



Pressemitteilung

Fluglärm in Brandenburg billiger als in Berlin – Lärmgebührenrechner verfügbar

Der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld liegt für ihre nächste Sitzung am 14. März 2011 der Entwurf einer Entgeltordnung für die lärmabhängigen Start- und Landegebühen am Hauptstadtflughafen Berlin – Brandenburg International zur Stellungnahme vor.

Ab sofort steht auf der Webseite von Teltow gegen Fluglärm e.V. (www.teltowgegenfluglaerm.de) ein Rechner zur Berechnung der lärmabhängigen Gebühren zum Herunterladen bereit. Jeder kann nun die Lärmgebühren verschiedener Flugzeuge zu verschiedenen Zeiten an verschiedenen Flughäfen – Frankfurt am Main, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld und schließlich am BBI – auf Grundlage der geltenden Entgeltordnungen bzw. den Vorstellungen der Flughafengesellschaft für den BBI ausrechnen lassen:

1. Fluglärm ist in Brandenburg billiger als in Berlin

Im Vergleich zu den lärmabhängigen Gebühren in Tegel sinken die Gebühren am BBI oftmals sehr stark, gerade in den Tagesrandzeiten häufig bis auf weniger als die Hälfte der bisher in Tegel üblichen Sätze. In Brandenburg sind einige identische Flugzeugtypen, egal ob BBI oder SXF, in preiswertere Lärmklassen als in Tegel eingeteilt. Insofern stellt die von der Flughafengesellschaft beantragte Lärmgebührenordnung einen großen Rückschritt gegenüber dem Status quo in Tegel dar. Sind Flugzeuge in Brandenburg leiser oder sind Brandenburger weniger lärmempfindlich?

2. Fürs Drehkreuz: Dicke Brummer bevorzugt

Während leichtere Mittelstreckenflugzeuge aus der Familie des Airbus A320 oder der Boeing B737 tagsüber teils etwas teurer als in Frankfurt lärmern, können schwere Langstreckenflugzeuge, die langsam steigen und dadurch weitaus größere Gebiete mit Lärm belasten, ab BBI deutlich günstiger Lärm emittieren als in Frankfurt. Dies betrifft nicht nur Exoten wie die Antonov AN 124, sondern gerade Baumuster wie der bei Air Berlin intensiv genutzte Airbus A330 oder das weltweit meistverbreitete Langstreckenflugzeug, die Boeing B747.

3. Der frühe (oder sehr späte) Vogel fängt den Wurm

Tagsüber sind die Unterschiede zwischen Frankfurt und dem BBI für leichtere Mittelstreckenflugzeuge recht gering. In den Tagesrandzeiten – also von 22.00 bis 24.00 Uhr und von 5.00 bis 6.00 Uhr – hat BBI aufgrund deutlich niedrigerer Gebühren hohe Wettbewerbsvorteile. Damit unterstützt die Flughafengesellschaft mit den Lärmgebühren den Zubringer-, Charter- und Billigflugverkehr am frühen Morgen oder späten Abend. Airlines bekommen so einen Anreiz, Berlin zu ihrer Heimatbasis zu machen, da sie vergleichsweise preiswert spät abends landen und früh morgens starten können.

Fast ausnahmslos lässt sich zudem feststellen: Je größer das Flugzeug, je früher der Morgen oder später der Abend, desto größer der Kostenvorteil gegenüber Frankfurt am Main und Berlin-Tegel.

4. Die Einteilung der Flugzeuge in Lärmklassen ist irreführend und unvollständig.

Bisher gibt es in Deutschland keine einheitliche Einteilung der Flugzeuge in Lärmklassen. Es fehlt gar an einer einheitlichen Bezeichnung der Typen. Dadurch wird verhindert, dass lärmabhängige Gebühren transparent dargestellt und schließlich auch verglichen werden können.

Selbst innerhalb Berlins gibt es unterschiedliche Einteilungen. Gleich mehrere Typen sind in unterschiedliche Lärmklassen eingeteilt: so sind der A340-200 und der A340-300, von denen die Lufthansa 26 Exemplare betreibt, in Schönefeld in der niedrigen Lärmklasse 3 und starten tagsüber für 20 Euro; in Tegel werden sie als lauter eingestuft und müssen in Lärmklasse 4 das siebenfache, 140 Euro, zahlen. Ähnlich verhält es sich z.B. mit dem A320-100: Tegel Lärmklasse 4, BBI Lärmklasse 3.

Vergleicht man die den Entgeltordnungen beigelegte Liste der Flugzeugtypen in Tegel, Schönefeld und BBI, so fällt auf, dass in BBI nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl an Flugzeugen aufgeführt wird. So sind zum Beispiel der Airbus A342 (A340-200) und A343 (A340-300) in Tegel und Schönefeld gelistet, für den BBI gibt es jedoch noch kein Preisschild. Gleiches gilt für den Airbus A346 (A340-600), der momentan zwar für Schönefeld, nicht jedoch für den BBI einer Lärmklasse zugeordnet ist. Diese Flugzeuge dürfen dennoch am BBI landen und lärmern: die Gebühren werden nach „billigem Ermessen“ eingestuft. Angesichts der Struktur der Entgeltordnung ist anzunehmen, dass die Flughafengesellschaft die niedrigen Schönefelder Gebühren anstatt der höheren Tegeler Gebühren verlangen wird.

Die vorgelegte Gebührenordnung für den Flughafen Berlin – Brandenburg ist insgesamt intransparent. Sie verbilligt Lärm gegenüber der bisherigen Regelung in Tegel. Ihr Steuerungseffekt besteht darin, Verkehr und Lärm von anderen, teureren Standorten abzuziehen und an den BBI zu holen. Landläufig wird eine solche Strategie als Dumping bezeichnet.

Teltow gegen Fluglärm e.V. schließt sich daher den von verschiedener Seite, insbesondere der Bürgerinitiative Fluglärmfreie Havelseen, erhobenen Forderung nach einer durchgreifenden Überarbeitung der Gebührenordnung an. Teltow gegen Fluglärm e.V. ruft die Fluglärmkommission und die Genehmigungsbehörde (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) auf, die Gebührenordnung abzulehnen.

Teltow, den 10. März 2011

ViSdP

Teltow gegen Fluglärm e.V.

1. Vorsitzender Andreas Hess

Gershwinstraße 32

14513 Teltow

0178-1575422

andreas.hess@teltowgegenfluglaerm.de