

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, lieber Herr Mehndorn,

die Position der Air Berlin, als deren Vorstand Sie bis Ende Dezember 2012 fungierten, zu Nachtflugbeschränkungen war bekannt. Offensichtlich fand die Air Berlin die Nachtflugbeschränkungen für den BER, nach Inbetriebnahme, schon als Nachteil für das Geschäftsmodell der Gesellschaft. Die Kritik an den Beschränkungen, insbesondere dem generellen Flugverbot zwischen 0:00 Uhr und 5:00 Uhr wurde auch von praktisch allen Fluggesellschaften und von Wirtschafts-Unternehmensverbänden geäußert. Im Kern stützte sich diese Kritik auf Wettbewerbsnachteile für die Fluggesellschaften, die auch zu wirtschaftlichen Schäden führen würden. Die Flughafengesellschaft (FBB) sah dann in den Nachtflugbeschränkungen ebenfalls eine Gefahr für die Wirtschaftlichkeit der Gesellschaft.

Vorausgehend auf die von den Fluggesellschaften und der Flughafengesellschaft behaupteten Nachteile von Nachtflugbeschränkungen kam es dann zu einem Planfeststellungsbeschluss „Nachtflug“, verfasst von der Planfeststellungsbehörde des Landes Brandenburg, bestätigt 2011 durch das Bundesverwaltungsgericht.

Diese Nachtflugregelung, ursprünglich im Planfeststellungsbeschluss von 2006 praktisch als 24 Stundenregelung festgeschrieben, wurde von Bürgerinitiativen seitdem bekämpft und beklagt. Deren Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen diese Regelung war insoweit erfolgreich, als das Gericht entschied (2011), dass nur in den Nachtzeiten bis 0:00 und ab 5:00 Uhr geflogen werden darf. Im Ergebnis waren darum bis zu 110 Nachtflüge rechtswirksam genehmigt.

Flughafen und Fluggesellschaften erklärten diesen Kompromiss als eine noch so eben (v)erträgliche Regelung. Die sich in ihrer Nachtruhe gestörtühlende Bevölkerung, bzw. die Bürgerinitiativen, die die Betroffenen vertreten, werteten indes diese Regelung wegen der Verkürzung der Nachtruhe auf 5 Stunden als unerträgliche Gesundheitsgefährdung. Sie starteten ein Volksbegehren mit dem Ziel, durch politische Entscheidung die Nachtruhe zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr durchzusetzen. In Brandenburg war das Begehren erfolgreich. Mit den erforderlichen Unterschriften (über 110 000) zwangen sie den Landtag - zur Vermeidung eines Volksentscheides - sich im Sinne des Begehrens zu positionieren, dies geschah am 27.2.2013 durch Mehrheitsentscheidung.

Der Ministerpräsident des Landes und Aufsichtsratsvorsitzende der FBB, Platzeck (SPD), verkündete nun, dass zum Erreichen gesellschaftlicher Akzeptanz Regelungen gefunden werden müssten, die eine Ausweitung der Nachtruhe beinhalten sollten. Er wolle darum mit den Gesellschaftern der FBB eine neue Regelung durch Verhandlungen herbeiführen, um dem Ergebnis des Volksbegehrens Genüge zu tun.

Für uns, wie für Jedermann, kamen nun Andeutungen aus dem Munde des Ministerpräsidenten, die ebenso unverständlich wie mehrdeutig waren. Darum waren und sind die Reaktionen, die von allen Seiten kamen, nachvollziehbar.

Sehr geehrter Herr Mehdorn, mit den Andeutungen von Platzeck wurden die Positionen „Pro Nachtflug“ noch verschwommener, als sie vorher schon waren. „Neue Aktion“ (NA) hat sich bemüht, Gründe und Belege zu finden, die in verständlicher und möglichst akzeptierter Abwägung die Notwendigkeit von Nachtflügen belegen. Dabei sind wir - nach Analyse zu den Fragen im Anhang - zu dem Ergebnis gekommen, dass es sachlich begründbare Argumente und unabweisbare Notwendigkeiten für Nachtflüge auch am BER nicht gibt.

Wir haben die Fragen für uns beantwortet und möchten Sie im Sinne einer Objektivierung aller „Pros und Contras“ mit unseren Erkenntnissen konfrontieren. Dazu bedürfte es verständlicher und belegbarer Antworten auf die Fragen, die auch wir uns gestellt haben. Weil wir wissen, dass Sie aufgrund Ihrer beruflichen Erfahrungen in der Lage sind, die Positionen der Flugbetriebswirtschaft auf unsere Fragen zu beantworten, möchten wir Sie zu einem öffentlichen Disput im Sinne der Klärung der Positionen herzlich einladen. Die öffentliche Beantwortung ist im Sinne einer guten Information, aber auch im Sinne der Akzeptanz des Anliegens der Betroffenen auch eine Geste des Respekts, der den Betroffenen in den letzten 15 Jahren der Auseinandersetzung um den Standort des Großflughafens verweigert wurde. Wir erwarten Ihre Zustimmung zu einem solchen Versuch der Versachlichung der Diskussion um den Nachtflug. Das bedeutete einen guten Anfang für eine zukünftige Kommunikation der Flughafengesellschaft mit den von den Folgen betroffenen Bürgern. Denn zum ersten Mal nach diesen 15 Jahren käme es zu einem Austausch von Sachpositionen auf Augenhöhe zwischen den Bürgern, die sich über diese Zeit eine fundierte Sachkenntnis erarbeitet haben, und der Flughafengesellschaft.

In der Hoffnung auf Verständnis für unsere Bitte und auch auf Erkennen der Chance, die sich - ausgehend von einer „Pro- und Contra-Veranstaltung“ - auch für die FBB ergibt, erwarten wir Ihre Antwort.

Freundliche Grüße

Neue Aktion

Werner Gerhardt, Astrid Bothe

Kontakt über: W.Gerhardt

Tel: 0172-3000414 , Mail: gerhardt.w@googlemail.com

Anlage Fragenkatalog

Nachtflug-Behauptungen ohne Beweise

Bisher gibt es für die Notwendigkeit von Nachtflügen
(nach 22:00 und vor 6:00 Uhr) nur Behauptungen und keine Beweise.

Darum ist die Beantwortung folgender Fragen eine Bringschuld der
Nachtflugbefürworter

Auch der neue Flughafenchef Mehdorn fordert Nachtflüge nach
Planfeststellungsbeschluss. Das ist aus seiner Sicht verständlich. Nur muss
auch Herr Mehdorn den Beweis dafür erbringen, dass Nachtflüge notwendig
sind, denn vor allen Forderungen steht immer noch das Recht der Nachtruhe.

Folgende Fragen zum Verständnis der Forderung und zur Begründung der
Notwendigkeit für die wirtschaftliche Stärkung der Flughafengesellschaft und
der Fluggesellschaften müssten beantwortet werden.

Welche komplexen Kosten hat die FBB für eine Stunde Flugbetrieb am Tage?

Welche komplexen Kosten (detaillierte Aufzählung der wichtigsten
Kostenfaktoren - auch im Verhältnis zum Tagflug -) hat die FBB für
eine Stunde Flugbetrieb zwischen 22:00 und 23:00 sowie zwischen
23:00 und 0:00 Uhr?

Welche Einnahmen aus der Entgeltordnung für Starts und Landungen
benötigt die FBB zur Kostendeckung für die Nachtstunden?

Mit welcher Flugplanprognose (Zahl der startenden und landenden
Flugzeugtypen) wird gerechnet?

Vorteile und Folgen des Nachtflugbetriebs für die Airlines

Welche Airlines sind aus wirtschaftlichen Gründen auf den Nachtflugbetrieb angewiesen (in Bezug auf Verhinderung wirtschaftlichen Schadens bis zur Insolvenz)?

Für welche Destinationen von Interkontinentalflügen sind Start- und Landezeiten in der Nacht unvermeidbar und, falls es welche gibt, aus welchen Gründen?

Für welche Destinationen sind Starts und Landungen auf Kurz- und Mittelstreckenflügen unvermeidbar und, falls es welche gibt, aus welchen Gründen?

Anschlussflüge

Für welche Anschlussflüge von und nach BER ist der Nachtflug unvermeidbar, und um welche Flugziele bzw. Startorte handelt es sich?

Aus welchen Gründen können die Anschlussflüge nicht in der Tagzeit abgewickelt werden?

Mit welchen Betroffenenzahlen rechnet die FBB für den Fall, dass in Berlin nach 22:00 Uhr bzw. vor 5:00 Uhr keine Ankünfte und Abflüge möglich sind?

Wettbewerb

Gibt es, wie immer behauptet, Wettbewerbsverzerrungen durch Abwanderung oder ausbleibende Zuwanderung zum BER aufgrund einer Nachtflugregelung, die gegenüber den Regelungen an anderen Flughäfen nachteilig ist?

Mit welchen Flughäfen steht BER im Wettbewerb?

Welche Nachtflugregelungen gibt es auf diesen Flughäfen?

Für welche Destinationen benötigen diese Flughäfen Nachtflüge nach 22:00 Uhr und vor 5:00 Uhr?

Welche Flugziele (Ab-/Anflug) würden für den BER wegfallen, wenn es eine Nachtflugregelung gäbe, die die Flugbewegungen am BER auf die Zeit zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr beschränkt, und zu welchen Flughäfen würden die Flüge „abwandern“?

Wer wünscht außer der Flughafengesellschaft und den Fluggesellschaften Nachtflüge nach 22:00 Uhr und vor 5:00 Uhr?

Welche Reiseveranstalter (Ferienflüge/Charter) wünschen/verlangen Nachtflüge?

Welche Ergebnisse zum Wunsch nach Nachtflügen hatten Fluggastbefragungen?

Gibt es - und wenn ja, welche - Wünsche/Forderungen aus der Wirtschaft nach Nachtflügen?

Ist bekannt, welche Branchen/Unternehmen in Vorschriften ausdrücklich auf die Nachtruhe hinweisen und darum Nachtflüge ablehnen?

Gibt es Wünsche/Forderungen von Ethnien nach Nachtflügen?