

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 27. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Januar 2022)

zum Thema:

BER und Nachtflugverbot

und **Antwort** vom 09. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Feb. 2022)

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10775

vom 27. Januar 2022

über BER und Nachtflugverbot

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung: Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht ausschließlich aus eigener Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) um Stellungnahme gebeten. Sie ist in die Antwort einbezogen.

1. Im Land Brandenburg war ein Volksbegehren für ein striktes Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr im Jahre 2013 erfolgreich, in Berlin scheiterte die Abstimmung nur knapp. Wie ist die Haltung des gegenwärtigen Senats zur Umsetzung einer Nachtflugregelung im Sinne der beiden Volksbegehren?

2. Aufgrund seiner stadtnahen Lage stellen Nachtflüge vom BER eine besondere Belastung für Brandenburger Ortschaften (u.a. Blankenfelde-Mahlow, Ludwigsfelde, Eichwalde) ebenso wie für Berliner Ortsteile (u.a. Bohnsdorf, Müggelheim) dar, die bereits jetzt, unter Pandemie-bedingten Einschränkungen des Flugverkehrs, gravierend sind. Wird der Berliner Senat angesichts neuer Erkenntnisse über gesundheitliche Gefährdungen von Nachtflügen seine Haltung in dieser Frage grundlegend überdenken, die nicht nur eine individuelle Belastung der Gesundheit der Betroffenen darstellen, sondern ebenso zu finanziellen Auswirkungen auf das öffentliche Gesundheitswesen führen?

3. Plant der Berliner Senat weitergehende Schritte zur Umsetzung einer Nachtflugregelung, die über den gegenwärtigen Zustand hinausgehen?

Zu 1. bis 3.: Hinsichtlich der Haltung des Senats zur Nachtflugregelung am Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/10603 verwiesen. Grundlage sind die Richtlinien der Regierungspolitik, in denen es dazu heißt: „Der Senat prüft, wie im Einvernehmen mit Brandenburg und dem Bund längere Lärmpausen über die bisher geltenden Lärmpausen von sechs Stunden hinaus erreicht und Ausnahmen von der

herrschenden Nachtflug-Regelung so weit wie möglich eingegrenzt werden können.“

4. Einschränkungen des Flugverkehrs durch ein Nachtflugverbot haben nach verschiedenen Modellrechnungen entweder kaum finanzielle Nachteile (Nachtflüge haben Kosten) bzw. führen nach neueren internen Berechnungen der Flughafengesellschaft FBB zu einem Verlust von ca. 43 Millionen Euro/Jahr. Ist es nicht so, dass angesichts der immensen Schulden der FBB von ca. 3,5 Milliarden Euro die Kostenfrage eher zweitrangig ist und die gesundheitlichen Risiken für die Betroffenen von Nachtflügen vorrangig zu bewerten sind?

5. Wie hoch wären die Kosten eines Nachtflugverbots gegenwärtig, d.h. während der Pandemiebedingten Einschränkungen des Flugverkehrs?

Zu 4. und 5.: Die genannten 43 Mio. Euro sind weder dem Senat noch der FBB bekannt noch können sie nachvollzogen werden. Aktuell sind Starts und Landungen am BER zwischen 23:30 und 5:30 Uhr mit wenigen streng reglementierten Ausnahmen (z. B. Notlandungen, Katastrophenschutz, Luftpostverkehr) untersagt. Die derzeit von der FBB neu beantragte Entgeltordnung sieht einen noch stärkeren Anreiz für Luftverkehrsgesellschaften vor, jeden Flug so leise wie möglich durchzuführen. Der Anreiz, nicht nach 22:00 Uhr zu fliegen, bleibt durch die Verdoppelung der Lärmentgelte bis 22:59 Uhr und die Verdreifachung zwischen 23:00 und 23:59 Uhr unverändert bestehen.

Der Lärm- und damit der Gesundheitsschutz spielen seit Planung des BER eine übergeordnete Rolle. Ausgehend von den planrechtlichen Vorgaben zum Nachtflug berücksichtigt die luftrechtliche Betriebsgenehmigung diese Regelungen. Die FBB bietet bereits jetzt ein umfassendes und den Anspruch des Fluglärmschutzgesetzes übersteigendes Schallschutzprogramm, welches die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sicherstellt. Eine über die bestehenden Regelungen hinausgehende Ausweitung des Nachtflugverbotes hätte direkte Auswirkung auf den Standort BER, insbesondere auf touristische Flugverbindungen und die Anbindung internationaler Drehkreuze. Dies wiederum würde Arbeitsplätze am Standort bedrohen.

Eine genaue Kostenschätzung einer Ausweitung des Nachtflugverbots ist aufgrund der Vielzahl an variablen Faktoren nicht möglich. Durchschnittlich betrug der Anteil der Flugbewegungen in 2021 im Zeitraum 22 bis 6 Uhr im Vergleich zu den Gesamtflugbewegungen ca. 6-7 %. Hierin sind auch die im absoluten Nachtflugverbot stattfindenden Flugbewegungen enthalten. Da die Fluggesellschaften grundsätzlich ein wirtschaftliches Interesse daran haben, ankommende Flugzeuge nicht über Nacht am Standort zu parken, sondern schnellstmöglich erneut starten zu lassen, hätte ein ausgeweitetes Nachtflugverbot ebenso Auswirkungen auf die Anzahl der Flugbewegungen außerhalb des Nachtflugverbots. Die Fluggesellschaften würden auf bestimmte Verbindungen verzichten, wenn der nächste Abflug der Flugzeuge erst wieder am nächsten Morgen möglich wäre. Über die Starts und Landungen innerhalb von 22 und 6 Uhr entscheidet in jedem Einzelfall die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB) als zuständige Behörde. Diese

externen Effekte sind daher vom Senat bei der Prüfung längerer Lärmpausen im Rahmen einer Güterabwägung mit zu berücksichtigen.

6. Bietet die gegenwärtige Situation nicht eine Chance, das Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr bis auf Weiteres durchzusetzen, da wir es derzeit mit einem ausgedünnten Flugplan zu tun haben?

Zu 6.: Eine Verlängerung der Nachtruhe bzw. Ausweitung des Nachtflugverbotes würde eine Erweiterung der geltenden Betriebsbeschränkungen zu der bestehenden luftrechtlichen Genehmigung und damit eine Änderung der Genehmigung bedeuten. Die Änderung bedarf eines Antrags der FBB bei der Genehmigungsbehörde, der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB). Eine Änderung durch die Genehmigungsbehörde von Amts wegen, ohne Zustimmung der FBB, ist nicht statthaft. Voraussetzung für einen derartigen Teilwiderruf ist eine geänderte tatsächliche Situation in den entsprechenden Zeiten, die die Annahme einer Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung rechtfertigen. Da es sich um eine Ermessensentscheidung handelt, hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auch verschiedene andere Aspekte zu berücksichtigen, z.B. Betriebspflicht, Bestands-/Vertrauensschutz der FBB, der Luftverkehrsgesellschaften und anderer Nutzer sowie volkswirtschaftliche Effekte. Daher sind im Rahmen des durchzuführenden Verwaltungsverfahrens insbesondere auch die Luftverkehrsgesellschaften und die anderen Nutzer des Flughafens zu beteiligen. Mit einer weiteren Einschränkung der Betriebszeiten verbundene Risiken sind insbesondere Klagen auf Schadensersatz von Fluggesellschaften (wg. Umsatzeinbußen, Mehrkosten durch erforderlich werdende Revision der Planungen usw.), aber auch von Frachtdienstleistern und weiteren Prozesspartnern. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

7. Haben Klimaziele einen Einfluss auf Entscheidungen zum Nachtflugverbot?

Zu 7.: Klimaschutzziele spielen bei allen Entscheidungen des Senats eine wichtige Rolle. Die Steuerung der Klimaziele erfolgt auf Basis eines verbesserten, kontinuierlichen, transparenten Monitorings durch sektorale Mengensteuerung. Unabhängig hiervon ist es das Ziel, das Unternehmenskonzept der FBB nachhaltiger zu gestalten und als Ganzes an den Pariser Klimaschutzziele auszurichten.

Berlin, den 09. Februar 2022

In Vertretung

Barbro Dreher
Senatsverwaltung für Finanzen