

## **Presseinformation der BI Fluglärmfreie Havelseen in Beantwortung der Presseinformation des MIL zur emissionsabhängigen Staffelung von Gebühren am Flughafen BBI**

Die BI Fluglärmfreie Havelseen nimmt die Presseerklärung des MIL vom 23.12.2010, wonach kein weiterer Handlungsbedarf bei der emissionsabhängigen Gestaltung der Flughafengebühren bestehe, mit Verwunderung, Enttäuschung und Verärgerung zur Kenntnis. Das MIL setzt damit die bewusste Desinformation der Bevölkerung ungehemmt fort. Die Behauptungen des MIL, die Bemühungen um eine lärmschutzrelevante Gebührenordnung seien unnötige Neuerfindungen des Rades, sind nur mehr als Volksverdummung zu bezeichnen.

Dies ist durch folgende Fakten belegt:

Es ist allen Beteiligten hinreichend bekannt, dass es bereits heute bestimmte Gebührendifferenzierungen gibt. Das Gegenteil zu unterstellen ist schlechter Stil. Anlass für Forderungen der Bürgerinitiativen oder nun z.B. auch der Grünen ist, dass die bestehenden Regelungen völlig unzureichend sind.

Die Angaben des MIL zu Gebühren „zwischen 20 und 1.680 EUR“ suggerieren (zumal aus der Perspektive eines normal verdienenden Bürgers) eine extrem hohe Spreizung. Sie suggerieren, dass diese Spreizung lenkungswirksam ist und laute Flugzeuge von Schönefeld fern hält. Tatsächlich setzen diese Angaben aber die BBI-Strategie des MIL „tarnen, tricksen, täuschen“ in unguter Weise fort. Denn innerhalb der heute gebräuchlichen Fluggeräte – zumal bestimmter Größe und damit eines bestimmten Flugzeuggewichts - ergeben sich tatsächlich weit geringere Unterschiede. Die tatsächlichen Spreizungen innerhalb des „Fluggerätepools“, aus dem eine Airline einen bestimmten Flug sinnvoller Weise bestücken kann, sind viel zu gering, als dass sie echte Steuerungswirkung entfalten könnten. Und: Besonders laute Flugzeuge werden geradezu massiv eingeladen, nach Berlin zu fliegen!

Im Einzelnen:

- Tatsächlich liegen praktisch alle heute wirklich alltagsüblichen Fluggeräte in den Gruppen 2-5 der Gebührenordnung für Schönefeld. Die Gebühren reichen dabei von 30 bis lediglich 420 EUR.
- Die beiden Gruppen, die mit 840 EUR bzw. 1.680 EUR spürbar höher liegen, die Gruppen 6 und 7, enthalten Fluggeräte, für die ein derart siedlungsnaher Flughafen wie Schönefeld überhaupt nicht mehr geöffnet sein sollte. Gerade diese besonders lauten Flugzeuge werden geradezu angelockt, wenn man die Gebührenordnung von Schönefeld z.B. mit derjenigen in Frankfurt am Main vergleicht (s. unten!)
- Wirklich lenkungswirksame Gebührenstrukturen können sich nur durch Vergleich mit den Regelungen anderer Flughäfen ergeben: Nur wenn die Kosten im Vergleich zu relevanten Alternativflughäfen höher liegen, ergibt sich für die Airlines ein Anreiz, den sensiblen Standort Schönefeld mit modernem Gerät anzufliiegen.
- Dazu muss auch eine Feindifferenzierung herrschen. Hier bleiben die bestehenden Regelungen in Schönefeld vollkommen unzureichend und deutlich hinter den Regelungen anderer Flughäfen wie etwa Frankfurt/Main zurück. Dort gibt es im Bereich von 72dB bis 84 dB immerhin 9 verschiedene Kategorien mit Gebühregrundzuschlägen (ganztags) für Lärm zwischen 50 und 17.500 EUR.

Ganz konkret: Wenn ein in Schönefeld in Gruppe 7 eingestuftes Flugzeug wie die IL 76, für das also die vom MIL großspurig mitgeteilten 1.680 EUR bezahlt werden müssen, in Frankfurt am Main landet, hat es tagsüber ein lärmbedingtes Zusatzentgelt von 17.500 EUR, und zwischen 22.00 und 22.59 Uhr sowie 05.00 und 05.59 Uhr weitere 40.000 EUR (sic! insgesamt also 57.500 EUR Zusatzentgelt je Start und Landung!) bzw. zwischen 23.00 und 04.59 Uhr alternativ zu den weiteren 40.000 EUR weitere 47.000 EUR (Summe 64.400 EUR) lärmbedingtes Zusatzentgelt zu zahlen.

Die Flugzeuge der Gruppe 6 in Schönefeld (85 – 89,9 dB) mit einem Entgelt in Schönefeld von 840 EUR fallen in Frankfurt/Main ebenfalls schon in die höchste Lärmklasse (Klasse 12), kosten also wie vorstehend beschrieben je nach Uhrzeit zwischen 17.500 und 64.400 EUR.

So ist das MIL mit der sicher nur schwer zu beantwortenden Frage zu konfrontieren:

Wenn eine Airline mit einem Fluggerät wie der DC 103 (Gruppe 6 in Schönefeld, Gruppe 12 in Frankfurt) um 23.45 Uhr in Deutschland landen will, wird sie dann in Schönefeld für 1260 EUR (840 EUR + 50% Zuschlag wegen Uhrzeit) oder in Frankfurt am Main für 64.500 EUR (17.500 Grundbetrag + 47.000 EUR Nachtzuschlag) landen?

Doch es sind nicht nur die extrem lauten Flugzeuge, die Schönefeld mit Billigung des MIL magisch anzieht: Die Flugzeuge der Gruppe 5 in Schönefeld, eine große Menge alltagsrelevanter Alt-Flugzeuge, die mit 80-84,9 dB immer noch sehr laut sind, (z.B. B7474, A3406) kosten in Schönefeld 420 EUR bzw. um 02.00 Uhr nachts (100% Zuschlag) 840 EUR. In Frankfurt am Main kosten sie ganztägig ein Lärmzusatzentgelt von 8.800 EUR und um 02.00 Uhr nachts ein Zusatzentgelt von 37.800 EUR (8.800 EUR + 29.000 Nachtzuschlag).

Angesichts dieser Fakten ist belegt, dass eine Gebührendifferenzierung zum Wohle der lärmgeplagten Anwohner anders aussehen muss. Es ist belegt, dass das MIL bewusste Desinformation betreibt und wider die Wahrheit einen effektiven Schutz der Brandenburger Bürger behauptet.

Man muss sich im Übrigen bei Beurteilung der absoluten Beträge, die in Rede stehen, vor Augen halten, wie teuer ein neues Flugzeug ist. Ein neuer A-320, ein vergleichsweise kleines Flugzeug, z.B. kostet ca. 80 Mio. EUR. Dies bedeutet alleine jährliche Zinskosten (zu 4%) von 3,2 Mio. EUR und Abschreibungen (max. 20 Jahre Nutzungszeit) von 4,0 Mio. EUR linear, also in den ersten Jahren tatsächlich eher 10 Mio. EUR (degressiver Wertverlust). Entsprechend attraktiv ist es, altes Fluggerät noch weiter zu nutzen. Wenn hier eine Steuerungswirkung erzielt werden soll, müssen ganz andere Gebührenspreizungen auftreten. 200 EUR Unterschied je Flugbewegung sind ein Tropfen auf den heißen Stein.

Die BI Fluglärmfreie Havelseen hat daher auch in ihrem Antrag an die Fluglärmkommission nicht nur emissionsabhängige Gebühren, sondern emissionsabhängige Gebühren **mit nachweislicher Steuerungsfunktion** gefordert. Das bedeutet, dass die Gebühren für Fluggeräte mit ungünstigen Emissionswerten im Vergleich zu emissionsarmen Fluggeräten der gleichen Klasse (tatsächliche Substituierbarkeit) so hoch sein müssen, dass es sich mit altem Fluggerät nicht lohnt, BBI anzufügen. Dabei ist insbesondere ein Vergleich mit anderen deutschen Flughäfen anzustellen und sicherzustellen, dass die Gebühren nicht unter denen in Frankfurt/Main liegen. Die tatsächliche Lenkungswirkung soll wissenschaftlich belegt bzw. durch entsprechende Wirtschaftlichkeitsberechnungen nachgewiesen und fortlaufend überprüft werden. Genau das wird von MIL und Flughafengesellschaft aber bislang vehement abgelehnt, weil es die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens gefährde. Die

Gebührenstruktur soll also nach Meinung aller Beteiligten „lenken“: Nach Ansicht der Fluglärmgegner soll sie laute Flugzeuge von uns weglenken. Nach Meinung von MIL und Flughafengesellschaft soll sie laute Flugzeuge zu uns herlenken!

Genau das, was Bürgerinitiativen und auch die Grünen fordern, nämlich eine Gebührenregelung die abschreckend gegenüber (relativ für ihre jeweilige Größenklasse) lauten Maschinen ist, wird bislang verweigert. Für ein paar EUR Landegebühren, denn was sind 840 EUR für ein Projekt wie BBI, holt man sich laute alte Mühlen, die Frankfurt mit 40.000 EUR Gebühr abwehrt.

Die BI Fluglärmfreie Havelseen weist im Zusammenhang mit der Debatte um angebliche Unwirtschaftlichkeit diverser Schutzmaßnahmen – wie der eines echten Nachtflugverbotes von 22.00 bis 06.00 Uhr – darüber hinaus auf folgendes hin: Kosten, die über die Nutzungsmenge zu amortisieren sind, sind in erster Linie die Investitionskosten. Denn diese sind anders als die laufenden Kosten nicht abhängig von der jeweiligen Nutzungsmenge. Diese Investitionskosten wiederum verursachen mindestens gleichwertig zu Abschreibungen vor allem Zinskosten. Das seit einigen Jahren bestehende Zinsniveau ist jedoch ungewöhnlich niedrig und günstig. Es ist weit günstiger, als in der Planungsphase für BBI zu erwarten war. Dies bringt jährliche Einsparungen in deutlich zweistelliger Millionenhöhe. Wenn es das Management dennoch nicht schaffen sollte, auch ohne Nachtflüge von 22.00 bis 06.00 Uhr profitabel zu arbeiten, sollte man es auswechseln.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass das Aufrechterhalten eines 24-Stunde-Betriebes sehr teuer ist. Wenn erst einmal die Grundentscheidung gefallen ist, von 22.00-24.00 und 05.00 – 06.00 Uhr im wesentlichen „Normalbetrieb“ zu fahren bzw. jedenfalls alles fliegen zu lassen, was Billigairlines zur weiteren Auslastung ihrer Flotte erdenken, dann löst das entsprechende Betriebskosten aus. Das wiederum führt zum Bestreben, möglichst viele und hohe Einnahmen zu erzielen. Erst mit der Grundentscheidung gegen ein echtes Nachtflugverbot erzeugt die Landesregierung deshalb den wirtschaftlichen Druck, nachts möglichst viel zu fliegen.

.....

Nachfolgend findet sich die Entgeltordnung von Schönefeld und die von Frankfurt (für obige Angaben relevante Ausschnitte).

Nachzulesen sind die Entgeltordnungen unter:

Schönefeld:

<http://www.berlin-airport.de/DE/GeschaeftskundenUndPartner/Entgelte/Download/FlughafenentgelteSXF.pdf>

Frankfurt:

[http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt\\_airport/de/misc/container/flughafenentgelte/flughafenentgelteab011010/jcr:content.file/file.pdf](http://www.frankfurt-airport.de/content/frankfurt_airport/de/misc/container/flughafenentgelte/flughafenentgelteab011010/jcr:content.file/file.pdf)

(Seiten 6 und 7 sind für die obigen Angaben relevant)

***Peter Kreiling, für die BI Fluglärmfreie Havelseen***



Teil I - Aviation

Datum: 30.03.10

Revision:0

Seite: 5 von 14

Gr. 1 bis 70,9 dB (A)	Gr. 2 71,0 bis 73,9 dB (A)	Gr. 3 74,0 bis 76,9 dB (A)	Gr. 4 77,0 bis 79,9 dB (A)	Gr. 5 80,0 bis 84,9 dB (A)	Gr. 6 85,0 bis 89,9 dB (A)	Gr. 7 ab 90,0 dB (A)
20,00 €	30,00 €	40,00 €	80,00 €	420,00 €	840,00 €	1.680,00 €
Hubschrauber	AJ25	A318	A3103	A3004	DC103	Non-Annex
	AN72	A319	A3302	A3006	L1015	Chp.2
CL601	ATR72	A3202	A3303	A300F	YK42	
CN680	B7172	A3211	AN26	A3102		AN124
CN750	BA14F	A3212	B7272	A3406		IL76
	BA461	A3402	B7373	AN12		TU134
	BA463	A3403	B7374	B7474		
	BD700	AN24	B7375	DC930		
	CL100	ARJ85	B7572	GULF2		
	CL200	ATR42	B7573	GULF3		
	CL300	B7372	B757F	MD11F		
	CL600	B7376	B7672	MD81		
	D2000	B7377	B7673	MD82		
	DA20	B7378	B7772	MD83		
	DA900	B737W	DHC83	MD87		
	DC3	B73BJ	TAC18	MD88		
	EMB13	BA462	TU214	SH380		
	EMB14	CL604		TU204		
	FK27	CL700		TU5M		
	GULF4	DA50		YK40		
	GULF5	DO328				
	J328	EMB17				
	LR60	FK100				
	SF200	FK50				
		FK70				
		HS125				
		L188				
		MD90				
		SF340				

DIE BEIDEN FOLGENDEN SEITEN SIND FÜR  
FLUGHAFEN FRANKFURT/MAIN:

1.2.6 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 und 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen sowie von Propellerflugzeugen und Hubschraubern

<b>Kategorie 1: LAZ bis 68,9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 2: LAZ 69,0 bis 70,4dB(A)</b>
Jets mit MTOM $\leq$ 34 t, soweit nicht ausdrücklich in anderen Lärmklassen zugeordnet Alle Propellerflugzeuge mit MTOM $\leq$ 34 t Alle Hubschrauber B 712 B 736 BAe 146 / Avro RJ CRJ7 CRJ9 Fokker 70 Gulfstream IV/V GLEX/GL5T	A 318 B 737 B 762 E 170 E 190 Fokker 100 MD90
<b>Kategorie 3: LAZ 70,5 bis 71,9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 4: LAZ 72,0 bis 73,4 dB(A)</b>
A 319, A 320 A 321 B 733 B 735 B 738 B 753	A 308 A 30B A 310 B 734 TU 204
<b>Kategorie 5: LAZ 73,5 bis 74,9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 6: LAZ 75,0 bis 76,4 dB(A)</b>
B 762 L 1011 Tristar TU 154 YK 42/142	A 332, A 333 A 345, A 346 B72L, B73E B 763 B 764 B 772, B773 B77L, B77W IL 76 Reengined IL 96
<b>Kategorie 7: LAZ 76,5 bis 77,9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 8: LAZ 78,0 bis 79,4 dB(A)</b>
A 342, A343 AN 12 B 747-S DC 87 DC 9 Hushkit MD 11 MD 80 bis MD 83, MD 88 MD 87	A 388 B 727 Hushkit B 737-200 Hushkit DC 10
<b>Kategorie 9: LAZ 79,5 bis 80,9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 10: LAZ 81,0 bis 82,4dB(A)</b>
B 744	B 741 B 742 B 743
<b>Kategorie 11: LAZ 82,5 bis 83,9 dB(A)</b>	<b>Kategorie 12: LAZ 84,0 dB(A) und darüber</b>
B707/720	AN 124 IL 76

L/S-Lärmkomponente ganztägig pro Landung und pro Start in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
21,20	30,00	37,00	50,00	72,00	102,00	110,00	275,00	290,00	1.200,00	8.800,00	17.500,00
Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtzeit 1 pro Landung und pro Start (22.00 – 22.59 und 05.00 – 05.59) Ortszeit in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
55,00	72,00	85,00	135,00	190,00	245,00	275,00	670,00	790,00	3.800,00	25.000,00	40.000,00
Alternativ : Zusätzliche L/S-Lärmkomponente Nachtzeit 2 pro Landung und pro Start (23.00 – 04.59) Ortszeit in €											
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5	Kat. 6	Kat. 7	Kat. 8	Kat. 9	Kat. 10	Kat. 11	Kat. 12
71,00	90,00	100,00	155,00	215,00	275,00	310,00	770,00	890,00	4.300,00	29.000,00	47.000,00