

AG Entgeltordnung Status zur 113.FLK



**Lärmentgelte Berliner Flughäfen
Weiterentwicklung für den BER**

**Leises Fliegen soll
belohnt werden**

Genese: Beschluss, Stellungnahme, Klage, Entwicklung



103.FLK TOP 2. Entgeltordnung (Lärmbezug)

- FBB: Hinweis Dr. Johannsen: Es konnte eine bestimmte Messstelle nicht realisiert werden (Autobahn zu laut), erstmal Entgeltordnung beginnen, dann optimieren mit Arbeitsgruppe.
- Abstimmung zu Antrag „beratende Arbeitsgruppe gemeinsam mit FBB“ ab sofort.
- **Die Fluglärmkommission wird gebeten zu beschließen:** Eine Projektgruppe zur Erarbeitung eines Konzeptes zu Spurtreuebasierten Lärmentgelten aus Mitgliedern der FLK zu gründen. Ziel der Arbeitsgruppe: **Die Grundidee des fallbasierten Lärmentgelts soll weiterentwickelt und um Elemente der Routenbelegung und Spurabweichung ergänzt werden. Spurtreue und Nutzung von lärmpräferierten Routen sollen incentiviert werden (z.B. noise preferencial SIDs gemäß AIP)**

104. FLK – Stellungnahme AG Entgeltordnung

- Umsetzung der Entgeltordnung mit folgenden Randbedingungen: **Entfall der Korrekturwerte Intersection Start**, regelmäßiger Review und keine Förderung, keine Anreize für mehr Flugbewegungen

105.FLK TOP 11 Beschlusskontrolle nach § 5 Abs. 6 der GO

- a) Umsetzung der Stellungnahme der FLK zur Entgeltordnung am BER (TOP 12 der 104. Sitzung) und aktueller Genehmigungsstand.
- Die Vorsitzende berichtet einleitend, dass auf ihre schriftliche Anfrage an das MIL zum Umgang mit der Stellungnahme der FLK durch dieses inzwischen schriftlich geantwortet wurde.
- Hr. Deinhart (MIL): Seit 01.09.2022 gilt die neue Entgeltordnung am BER. Sie wird beklagt durch verschiedene Airlines. Das Gericht hat in den Verfahren nach § 80 Abs. 5 (einstweiliger Rechtsschutz) noch nicht terminiert. Die neue Entgeltordnung ist seit dem 01.09.2022 in Anwendung. Die „Korrekturwerte“ (ITO) sind entfallen. Im Übrigen: § 19b Abs. 3 Nr. 5 Satz 1 LuftVG: „Der Unternehmer des Verkehrsflughafens führt mindestens einmal im Jahr eine Konsultation mit den Flughafennutzern bezüglich der Entgeltordnung durch.“ **FBB soll einmal im Jahr die Entgeltordnung auch mit FLK besprechen. Anreize („Rabatte“) für mehr Flugbewegungen waren nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens, was auch gängigem Vorgehen entspricht.**

Urteil vom 28. Februar 2024: Einzelereignisbezogene Lärmentgelte am BER sind rechtmäßig

- OVG 6 A 6/22, OVG 6 A 7/22, OVG 6 A 8/22

Seit dem 18.11.24: Fünf Treffen sind erfolgt



- **Fünf Treffen erfolgten in 2025, seit der 112. FLK am 21.07. und 17.11.2025**
- **Neu seit der 112. FLK zur Information vom FBB:**
 - Es ist eine Erhöhung der Lärmentgelte erfolgt. Mit den Airlines wurde Erhöhung um 3,5 % geplant. Zum 1. April 2026 tritt die nächste Erhöhung ein.
 - Die Erhöhungen gelten für ein Jahr. Im Sommer 2026 beginnen die weiteren Entgeltkonsultationen.
 - Die neue Messstelle in Schulzendorf MP 28 ist aktuell solarbetrieben und ist daher nicht durchgängig funktionsfähig soll aber kurzfristig an das Stromnetz angeschlossen werden.
 - Die Daten dieser Messstelle sollen in den Konsultationen im Sommer verwendet werden.

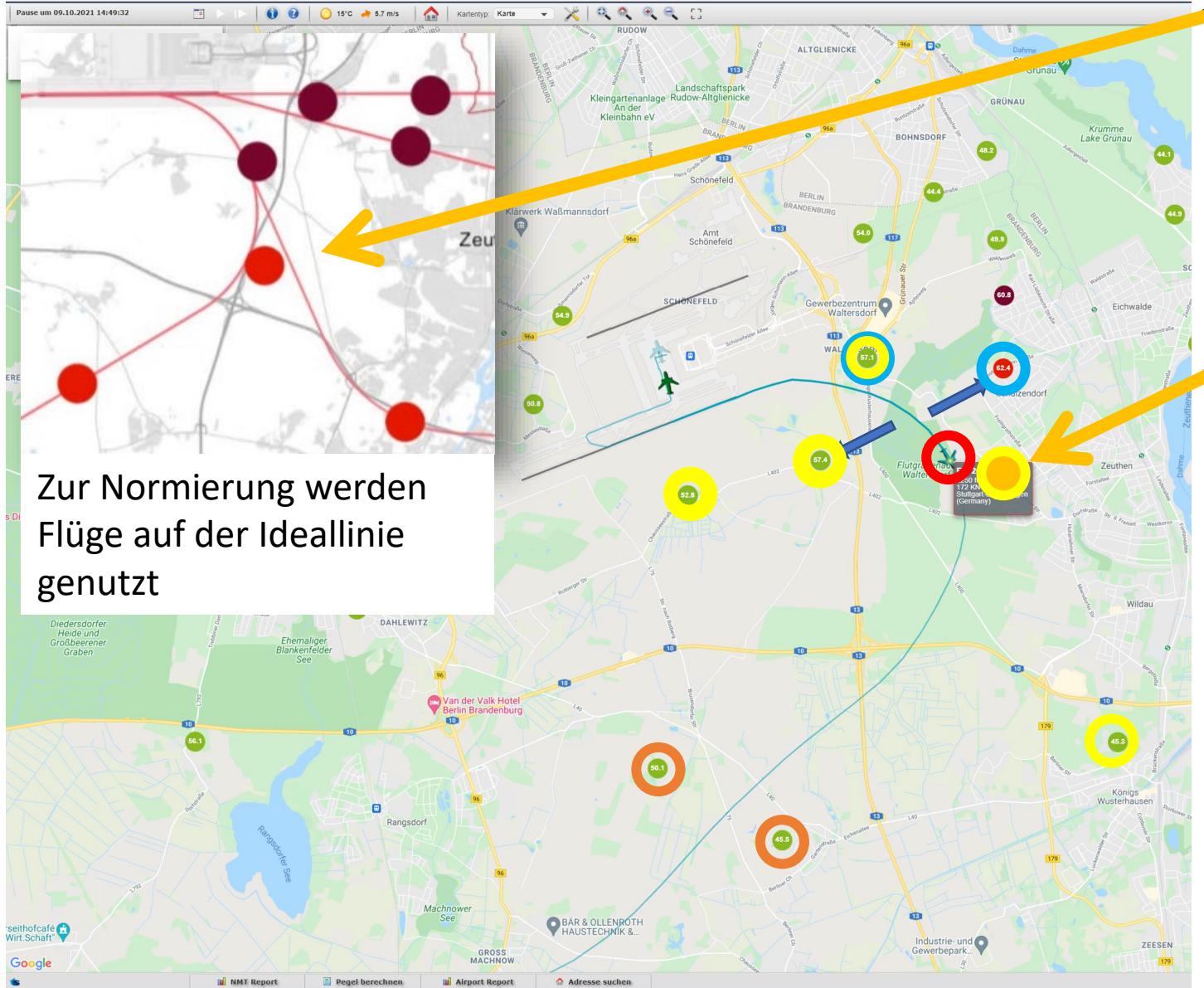
Seit dem 18.11.24: Fünf Treffen sind erfolgt



- Fünf Treffen erfolgten in 2025, seit der 112. FLK am 21.07. und 17.11.2025
- **Bisheriger Konsens:**
 - 112. FLK: Die Lärmentgeltordnung soll eine Lenkungswirkung zu weniger Lärmauswirkung für Menschen durch alle Einflussgrößen incl. der Flugverfahren entfalten.
 - 112. FLK: Spurtreue mit Bezug zur Ideallinie der SIDs hat einen wesentlichen Einfluss neben weiteren Verfahrensparametern oder dem Einsatz von lärmärmeren Luftfahrzeugen. Als Ideallinie für die Festlegung der Korrekturwerte der Messstellen werden hierzu weiterhin die NIROS bewerteten, in der FLK beschlossenen und seit 2012 veröffentlichten SIDs betrachtet
 - 113. FLK: Durch die weitere Messstelle (MP28) in Schulzendorf ist auch die Hoffmannkurve bei 06R bewertbar.
 - Wirksame Einbindung ab Q2 2027 möglich
 - nach ersten Berechnungen (Dr. Johannsen) kann dann ein Überschießen der Abkurvung zu 1-3 höheren Lärmklassen führen. Beispiel: aktuell nach Tabelle LK5 dann LK8, oder statt Tabelle LK6 dann LK9



Am Beispiel erklärt: aktuelle Entgeltsystematik bei 06R Departure

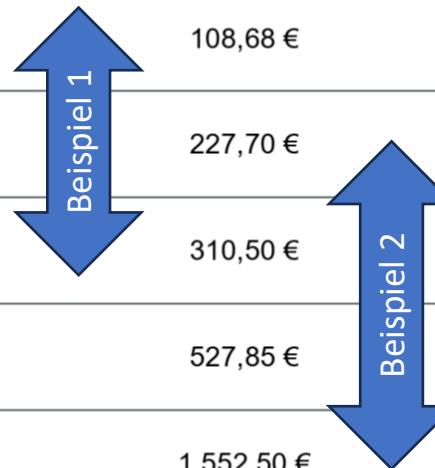


Zur Berechnung der **Korrekturwerte** werden nur **spurtreu** verlaufene Flüge ausgewertet. („**Kalibrierung**“) In der aktuellen Entgeltsystematik werden die Maximalpegel von mindestens **drei** Referenzmessstellen mit Korrekturwerten versehen und nach Korrektur arithmetisch gemittelt.

Neu: MP28 Schulzendorf Kornblumenweg

- Aufgebaut, bisher über Solar betrieben
- Zeitnaher Anschluss an Stromnetz
- Damit kann bei der „Hoffmann-Kurve“ eine deutlich höhere Erfassung ermöglicht werden (zuvor nur in 35% der Fälle)

Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM <i>Aircraft with more than 2.000 kg MTOM</i>		Entgelt je Flugereignis <i>Charge per flight event</i>	
Lärmklasse / Noise Category		ab/from 01.04.2025	ab/from 01.04.2026
1	< 62,9 dB (A) 1	41,40 €	42,85 €
2	63,0 bis 64,9 dB (A) 2	51,75 €	53,56 €
3	65,0 bis 66,9 dB (A) 3	64,17 €	66,42 €
4	67,0 bis 68,9 dB (A) 4	82,80 €	85,70 €
5	69,0 bis 70,9 dB (A) 5	108,68 €	112,48 €
6	71,0 bis 72,9 dB (A) 6	227,70 €	235,67 €
7	73,0 bis 74,9 dB (A) 7	310,50 €	321,37 €
8	75,0 bis 76,9 dB (A) 8	527,85 €	546,32 €
9	77,0 bis 78,9 dB (A) 9	1.552,50 €	1.606,84 €
10	79,0 bis 80,9 dB (A) 10	3.105,00 €	3.213,68 €
11	81,0 dB (A) < 11	7.762,50 €	8.034,19 €



Abschätzungen
aus Pre-
Kalkulationen
vom FBB

Stand 18.11.2025 Dissens in zwei Punkten



Aktueller Dissens:

Bewertung der Z-Route im Lärmentgeltverfahren

1. Risikobewertung eines finanziellen Anreizes für die Z-Routenführung unterschiedlich
2. Rechtsauslegung zur Diskriminierung unterschiedlich

Daran müssen wir noch arbeiten!



BACKUP

