

1. Anspruchsniveau – Flughafen rechtfertigt Verschlechterungen statt versprochene Verbesserungen zu gewährleisten

Der Flughafen hat versprochen, besondere Anstrengungen zum Lärmschutz zu unternehmen. Man wolle „ein guter Nachbar sein“. Die Politik hat versprochen „Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit“, weil die Standortwahl unbestritten lärmschutztechnisch ungünstig ist. Beides je für sich berechtigt, Verbesserungen gegenüber dem Status quo und ein ganz besonders hohes Schutzniveau gegen vermeidbare Belastungen durch unnötig lautes Fluggerät zu erwarten. Wenn der Flughafen sich nun schon dafür lobt, seine Lärmgebühren nicht so massiv zu senken, wie befürchtet, lässt das tief blicken. Auch schreitet die technische Entwicklung voran. Wer weiterhin positiv steuern will, muss die Stellschrauben entsprechend nachziehen. Frankfurt plant nach eigenen Angaben bereits erneute Verschärfungen.

Praxisrelevante Verbesserungen in der neuen Gebührenordnung für BBI, die ja auf Jahre gelten soll, behauptet indes nicht einmal der Flughafen. Er beschwichtigt lediglich mit besonderen Einzelfallbeispielen hinsichtlich der Verschlechterungen.

Dass die vorgesehenen Gebühren angesichts der bei Flugbewegungen insgesamt anfallenden Kosten irgendwelche effektiven Steuerungswirkungen haben, *versucht* der Flughafen nicht einmal zu plausibilisieren.

Kernforderung ist und bleibt: Nachweislich = wissenschaftlich belegt steuerungswirksame Gebührendifferenzierung, fortlaufend an den Stand der Technik angepasst.

Ein von der Marketingabteilung des Flughafens gestricktes Konzept mit „99,50 EUR-Preisen“, wie man sie nur aus dem Schlussverkauf oder von Discountern kennt, wird dem sicher nicht gerecht.

2. Reduzierung in der wichtigen Gruppe 5 - Warum die „Halbierung“ in vielen Fällen eben doch (nahezu) eine Halbierung ist

Die Aussagen des Flughafens, dass in den Klassen 6 und 7 kaum Flugbewegungen stattfinden, beweist nachdrücklich, dass Flugzeuge in Berlin eben nicht vorschnell in besonders hohe Lärmklassen eingeordnet werden, sondern dass tatsächlich auch bei der Berliner Einordnung Flugzeuge der höchsten Lärmklasse kaum praxisrelevant sind.

Praxisrelevant im Segment „unnötig laute Flieger“ sind folglich vor allem Flugbewegungen in der Klasse 5. Hierzu nennt der Flughafen wohlweislich keine Fallzahlen.

Die Gebühren für die Klasse 5 werden von heute 420 EUR auf neu 199 EUR gesenkt. Zwar fallen diese nun je Start und Landung an. Zum einen sind jedoch $199 \cdot 2$ offenkundig nur 398 EUR, was wiederum offenkundig weniger ist als 420 EUR. Zum zweiten muss man die Inflation seit Inkrafttreten der aktuellen Gebühren bis zum Inkrafttreten der geplanten BBI-Gebühren berücksichtigen. Zum dritten verliert die Gebührenordnung durch diese Neuordnung insbesondere für die so genannten „Randzeiten“ viel von Ihrer Lenkungsfunktion: Ein Flugzeug, das um 23.50 Uhr landet, aber erst nach 06.00 Uhr wieder startet, hat einen Nachtzuschlag nur auf die mehr als halbierte Gebühr zu zahlen. Ein Flugzeug, das schon um 05.30 Uhr landet, um nach 06.00 Uhr wieder abzufliegen, hat ebenfalls nur auf die mehr als halbierte Gebühr einen Zuschlag zu bezahlen.

Genau das aber ist der Wille der Airlines bzw. die Natur des Flugbetriebs: Flugzeuge für die verkehrsstarke Zeit von 07.00-09.00 Uhr sollen möglichst nachts bereitgestellt werden. Genau das macht der Flughafen nun deutlich billiger. Genau das zerstört die Nachtruhe der Betroffenen.

Nach unserer Schätzung dürften nur 20% der nachts landenden Flugzeuge auch nachts wieder abfliegen. Etwa 80% der nachtrelevanten Landebewegungen besonders lauter Maschinen werden so durch die neue Gebührenstruktur deutlich verbilligt. Hier ist im Ergebnis die Gebührenbelastung eben doch halbiert.

3. Uhrzeitzuschläge bewusst so gewählt, dass keinerlei positive Lenkungswirkung besteht. Senkung Zuschlag 05.00 – 06.00 Uhr von 250% (Tegel) bzw. 100% (SFX heute) auf 50%.

Eine Lenkung durch Gebühren ist dort besonders wichtig, wo es Entscheidungsspielräume gibt. Hohe Gebühren zu Zeiten, zu denen ohnehin niemand fliegen darf, sind irrelevant. Auch haben Airlines selten die Möglichkeit, einen Flug 2 Stunden hin- oder herzuschieben. Wirklich relevant für eine Steuerung über Gebühren sind daher die sogenannten „Randzeiten“ von 22.00 – 23.00 Uhr und 05.00 – 06.00 Uhr. Hier unterlässt der Flughafen aber bewusst jede positive Steuerung, ja er lockt mit massiven Verbilligungen:

- Ein Zuschlag von 20% zwischen 22.00 und 23.00 Uhr ist Airlines nicht einmal ein müdes Lächeln wert (= 40 EUR in Klasse 5). Genau diese Zeit aber wäre es, in der mangels rechtlicher Beschränkungen der Zulässigkeit von Flügen eine ökonomische Steuerung besonders wichtig wäre. Hier haben die Airlines Entscheidungsspielraum, ob sie noch rechtzeitig vor 22.00 Uhr landen. Hier sind die Fallzahlen hoch und es ist wichtig, dass es einen Anreiz gibt, mit leisem Fluggerät zu arbeiten.
- Dass dann zwischen 0.00 Uhr und 05.00 Uhr 400% Zuschlag erhoben werden, wo in Wahrheit gar keine Flüge erfolgen dürfen, ist offenkundig bloße Schaufensterpolitik. Die Fallzahl hierfür wird „0“ betragen.
- Die wiederum für eine Gebührensteuerung wichtige Zeit von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr, in der kaum rechtliche Beschränkungen bestehen und eine ökonomische Anreizwirkung wieder besonders praxisrelevant wäre, wird um die Hälfte verbilligt: Statt bisher 100% Zuschlag sollen nur mehr 50% Zuschlag anfallen. Im Vergleich zu Tegel ist die Verbilligung noch massiver: Hier fallen heute zwischen 05.00 und 06.00 Uhr 250% Zuschlag an.

4. Lärmklassendifferenzierung bleibt unzureichend

Auf den berechtigten Vorwurf, dass mit nur 7 Lärmklassen im Vergleich zu 12 Lärmklassen in Frankfurt/Main offensichtlich eine weniger präzise und damit unzureichende Steuerungswirkung erzielt wird, geht der Flughafen nicht ein. Durch das Eingeständnis, dass die Klassen 6 und 7 kaum Praxisrelevanz haben und durch den Umstand, dass die Klassen 1-4 mit Beträgen von 33 bis 66 EUR lächerlich geringe, für eine Airline irrelevante Beträge auslösen, gesteht der Flughafen vielmehr ein, dass seine Lärmgebührenordnung überhaupt keine Lenkungsfunktion haben kann.

5. Der Flughafen ist in der Pflicht, Lenkungswirksamkeit zu belegen, das MIL hat dies mit wissenschaftlicher Hilfe zu prüfen

Nicht die Bürgerinitiativen sind in der Pflicht, Berechnungen anzustellen und Tarifwerke mit so abstrusen Umständen wie einer unterschiedlichen Bedeutung ein und derselben db(A) Zahl zu verinnerlichen. Der Flughafen ist in der Pflicht nachzuweisen, dass sein Entwurf den eigenen Versprechungen und den eigenen Behauptungen entspricht: Effektive Steuerungswirkung. Dies tut und kann er nicht. Zu der konkreten Frage, wie angesichts von Kapital- und Abschreibungskosten für ein rel. kleines modernes Flugzeug wie den A-320 von

rund 20.000 EUR/Tag eine Lärmgebühr von z.B. 199 EUR irgendwelche Steuerungswirkung haben soll, nimmt der Flughafen keine Stellung. Stattdessen wird der von selbst voranschreitende Fortschritt der Technik als Beleg für die Wirksamkeit der eigenen Gebühren genommen.

Das brandenburgische MIL hat sich in seiner Funktion als Genehmigungsbehörde nicht auf die Entgegennahme von wohlfeilen Präsentationen aus der Marketingabteilung des Flughafens zu beschränken. Es hat durch geeignete Fachleute zu prüfen, ob die vorgelegte Gebührenordnung in den praxisrelevanten Flugzeuggruppen tatsächlich effektive Lenkungswirkung entfaltet. Es hat weiter zu prüfen, ob die Zuschläge für die Zeit von 22.00 – 06.00 Uhr dem hohen Schutzgut der Nachtruhe angemessen sind und sicherstellen, dass nur der wirklich zwingend notwendige Flugverkehr stattfindet.

Dem ist das MIL bislang in keiner Weise nachgekommen.

Frankfurt/Main ist im Übrigen keine Insel der Glückseligen und kein ausreichender Maßstab für eine gute Politik im Sinne der Betroffenen. Es ist ein Vergleichsmaßstab für das Mindestniveau an Lärmschutz, das selbst in einem „Flughafenkernland“ wie Frankfurt gewährt wird.

6. Lärmklassenzuordnungen

Offensichtlich finden sich nicht alle Flugzeugtypen in den konkreten Zuordnungslisten. Im Gegenteil sind nur wenige Flugzeugtypen gleichzeitig und erkennbar in den Gebührentabellen von Frankfurt/Main und BBI erwähnt. Die restlichen Flugzeugtypen werden gem. Bedingungsmerkmal nach ihrem Lärmzertifikat vorläufig eingeordnet. Es ist davon auszugehen, dass dabei die dort angegebene db(A)-Zahl, die ja stets die gleiche ist, egal wo die Maschine ihre Papiere zeigt, relevant ist. Gerade bei selten verkehrenden Flugzeugtypen werden kaum je ausreichende Messergebnisse für eine eigenständige Einordnung vorliegen.

7. Konkrete Berechnungen

Die Behauptungen des Flughafens zur angeblichen Gebühr einer Yak42 in Frankfurt/Main sind unrichtig. Zwar hat der Flughafen speziell mit dieser Maschine geschickt einen der ganz wenigen Fälle, in denen die Zuordnung der Flugzeuge zu Lärmklassen erheblich auseinanderzufallen scheint, gewählt. Dabei kann hier nicht beurteilt werden, ob die Frankfurter Angabe „YK42/142“ nicht eine verbesserte = leisere Variante aus der „Familie“ YK42 ist. In jedem Fall ist die Zahl von 190 EUR für 22.45 Uhr in keiner Weise nachvollziehbar. Der Flughafen möge erläutern, wie er diese berechnet hat.

Die weiteren konkreten Beispiele der BI Fluglärmfreie Havelseen greift der Flughafen in seiner Erklärung nicht auf, weil sie richtig sind.

Frech wird in der Erklärung des Flughafens so getan, als sei die einzige konkrete Flugzeugtypenberechnung die der YK42. Das Beispiel der AN124 etwa wird – weil es durch die BI richtig dargestellt ist – totgeschwiegen.

Die für die AN124 genannten Zahlen (die auch für eine IL 76 gelten)

12.00 Uhr	3.990 EUR BBI	zu	17.500 EUR Frankfurt	und
22.45 Uhr	4.788 EUR BBI	zu	57.500 EUR Frankfurt	und
02.00 Uhr	19.950 EUR BBI	zu	64.500 EUR Frankfurt	

kann der Flughafen nicht leugnen.

Gerne ergänzen wir weitere Detailberechnungen zu konkreten Maschinen, um „Äpfel mit Äpfeln“ zu vergleichen, wie Herr Kunkel dies fordert:

Für die B 707/720 gilt:

12.00 Uhr ??? (nicht in Tabelle) -> Max 3.990 BBI zu 8.800 EUR Frankfurt
22.45 Uhr ????(nicht in Tabelle) -> Max. 4.788 EUR BBI zu 33.800 EUR Frankfurt

- Der Flughafen wird aufgefordert, die Werte für BBI bekanntzugeben/konkret zu benennen, in welche Klasse die genannten Maschinen in BBI eingeordnet werden.

Für die B741, B742 und B743 gilt:

22.45 Uhr ????(nicht in Tabelle) -> Max. 4.788 EUR BBI zu 5.000 EUR Frankfurt

- Der Flughafen wird aufgefordert, die Werte für BBI bekanntzugeben/konkret zu benennen, in welche Klasse die genannten Maschinen in BBI eingeordnet werden.

Eindeutig ist: BBI ist/wird mit dieser Gebührenordnung nie und nimmer „die höchsten Gebühren bundesweit“ haben.

8. Wo bleibt der Beleg für die „bundesweit höchsten Gebühren“?

Der Flughafensprecher hatte am 14.02.2011 behauptet, man habe „in den Randzeiten die bundesweit höchsten Gebühren“. Am 15.02.2011 hat er behauptet, man habe „nachts die bundesweit höchsten Gebühren“.

Diese Aussagen sind und bleiben nachweislich unwahr.

Der Flughafen war aufgefordert, konkret vorzurechnen, wie er zu dieser Behauptung kommt. Der Flughafen hat offenkundig bei seinen Berechnungen festgestellt, dass er diese These für kein einziges Zeitsegment belegen kann und unterlässt deshalb jede Berechnung hierzu.

9. Gebührenberechnung Frankfurt nicht verstanden

Die Gebühren in Frankfurt funktionieren nach dem Prinzip einer ganztags geltenden „Grundgebühr“ und einem zusätzlichen Uhrzeitzuschlag. Die Gebührenordnung Frankfurt sagt wörtlich: „Zusätzliche Lärmkomponente Nachtzeit“. Die Aussage der BBI-Pressestelle „zudem addiert die BI *fälschlicherweise* das Nachtentgelt als Zuschlag zum Tagentgelt“ ist vollkommen abstrus. „Zusätzlich“ heißt additiv, die diesseitige Berechnungsweise ist richtig.

10. Regierungsflüge besonders laut?

Interessant ist der Hinweis, dass in der Lärmklasse 6 immerhin 11 von 12 Flügen „Regierungsflüge“ sind. Betrachtet man die Tatsache, dass diese Flüge auch von 0 bis 5 Uhr zugelassen sind, stellt sich schon die Frage, ob die Regierung hier bei der Auswahl ihres Fluggerätes mit dem erforderlichen Verantwortungsbewusstsein die Folgen solcher Privilegien gering hält. Interessant wäre weiter, ob hierfür Gebühren bezahlt werden müssen oder ob hier eine Befreiung besteht.

Peter Kreilinger

Für die BI Fluglärmfreie Havelseen