

# Schönefeld: Krach um leiseres Fliegen am BER

11.12.2019

**Am BER sollen Lärmentgelte erstmals individuell berechnet werden. In der Branche regt sich bei einigen Fluggesellschaften Protest gegen die Pläne der Flughafengesellschaft.**

Schönefeld Mit Inbetriebnahme des neuen Hauptstadtflughafens will die Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) die Ermittlung der Lärmentgelte reformieren. Als erster Flughafen überhaupt will man jedes Flugzeug individuell abrechnen. Die Höhe des Entgelts soll davon abhängen, wie viel Lärm die Maschine beim Landen und Starten verursacht hat. Bisher werden durch jährliche Messungen Flugzeugtypen in Lärmklassen eingeteilt und so je nach Modell ein pauschales Entgelt in Rechnung gestellt.

„Unser Ziel ist es, ein verursachergerechtes Entgelt zu schaffen. Wir wollen erreichen, dass leiser geflogen wird“, erklärt Kai Johannsen, Leiter Immissionsschutz bei der FBB. Soll heißen: Je leiser ein Flugzeug startet oder landet, desto niedriger ist die Lärmklasse, der das Flugzeug nach dem Start oder der Landung zugeteilt. „Unsere bisherige Systematik hat nicht verhindern können, dass lauter geflogen wird. Jetzt muss die nächste Stufe kommen“, so Kai Johannsen.

Am BER soll also die Motivation für Fluggesellschaften steigen, leiser zu fliegen. Der Bundesverband gegen Fluglärm begrüßt diesen Schritt. „Es ist eine gute Idee, auf die Verursacher des Lärms zu schauen. Das fördert lärmbewusstes und lärmarmes Fliegen“, sagt der Bundesvorsitzende Carl Ahlgrimm.

## Anreize für leiseres Fliegen

Die Lärmverringerung könne man ganz unterschiedlich erreichen erläutert Kai Johannsen – etwa über moderne Maschinen, gut ausgetrimmte Flugzeuge aber auch durch veränderte Start- und Landeverfahren. So soll zum Beispiel befördert werden, dass die Flugzeuge im Steilverfahren starten, den Schub also dazu nutzen, um schnell an Höhe zu gewinnen. Vielfach präferieren Fluggesellschaften aber das Flachstartverfahren, bei dem der Schub in Geschwindigkeit umgesetzt wird und die Flieger langsamer aufsteigen.

## Neue Lärmklassen und neue Technik

**Bereits 2017** hat die Flughafengesellschaft (FBB) eine Konsultation mit den Fluggesellschaften durchgeführt, um die ereignisbezogenen Lärmentgelte einzuführen. Damals scheiterte das Vorhaben wegen zu großer Differenzen. In diesem Jahr hat sie Änderungen eingearbeitet. Diese betreffen: **Lärmklassen:** Bisher werden Flugzeuge in eine von sieben Lärmklassen eingeteilt. Damit die Sprünge bei der Einzelfallmessung nicht zu groß sind, wird es am BER elf Lärmklassen geben. **Entgelte:** Bisher bewegen sich die Lärmentgelte zwischen 50 für die leisesten und 7500 Euro für die lautesten Flugzeuge. Künftig wird die Spanne zwischen 40 und 7500 Euro liegen.

**Laut FBB** kann der von einem Flugzeugtyp erzeugte Lärm eine Differenz von 10dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Start- bzw. Landeanflug betragen.

**Eine geplante Einzelabrechnung wie am BER** ist ein Novum in der Luftfahrtbranche. Allerdings gibt es bereits Flughäfen, wie Brüssel, die Startverfahren im Fughandbuch vorschreiben, um den Fluglärm zu reduzieren.

**Der technische Fortschritt** führt ebenfalls zu Lärminderung. Der z.B von Easyjet genutzte A320 neo ist 5dB leiser als sein Vorgängermodell. Lufthansa hat seine A320-Flotte mit Wirbelgeneratoren ausgerüstet, die die Lärmentwicklung im Landeanflug um bis zu 4dB vermindern.

Bei den Fluggesellschaften stoßen die sogenannten ereignisbezogenen Lärmertgelte auf ganz unterschiedliches Echo. Easyjet sieht in der Reform den richtigen Weg, um durch die Gebührenstruktur Anreize zu schaffen. „Wir glauben, dass der neue Ansatz ein effizienteres und leiseres Fliegen am Berliner Flughafen fördern wird. Wir sind der Meinung, dass Regierungen und Flughäfen die Fluggesellschaften ermutigen sollten, nachhaltig und mit modernen, leiseren Flugzeugen zu operieren“, teilte eine Unternehmenssprecherin auf MAZ-Nachfrage mit.

Ganz anders bewertet das der Bundesverband der deutschen Fluggesellschaften (BDF). „Die aktuelle Methodik mag den einen oder anderen Schwachpunkt haben. Aber sie ist bewährt und wird an allen anderen Flughäfen in Deutschland und Europa verwendet. Das von der FBB jetzt vorgeschlagene Modell hingegen hat eine Vielzahl von Risiken und Nebenwirkungen für die Anwohner und die Umwelt“, so Geschäftsführer Michael Engler. Er sagt zudem: „Wir lassen uns nicht mit einer Geldersparnis ködern. Die Mehrheit der Fluggesellschaften lehnt es ab.“

### **Fluggesellschaften und Pilotenvertreter erarbeiten Positionspapier**

Der Verband und die Pilotengewerkschaft Cockpit haben ein gemeinsames Positionspapier verfasst, in dem sie unter anderem auf Klimaschutz- und Sicherheitsbedenken hinweisen. Das betrifft beispielsweise die Landeverfahren. „Man sollte Piloten bei ihren standardmäßigen Landeverfahren nicht dadurch ablenken, darauf zu achten, wo sich unter ihnen Messstationen befinden.“ Für eine Lärmreduktion kann auch sorgen, wenn Fahrwerk und die Landeklappen später ausgefahren werden. Viele Piloten versuchen das aber so früh wie möglich zu veranlassen, um einen größtmöglichen Sicherheitspuffer im Anflug zu schaffen, erklärt Michael Engler. „Das ist ein Prozedere, an das die Piloten an jedem einzelnen Flughafen gewöhnt sind. Diese Abläufe hinauszuzögern zehrt am Sicherheitspuffer, den die Fluggesellschaften beibehalten möchten.“

Auch Lufthansa übt Kritik am Vorhaben der FBB, insbesondere an den veränderten Startverfahren. „Die Folge wären erhöhte CO2-Emissionen und eine breitere Lärmverteilung. Zudem wäre ein solches Berechnungsmodell mit Blick auf Sicherheitsaspekte nachteilig“, so eine Sprecherin.

Dass die neue Kostenstruktur zur unsicherem Flugmanövern führe, verneint Kai Johannsen von der FBB. „Wegen 50 Euro Ersparnis wird da keiner ein Risiko eingehen.“ Das größte Lärmeinsparungspotenzial sieht er sowieso beim Start der Maschinen. Zur Abwägung zwischen Steil- und Flachstartverfahren sagt er: „Beides sind seit Jahren zugelassene und empfohlene Startverfahren. Beide werden auch heute schon täglich an den Berliner Flughäfen angewendet.“ Dabei räumt er ein, dass das Steilstartverfahren einen etwas höheren CO2-Ausstoß mit sich bringt, dies in Abwägung mit dem besseren Lärmschutz vertretbar sei.

Welches Startverfahren an einem Flughafen am sinnvollsten ist, hänge vom Grad der Besiedlung des Umfelds ab, erklärt Carl Ahlgrim. „Für Orte, die sich direkt unter dem Abflug befinden, ist jeder Meter, der an Höhe gewonnen wird von Vorteil.“ Der BDF befürchtet indes, dass durch den schnelleren Aufstieg neue Lärmbetroffene geschaffen werden könnten.

### **Neue Messstellen in der Region**

Wie hoch der Lärm sein wird, werden drei aufeinanderfolgende Messstellen erfassen. Dafür werden in den kommenden Monaten die bisher mehr als 20 Messpunkte um weitere sechs ergänzt, fünf davon werden im Bereich der Südbahn entstehen. Carl Ahlgrimm von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm bewertet das als gute Möglichkeit, die unterschiedlichen Flugverfahren auszuwerten.

Den Fluggesellschaften fehlen dagegen valide Grundlagen für die Neuerung. Man bräuchte zuerst Erfahrungswerte des alten Entgeltsystems am neuen BER, da dort durch neue Flugrouten und den Parallelbetrieb der Nord- und Südbahn ganz andere Voraussetzungen bestünden als es heute in Schönefeld der Fall ist, so Michael Engler. „Man müsste zuerst eine Null-Linie definieren. Dann kann man sich sicherlich in einem Dialog zusammensetzen.“

Die FBB will noch in diesem Jahr ihr Konzept einreichen. Rund fünf Monate wird es dauern, bis das Infrastrukturministerium geprüft hat, ob das Vorhaben rechtlich Bestand hat. Erteilt es grünes Licht, hat sich der BDF auf eine Klage eingestellt. „Wir behalten uns rechtliche Schritte gegen die Genehmigungsbehörde beziehungsweise die Flughafengesellschaft vor“, so Michael Engel. „Das wird dann das erste Mal sein, dass ich die Flughafengesellschaft in einem Prozess gegen die Airlines voll unterstützen werde“, kündigt Carl Ahlgrimm bereits an.

*Von Nadine Pensold*

<https://www.maz-online.de/Lokales/Teltow-Flaeming/Flughafen-BER-Berlin-Schoenefeld-ereignisbezogene-Laermentgelte-sorgen-fuer-Protest-bei-deutschen-Fluggesellschaften>