

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Torsten Schneider (SPD)

vom 22. Juni 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juli 2007) und **Antwort**

Flughafen Tegel

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

Frage 1.: Trifft es zu, dass der Ausbau des Flughafens Tegel mit dem neuen Abfertigungsgebäude deshalb notwendig war, um (europa)rechtskonforme Abfertigungen bestehenden Passagieraufkommens zu gewährleisten? Wenn ja, welche rechtlichen Anforderungen (normenscharf) sind das? Wenn nein, sollte so künftiger Flugverkehr ermöglicht werden? Wenn ja, welcher?

Antwort zu 1.: Das Bundesinnenministerium hat europäische Luftsicherheitsvorgaben zu berücksichtigen, die auf der Verordnung (EG) 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates basieren und die als unmittelbar geltendes Recht in Deutschland umzusetzen sind.

Die Kontrollen der Passagiere und ihres Gepäcks erfolgen auf der Grundlage des § 5 Luftsicherheitsgesetz. Verantwortlich für die Durchführung ist in Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof die Bundespolizei. Die Intensität der Kontrollen ist von der jeweiligen Anordnungslage abhängig, die das Bundesinnenministerium den Luftsicherheitsbehörden in Form von Nachträgen und Aktualisierungen zum Rahmenplan Luftsicherheit übermittelt. Der Rahmenplan sowie die Nachträge sind vertraulich.

Gemäß europarechtlicher Vorgabe finden seit 2006 auf der Grundlage von § 8 Luftsicherheitsgesetz Kontrollen und Durchsuchungen des an den Flughäfen tätigen Personals, ihrer mitgeführten Gegenstände und ihrer Fahrzeuge statt.

Diese Kontrollen führen insgesamt zu einer Reduzierung des Passagierdurchsatzes.

Das neue Abfertigungsgebäude fängt die durch erhöhte Zeiten pro Einzelabfertigung entstehende Kapazitätsverminderung ab und wird bei dem prognostizierten Passagierwachstum in Zukunft Qualitätseinbußen bei der Abfertigung vermeiden. Darüber hinaus können nach Aussage der Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG)

noch weitere 1,1 Mio. Passagiere pro Jahr abgefertigt werden.

Frage 2.: Inwieweit ist es rechtlich und tatsächlich sowie sicherheitstechnisch möglich zu gestatten oder zu dulden, zusätzlichen Flugverkehr, z.B. Fernflüge übernommener Anbieter, von Schönefeld und anderen Standorten nach Tegel zu verlegen? Zu welchem Aufwuchs des innerstädtischen Flug- und Passagieraufkommens wird das führen?

Antwort zu 2.: Die veränderte Situation auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt führt dazu, dass künftig eine Reihe weiterer interkontinentaler Ziele ab Berlin-Tegel direkt erreichbar werden. Dabei kommt in der Regel größeres Fluggerät (z.B. Airbus A330) zum Einsatz. Die BFG geht davon aus, dass neben den beiden bestehenden Flugverbindungen in die USA werktäglich voraussichtlich ein weiterer Langstreckenflug ab Berlin-Tegel stattfinden wird.

Rechtliche und sicherheitstechnische Probleme sind hierbei nicht erkennbar.

Frage 3.: Wie genau sehen die Regelungen in Berlin zum sog. Nachtflugverbot aus (normen-, plan- und genehmigungsscharf)? Welche Ausnahmen werden mit welcher Begründung oder welcher Überlegung gestattet? Welche Ausnahmen und Übertretungen finden tatsächlich statt (Anzahl, Zeit und Verursacher)? Welche Flugbewegungen gibt es sonst nach 22:00 Uhr und welche zusätzlich nach 23:00 Uhr über Berlin?

Antwort zu 3.: Die örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Berlin-Tegel, darunter die Einschränkungen des Nachtflugverkehrs, sind im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) veröffentlicht (entsprechender Auszug s. Anlage 1). Dabei ist zu beachten, dass bei Zeitangaben im AIP grundsätzlich UTC verwendet wird (UTC = MEZ – 1h).

Eine Aufstellung aller Nachtflugbewegungen auf dem Flughafen Berlin-Tegel in der Zeit von 22:00 bis 05:59 Uhr (Ortszeit) im Zeitraum Januar – Mai 2007 zeigt Anlage 2. Hier nicht enthalten sind nächtliche Flüge vom/zum Flughafen Berlin-Tempelhof sowie von/zu anderen Flughäfen (-plätzen) außerhalb Berlins, die das Berliner Stadtgebiet überqueren.

Der Forderung nach Aufgliederung der nächtlichen Flugbewegungen nach Luftverkehrsunternehmen („Verursachern“) wird wegen wettbewerbsrechtlicher Bedenken nicht nachgekommen.

Frage 4.: Gibt es gegen den Zeitpunkt des Nachtflugverbotes zulaufend eine verdichtende Zunahme von geplantem und/oder tatsächlich stattfindendem Flugverkehr? Wenn ja, inwiefern genau? Sind diese Pläne in Bezug auf das geltende Recht realistisch, oder führen sie von vornherein absehbar zu Übertretungen?

Frage 5.: Welche Sanktionen gegen diese und alle übrigen Übertretungen sind gesetzlich maximal möglich? Welche Sanktionen wurden einzelfallscharf in den letzten 5 Jahren verhängt, und welche davon wurden tatsächlich inwiefern vollzogen?

Antwort zu 4. und 5.: Alle Flüge im planmäßigen Linienverkehr vom/zum Flughafen Berlin-Tegel werden vom Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland jeweils vor der entsprechenden Flugplanperiode koordiniert. Zu diesem Zweck setzt der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Verkehrsflughäfen sogenannte Koordinationseckwerte, d.h. die maximale Anzahl von An- und Abflügen pro laufende Stunde, zu deren Abfertigung der jeweilige Flughafen mit seiner verfügbaren Kapazität in der Lage ist, fest. Der Flughafen Berlin-Tegel schöpft diesen Koordinations-eckwert in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr (Ortszeit) bisher nicht aus. Der Flughafenkoordinator verfügt daher über keine rechtliche Möglichkeit, Anmeldungen zusätzlicher Flüge in dieser Zeit zu versagen.

Die Verspätungssituation am Flughafen Berlin-Tegel wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit dem vorrangigen Ziel, eine möglichst ungestörte Nachtruhe der Flughafenanwohner in der Zeit von 23:00 bis 06:00 Uhr zu gewährleisten, kontinuierlich verfolgt und analysiert. Von der Luftaufsicht am Flughafen Berlin-Tegel erteilte Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot werden stichprobenartig auf die Unabweisbarkeit verspäteter Landungen nach 23:00 Uhr geprüft.

Parallel hierzu überwacht der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland die ordnungsgemäße Slot-Nutzung.

Dafür, dass nahe zum Beginn des Nachtflugverbots geplante Flüge absehbar zu Verspätungen führen, gab es zeitweise Anhaltspunkte. Auf Vorschlag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde für den Flughafen Berlin-Tegel ein sogen. Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) eingerichtet, dessen Aufgabe u.a.

darin besteht, in derartigen Fällen Maßnahmen zu erarbeiten, die zur Einhaltung der Slot-Zeiten bzw. der pünktlichen Verkehrsabwicklung geeignet sind.

Werden von Fluggesellschaften für bestimmte Destinationen unrealistische Flugpläne aufgestellt, die in der Praxis zu hohen und anhaltenden Verspätungsraten führen, werden der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland und ggf. das Luftfahrtbundesamt tätig. In einem ersten Schritt werden die betreffenden Luftfahrtunternehmen aufgefordert, Maßnahmen zur deutlichen Reduzierung der Verspätungsraten zu ergreifen oder alternativ die entsprechenden Flugpläne zu überarbeiten. Kommen Luftfahrtunternehmen derartigen Maßgaben nicht nach, drohen

Sanktionen. Es können Bußgelder festgesetzt oder - als alternative Möglichkeit - Slots entzogen werden.

Dem Senat liegen keine Informationen über verhängte Sanktionen gegen am Flughafen Berlin-Tegel operierende Luftfahrtunternehmen vor.

Berlin, den 27. Juli 2007

In Vertretung

Krautzberger

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. August 2007)