

Die Fluglärmkommission BER möge folgende Stellungnahme zum Entwurf der Entgeltordnung Flughafen Berlin Brandenburg (Revision 01) beschließen:

## Stellungnahme der FLK BER zum Entwurf der neuen Entgeltordnung BER

### Sachstand

Zu dem Vorliegenden Antrag nach §19b LuftVG auf Genehmigung der Änderung der Entgeltordnung für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) ab dem 1. September 2021 wurde der FLK die Aufforderung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zu einer Stellungnahme zusammen mit den Unterlagen zur 104. FLK Sitzung am 2. Februar 2022 übermittelt.

Die bis zur 103. FLK bereits vorgestellten Informationen zur Entgeltordnung ließen eine vollständige Bewertung nicht zu, jedoch war das Potenzial für die Förderung des aktiven Lärmschutzes wie auch der Handlungsbedarf bereits erkennbar, Anpassungen für eine tatsächliche Wirksamkeit im Sinne des gebotenen Immissionsschutzes zu gewährleisten. Die FLK hat in der 103. FLK Sitzung am 22.10.2021 aus diesem Grunde bereits beschlossen, eine Projektgruppe zu Lärmentgelten aus Mitgliedern der FLK zu gründen. Sie hat das Ziel, die Grundidee des fallbasierten Lärmentgelts weiterzuentwickeln und um Elemente der Routenbelegung und Spurbabweichung zu ergänzen. Als Ergebnis sollen Vorschläge erarbeitet werden um gemäß AIP Spurtreue und die Nutzung lärmpräferierter Routen zu incentivieren. (z. B. noise preferential SIDs gemäß AIP“).

Auch wenn die Thematik Lärmentgelt nicht abschließend beurteilt werden kann, zeigen die Aktivitäten in der FLK die hohe Bedeutung. Nach sorgfältiger Konsultation mit der FBB - Bereich Immissionsschutz gibt die FLK folgende Stellungnahme ab:

### Stellungnahme

Die Fluglärmkommission spricht sich ausdrücklich für die Einführung ereignisbezogener Lärmentgelte aus. Die mögliche unmittelbare Steuerungswirkung einer einzelfallbasierten Emissionsbeurteilung von Ab- und Anflügen am BER ist grundsätzlich anzuerkennen und hat das Potential, einen wichtigen Beitrag zum aktiven Lärmschutz zu leisten und ist damit ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. §19b LuftVG schreibt vor, dass eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutz Gesichtspunkten vorzunehmen ist und die hierfür herangezogenen Kriterien geeignet, objektiv und transparent sein müssen.

Damit die erwähnte Steuerungswirkung auch eintritt und die o.g. Kriterien dem LuftVG entsprechen, sind nach Ansicht der FLK jedoch Anpassungen in der Lärmentgeltordnung nötig. Die FLK empfiehlt aus diesem Grund, die Entgeltordnung unter folgenden begründeten Auflagen zu genehmigen:

1. **Korrekturfaktoren** sind stets transparent darzustellen und bei Veränderungen unverzüglich zu veröffentlichen.

*Hintergrund:* Für problematisch hält die FLK BER die unter 1.1.2 in der Kalkulation ohne nähere Erläuterung genannten und bisher nicht veröffentlichten „Korrekturwerte“. Mit Blick auf das Bestimmtheitsanfordernis müssen die diesen „Korrekturwerten“ zugrunde liegenden Sachverhalte und Berechnungsverfahren in der Entgeltordnung abschließend vor Genehmigung beschrieben und veröffentlicht werden. Dies gilt auch für zu erwartende Änderungen z. B. durch neue Messstellen.

2. **Keine Berücksichtigung von Intersection Starts:** Die im Antrag auf S. 13/18 formulierte ergänzende Regelung zur ursprünglichen Entgeltordnung wird von der FLK in Übereinstimmung mit Bezug zum §19b LuftVG abgelehnt da sie den dort geforderten Lärmschutz Gesichtspunkten entgegensteht und auch als Kriterium ungeeignet ist. Die FLK empfiehlt diesen Passus im Antrag, der nicht Gegenstand der Entgeltordnung ist, im

Rahmen einer Auflage auszuschließen.

**Hintergrund:** Intersection Starts verkürzen die tatsächliche Strecke und Zeit zur Aufnahme kinetischer Energie des Luftfahrzeugs und sind erheblich lärmintensivierend. Sie müssen deshalb in einer Lärmentgeltordnung zwingend auch in ihrer tatsächlichen Lärmauswirkung berücksichtigt werden. Ein entsprechender Vermerk im Antrag auf S.13/18 zur Nichtberücksichtigung von zusätzlicher Lärmentwicklung durch Intersection Starts war auch kein Gegenstand der bisher veröffentlichten Entwürfe zur Entgeltordnung, steht vielen Regeln zum aktiven Lärmschutz im Luftfahrthandbuch (AIP) und den ergänzenden Regelungen des AIC 13/20 entgegen und würde in der Konsequenz zusätzliche Lärmentwicklung sogar incentivieren. Dies gilt umso mehr, als dies den bisherigen Bemühungen der zuständigen Behörden und Organisationen incl. des BMDV, der DFS sowie vieler Airlines für Lärmschutz bei Starts entgegenstehen und damit weder geeignet noch den Bürgerinnen und Bürgern vermittelbar wäre.

Ursächlich für die höhere Lärmauswirkung sind höhere notwendige Triebwerksleistungen, resultierende geringere Flughöhen im direkten Umfeld bzw. das Nichterreichen einer erforderlichen Mindesthöhe am Ende der Startbahn. Dies steht dann einer Nutzung von zu bevorzugenden Routen entgegen bzw. ist als verursachend für erhebliche Spurabweichungen bei einigen SIDs (Q-SIDS) bekannt.

Im aktuellen Antrag (S. 13/18) werden diese negativen Auswirkungen von Intersection-Starts bestätigt, aber dennoch komplett in der Bewertung kompensiert. *„Intersection-Take-Offs führen an nah gelegenen Messstellen zu Pegelerhöhungen. Diese mittleren Pegeldifferenzen wurden auf Basis der Daten vom Bodendradar von der FBB ermittelt und werden als Korrekturwerte berücksichtigt. Somit wird keine Fluggesellschaft Nachteile aus durchgeführten Intersection-Takeoffs erfahren.“*

Eine Korrektur tatsächlich erhöhter Messwerte (und damit auch erhöhter Lärmbelastungen der Anrainer), die beispielsweise aufgrund verkürzter Startverfahren oder Abweichungen von dem vorgegebenen Flugverfahren entstehen, steht im Widerspruch zur beabsichtigten Lenkungswirkung lärmabhängiger Entgeltbestandteile.

Ebenso zu berücksichtigen ist dabei, dass viele Airlines bereits im Rahmen von eigenen Regeln diesem Umstand rücksichtnehmend Rechnung getragen haben und eine so gegensätzliche Regelung den Bemühungen für gegenseitiges Verständnis entgegenstehen. Insbesondere ist hierzu der in der Öffentlichkeit, den Medien und der Politik Aufsehen erregende Fall der Airline „EasyJet“ zu nennen, welche nunmehr bei Starts von der Südbahn nach Osten bereits mit gutem Beispiel im aktiven Lärmschutz vorangeht.

3. Ein **Review der Entgeltordnung** mit der Möglichkeit zur Weiterentwicklung soll bis Oktober 2022 erfolgen, um die Ergebnisse der Arbeitsgruppen der FLK einfließen zu lassen. Diese Auflage sollte grundsätzlich auch berücksichtigen, dass Änderungsvorschläge zur jährlich geplanten Konsultation ermöglicht werden, um das Potenzial einer solchen Regelung auszuschöpfen.

**Hintergrund:** Ohne **Spurtreue**-promovierende Faktoren (z.B. durch Geofencing) ist aktiver Lärmschutz nicht denkbar. Verbesserungen durch Spurtreuebasierte Faktoren in der Entgeltordnung werden heute noch nicht genutzt, liegen jedoch bereits als Beschlusslagen in der FLK vor. Zwei Arbeitsgruppen erarbeiten bereits gemeinsam mit den Beteiligten (DFS, FBB, Anrainer) konkrete Vorschläge. Die Einrichtung wurde in der 103. Sitzung (o. g. AG Entgeltordnung) beschlossen.

4. Die **„Verkehrsfördernden Konditionen“** gemäß 1.5 des Entwurfs der Entgeltordnung werden von der FLK BER abgelehnt, sofern und soweit sie zur Generierung zusätzlicher Verkehre führen. Luftverkehr ist die mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsart. Die Nutzung des Flugzeugs als Verkehrsmittel ist somit auch im Sinne des Koalitionsvertrages der Bundesregierung auf das notwendige Maß zu beschränken und nicht durch Rabattierungen zu fördern. Zielführend wäre vor diesem Hintergrund eher, die freiwillige Abgabe von Slots - insbesondere für Kurzstreckenverbindungen, für die bereits heute alternative Verkehrsverbindungen bestehen - zu fördern.