: Es gibt keine Lärmbeschränkung für diese Flugzeuge, weil nicht strahlgetrieben. Umso wichtiger wäre es jedoch, mit Lärmgebühren zu steuern. Aber was wird gemacht? In den entscheidenden Bereichen werden die Gebühren gesenkt.

Wir haben bei aller Umstellung von nur Landungen bepreist auf jetzt Starts und Landungen insgesamt eine Absenkung in den Lärmklassen 4, 5, 6 - 6 ist schon kaum praxisrelevant, bei 4 und 5 spielt die Musik - von etwa 10 % zuzüglich der Inflation, die in den letzten Jahren aufgelaufen ist. Wir haben weiter eine massive Absenkung der Zusatzgebühren, die uhrzeitbedingt sind. Wir haben heute für Landungen in Tegel zwischen 5.30 Uhr und 6.00 Uhr einen Zuschlag von 250 %, in Schönefeld von 100 %. Wir haben künftig am BBI einen Zuschlag von nur 50 %. Das ist ein Fünftel des bisherigen. Jetzt denke ich mir als Ökonom natürlich: Was ist da los? Da wird behauptet, von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr muss zwingend geflogen werden. Das wird auch vor Gericht vorgetragen, das wird in Gutachten belegt. Ich habe gelernt, dass ein besonders zwingender Bedarf ökonomisch zur Folge hat, dass die Preissensibilität gering ist. Ich habe auch gelernt, dass jemand, der wie der Flughafen Geld verdienen will, einen hohen Preis nimmt, wenn er ihn nehmen kann. Jetzt frage ich mich: Wenn Sie von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr einen zwingenden Flugbedarf haben und wenn der Flughafen Geld verdienen will, damit Sie Lehrer und Polizisten einstellen können, warum wird dann das Lärmzusatzentgelt in der Zeit von 5.30 Uhr bis 6.00 Uhr im Vergleich zum Istzustand Tegel gefünftelt? Es ist doch eindeutig, dass hier gefünftelt wird, um Flüge anzuziehen, die sonst gar nicht kämen.

Man kann noch weiter in die Einzelheiten gehen. Es gibt einen Katalog, in dem festgelegt ist, wie die Flugzeuge wo zugeordnet werden. In Lärmgruppe 5 zum Beispiel, das ist eine der höheren, sind heute 20 Flugzeuge eingetragen. In der neuen Lärmklassenzuordnung sind nur noch sechs. Die anderen sind entweder verschwunden oder finden sich in Klasse 4 wieder, was sie auf den Sitz noch einmal um die Hälfte günstiger macht.

Insgesamt ist es einfach Augenwischerei, wenn Vergleiche mit anderen Flughäfen nach dem Motto, wir sind soundso teuer und die anderen sind soundso billig, angestellt werden, weil immer Flugzeugklassen herangezogen werden, bei denen es gar keine Rolle spielt; BBI nimmt 30 Euro und Frankfurt vielleicht 20 Euro. Es ist vollkommen irrelevant. Welcher Disponent bei einer Airline soll sich wegen 30 Euro für einen ganzen Flieger, der Abfertigungsgebühren von vielleicht 2 000 Euro ausmacht, kümmern, ob der jetzt 30 oder 20 Euro Lärmgebühr kostet? Unter 600 Euro Unterschied fängt keiner an, darüber nachzudenken. Diese 600 Euro Unterschied müssen Sie natürlich zwischen den Flugzeugen machen, die zur Wahl stehen. Sie können nicht, wenn Sie 200 Leute transportieren wollen, mit einem Hubschrauber fliegen. Insofern bringt es nichts, wenn Sie zwischen Lärmklassen für die superkleinen Flugzeuge und Lärmklassen für die supergroßen Flugzeuge einen Unterschied von vielleicht 600 Euro haben, sondern Sie müssen immer in Bezug auf den Flugzeugpool, den die Airline für den konkreten Flugbedarf zur Verfügung hat, steuernd eingreifen und sagen: Es kostet so viel mehr, dass du es merkst, wenn du den lauten Flieger nimmst. Das ist hier nicht ansatzweise der Fall.

Wir haben seit Monaten versucht, die Beweislast geradezurücken, nämlich dass der Flughafen und die Planfeststellungsbehörde wissenschaftlich oder zumindest für den gesunden Menschenverstand belegbar zeigen können, dass diese Gebührenordnung Anreizwirkungen entfaltet. Dieses Zeigen kann nicht darin bestehen, zu sagen, dass heute nur noch wenig laute Flugzeuge fliegen; denn es gibt zum Glück nur noch wenig ganz alte laute Flugzeuge. Und natürlich gibt es einen technologischen Fortschritt. Auch der Umstand, dass Sie heute draußen selten ein Auto finden, das 30 Jahre oder älter ist, kommt nicht daher, dass irgendwelche besonders tollen Gebühren für alte Autos erhoben werden. Im Gegenteil, Oldtimer sind besonders steuer-günstig. Trotzdem sind sie nicht weit verbreitet. Die Ursache-Wirkungs-Geschichte ist hier völlig abstrus dargestellt. Sie können nicht von technologischen Entwicklungen darauf schließen, dass es Lenkungswirkungen gibt, sondern Sie müssen das vor-rechnen können. Das ist absolut nicht möglich.

Herr Genilke fragt nach der kumulierten Summe von Tegel und Schönefeld. Ich habe die Zahl nicht. Ich erinnere aber daran, dass die Lufthansa sehr ausführlich referiert hat, wie viele Flüge sie zwischen 23.00 Uhr und 24.00 Uhr - vor 6.00 Uhr geht ja nicht -, darauf beschränkt es sich jetzt in Tegel, durchgeführt hat. Das war im Jahres-schnitt ein Flug pro Tag. Die Lufthansa ist bekanntlich die größte deutsche Airline. Vielleicht kann Air Berlin die Zahlen noch nachliefern. Mag sein, dass es dann viel-leicht zwei sind, weil die Berliner hier ihren Standort haben. Ich gehe davon aus: mehr wird es nicht sein.

Man muss eines realistisch sehen: Ich würde mir ganz klar 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr wünschen. Ich anerkenne, wenn ich mir anschauere, was an den meisten Flughäfen der Welt so los ist und mir flugbetriebliche Dinge überlege, dass Verspätungen bis 23.00 Uhr tatsächlich ein valider Punkt sein können. Aber von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr gibt es weder den Bedarf noch irgendwelche Rechtsprobleme. Klar ist eines: Tegel hat von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr Nachtflugverbot. Wenn das gegen zwingendes Bun-desrecht verstoßen würde, dann wäre das mit Sicherheit erfolgreich beklagt worden. Dafür hätte Herr Hunold schon längst das Geld ausgegeben und die entsprechenden Klagen angestrengt. Tegel zeigt, was geht. Ein Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr ist rechtlich unproblematisch möglich.

Es war die Frage von Herrn Schulze, was in Zürich passiert ist. Ich weiß es nicht ex-akt, was die Flugbewegungen angeht. Aber eines ist klar: Zürich hat in jedem Fall nach wie vor eine Drehkreuzfunktion, selbst für die Lufthansa. Zürich hat jetzt auch wieder steigende Flugbewegungen. Die haben natürlich Sondereffekte, zum Beispiel mit der Swiss, die dort ihre Heimat hatte und zwischendurch nicht so rosig dastand und ihr Kerosin nicht zahlen konnte etc.

In jedem Fall ist Tatsache, dass der Flughafen in Zürich nicht daran zugrunde gegang-en ist, dass er jetzt ein strenges Nachtflugverbot hat, sondern sich deutlich auf dem aufsteigenden Ast befindet. Auch der Airport in Tokio ist von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr geschlossen; es handelt sich also nicht um eine provinzielle Sache.

Wenn man sich als Berliner mit Tokio vergleicht, ist das eine Größenordnung, mit der man leben kann und nicht von Provinz sprechen muss.

Zu den Grundstückswerten: Es gibt dezidierte Studien zur Entwicklung von Grundstückswerten, zum Beispiel aus dem Umfeld des Züricher Flughafens. Sie finden aber auch auf der Homepage des Dialogforums des Flughafens Dortmund eine vom Flughafen Dortmund programmierte Seite mit entsprechenden Angaben zu Untersuchungen in Dortmund, worin klar belegt wird, dass es zu Grundstückswertrückgängen gekommen ist. Man spricht im Schnitt von 10 bis 15 %. Das hängt natürlich immer auch von den konkreten Gegebenheiten ab. Ein Grundstück, das direkt an der Autobahn liegt, wird, wenn auch nicht von allen Seiten wie beim Fluglärm, aber von einer Seite von der Stadtautobahn beschallt wird, hat von Hause aus einen gewissen Lästigkeits- und Lärmabschlag. Da ist es praktisch nicht mehr so dramatisch. Wenn Sie andererseits ein Grundstück in einer Sackgasse haben, in der sich ansonsten niemand bewegt, und führen plötzlich die Flugzeuge darüber, können es auch 20 bis 25 % sein. Wenn das Grundstück im Nahbereich liegt, kann es bis zur Unverkäuflichkeit gehen. Fakt ist: Sie müssen sich dessen bewusst sein, welche Milliardensummen an Grundstückswerten hier, im relevanten Umkreis dieses Flughafens in Rede stehen. Die Grundstücke, die dort liegen, sind ja nicht nur 3,50 Euro pro Quadratmeter wert. Wenn sie eine entsprechende Basis haben, die Milliarden beträgt, und nur von 5 % ausgehen, ist man schnell bei 150 Millionen, die mal eben weg sind. Oft wird gesagt - das hat zum Beispiel auch der Flughafen Dortmund gesagt -: Ja, da gibt es Wertrückgänge, aber längerfristig wird das wieder aufgeholt. - Auch Herr Bretschneider hat auf Veranstaltungen schon gelegentlich gesagt, das ginge mal zurück, aber dann wieder hoch - ja, na klar, es gibt so etwas wie die Inflation in unserem Wirtschaftswesen. Ein Grundstück, das heute 115 Euro pro Quadratmeter wert ist und um 15 % entwertet wird, ist nach der Entwertung 100 Euro pro Quadratmeter wert. Wenn dieses Grundstück in zehn Jahren 130 Euro pro Quadratmeter wert ist, ist das mehr, als die 115 einmal darstellten, ist aber nur die 100 inflationsbereinigt fortgeschrieben. Mit anderen Worten: Der reale Wertverlust, der durch den Fluglärm eintritt, bleibt erhalten. Er wird durch die Inflation optisch kaschiert, bleibt aber erhalten. Wenn dann der Flughafen Dortmund schreibt: Ja, in den Überfluggebieten stellen wir nur einen geringeren Wertzuwachs fest!, dann ist das genau der Effekt. Wenn dort der „Wertzuwachs“ ein Drittel der Inflation ausmacht und in den nicht fluglärm betroffenen Gebieten die volle Inflation greift, dann ist klar, wer Realwertverluste erleidet, nämlich die überflogenen Menschen.

Was meine Erfahrungen als Berater und als Vielflieger angeht: Die Frage, ob unsere Topleute, die ich in der Tat zum internationalen Topmanagement zählen würde, gern nachts geflogen sind, ist abhängig davon zu beantworten, wohin sie wollten. Wenn sie interkontinental geflogen sind, wollten sie durchaus nachts fliegen. Ich betone aber: fliegen - nicht abfliegen oder landen. Natürlich ist man, wenn man eine sehr lange Strecke zu seinem Ziel zurücklegen muss, bestrebt, den Arbeitstag noch auszunutzen, gegen 21.00 Uhr in den Flieger zu steigen.

Dann ist man gegen 22.30 Uhr - 23.00 Uhr mit Abendessen, Ansagen usw. durch, legt den Sessel zurück und schläft durch bis morgens früh um 08.00 Uhr, wenn man in Johannesburg oder wo auch immer ankommt. Das macht Sinn, denn das spart Arbeitszeit, das erlaubt effizientes Arbeiten. Aber niemand bei uns wäre je auf die Idee gekommen, dass er nach 23.00 Uhr noch von Berlin nach London fliegt, um dann nachts um 02.30 Uhr ins Hotel und am nächsten Tag schlichtweg tot zu sein. Ein Manager kann so gut und wichtig sein, wie er will: Er ist ein Mensch und keine Maschine. Wenn sie ihren Nachtschlaf kaputt machen, haben sie ein Problem. Deshalb wird, wenn das Meeting länger dauert, in Berlin ein Hotel gebucht und dort übernachtet und am nächsten Tag der Flieger um 06.00 Uhr bis 06.30 Uhr genommen, im Flieger die Financial Times gelesen, und dann ist man um 09.00 Uhr ausgeruht beim Meeting in London. So läuft das.

Sie sehen das auch an den heutigen Flugbewegungen in Schönefeld, wo man ja diese Nachtflüge haben könnte, wenn es den Bedarf gäbe. Wären echte Managerdestinationen oder Geschäftsverbindungen in dieser Nachtzeit erforderlich, würden bereits viele Airlines in Schönefeld Schlange stehen, um die wichtigen Manager mit ihren Business-Jets zu fliegen. Da steht aber keiner bereit. Wo keine Nachfrage ist, wird auch nicht geflogen.

Was die Begrifflichkeiten angeht, Herr Vogel: Der von mir absolut nicht gelittene Begriff ist der der Tagesrandzeiten für Zeiten, die eindeutig in den Nachtzeitraum gehören. Wenn dieser Tisch hier beginnt, und hier ist 22.00 Uhr, dann stoßen Sie sich hier verdammt noch mal am Tischrand. Und Sie stoßen sich nicht am Rand der Luft. Dieser Euphemismus „Tagesrandzeit“ wird hier gepflegt, weil man eben weiß, dass die Menschen ein Nachtruhebedürfnis, schlafende Kindern usw. verbinden. Der Begriff „Tagesrand“ suggeriert, dies sei die Zeit, wo man abends gemütlich noch ein Bierchen trinkt, sodass da auch noch einer fliegen könne.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Kreilinger. - Herr Bock, bitte.

Herr Bock (Stadtplaner SRL):

Es ist doch interessant, dass zu später Stunde ein paar unterschiedliche Auffassungen unter uns Dreien zutage treten. Was die Auffächerung der Flugrouten angeht, bin ich der Meinung, dass das sehr viel bringt. Ich bin Air Berlin sehr dankbar, dass sie diejenige Fluggesellschaft ist, die ganz hervorragend in ihre Flugzeugflotte investiert hat, sodass es darüber möglich ist, echte verkürzte Segmente - Anflüge - hinzubekommen, und auch Umfliegungen von Ortslagen möglich sind. Nur, die zentrale Frage ist: Will man das überhaupt? Wir haben gerade in der Fluglärmkommission festgestellt, dass über bestimmte Flugrouten einfach abgestimmt worden ist. Ich würde sagen, da hat jemand einfach den Daumen rausgehalten, denn die Karten, die ich kenne und die NIROS-Verfahren, die dort diskutiert werden, sind für mich überhaupt nicht plausibel.

Ich kann überhaupt nicht erkennen, wie viele Betroffene von welchen Flugrouten dort erfasst oder vielleicht auch verschont werden sollen.

Das Problem ist ganz einfach: Die Ortslagen, die wie Raunheim im Anflug massiv belastet werden, sollten im Abflug entlastet werden. Was ist passiert? In der Fluglärmkommission ist einfach beschlossen worden, geradeaus zu fliegen. Es wäre natürlich eine andere Möglichkeit gegeben. Statt Geradeausflug über Mahlow-Blankenfelde wäre es denkbar, die doppelte Südabkurvung zu fliegen. Die doppelte Südabkurvung wäre auch kein Verlust für die Luftverkehrsgesellschaften, weil man da sehr schnell an die Ziele im Süden und Südwesten gelangt. Das Problem ist aber, dass Herr Schwarz es als Credo aufgebaut hat, dass er unabhängigen Flugbetrieb haben will, also zeitgleiches, paralleles Starten und Landen. Dieses Credo macht jeglichen Versuch, diese vor Kopf der Start- und Landebahn liegenden Ortslagen zu umfliegen, zunichte.

Ich halte es für unglaublich. Im abhängigen Flugbetrieb in Frankfurt am Main werden 370 000 Flugbewegungen abgefertigt. Wir haben hier - das wissen wir alle - zu Beginn 240 000 bis 250 000 Flugbewegungen laut 2015-Modellflugplan. Trotzdem sagt der verantwortliche Flughafenchef, er könnte 240 000 Flugbewegungen im abhängigen Flugbetrieb nicht unterbringen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass an Flugrouten, die effektiv die Siedlungslagen entlasten würden, überhaupt nicht gedacht wird. Die Deutsche Flugsicherung weigert sich, darüber nachzudenken und überhaupt Güterwerte für diese Flugrouten zu bestimmen. Das Ganze wird dann natürlich absurd, wenn man weiß, dass im kommunalen Dialogforum im Februar 2010 Herr Niebergall gefragt worden ist, wie es sich denn mit dem abhängigen und dem unabhängigen Flugbetrieb verhalten würde. Herr Niebergall hat damals gesagt: Im Planfeststellungsbeschluss ist nur festgelegt, dass die Start- und Landebahn bodenseitig rein potenziell den unabhängigen Flugbetrieb ermöglicht. - Das bedeutet, dass dort keine Wirbelschleppen aufgrund des Abstands bestehen. Aber natürlich konnte der Planfeststellungsbeschluss - Herr Beyer wird mir Recht geben - niemals die luftseitige Definition festlegen. Und jetzt behauptet Herr Schwarz mit Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss, wo nur etwas zu den Start- und Landebahnen steht, dass der unabhängige Flugbetrieb in der Luft ihm zugestanden worden sei. Genauso gut hätte Herr Bretschneider sagen können: Dann legen wir doch die Flugrouten gleich fest - parallel zum Planfeststellungsbeschluss! - Da würde er aber den Kopf schütteln und sagen: Das geht nicht, die Kompetenz haben wir gar nicht. - Diese Fragen sind so gravierend. Überall, wohin man guckt, finden Sie diese Detailpunkte.

Zum Schallschutzprogramm gibt es ebenfalls einen solchen Konflikt. Ich dachte, das kann es doch gar nicht geben. Wir haben hier offensichtlich einen politischen Konflikt. Die Senatskanzlei des Landes Berlin schreibt einem Betroffenen, der sich beschwert hat, einen Antwortbrief. Er hatte eine Raumhöhe von 2,40 m, hat sich Teppichboden, Linoleum oder Parkett hineingelegt und eine abgehängte Decke angebracht, sodass die bauordnungsrechtlich vorgeschriebene Deckenhöhe von 2,50 m nicht mehr gegeben war. Der Flughafen weigert sich, diesem Betroffenen, der in einem normalen genehmigten Wohngebäude wohnt, Schallschutz zu geben.

Der Betroffene schreibt die Senatskanzlei an, die Senatskanzlei antwortet nicht selbst, sondern schickt den Brief wieder zum Flughafen. Der Flughafen antwortet, und die Senatskanzlei antwortet mit einem Zitat:

„Es tut uns sehr leid: Ihre Räume sind nicht genehmigt. Seien Sie doch froh, dass Sie keine Abrissverfügung bekommen.“

Das ist der Stand in der Auseinandersetzung mit dem sich so fortschrittlich gebärdenden Herrn Schwarz und seinem Flughafen. Herr Schwarz, ich habe nichts gegen Sie persönlich. Ich habe auch hier aufgeschrieben: Wer A zum Flughafen sagt, also für den Flughafen ist, muss nicht B wie Nachtflug sagen.

Es steht auch die Aussagen zur Drehkreuzfunktion auf der Tagesordnung. Die brandenburgische Anhörungsbehörde hat im Anhörungsbericht ausgeführt, dass der Vorhabensträger selbst kein Drehkreuz haben will. Das ist dort Schwarz auf Weiß verankert. Ich frage mich ständig: Was ist das hier? Was wird hier eigentlich gemacht? Die Einen reden von Vertrauensschutz und die Anderen können sich nicht einmal daran erinnern, was sie im Planfeststellungsverfahren gesagt haben. Ich halte es für schlichtweg äußerst problematisch und für überhaupt nicht sinnvoll, so weiter zu verfahren. Es müsste im Landtag eine Enquetekommission zwecks Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung gegründet werden.

Die Abgeltungsvereinbarung war ein ganz altes Problem. Vor einem Jahr hat Herr Schwarz Frau Tack versprochen, dass die Abgeltungsvereinbarung entfällt. Dazu gibt es aber kein Protokoll. Herr Schwarz kann sich nicht mehr daran erinnern, dass er das Frau Tack versprochen hat. Wir sind seit einem Jahr dabei, die Leute aufzuklären, dass sie das auf keinen Fall unterschreiben sollen, denn wenn sie das unterschreiben, haben sie keinerlei Anspruch mehr, wenn der Flugbetrieb beginnt, effektiven Schallschutz zu bekommen. Sie können sich gar nicht vorstellen, wie viele Leute mit wie viel Energie gegen fehlerhaftes Vorgehen ankämpfen. Das sind ja unnötige Verschärfungen; da spart man sich einiges, wenn man diese Abgeltungsvereinbarung im Einzelfall sein lassen würde.

Zu den Grundstückswertverlusten: Da muss ich meinen Vorrednern leider ebenfalls widersprechen. Die beste Untersuchung - da muss ich die brandenburgischen Ministerien loben - gab es, weil wir über sechs Monate der Anhörung in Oberschöneweide und Rangsdorf die Frage gestellt haben: Wie verhält es sich mit den Grundstückswertverlusten? Da hat die Anhörungsbehörde Brandenburg gesagt: Uns reicht dieses ständige Nörgeln dieser ewig Betroffenen - wir lassen das untersuchen! - Dann hat Prof. Drangsfeld das untersucht, drei dicke Bände dazu vorgelegt und herausbekommen - sehr detailliert, allerdings nur für bebaute Grundstücke; bebaute hat er nicht untersucht -, dass Wertverluste von 40 bis 60 % bereits eingetreten sind, und zwar nicht aufgrund vorhandener Fluglärmbelastung, sondern nur aufgrund der Erwartung, dass der Fluglärm kommen werde.

(Schulze [SPD]: Das war 2002!)

- Das war 2002. Ich habe jetzt noch einmal alles durchgeschaut. Es handelt sich nicht um 10 bis 15 %; das ist ja lächerlich, da würden wir überhaupt nicht meckern. Es ist wirklich so, dass Wertverluste von 40 bis 60 % eingetreten sind. Das hat das Bundesverfassungsgericht erst jetzt erkannt und gesagt: Bundesverwaltungsgericht, ihr habt das doch als Vorlage gehabt - 40 bis 60 %; das sind doch keine Peanuts, damit müsst ihr doch anders umgehen, müsst auf den Wertermittlungstichtag schauen. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt: Der Wertermittlungstichtag wird auf den Zeitpunkt festgelegt, zu dem der Eigentümer seinen Antrag stellt. - Es ist also - positiv formuliert - dem Eigentümer überlassen, ob er den Antrag heute stellt oder vielleicht Wertsteigerungen noch erwartet werden und er den Antrag später stellt. Da hat das Bundesverfassungsgericht gesagt: So nicht! Ihr müsst prüfen, ob die Wertverluste seit 1996, seit 2000, seit 2001 - das ist, glaube ich, die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses gewesen - zu verzeichnen sind; ihr müsst den Wertermittlungstichtag richtig festlegen.

Ich frage mich: Warum tut die Planfeststellungsbehörde nichts, wenn das Bundesverfassungsgericht so etwas sagt? Warum gehen die in dem Planergänzungsverfahren, wo es sich exakt um diese Verkehrswerte dreht, darauf nicht ein? Das Planergänzungsverfahren müsste schon allein wegen dieses Punktes sofort gestoppt werden.

Zum Nachtflugverbot: Das ist das Zentrale überhaupt. Man darf nicht sagen, dass es möglich wäre, politisch über Nachtflugverbote zu befinden. Das ist Bundesrecht. Das Luftverkehrsrecht wird von meinem Nachbarn und vom Herrn Minister sowie von Herrn Bretschneider ausgelegt. Die haben als Exekutive dort die Verantwortung. Das gilt aber nur für den direkten Planergänzungsbeschluss. Wir haben aber hier noch etwas ganz Anderes: Wir haben hier eine Hoheit des Landesplanungsgesetzgebers, und diese Hoheit kennen Sie. Sie haben hier ganz vorbildlich zwischen zwei Ländern - Berlin und Brandenburg; das gibt es in Bremen nicht, in Hamburg in anderen Ländern in der Form nicht - eine gemeinsame Landesplanung. Das ganze Flughafenthema ist rauf und runter in den Staatsverträgen, in der gemeinsamen Landesplanung definiert, und Sie haben als Parlament in § 19 Abs. 11 LEPro die Weichen gestellt. Da können Sie auch hineinschreiben - wie das in Frankfurt, in München geschehen ist -: Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Deshalb darf es keine Verschärfung der Nachtflugbelastung geben. - Das steht im Regionalplan München und ist von den Gerichten anerkannt worden. Das können Sie selbstverständlich auch tun. Das bedeutet allerdings nur in einer großen Kehre: Wenn Sie das parlamentarisch beschließen, dann müssen sich Herr Bretschneider und Herr Beyer sowie Frau Schneider von der gemeinsamen Landesplanung mal Gedanken machen, dass es nicht weitergehen kann wie bisher.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Bock. - Herr Breidbach hat sich noch einmal gemeldet.

Herr Breidbach (BVBB e. V.):

Meine Damen und Herren Abgeordnete, ich möchte nicht über vergossene Milch von gestern reden, aber das Thema Flugrouten ist ein Thema, mit dem Sie wahrscheinlich alle in die Bedrouille kommen.

Ich will Klartext reden: Wer weismachen will, dass es möglich ist, mit Flugrouten im Bereich der Meistbetroffenen - ich nenne einmal vorsichtig Schmöckwitz bis Diedersdorf Dorfgrenze - eine Entlastung zu erreichen, der ist sich nicht darüber im Klaren, dass in diesem Bereich An- und Abflüge - und zwar alle 360 000 - stattfinden, und das hat zur Konsequenz, dass sich die DFS genau überlegen muss, ob eine Flugroute über diesem Bereich von etwa 15 Kilometern von der Start- und Landebahn entfernt nicht dafür sorgt, dass es in weiteren Bereichen auch eine Entlastung gibt. Oder noch präziser ausgedrückt: Wenn es eine Flugroute gibt, die bei einer Flughöhe des Flugzeuges von über 250 Metern dazu beiträgt, diesen Bereich, der normalerweise durch An- und Abflug belastet wird, zu entlasten, und die DFS das nicht berücksichtigt - wozu sie nach dem Fluglärmschutzgesetz und nach dem Luftfahrtgesetz verpflichtet ist - , dann wird gegen die DFS geklagt. Das ist der erste Teil.

Der zweite Teil: Herr Schwarz, ich habe das Gutachten vom November dieses Jahres, was Sie sich haben machen lassen, genau gelesen. Sie haben in der Tat Recht; Sie haben 360 000 genehmigte Überflüge. Es ist davon auszugehen, dass Sie die auch im An- und Abflugverfahren optimal nutzen wollen. Sie haben sich ja am 6. September auf der Sitzung der Fluglärmkommission folgendermaßen eingelassen: Wir schließen nicht in Berlin vier Start- und Landebahnen, um in Schönefeld zwei neue zu bauen, von denen wir eine Start- und Landebahn sofort wieder halbieren. - Das heißt, wenn Ihnen dieser parallele Abflug nicht genehmigt wird - da gucke ich Ihnen gar nicht in die Augen -, dann müssen Sie klagen. Vielleicht klagen wir beide. Aber es wird auf jeden Fall an der Stelle zu einer Klage kommen, weil es die Aufgabe der DFS, des Bundesumweltamtes ist, Flugrouten zu entwickeln, die vor allen Dingen den meist belasteten Bereich entlasten können und nicht den Bereich, der nur belästigt ist und keine Schutzrechte nach Fluglärmschutzgesetz hat. Ich sage das hier in aller Offenheit. Sie wird das freuen. Das bedeutet natürlich, dass die Abkürzung stattfinden muss. Wenn sie nicht stattfindet, um diesen meist belasteten Bereich zu entlasten, dann gibt es die Klage. Dann können Sie sich freuen. Vielleicht teilen wir uns das Geld für die Klage, weil Sie etwas davon haben und wir ebenfalls.

Eine weitere Bemerkung: Diese Flughafengesellschaft wird eher wie eine Aktiengesellschaft geführt. Glaubt denn jemand in diesem Kreis hier ernsthaft, dass der Aufsichtsrat und der Aufsichtsratsvorsitzende Entscheidungen treffen, die der Gesellschaft schaden, für die sie als Aufsichtsräte die Verantwortung tragen? Ich bin immer fassungslos, wenn ich hier Forderungen an die Politik höre. Die Politik ist als Eigentümer gebunden und stellt die Mehrheit des Aufsichtsrates, einschließlich Aufsichtsratsvorsitzendem. Ein Aufsichtsratsvorsitzender - vielleicht kann Herr Kreilinger dazu ein Koreferat halten -, der dem Unternehmen in seiner Entwicklung bewusst schadet, macht sich unter Umständen strafbar; das muss man ganz nüchtern sehen.

Ich bleibe dabei: Die Ursache all diesen Desasters sind einmal die Eigentumsverhältnisse, die es dem Aufsichtsrat bzw. der Mehrheit des Aufsichtsrates nicht möglich machen, etwas anderes zu tun, als eine positive Entwicklung des Unternehmens zu generieren - und der Standort. Wer diese beiden Dinge aus dem Auge verliert, kann noch so viel über Flugrouten sprechen, kann noch so viel darüber sprechen, dass Grundstücke enteignet werden, kann noch so viel jammern: An diesen beiden Dingen scheitert jeder Widerstand.

Herr Bretschneider, Sie kennen mich: Ich würde dem BVBB und seinen Mitgliedern - den Meistbetroffenen - nie empfehlen, sich auf Dinge zu stützen, wo ihnen nur Hoffnung gemacht werden kann, denn die Flugroutendiskussion ist spätestens im Herbst dieses Jahres beendet. Wenn die DFS ihre Entscheidung getroffen hat, werden diese Flugrouten halten. Wenn es auf 30 Millionen Passagiere zugeht, werden sowieso wieder neue Flugrouten besprochen. Das Ergebnis ist: Der Fluglärm wird immer breiter gefächert - je nachdem, wie viele Flugzeuge abgehen. Diese Diskussionen, die hier geführt werden, sind alle Ergebnis der vergossenen Milch, und die vergossene Milch ist die Standortfrage.

Vorsitzende Wehlan (DIE LINKE):

Schönen Dank, Herr Breidbach. - Herr Kreilinger, verstehen Sie bitte: Ich würde es gern so stehen lassen. Herr Breidbach hat hier mit Recht darauf aufmerksam gemacht, dass er in der Reihe der Anzuhörenden der einzige direkt Betroffene ist. Die Fragen stellen die Abgeordneten, auf die die Anzuhörenden reagieren, und Anzuhörende reagieren jetzt schon auf Anzuhörende. Insofern würde ich es also gern so stehen lassen, wie es Herr Breidbach mit aller Deutlichkeit an die Politik gegeben hat, und frage, ob es aus der Runde der Abgeordneten noch Fragen gibt. - Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die heutige Anhörung und bedanke mich bei Ihnen, insbesondere bei Herrn Prof. Dr. Greiser, der von Anbeginn bis jetzt ausgehalten hat, obwohl sich alle anderen neben ihm „verflüchtigt“ haben.

Der Landkreis Dahme-Spreewald hat eine schriftliche Stellungnahme eingereicht - Anlage 15.

Zu TOP 2: Verschiedenes

Zum Protokoll der 20. Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft gibt es keine Einwände, sodass es in der vorliegenden Fassung als bestätigt gilt.

(Dieses Protokoll wurde durch Beschluss des Ausschusses gemäß § 83 Satz 3 GOLT in der 23. Sitzung am 12. Mai 2011 bestätigt.)

Anlagen

- Anlage 1: Stellungnahme des UVB
- Anlage 2: Stellungnahme der Deutschen Lufthansa AG
- Anlage 3: Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Cottbus
- Anlage 4: Themenpapier Nr. 65 und Präsentation der fdc Airport Consulting
- Anlage 5: Stellungnahme der Epi.Consult GmbH
- Anlage 6: Präsentation Rechtsanwalt Hofmann
- Anlage 7: Unterlagen der Stadt Raunheim
- Anlage 8: Präsentation und Stellungnahme Herr Prof. Dr. Kaltenbach
- Anlage 9: Stellungnahme Air Berlin
- Anlage 10: Präsentation und Sachstandsbericht der Berliner Flughäfen
- Anlage 11: Information über Verkehrslärm und Grenzwerte des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Bonn
- Anlage 12: Stellungnahme des Bürgervereins Brandenburg Berlin e. V.
- Anlage 13: Stellungnahme BBI-21
- Anlage 14: Präsentation und Stellungnahme des Stadtplaners Bock
- Anlage 15: Stellungnahme des Landkreises Dahme-Spreewald