

NETZWERK ZUKUNFT LEIPZIG

Bündnis der Bürgerinitiativen
für eine lebenswerte Zukunft
am Flughafen Leipzig / Halle

**Einig im Ziel
Gemeinsam stark**

NETZWERK ZUKUNFT LEIPZIG • Linkelstraße 18 • 04159 Leipzig

Vorsitzender der Fluglärmkommission
Herrn Manfred Heumos

**Rathausplatz 3
04435 Schkeuditz**

Verfasser	Heike Blum	
Telefon		Fax
E-Mail	post@zukunftleipzig.de	
Internet	www.zukunftleipzig.de	
Datum	01.03.2015	

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Antrag an die Fluglärmkommission für die Beratung 23.03.2015 Spreizung der Tag- und Nachttarife, Einführung lärm- und emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte, Einführung von Lärmkategorien

Sehr geehrter Herr Heumos,

wie sachlich belegbar, liegen die Start- und Landentgelte für die den Flughafen Leipzig/Halle nutzenden Fluggeräte deutlich unter diesen Kosten auf anderen Flughäfen.

Diesen „Wettbewerbsvorteil“ trägt der Flughafen auf dem Rücken der im Einzugsbereich des Flughafens lebenden Menschen aus.

Rücksichtslos wird hier mit der Gesundheit der Bürger umgegangen.

Nicht nur, dass die gem. Planfeststellungsbeschluss geforderte 50/50 Verteilung auf beide Landebahnen in der Form reingewaschen wird, dass man die Argumentationsführung so steuert, dass dieser Schlüssel die Verteilung der Nutzung der Landebahnen auf gesamten Tag bedeutet, zusätzlich wird die Überbelastung der Nacht mit Fluglärm auf der Südbahn noch durch Dumpingpreise im Start- und Landeentgelt forciert.

Eine seriöse Kostengestaltung der Start- und Landepreise für die Flugzeuge schafft die Möglichkeit des aktiven Schallschutzes in der Form, dass solche Flugzeuge wie z.B. die AN 124 die nächtliche Nutzung des Leipziger Flughafens als Option abwählen.

Wir bitten Sie deshalb, neben unseren Anträgen zur Aussetzung der Kurzen Südabkurvung, und zur Bahnverteilung vom 01.03.2015 den beiliegenden Antrag zur Spreizung der Tag- und Nachttarife auf die Tagesordnung der FLK- Sitzung am 23.03.2015 zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Heike Blum

Koordinator Netzwerk Zukunft Leipzig



Antrag an die Fluglärmmmission des Flughafens Leipzig/Halle für die Beratung am 25.03.2015

Deutliche Spreizung der Tag- und Nachtstarife mit dem Ziel der Verlagerung von Nachtflügen in den Tageszeitraum Einführung von effektiven lärm- und emissionsabhängigen Start- und Landeentgelten Einführung von Lärmkategorien

Antragstext:

Die Fluglärmmmission des Flughafens Leipzig/Halle empfiehlt dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit aus Lärmschutzgründen eine deutliche Spreizung der Tag-, Nacht- und Nachtrandtarife mit dem Ziel der Verlagerung von Nachtflügen in den Tageszeitraum, die Einführung effektiver lärm- und emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte sowie die Einteilung der Flugzeugmuster in verschieden gestaffelte Lärmkategorien.

Begründung:

Deutliche Spreizung der Tag- und Nachtstarife mit dem Ziel der Verlagerung von Nachtflügen in den Tageszeitraum

Die gesetzliche Regelung der Fluglärmmproblematik im Luftverkehrsrecht ist unterentwickelt. Das LuftVG enthält keine Grenzwerte für Fluglärm. Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist auf Flugplätze ausdrücklich nicht anwendbar. Anders als bei Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr, der mit der Verkehrslärmschutzverordnung zum BImSchG (16. BImSchV) eine Regelung erfahren hat, existieren für Fluglärmimmissionen keine vergleichbaren Vorgaben. Gleichwohl ist der Fluglärmenschutz im geltenden Luftverkehrsrecht insgesamt nur unzureichend gewährleistet. Lärmschutz sollte daher grundsätzlich vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen verwirklicht werden.

Lärmeinwirkung in der Nacht löst unbewusste Aufwachreaktionen aus, wodurch der Schlaf seinen Erholungseffekt jedenfalls teilweise einbüßt. Bei einer dauerhaften Lärmbelastung zur Nachtzeit kann dies zu ernsten Gesundheitsstörungen beitragen, insbesondere zu einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. (Quelle: Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU))

Für den Flughafen Leipzig/Halle ist im Planfeststellungsbeschluss vom 04.11.2004 festgelegt worden, dass „erinnerbare Aufwachreaktionen in jedem Fall ausgeschlossen sein müssen.“ (vgl. PFB S. 315/326)

Die Realität für viele Flughafenanwohner sieht jedoch anders aus. Regelmäßig wachen die Anwohner nachts durch den gesundheitsschädlichen Nachtflug- bzw. Bodenlärm auf. Lärmspitzen von 80 dB(A) und mehr sind leider keine Seltenheit. Damit wird regelmäßig gegen Festlegungen im PFB verstoßen. Es ist nicht hinnehmbar, dass wirtschaftliche Interessen wider besseres Wissen flächendeckend zu Lasten der Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung durchgesetzt werden.

Einführung effektiver lärm- und emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte und Einteilung in Lärmkategorien

Am 15. März 2009 hat die Europäische Union eine Richtlinie über Flughafenentgelte verabschiedet (RL 2009/12/EG). In Deutschland ist die Richtlinie im Mai 2012 in geltendes Recht umgewandelt und im neuen § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) verankert worden. Der § 19b LuftVG legt fest, dass in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen ist und daneben eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen zu erfolgen hat.

In der Entgeltordnung des Flughafens Leipzig/Halle wird entgegen gängiger Praxis an anderen deutschen Flughäfen für Luftfahrzeuge über 2.000 kg Höchstabflugmasse lediglich zwischen Flugzeugmustern mit und ohne Bonusregelung unterschieden. Dabei ist die Bonusliste längst überholt. Die Bonusliste wurde bereits 1994 eingeführt und ist bis zum Jahr 2003 viermal angepasst worden. Bei den Anpassungen sind jedoch keine Luftfahrzeuge von der Liste gestrichen worden, sondern die Liste wurde immer nur um neue Luftfahrzeuge ergänzt. So werden außerdem in der Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt/Main die verschiedenen Flugzeugmuster in insgesamt 16 Lärmkategorien eingeteilt.

Die Entgeltordnung in Leipzig/Halle enthält weiterhin keine Regelungen über Entgelte zum Schadstoffausstoß. Flugzeuge, die einen besonders hohen Schadstoffausstoß haben, müssen auch mehr bezahlen als moderne und schadstoffarme Flugzeuge.

Schadstoffabhängige Entgelte müssen eingeführt werden, um NOx-Emissionen zu verringern sowie den Ausstoß von unverbrannten Kohlenwasserstoffen aus den Triebwerken der Flugzeuge zu reduzieren.

So beträgt das emissionsbezogene Entgelt in Frankfurt/Main 3,08 €, in München und in Köln/Bonn 3,00 € je ausgestoßenem Kilogramm Stickoxidäquivalent (= Emissionswert). Die lärm- und schadstoffabhängigen Start- und Landeentgelte werden dort jedes Jahr neu angepasst, wobei besonders laute Maschinen überdurchschnittlich belastet werden.

Anlage

Entgeltvergleiche zwischen Frankfurt/Main und Leipzig/Halle an typischen und besonders lauten in Leipzig/Halle verkehrenden Flugzeugmustern Antonow 124-100 und Boeing 747-400

Flugzeugtyp An 124-100

Flugdetails in FRA 2015	Landung in EUR		Start in EUR	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Max. Startmasse MTOW: 405.000 kg				
Frachtzuladung 150.000 kg				
Sicherheitsentgelte für Fracht (0,21 € /100 kg)	315,00	315,00	315,00	315,00
Variable Entgelte f. Fracht (0,06 € /100 kg)	90,00	90,00	90,00	90,00
Lärmkomponente Kat. 16 (Landung)/ 16 (Start)	22.680,00	45.360,00	22.680,00	45.360,00
Emissionsentgelt (3,08 €/ kg) geschätzt	500,00	500,00	500,00	500,00
Schallschutzentgelt Lärmzuschlag ganztägig	750,00	750,00	750,00	750,00
Schallschutzentgelt Lärmzuschlag Nachtzeit		1.500,00		1.500,00
Schallschutzentgelt für Fracht (0,04 € / 100 kg)	60,00	60,00	60,00	60,00
Entgelte für BVD-Infrastruktur	80,00	80,00	80,00	80,00
Summe	24.475,00	48.655,00	24.475,00	48.655,00

Flugdetails in LEJ 2015	Landung in EUR		Start in EUR	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Ohne Bonusregelung 15,14 €/je 1.000 kg MTOW				
Summe	6.131,70	6.131,70	6.131,70	6.131,70

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr

Die AN 124 als ICAO Annex 16 Chapter 3-Marginal zertifiziertes Fluggerät darf in Frankfurt grundsätzlich nur an Werktagen (Mo-Fr) in der Zeit von 8.00 bis 19.59 Uhr landen und starten. Dies wurde im Planfeststellungsbeschluss geregelt.

Der Ausschluss vom Nachtflugbetrieb begründet sich also nicht nur im allgemeinen Nachtflugverbot. (Quelle: Fraport)

Flugzeugtyp B 747-400

Flugdetails in FRA 2015	Landung in EUR		Start in EUR	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Max. Startmasse MTOW: 396.900 kg				
Frachtzuladung 112.600 kg				
Sicherheitsentgelte für Fracht (0,21 € /100 kg)	236,46	236,46	236,46	236,46
Variable Entgelte f. Fracht (0,06 € /100 kg)	67,56	67,56	67,56	67,56
Lärmkomponente Kat. 9 (Landung)/ 14 (Start)	543,92	1.631,76	1.629,45	4.888,35
Emissionsentgelt (3,08 € / kg) geschätzt	480,00	480,00	480,00	480,00
Schallschutzentgelt Lärmzuschlag ganztägig	18,75	18,75	56,55	56,55
Schallschutzentgelt Lärmzuschlag Nachtzeit		37,50		112,50
Schallschutzentgelt für Fracht (0,04 € / 100 kg)	45,04	45,04	45,04	45,04
Entgelte für BVD-Infrastruktur	79,38	79,38	79,38	79,38
Summe	1.471,11	2.596,45	2.594,44	5.965,84

Flugdetails B 747-400 in LEJ 2015	Landung in EUR		Start in EUR	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Mit Bonusregelung 6,40 € je 1.000 kg MTOW				
Summe	2.540,16	2.540,16	2.540,16	2.540,16

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr